

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 30.11.2020

Pöytäkirjan kansilehti	1
1 § Kokouksessa saadut selostukset	3
2 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	4
3 § Pöytäkirjan tarkastaminen	5
4 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset	6
5 § Kaupunginvaltuuston 16.11.2020 pitämän kokouksen täytäntöönpanot	8
6 § Eron myöntäminen Tessa Olinille varavaltuutetun tehtävästä	10
7 § Oikaisuvaatimus vahingonkorvausta koskevaan vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 103/2020	11
8 § Konserniyhteisöjen yhteisökohtaisten omistajapoliittisten linjausten hyväksyminen (2. erä)	13
- Kiinteistö Oy Vantaan Helikopteritukikohta yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset	15
9 § Määrärahamuutokset vuoden 2020 talousarvion käyttötalousosaan, tuloslaskelmaosaan ja investointiosa (kvalt)	16
10 § Hallintosäännön muutokset / työllisyyden kuntakokeilu	20
- Hallintosäännön 3 luku 7 §, muutokset näkyvissä	22
11 § Vaalipäivän äänestyspaikat ja ennakkoäänestyksen järjestäminen vuoden 2021 kuntavaaleissa	23
- Äänestyspaikat 2021	28
- Oikeusministeriön kirje 1.10.2020	30
12 § Työllisyyden edistämisen kuntakokeilua koskeva Vantaan ja Keravan kaupunkien välinen sopimus	55
- Vantaa ja Kerava työllisyyskokeilu, hallintosopimus ja liitteet	57
13 § Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma 2021	81
- Mek 2021 toimenpiteet liite	83
14 § Vantaan kaupungin hankintaohjeen päivittäminen	90
- Kaupungin hankintaohjeluonnos	91
15 § Vastaus Sirpa Kauppisen, Tiina Tuomelan, Kai-Ari Lundellin ja Jari Jääskeläisen sekä 16 muun aloitteeseen sisäilma-asioiden tiedonkulun parantamiseksi	157
- Sirpa Kauppisen, Tiina Tuomelan, Kai-Ari Lundellin ja Jari Jääskeläisen sekä 16 muun aloite sisäilma-asioiden tiedonkulun parantamiseksi	160
16 § Vuoden 2020 Vantaan kulttuuripalkinnot	161
- Liite: Palkinnon saajat 1976-2019	163
17 § Perusopetuksen poikkeusjärjestelyt	165
18 § Vantaan kaupungin liittyminen HINKU-verkoston jäseneksi ja HINKU-kaupungiksi	167
19 § Ennakkolausunto etuosto-oikeuden käyttämättä jättämisestä kiinteistökaupassa: 10 kpl kiinteistöjä, joista 7 kpl sijaitsee Vantaan kaupungin alueella. Vantaalla sijaitsevien kiinteistöjen yhteenlaskettu pinta-ala on noin 18 998 m ²	169
- Kartta kaupan kohteista Vantaalla	171
20 § Vastaus Pirkko Leton ja 44 muun valtuutetun aloitteeseen Peijaksen sairaala-alueen kehittämisestä osana vantaalaista vetovoimaa	173
- Pirkko Leton ja 44 muun valtuutetun aloite Peijaksen sairaala-alueen kehittämisestä osana vantaalaista vetovoimaa	177

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 30.11.2020

21 § Yleiskaava 2020 (YK0048) hyväksyminen	180
- YK0048 Yleiskaava 2020 kaavakartta, 16.11.2020	187
- YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteinen liitekartta: arvokas kulttuuriympäristö, 16.11.2020	188
- YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteinen liitekartta: luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet 16.11.2020	189
- YK0048 Yleiskaava 2020 Yleiskaavan selostus 16.11.2020	190
- YK0048 Yleiskaava 2020 vuorovaikutusraportti IV 16.11.2020	349
- YK0048 Yleiskaava 2020 Lausuntotiivistelmät vastineineen 16.11.2020	448
- YK0048 Yleiskaava 2020 ehdotusvaiheen lausunnot 16.11.2020	545
- Yleiskaava 2020 (YK0048) hyväksymisvaiheessa kirjaamoon saapunut palaute 6.11.2020	737
- Oheismateriaali: Maantie 152:n ympäristövaikutusten arviointiselostus	742
- YK0048 Yleiskaava 2020 kaavakartan uusi aluerajaus 30.11.2020	912
- YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteisen liitekartan: arvokas kulttuuriympäristö uusi aluerajaus 30.11.2020	913
- YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteisen liitekartan: luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet uusi aluerajaus 30.11.2020	914
22 § Pöytäkirjan tarkastaminen / 16.11.2020 § 7	915
- Yleiskaava 2020 (YK0048) hyväksyminen	916
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus	922
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen	923
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto	924
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus	925
Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa	930
Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa	931
Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuusto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa	932



Kaupunginhallituksen kokous

Aika 30.11.2020 klo 17.00-20.10

Paikka Kaupungintalo, Tikkurila tai Teams-yhteydellä

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	Varajäsenet	Läsnä
Multala Sari, puheenjohtaja	x	Kortesalmi Marilla	-
Tahvanainen Säde, I varapuheenjohtaja	x (etäyhteydellä)	Nieminen Irja	-
Norrena Vaula, II varapuheenjohtaja	x (etäyhteydellä)	Hölttä Heikki	-
Abdi Faysal	x (etäyhteydellä)	Kähkönen Osmo	-
Jääskeläinen Jouko	x (etäyhteydellä)	Vanhanen Maija	-
Kaira Lauri	x (etäyhteydellä) §§ 1-20, § 22 klo 17.00-19.30, 20.00-20.10	Weckman Markku	-
Kaukola Ulla	x (etäyhteydellä)	Hall Anu	-
Niikko Mika	x (etäyhteydellä)	Kärki Niilo	-
Orpana Anitta	x (etäyhteydellä)	Sieviläinen Marianne	-
Pajunen Sirpa	x (etäyhteydellä)	Kuusela Minna	-
Puoskari Pentti	x (etäyhteydellä)	Särkelä Jussi	-
Rokkanen Sakari	x (etäyhteydellä)	Sami Kanerva	-
Tyystjärvi Kati	x (etäyhteydellä)	Karinen Ville	-
Nuorisovaltuuston edustaja			
Hoviniemi Matilda	x (etäyhteydellä)		
Muut osallistujat			Läsnä
Lindtman Antti, valtuuston puheenjohtaja			x (etäyhteydellä)
Orlando Carita, valtuuston I varapuheenjohtaja			x (etäyhteydellä)
Kauppinen Sirpa, valtuuston II varapuheenjohtaja			x (etäyhteydellä)
Viljanen Ritva, kaupunginjohtaja			x
Kalske Katri, apulaiskaupunginjohtaja			x (etäyhteydellä)
Åstrand Riikka, apulaiskaupunginjohtaja			x (etäyhteydellä)
Penttilä Hannu, apulaiskaupunginjohtaja			x (etäyhteydellä)
Aronkylä Timo, apulaiskaupunginjohtaja			x (etäyhteydellä)
Groth Anna, viestintäpäällikkö			x (etäyhteydellä)
Ruusula Matti, talous- ja strategiajohtaja			x (etäyhteydellä)
Pennanen Sari-Anna, kaupunginlakimies			x (etäyhteydellä), pöytäkirjanpitäjä §§ 21-22 klo 19.30- 20.10
Silfverberg Lotta, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä			x §§ 1-20 klo 17.00-19.30
Räikkönen Outi, hallintosihteeri			x
Jaakkola Ville, it-tukihenkilö CGI			x (etäyhteydellä)



Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Sari Multala

Pöytäkirjanpitäjä Lotta Silfverberg
§§ 1-20

Sari-Anna Pennanen
§§ 21-22

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 7.12.2020, Kaupungintalo, Asematie 7, 01300 Vantaa (Tikkurila)

Pykälä 21 tarkastettiin ja hyväksyttiin heti kokouksessa.

Vaula Norrena

Anitta Orpana

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 9.12.2020 Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.



1 §

Kokouksessa saadut selostukset

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 1

Käsittely:

Kokouksessa annettiin seuraavat selostukset:

Tilannekatsaus koronapandemiaan
kaupunginjohtaja Ritva Viljanen

Talouskatsaus
talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula

Päätös:

Merkittiin tiedoksi saadut selostukset ja käyty keskustelu.



2 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 2

Kaupunginjohtajan esitys:

Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 3

Kaupunginjohtajan esitys:

- a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus kaupungintalossa maanantaina 7.12.2020 klo 16.00 ja

Jäsenet	Kokous pvä
Abdi Faysal	
Jääskeläinen Jouko	
Kaira Lauri	
Kaukola Ulla	16.11.2020
Niikko Mika	16.11.2020
Norrena Vaula, II varapuheenjohtaja	30.11.2020
Orpana Anitta	30.11.2020
Pajunen Sirpa	
Puoskari Pentti	
Rokkanen Sakari	
Tahvanainen Säde, I varapuheenjohtaja	
Tyystjärvi Kati	

- b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 9.12.2020 lähtien.

Päätös:

Päätettiin

- a) valita Vaula Norrena ja Anitta Orpana pöytäkirjantarkastajiksi toimittamaan pöytäkirjan tarkastus kaupungintalossa maanantaina 7.12.2020 klo 16.00 ja
- b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 9.12.2020 lähtien.



4 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset

RV/BI

Kaupunginhallitukselle on kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten lähetetty seuraavat päätökset:

Kaupunginjohtajan päätökset

§ 139 Vantaa mitalin myöntäminen Tamro Oy:lle vuonna 2020

§ 140 Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi tartuntatautilain väliaikaisesta muuttamisesta

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan päätös

§ 78 Kaupunkiympäristölle lahjoitettujen testamenttivarojen käyttö

Talous- ja strategiajohtajan päätös

§ 8 Vantaan strategian valmistelu, konsultin ja digitaalisen työvälineen hankinta

Hankintajohtajan päätökset

§ 95 Katsastuspalvelujen hankinta ajoneuvokalustolle (70 000 euroa, alv 0 %)

§ 96 Optiopäätös ajoneuvojen renkaiden ja rengastöiden hankinnassa

Tietohallintojohtajan päätökset

§ 99 Vantaan kaupungin tietoliikenneverkon laitetunnistuksen hankinta (150 740 euroa)

§ 100 Sanelun hankinta Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin kuntayhtymä/HUS- ASvia tulos-alue/Tekstinkäsittelypalveluista (HUS)

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 4

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään olla ottamatta kaupunginhallituksen käsiteltäväksi esittelyosassa mainittuja ottamiskelpoisia päätöksiä.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavasti:

Tarkastuslautakunnan pöytäkirja 11.11.2020

Talous- ja strategiajohtajan päätös

§ 9 Rahoitusleasing-puitesopimuksen hankinta

Tietohallintojohtajan päätökset

§ 93 Sitowise lisäkehitystöiden hankinta (18 000 euroa)

§ 98 Vantaan kaupungin materiaalien vastaanottojärjestelmän lisätoiminnallisuuksien hankinta (34 560 euroa)

§ 101 Vantaan kaupungin kiinteistöjen hallinnan ja palvelutuotannon hallinnan Optimaze SaaS palveluiden investointisuunnittelun moduulin uudistuksen hankinta (20 400 euroa)

§ 102 Päätös Vantaan kaupungin tapahtumakalenterin hankinnasta (45 330 euroa)

§ 105 ServiceNow - lisälisenssien hankinta (57 040 euroa)

§ 106 Pysäköintisovelluksen optioiden hankinta (19 579,66 euroa)



Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu



5 § Kaupunginvaltuuston 16.11.2020 pitämän kokouksen täytäntöönpanot

RV/BI

Kuntalain mukaan kunnanhallitus vastaa valtuuston päätösten täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta (39 §). Päätökset voidaan panna täytäntöön ennen kuin ne ovat saaneet lainvoiman, kuitenkin niin, että täytäntöönpanoon ei saa ryhtyä, jos valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi tai jos valitusviranomaisen kieltää täytäntöönpanon (143 §). Jos kunnanhallitus katsoo, että valtuuston päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, valtuusto on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muuten lainvastainen, kunnanhallituksen on jätettävä päätös täytäntöön panematta. Asia on tällöin viipymättä saatettava valtuuston uudelleen käsiteltäväksi (96 §).

Kaupunginvaltuusto teki 16.11.2020 päätökset seuraavissa asioissa:

- 3 § Vantaan valtuustokauden strategian 2018-2021 väliarviointi
- 4 § Vuoden 2019 arviointikertomuksesta aiheutuneet toimenpiteet
- 5 § Kaupunginvaltuuston vaalilautakunnan täydennysvaalin toimittaminen 2017-2021
- 6 § Eron myöntäminen Mikko Mäkelälle kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen
- 7 § Kirsi Mäkilaineen luottamustehtävien päättymisen ja eron myöntäminen vapaa-ajanlautakunnan jäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen
- 8 § Eron myöntäminen Kirsi Mäkilaineelle valtuustovaliokunnan varajäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen
- 9 § Eron myöntäminen Piia Malmbergille kaupunkisuunnittelulautakunnan varapuheenjohtajan sekä rakennuslupajaoston varajäsenen tehtävistä ja täydennysvaalin toimittaminen
- 10 § Asemakaavan muutos 002442 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 26 Petikko / Petikontie 23-25
- 11 § Asemakaava ja asemakaavamuutos 152500 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 13 Vapaala, 14 Varisto, 15 Myyrmäki / Kelokuusenkuja
- 12 § Asemakaava ja asemakaavamuutos 232500 sekä tonttijako, 23 Kivistö / Kivistöntähti
- 13 § Piia Malmbergin luottamustehtävien päättymisen ja tarkastuslautakunnan jäsenentäydennysvaalin toimittaminen
- 14 § Asemakaavan muutos 002349 sekä tonttijako, 15 Myyrmäki / Kilterinkuja 2
- 15 § Tilintarkastuspalvelujen hankinta 2020, tilintarkastusyhteisön valinta
- 16 § Yleiskeskustelu talousarviosta 2021 ja taloussuunnitelmasta 2021-2024
- 17 § Talousarvio 2021 ja taloussuunnitelma 2021-2024
- 18 § Vantaan kaupungin tulovero- ja kiinteistöveroprosentit vuonna 2021

Kaupunginvaltuuston pöytäkirja 16.11.2020 on kokonaisuudessaan nähtävänä kaupunginvaltuuston extranet-sivuilla ja kaupungin internet-sivuilla.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) todeta, että kaupunginvaltuuston 16.11.2020 tekemät päätökset voidaan panna täytäntöön, ja
- b) lähettää päätökset ao. toimialoille toimenpiteitä varten.



Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu/ ao. toimialat



6 §

Eron myöntäminen Tessa Olinille varavaltuutetun tehtävästä

6928/00.00.01.00/2020

RV/AJ

Tessa Olin on 9.11.2020 saapuneella kirjeellään pyytänyt eroa luottamustehtävistään Vantaan kaupungilla paikkakunnalta poismuuton vuoksi. Kuntalain 70 §:n mukaan kaupunginvaltuusto myöntää eron valtuutetulle tai varavaltuutetulle.

Keskusvaalilautakunta nimeää Tessa Olinin tilalle uuden varavaltuutetun.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää valtuustolle, että Tessa Olinille myönnetään ero varavaltuutetun tehtävästä.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto



7 §

Oikaisuvaatimus vahingonkorvausta koskevaan vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 103/2020

VD/8024/03.01.02.00/2020

RV/HN/HY-L

Vahinkorahaston asiamies on 27.10.2020 tekemällään päätöksellä § 103/2020 hylännyt hakijan vahingonkorvausvaatimuksen.

Alkuperäisen korvausvaatimuksen mukaan hakija on hakenut Vantaan kaupungilta vahingonkorvausta Vantaan kaupungin alueella tapahtuneesta puun kaatumisesta hakijan auton päälle. Vahingonkorvauksen määräksi on esitetty 1500,00 euroa. Vahinko on tapahtunut 17.9.2020 kello 13.30 osoitteessa Tikkurilantie 5, 01300 Vantaa.

Oikaisuvaatimuksessa hakija esittää *"Ette näe itseänne korvausvelvolliseksi mutta jos metsissänne on lahopuu (joka mainitaan teidän kirjelmässänne) ja ette ole sitä hoitanut asian mukaisesti pois niin katson että teillä on silloin korvausvelvollisuus."*

Vantaan kaupungin kunnossapidon metsänhoito on antanut asiasta lausunnon 5.10.2020. Lausunnon mukaan kyseisenä aikana sää on ollut tuulinen, jolloin puita saattaa kaatua. Esitetystä kuvasta on nähty, että puun haarassa on lahovikaisuutta ja sen perusteella kyseinen puu tullaan kaatamaan. Kunnossapitoyksiköllä ei kuitenkaan ole ollut tietoa koivun kunnosta ennen vahinkoa. Asiasta on annettu lisälausunto 29.10.2020. Lausunnon mukaan "Kunnossapitoyksikkö ei pysty seuraamaan ajantasaisesti yksittäisten puiden kuntoa. Tiedossa olevia huonokuntoisia puita poistetaan. Kaavojen mukaisille puisto- ja virkistysmetsille on metsänhoitosuunnitelmat mutta ne antavan tietoa metsikkökohtaisesti, ei yksittäisen puun tasolla."

Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvelvollisuus syntyy sille, joka tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle vahinkoa. Korvauksen hakijan tulee osoittaa aiheutunut vahinko, vahingonaiheuttajan tuottamus sekä näiden välinen syy-yhteys. Lähtökohtaisesti omaisuuden omistajalla on vastuu siitä, että hänen omaisuutensa ei aiheuta vaaraa. Vastuu puun kaatumisesta aiheutuneesta vahingosta ei kuitenkaan ole tuottamuksesta riippumatonta vastuuta vaan vahingonkorvausvastuun syntyminen edellyttää, että kiinteistön omistaja on laiminlyönyt kaataa puun, jonka huono kunto on ulospäin todettavissa.

Hakijan kertomuksen ja Vantaan kaupungin viheralueiden kunnossapidon lausuntojen perusteella on riidatonta, että Vantaan kaupungin omistamalta alueelta on kaatunut puu hakijan ajoneuvon päälle aiheuttaen esitetyn vahingon. Näyttöä ei ole esitetty, että vahinko olisi syntynyt Vantaan kaupungin tahallisuuden tai tuottamuksen johdosta. Kyseisenä aikana on ollut tuulinen sää, jolloin puita ajoittain kaatuu ilman tuottamusta tai tahallisuutta. Pelkästään se seikka, että Vantaan kaupungin kiinteistöltä kaatunut puu on aiheuttanut vahinkoa, ei vielä muodosta vahingonkorvausvelvollisuutta.

Vahingonkorvausvelvollisuus edellyttäisi, että kaupunki olisi laiminlyönyt silmämääräisesti lahon tai vaurioituneen puun kaatamisen, josta sillä on myös tieto. Kyse ei ole ankaran vastuun tilanteesta, jossa vahingonkorvausvelvollisuus syntyisi tuottamuksesta riippumatta.

Oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi sellaisia seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa vahinkorahaston asiamiehen ratkaisua tehtäessä. Hakija ei ole antanut sellaista lisäselvitystä, joka olisi olennaista asian



ratkaisemisen kannalta. Oikaisuvaatimuksen perusteella ei voida osoittaa, että Vantaan kaupunki olisi vastuussa vahingosta ja näin ollen oikaisuvaatimus tulee hylätä perusteettomana. Edellä lausutun perusteella Vantaan kaupunki ei ole vahingosta korvausvelvollinen.

Kaupunkiympäristön toimialan lakimies suosittaa, että korvausvaatimus hylätään.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat kaupunginhallitusten jäsenten nähtävänä luottamushenkilöiden extranetissä.

Kaupunginhallitus 16.11.2020 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään edellä esitetyin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 103 / 2020.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään edellä esitetyin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 103 / 2020.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:

vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



8 §

Konserniyhteisöjen yhteisökohtaisten omistajapoliittisten linjausten hyväksyminen (2. erä)

VD/7745/00.01.01.01/2020

RV/K-ML/TK/HY-L

Konserniyhteisöjen omistajapoliittisten linjausten yleisessä osassa linjataan kaupungin yhteisöjä koskevaa omistajapolitiikkaa ja erityisessä osassa määritellään yhteisökohtaisesti yhteisön tarkoitus konsernissa sekä asema kaupungin palvelutuotannossa. **Kaupunginvaltuusto** on hyväksynyt konserniyhteisöjen omistajapoliittiset linjausten yleisen osan kokouksessaan 21.9.2020 (§ 7).

Konserniyhteisöjen omistajapoliittisten linjausten yleisen osan hyväksymisen jälkeen kaikille kaupungin tytäryhteisöille ja osakkuusyhteisöille vahvistetaan yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset, joissa kuvataan muun muassa yhteisön toiminnan tarkoitus, perusteet kaupungin omistajuudelle, yhteisölle asetettavat pitkän aikavälin tavoitteet. Erityinen osa eli yhteisökohtaiset linjaukset valmistellaan päätöksentekoon yhteisökohtaisesti tai sopivissa yhteisöryhmissä. Yhteisökohtaisia omistajapoliittisia linjauksia voidaan tarkistaa valtuustokausittain.

Toiseen osaan yhteisökohtaisia omistajapoliittisia linjauksia on koottu yksi suuremmista yhtiöistä sekä kiinteistöyhtiöistä Kiinteistö Oy Vantaan Helikopteritukikohta.

Suurille yhtiöille asetetaan vastuullisuuden osalta omat pitkän aikavälin tavoitteet, joissa kuvataan yhtiön toiminnassa huomioitava sosiaalinen, taloudellinen tai ekologinen vastuu. Vastuullisuutta koskevien tavoitteiden valmistelussa on tehty yhteistyötä ympäristökeskuksen ja kaupungin hankintojen vastuullisuuskoordinaattorin kanssa.

Kiinteistöosakeyhtiöiden omistuksessa kaupungin kannalta merkityksellistä on yhtiön omaisuuden arvon säilyttäminen asianmukaisin hoito- ja korjaustoimenpitein. Niiden yhtiöiden osalta, jossa yhtiön omistaman rakennuksen käytöstä tullaan luopumaan tulevaisuudessa, on kirjattu, että rakennukselle tehdään vain terveellisyys- ja turvallisuuden takaamiseksi välttämättömät korjaustoimenpiteet.

Yksittäisen rakennuksen omistavien kiinteistöyhtiöiden hallituksen toiminta käsittää lähinnä huolto- ja korjaustoimintaan liittyviä päätöksiä. Laajemmat korjaus- ja investointipäätökset on aina käsiteltävä yhtiökokouksessa, jolloin hallintosäännön mukaan konsernijaosto tai kiireellisessä tapauksessa toimivaltainen viranhaltija päättää menettelyohjeen antamisesta yhtiökokoukseen. Kiinteistöyhtiön hallituksen toiminnassa on siis kyse kiinteistön hallinnollisen ja teknisen isännöinnin valvontatehtävästä sekä yhtiökokousten päätösten täytäntöönpanosta. Keskinäisissä kiinteistöyhtiöissä tilat ovat kaupungin osakashallinnassa, ja niiden käytöstä ja osakastilojen korjauksista päätetään kaupungin vuokraus- ja kunnossapitotoimintaa koskevien prosessien mukaisesti. Yksittäisen rakennuksen omistavien kiinteistöyhtiöiden hallituksissa ei tehdä kaupungin palvelutarjontaa tai palvelutasoa koskevia päätöksiä. Tämän jatkossa esitetään, että yksittäisen rakennuksen omistavien kiinteistöyhtiöiden hallituksiin valitaan vain virkamiesjäseniä, joilla on erityisasiantuntemusta kiinteistöliiketoiminnasta sekä kiinteistöosakeyhtiöiden yhtiöiden hallinnosta. Lopulliset päätökset hallitusten valinnoista tehdään vuoden 2021 yhtiökokouksissa.

Konsernijaosto 9.11.2020 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:



Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus hyväksyy liitteenä olevat yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset ja toteaa, että linjaukset tulevat voimaan kaupunginhallituksen päätöksen jälkeen.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 8

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä liitteenä olevat yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset, ja
- b) todeta, että linjaukset tulevat voimaan kaupunginhallituksen päätöksen jälkeen.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Kiinteistö Oy Vantaan Helikopteritukikohta yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset
- Konserniyhteisön yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset (salassa pidettävä, Julkl 621/1999, 24 §:n 1 mom. 17-kohta ja 20-kohta)

Täytäntöönpano: Konserniohjaus ja -valvonta

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

controller Teija Kauhanen, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



YHTEISÖKOHTAISET OMISTAJAPOLIITTISET LINJAUKSET

KIINTEISTÖ OY VANTAAN HELIKOPTERITUKIKOHTA

Kaupungin omistus	100 %
Yhtiön toimiala	Hallita vuokraoikeuden nojalla Veromiehenkylässä sijaitsevaa tilasta Lentokenttäalue RN:o 4:44 vuokrattua maa-aluetta ja omistaa ja hallitsee vuokra-alueella sijaitsevaa tukikohta- ja toimistorakennusta sekä muita rakennuksia ja rakennelmia.

Taustaa yhtiötä koskeviin linjauksiin

Yhtiö omistaa Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen käytössä olevan rakennuksen, joka sijaitsee Helsinki-Vantaan lentokentällä Finavialta vuokratulla alueella. Rakennus on valmistunut 2009. Maanvuokrasopimus Finavian kanssa päättyy vuonna 2023.

Miksi omistetaan ja mitä omistukselta odotetaan tulevaisuudessa

Rakennus on toteutettu toimintansa lopettaneen Medi-Heli ry:n toimesta. Yhdistyksen lopettaessa toimintansa, se lahjoitti rakennuksen kaupungille edellyttäen sen käyttöä pelastuslaitoksen toiminnassa. Rakennus on osa Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen palveluverkkoa. Maakuntaudistuksen lakiluonnoksen mukaan kiinteistöosakeyhtiöiden osakkeet eivät siirry hyvinvointialueelle. Mahdolliseen uudistukseen liittyen onkin syytä selvittää, olisiko hyvinvointialue tarkoituksenmukaisempi omistaja yhtiölle tulevaisuudessa.

Valtuustokauden 2021–2024 tavoitteet

Kaupungin ensisijaisena tavoitteena on, että yhtiö neuvottelee uuden maanvuokrasopimuksen Finavian kanssa ja jatkaa toimintaansa pelastuslaitoksen käytössä. Mikäli vuokrasopimusta ei uudisteta, yhtiön tulee myydä rakennus

vuokranantajalle tai rakennus tulee purkaa. Lisäksi tavoitteena on toimintaedellytysten turvaaminen huolehtimalla rakennuksen arvon säilymisen ja toimintakäytössä pysymisen ilman keskeytyksiä. Pitkän tähtäimen suunnitelmaa suunnitellaan tarkoituksenmukaisesti ja korjaukset suoritetaan PTS:n mukaisesti.

Erityisvaatimukset hallituksen osaamiseen liittyen ja hallituksen koko

Pelastuslaitostoimintaan liittyvä osaaminen

Kiinteistöliiketoiminta-alan osaaminen

Kiinteistöyhtiön hallintoon liittyvä osaaminen

Hallituksen koko 3





9 § Määrärahamuutokset vuoden 2020 talousarvion käyttötalousosaan, tuloslaskelmaosaan ja investointiosaan (kvalt)

VD/9784/02.01.00.04/2020

RV/MR/HY-L

Talousarvion sitovuustaso on kuvattu harmaalla pohjavärillä

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan käyttötalouden määrärahamuutosesitys 2020

Työmarkkinatuen kuntaosuuden arvioidaan koronaepidemian aiheuttaman pitkäaikaistyöttömyyden lisääntymisen vuoksi ylittävän talousarviossa arvioidun tason yhteensä 4,1 milj. eurolla vuonna 2020. Kasvupalvelut esittää palvelualueensa menomäärärahan korottamista vastaavalla summalla.

11 Kaupunkistrategia ja johto	TA 2020	MUUTOS 2020	UUSI TA 2020
Tulot	13 414 000	0	13 414 000
Menot	-121 713 000	-4 100 000	-125 813 000
Toimintakate	-108 299 000	-4 100 000	-112 399 000

Kaupunkikulttuurin toimialan käyttötalouden määrärahamuutosesitys 2020

Lokakuun ennusteeseen perustuen kaupunkikulttuurin toimialalla on ilmennyt edelleen muutospaineita, jotka aiheutuvat erityisesti koronaviruspandemiaan liittyvistä tulonmenetyksistä sekä hankkeiden avustusten käytön siirtymisestä ensi vuodelle. Kaupunginhallituksen 4.5.2020 antama velvoite vuoden 2020 talouden rajoittamistoimenpiteistä käsitellään ja raportoidaan erillisenä irtaimistohankintoja lukuun ottamatta, joten näistä johtuvat menojen alitukset eivät sisälly määrärahamuutoksessa esitettäviin lukuihin.

Kaupunkikulttuurin toimialan bruttoyksiköiden tulojen arvioidaan alittuvan 1,143 milj. euroa. Aikuisopisto on joutunut pienentämään koronarajoitusten vuoksi syksyn kurssien ryhmäkokoja, minkä vuoksi tulot alittuvat 0,29 milj. euroa. Kulttuuripalveluissa toimintatuottojen alitus 0,084 milj. euroa johtuu koronasta johtuvista tulonmenetyksistä, hankkeissa tapahtuneista muutoksista sekä lipputuloutuksessa tapahtuneesta toimintamallin muutoksesta. Nuorisopalveluissa toimintatuottojen alitukseksi muodostuu 0,03 milj. euroa koronan tulonmenetysten ja hankkeiden lisätulojen yhteisvaikutuksesta. Liikuntapalveluissa tulot alittuvat 0,738 milj. euroa koronan sekä remonttien vuoksi suljettujen liikuntatilojen tulonmenetyksistä sekä hankkeiden avustusten käytön siirtojen myötä.

Liikuntapalveluiden menojen arvioidaan alittuvan 0,277 milj. euroa Hakunilan uimahallin remontin myötä alittuvien henkilöstö- ja siivousskulujen sekä tulevalle vuodelle siirtyvien hanketoimintojen menojen vuoksi.

16 Kaupunkikulttuuri, bruttoyksiköt	TA 2020	MUUTOS 2020	UUSI TA 2020
Tulot	8 717 000	-1 143 000	7 574 000



Menot	-65 987 000	277 000	-65 710 000
Toimintakate	-57 270 000	-866 000	-58 136 000

Vapaa-ajan lautakunta käsitteli 10.11.2020 kokouksessaan määrärahamuutosesitystä.

Tuloslaskelmaosan verorahoituksen tuloarvioiden muutosesitys 2020

Vuoden 2020 talousarviossa kaupungin verotuloiksi arvioitiin yhteensä 1 078 milj. euroa. Vuonna 2020 kaupungin arvioidaan saavan verotuloja yhteensä 1 049,5 milj. euroa. Kunnallisverotilityksiä arvioidaan vuonna 2020 saatavan 893,8 milj. euroa, joka on 24,2 milj. euroa alle talousarvion. Kunnallisveron kasvu jää huomattavasti talousarviossa ennakoitua 6,6 prosentin kasvua vaatimattomammaksi. Kunnallisveron vaimean kehityksen taustalla on koronakriisin aiheuttama palkkatulojen romahtaminen heikentyneen työllisyyden, lomautusten ja voimakkaasti kasvaneen työttömyyden vuoksi. Lisäksi yritykset ovat voineet vuonna 2020 tehdä yritysten veroihin liittyviä maksujärjestelyjä, jotka vähentävät kunnallisverojen tilityksiä vuonna 2020.

Yhteisöveroja arvioidaan kertyvän 81,9 milj. euroa, joka on 5,9 milj. euroa yli talousarvion. Valtio on tukenut kuntataloutta korottamalla määräaikaisesti kuntien ryhmäosuutta yhteisöverosta 10 prosenttiyksiköllä, joka kompensoi kunnille yhteisöveron kertymän noin 20 prosentin laskua. Vantaan osalta tämä lisätuki korottaa yhteisöveroa noin 17 milj. euroa.

Kiinteistöveroja kaupunki saa vuonna 2020 ennusteen mukaan 73,8 milj. euroa, joka on 10,2 milj. euroa alle talousarvion. Kiinteistöverotuksessa siirryttiin vuoden 2020 verotuksessa ns. joustavaan valmistumiseen. Tämä tarkoittaa sitä, että eri kiinteistönomistajilla verotus valmistuu toukokuusta alkaen eri aikaan. Verotus valmistuu kuitenkin viimeistään lokakuun lopussa. Samaan aikaan kiinteistöverotuksessa on siirrytty käyttämään uutta tietojärjestelmää. Yli 170 euron kiinteistöveroissa vero erääntyy kahdessa maksuerässä, eli lokakuussa valmistuvan verotuksen viimeiset maksuerät suoritetaan helmikuussa 2021. Kiinteistöverotus toimitetaan vuodesta 2020 alkaen yhteisöjen osalta niiden kotikunnassa, kun aiemmin maksuunpano on tehty kiinteistön sijaintikunnan mukaan. Suurten veronmaksajayhteisöjen, jotka omistivat kiinteistöjä useissa kunnissa, 2020 kiinteistöverotus viivästyi kokonaisuudessaan siihen saakka, kunnes kaikkien kiinteistöjen tiedot on tarvittaessa korjattu. Edellä mainittujen tekijöiden yhteisvaikutuksen takia verotus valmistuu huomattavan suurella osalla kiinteistöistä alkuperäisesti arvioitua myöhemmin vasta syys-lokakuussa. Tämä tarkoittaa sitä, että tammi-helmikuussa 2021 kertyisi jopa 200 miljoonaa euroa vuoden 2020 kiinteistöveroa. Tämä vähentää vastaavasti arviota tänä vuonna kertyvästä kiinteistöverosta. Kiinteistöveron kertymä jää vuonna 2020 näin ollen noin 10 % ennustettua alemmaksi.

Verotulot	TA 2020	MUUTOS 2020	UUSI TA 2020
Verotulot yhteensä	1 078 000 000	-28 500 000	1 049 500 000

Vuonna 2020 valtionosuuksia kertyy yhteensä arviolta 291,7 milj. euroa, joka on 79,7 milj. euroa talousarviota enemmän. Vuoden 2020 valtionosuuksia korottaa valtion kunnille koronatilanteen aiheuttamien talousvaikutusten vuoksi antama lisätuki, joka Vantaan osalta on noin 67,1 milj. euroa. Lisäksi verotuloviivästysten takia kunnille on siirretty vuoden 2021 valtionosuutta, joka lisää Vantaan vuoden 2020 valtionosuutta 5,1 milj. euroa.

Valtionosuudet	TA 2020	MUUTOS	UUSI TA 2020
----------------	---------	--------	--------------



2020			
Valtionosuudet yhteensä	212 000 000	79 700 000	291 700 000

Investointimäärärahan muutosesitys kiinteän omaisuuden hankeryhmässä 2020

Kiinteän omaisuuden ostomäärärahan käyttö jakautuu varsinaisiin maanostoihin ja sopimuskorvauksena saatujen maa-alueiden arvon kirjaamiseen. Määrärahasta maksetaan raakamaan hankinnat, lunastuskorvaukset, tontinosien ja muiden rakennustonttien hankinnat sekä välttämättömät maanhankinnat kuten katualue- ja viheralueostoja sekä yleisten alueiden lunastuksia. Vuoden 2020 talousarvioon on budjetoitu kiinteistöt ja tilat palvelualueen käyttöön kiinteän omaisuuden ostoon 7 milj. euroa ja maa-alueiden kunnostukseen 3 milj. euroa. Määrärahasta on mm. ostettu n. 17,3 ha yleiskaavaehdotuksen mukaista asuntoaluetta Lapinkylästä sekä maksettu lunastuskorvauksia koskien noin 43,4 määralaa (pääosin yleiskaavaehdotuksen mukaista pientaloaluetta) Saraksen tilasta. Lisäksi Vantaan kaupungin tytäryhtiö KOy Pakkalan Kartanonkoski 10 purkautui selvitystilan kautta siten, että purkautuminen rekisteröitiin 13.1.2020. Purkautumisen yhteydessä kaupungille siirtyi kiinteistöjä, joiden arvo oli n. 1,6 milj. euroa.

Määrärahan ylitys aiheutuu pääosin sopimuskorvauksena saatujen maa-alueiden kirjaamiskäytännöistä. Sopimuskorvauksina saatujen maiden hankintakustannuksilla ei ole rahoitusvaikutusta kaupungin talouteen johtuen Kadut ja puistot -palvelualueen vastaavasta käyttötalouden tulokirjauksesta. Ylästö 8:n asemakaavaan 402500 liittyvän maankäyttösopimuksen mukaisesti osana sopimuskorvausta vastaan otettiin noin 3,6 ha lähivirkistysaluetta. Ylästö 7:n asemakaavaan 402100 liittyvän maankäyttösopimuksen mukaisesti osana sopimuskorvausta vastaan otettiin noin 9 pientalotonttia sekä noin 0,7 ha katu ja puistoaluetta. Pyhtäänkorventien asemakaavamuutokseen 002357 liittyi neljä maankäyttösopimusta, joiden mukaisesti osana maankäyttösopimuksia vastaanotettiin 7 800 k-m² asuinkerrostalojen rakennusoikeutta ARA tuotantoon. Kaupunki on viime vuosina pyrkinyt aktiivisesti hankkimaan valtion tukemaan ara-tuotantoon soveltuvia tontteja myös maankäyttösopimuskorvauksena, jotta MAL-sopimuksen asuntotuotantotavoitteisiin päästäisiin tulevana vuosina. Pirstaloituneen maanomistuksen vuoksi edellä mainittua rakennusoikeutta ei voitu kokonaisuudessaan vastaanottaa kaupungille osana sopimuskorvausta, vaan maa-alue vastaanotettiin osana sopimuskorvausta 1,12 milj. euron arvosta ja kiinteistökauppoina 1,96 milj. euron arvosta. Lisäksi perittiin sopimuskorvauksia rahana noin 2,58 milj. euroa. Sopimuskorvauksena vastaanotettujen maa-alueiden arvo on kirjanpidon mukaisesti vuonna 2020 noin 2,2 milj. euroa. Huomioiden em. sopimuksin hankitut maa-alueet, sopimuskorvauksena on vastaanotettu maita kaikkiaan noin 4 milj. euron arvosta.

Vuonna 2020 vielä toteutuvia, jo päätettyjä tai sovittuja kauppvoja on tulossa noin 0,6 milj. euron arvosta.

95 Kiinteä omaisuus	TA 2020	MUUTOS	
		2020	UUSI TA 2020
95 1 Kiinteän omaisuuden osto	-7 000 000	-5 000 000	-12 000 000

Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli 3.11.2020 kokouksessaan määrärahamuutosesitystä.

Hämeenkylässä koulun lisääminen rakentamisen investointiohjelmaan



Kaupunginhallitus velvoitti 4.5.2020 toimialoja valmistelemaan COVID-19 tartuntatautiepidemian takia käyttötalouden säästöohjelmat sekä karsintaesitykset investointiohjelmiin. Tekninen lautakunta käsitteli 3.6.2020 kokouksessaan toimialan säästöohjelman vuodelle 2020, jossa todettiin, että talousarviosta 2020 puuttuvan Hämeenkyllän koulun rakentamiskustannusten (13,2 milj. euroa) kattaminen toteutetaan muita rakennusinvestointeja karsimalla. Samassa yhteydessä lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle Hämeenkyllän koulun lisäämistä investointiohjelmaan 2020.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 9

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle, että

- a) kaupunkistrategian ja johdon toimialan toimintakuluja korotetaan 4 100 000 euroa,
- b) kaupunkikulttuurin bruttoyksiköiden toimintatuottoja vähennetään 1 143 000 euroa ja toimintakuluja vähennetään 277 000 euroa,
- c) verotuloja vähennetään 28 500 000 euroa,
- d) valtionosuustuloja lisätään 79 700 000 euroa,
- e) investointiosan kiinteän omaisuuden hankeryhmässä 95 1 Kiinteän omaisuuden oston määrärahaa korotetaan 5 000 000 euroa, ja
- f) Hämeenkyllän koulu lisätään vuoden 2020 investointiohjelmaan.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu; esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, puh. 043 824 9254, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)
talousarviopäällikkö Päivi Kandolin, puh. 040 626 7613, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



10 §

Hallintosäännön muutokset / työllisyyden kuntakokeilu

VD/9347/00.01.01.00/2020

RV/ST-V/S-AP/HY-L

Kaupunginhallitus päätti 11.11.2019 (§ 16) hakea työllisyyden kuntakokeiluun yhdessä Keravan kaupungin kanssa. Kokeilu toteutetaan ajanjaksolla 1.1.2021–30.6.2023. Tämän hetken tiedon mukaan eduskunta hyväksyy työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta annetun lain joulukuun 2020 aikana. Samassa yhteydessä osana lakia vahvistetaan kokeiluun otettavat kunnat. Hallituksen esityksen (HE 87/2020 vp ja täydentävä esitys HE 114/2020) mukaisesti yhden kokeilualueen muodostavat Vantaan ja Keravan kaupungit.

Mikäli laki työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta tulee voimaan hallituksen esityksen mukaisesti, Vantaan kaupungin työllisyyspalveluiden toimintaympäristö muuttuu kokonaisuudessaan 1.1.2021 alkaen. Hallituksen esityksen mukaan kokeiluun otetun kunnan järjestämisvastuulle siirtyy määrääjäksi työ- ja elinkeinotoimistolle kuuluvia tehtäviä. Vantaan ja Keravan kaupunkien tehtäväksi siirtyy kokeilun ajaksi laissa määritellyn kohderyhmän osalta henkilöasiakkaiden neuvonta-, ohjaus- ja palvelutehtävät, eräiden harkinnanvaraisten etuuksien myöntämistä koskevat tehtävät sekä eräiden työvoimapolitiittisten lausuntojen antaminen Kansaneläkelaitokselle ja työttömyyskassoille. Kokeiluun otetulla kunnalla on velvollisuus järjestää riittävästi kaikkia kokeilun piiriin kuuluvia palveluja.

Hallituksen esityksen mukaan kokeilualueen kunnilla on velvollisuus käyttää kokeilulaissa tarkoitettujen tehtävien järjestämisessä ja tuottamisessa samaa asiakastietojärjestelmää, jota työ- ja elinkeinotoimistot käyttävät asiakastietojen käsittelyyn. Edelleen esitetään, että käyttöoikeus asiakastietojärjestelmään myönnettäisiin vain kokeilualueen kunnan viranhaltijalle. Hallituksen esityksessä tarkoitettujen julkisten työvoima- ja yrityspalveluiden tuottaminen Vantaan kaupungin työllisyyspalveluissa edellyttää tehtäviin liittyvän toimivallan delegointia.

Työllisyyspalveluiden johtajan päätösvallasta määrätään hallintosäännön 3 luvun 7 §:ssä. Työllisyyspalveluiden johtajalle esitetään lisättävän päätösvaltaa kuntakokeiluun liittyvien virkasuhdetta edellyttävien tehtävien järjestämiseksi siten, että työllisyyspalveluiden johtaja tai hänen määräämänsä päättää työllisyyden kuntakokeilusta annetussa laissa kunnalle säädetyistä tehtävistä, joissa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 10

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi hallintosäännön 3 luvun 7 §:n muuttamista oheisen liitteen mukaan. Päätös on ehdollinen ja tulee voimaan 1.1.2021, mikäli eduskunta hyväksyy työllisyyden edistämisen kuntakokeilua koskevan lain.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Hallintosäännön 3 luku 7 §, muutos näkyvissä

Täytäntöönpano:

Lakiasiat ja päätösvalmistelu; esitys valtuustolle



Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

kaupunginlakimies Sari-Anna Pennanen, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

7 § Työllisyyspalveluiden johtajan päätösvalta

Työllisyyspalveluiden johtaja tai hänen määräämänsä päättää:

1. kaupungin työllistämistukien tai kesätyösetelin myöntämisestä, ja
2. työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta annetun laissa kunnalle säädetyistä tehtävistä, joissa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle.



11 § Vaalipäivän äänestyspaikat ja ennakkoäänestyksen järjestäminen vuoden 2021 kuntavaaleissa

VD/8156/00.00.00.00/2020

RV/NK/HY-L

Vaalipäivän äänestys toimitetaan äänestysalueittain. Vantaalla äänestysalueita on 68 (kv 18.5.2020 § 3). Vaalilain mukaan vaalipäivän äänestyspaikoista kunnassa päättää kaupunginhallitus. Vaalipäivä on 18.4.2021. Äänestysaika vaalipäivän äänestyspaikoissa on klo 09.00–20.00.

Kaupunginhallitus päättää myös yleisten ennakkoäänestyspaikkojen lukumäärästä ja sijainnista sekä niiden äänestysajoista. Kunta voi järjestää ennakkoäänestyksen kunnassa sijaitsevista postikonttoreista tai kunnan virastoissa taikka muissa itse järjestämissään tai hankkimissaan tiloissa. Ennakkoäänestyspaikan on oltava esimerkiksi aatteellisilta kytkennöiltään mahdollisimman puolueeton. Ennakkoäänestys toimitetaan kotimaassa 7. - 13.4.2021 (keskiviikosta tiistaihin).

Vaalilain 47 §:n mukaan kotimaan yleinen ennakkoäänestyspaikka on ennakkoäänestystä varten avoinna kaikkina ennakkoäänestysajan päivinä, jollei kaupunginhallituksen päätöksellä erityisistä syistä toisin määrätä. Vaalilain 48 §:n mukaisesti ennakkoäänestys toimitetaan kotimaan yleisessä ennakkoäänestyspaikassa kaupunginhallituksen päätöksellä määrättyä aikana, joka ei saa olla arkisin ennen klo 8:aa eikä klo 20:n jälkeen eikä lauantaisin ja sunnuntaisin ennen klo 9:ää eikä klo 18:n jälkeen.

Oikeusministeriön ohjeen mukaan ennakkoäänestyspaikkoja tulisi olla kunnassa riittävästi suhteessa kunnan äänioikeutettujen määrään ja ne tulisi sijoittaa paikkoihin, joihin on vaivaton pääsy. Samoin suositellaan, että ennakkoäänestyspaikkojen tulisi vaalista toiseen olla mahdollisimman pysyviä, koska niiden jatkuva muuntelu saattaa aiheuttaa äänestäjissä epätietoisuutta. Toisaalta äänestyspisteen olisi hyvä sijaita siellä, missä äänestäjät tavallisestikin liikkuvat ja asioivat. Kuntavaaleissa kunta itse vastaa kaikista äänestyksen järjestämisestä aiheutuvista kustannuksista.

Vuoden 2019 eduskuntavaaleissa ja europarlamenttivaaleissa Vantaan yleiset ennakkoäänestyspaikat sijaitsivat yhdeksässä kaupungin omassa tilassa (asukastila Rubiini, Hakunilan kirjasto, Kansalaistoiminnan keskus Leinikki, Koivukylän kirjasto, Länsimäen kirjasto, Martinlaakson kirjasto, monitoimikeskus Lumo, Myyrmäen kirjasto, ja Vantaa-info (Tikkurilan liike- ja matkakeskus Dixissä), sekä Hämeenkyllän K-Supermarketissa, Kauppakeskus Jumbossa ja Tammiston K-Citymarketissa.

Kuntavaalien ennakkoäänestyspaikat

Vaalitoimisto on kattavasti kartoittanut eri kaupunginosa alueiden asukasmäärien perusteella eri puolille Vantaata ennakkoäänestyspaikkojen sijainnit siten, että äänestäjien on helppo käyttää äänioikeuttaan. Vantaan ennakkoäänestyspaikat sijaitsevat hyvien julkisten kulkuyhteyksien varrella asuinalueiden palveluiden läheisyydessä eri puolella kaupunkia. Ennakkoäänestyspaikoissa on riittävästi tilaa turvavälien pitämiseen ja niissä noudatetaan oikeusministeriön ja THL:n koronaohjeita.

Kivistössä ennakkoäänestyspaikkana on ollut asukastila Rubiini vuoden 2017 kunnallisvaaleista lukien. Se ei kuitenkaan ole tavoittanut äänestäjiä toivotulla tavalla, vaan Rubiini on ollut yksi hiljaisimmista äänestyspaikoista. Esimerkiksi kevään 2019 eduskuntavaaleissa siellä kävi enimmillään 289 äänestäjää vilkkaimman päivän aikana ja muutoin keskimäärin alle 100 äänestäjää per päivä. Tämän vuoksi Rubiinin



tilalle ennakkoäänestyspaikaksi esitetään Kivistön kirjastoa, joka sijaitsee keskeisemmällä paikalla Kivistössä.

Koivukylässä kirjasto on muuttanut K- Citymarketin kauppakeskuksen tiloihin. Kirjasto sijaitsee siellä, missä äänestäjien oletetaan muutoinkin liikkuvan ja asioivan, joten ennakkoäänestyspaikaksi esitetään Koivukylän kirjastoa.

Uudeksi ennakkoäänestyspaikaksi Tikkurilassa esitetään ammattikorkeakoulu Laureaa. Laureassa sijaitseva ennakkoäänestyspaikka esitetään pidettävän auki ennakkoäänestyksen kahtena viimeisenä päivänä, mikä on myös oppilaitoksen tahtotila. Toiseksi uudeksi ennakkoäänestyspaikaksi Tikkurilassa esitetään Prismaa, jonka myös osaltaan oletetaan tasaavan yhteispalvelupisteen asiakasvirtaa.

Ennakkoäänestysviikolla vilkkaimmat äänestyspäivät ovat ensimmäinen päivä sekä kaksi viimeistä päivää, ja lauantai ja sunnuntai ovat hiljaisimmat päivät. Ilta-aukioloajat puolestaan ovat aamupäiviin nähden huomattavasti hiljaisempia. Kävijämäärät sekä koronatilanne on huomioitu esitetyissä aukioloajoissa kuitenkin siten, että suurissa keskuksissa on vähintään yksi ennakkoäänestyspaikka, joka arkisin on auki suurimman sallitun ajan. Vantaalla yleisesti ottaen on ollut laajat aukioloajat verrattuna esimerkiksi naapurikuntaan Helsinkiin. Ilta-aukioloaikoja suositellaan erityisryhmille ja yksi ennakkoäänestyspaikka (Kansalaistoiminnan keskus Leinikki) yhtenä päivänä on mahdollisesti auki erityisesti erityisryhmiä ajatellen.

Kuntavaalien vaalipäivän äänestyspaikkamuutokset

Varsinaisen vaalipäivän 18.4.2021 äänestyspaikat säilyvät pääosin ennallaan. Vuonna 2019 toimitettujen eduskunta- ja europarlamenttivaalien jälkeen on äänestysalueiden määrä lisääntynyt kolmella. Uudet äänestysalueet ovat 211 Kivistö ja 212 Kivistöntähti, joiden äänestyspaikka on Aurinkokiven koululla, Aurinkokivenkuja 1, 01700 Vantaa sekä 318 Tammisto äänestyspaikkanaan Helsingin gymnasium, Ylästöntie 3, 01510 Vantaa.

Vaalipäivän äänestyspaikkoja kartoitettaessa esiin ovat tulleet seuraavat muutostarpeet: Hämeenkyllän uusi koulu on valmistunut osoitteeseen Varistontie 3, 01660 Vantaa. Sinne esitetään siirrettäväksi pienistä tiloista Tuomelan opetuspisteestä äänestysalue 102 Hämeenkyllä sekä Variston opetuspisteestä äänestysalue 104 Varisto.

Vantaankosken koulun lopetettua toimintansa esitetään äänestysalue 204 Piispankylän äänestyspaikaksi Kanniston koulua, Kenraalintie 6, 01700 Vantaa.

Äänestysalueen 401 Koivukylä entinen äänestyspaikka Piilipuun päiväkotia on osoittautunut tilankäytöltään hankalaksi. Uudeksi äänestyspaikaksi esitetään samalla alueella sijaitsevaa Leinelän päiväkotia, Metsäkeijunkuja 2, 01360 Vantaa.

Leppäkorven koulun laajennustyöt estävät sen käytön äänestyspaikkana. Äänestysalueiden 406 Leppäkorpi ja 407 Metsola äänestyspaikaksi esitetään monitoimikeskus Lumoa, Urpiaisentie 14, 01450 Vantaa.

Havukosken koulun, Tarhakuja 2, 01360 Vantaa, remontti on valmistunut. Äänestysalueet 414 Havukallio ja 415 Tarhapuisto esitetään siirrettäväksi takaisin Havukosken koululle väliaikaisesta äänestyspaikasta Kytöpuiston koululla.



Oikeusministeriön ohjeen mukaan kunnan tulee hyvissä ajoin päättää kunnan yleisistä ennakkoäänestyspaikoista sekä vaalipäivän äänestyspaikoista. Ennakkoäänestämistä koskevasta päätöksestä tulee käydä ilmi jokaisen ennakkoäänestyspaikan nimi, käyntiosoite ja päivittäinen aukioloaika. Kaupunginhallituksen tulee huolehtia, että sanotut tiedot sekä äänestyspäivän äänestyspaikkojen tiedot toimitetaan Digi- ja väestötietovirastolle viimeistään 29.1.2021 merkitsemällä ne oikeusministeriön ylläpitämään vaalitietojärjestelmään, minkä jälkeen äänestyspaikkoja ei voi enää muuttaa. Vaalitietojärjestelmän tietojen perusteella Digi- ja väestötietovirasto painattaa äänioikeutetuille kotiin lähetettävän ilmoituskortin vaaleista.

Keskusvaalilautakunta 18.11.2020 § 2

Keskusvaalilautakunnan sihteerin esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että se vuoden 2021 kuntavaaleissa

- a) määräisi vaalipäivän äänestyspaikoiksi oheisen liitteen mukaiset 68 äänestysalueen äänestyspaikkaa,
b) määräisi Vantaan yleisiksi ennakkoäänestyspaikoiksi 13 paikkaa, jotka ovat:

Hakunilan kirjasto, Kimokuja 5, 01200 Vantaa,
Hämeenkyllän K-Supermarket, Ainontie 1, 01630 Vantaa,
Kansalaistoiminnan keskus Leinikki, Leinikkitie 22, 01350 Vantaa,
Kauppakeskus Jumbo, Vantaanportinkatu 3, 01510 Vantaa,
Kivistön kirjasto, Topaasikuja 11, 01700 Vantaa,
Koivukylän kirjasto, Ojalehdonkuja 1, 01400 Vantaa,
Laurea-ammattikorkeakoulu Tikkurilan kampus, Ratatie 22, 01300 Vantaa,
Länsimäen kirjasto, Suunnistajankuja 2, 01280 Vantaa,
Martinlaakson kirjasto, Laajaniityntie 3, 01620 Vantaa,
Monitoimikeskus Lumo, Urpiaisentie 14, 01450 Vantaa,
Myyrmäen kirjasto, Paalutori 3, 01600 Vantaa,
Tammiston K-Citymarket, Tammiston Kauppatie 9, 01510 Vantaa, ja
Vantaa-info/ Tikkurilan liike- ja matkakeskus Dixi, Ratatie 11, 01300 Vantaa,

- c) päättäisi, että ennakkoäänestys järjestetään ennakkoäänestysaikoina alla olevan taulukon mukaisesti, ja

Ennakkoäänestyspaikka	7.4. (ke)	8.4. (to)	9.4. (pe)	10.4. (la)	11.4. (su)	12.4. (ma)	13.4. (ti)
Vantaa Info/ Dixi	9–20	9–20	9–20	10–18	10–18	9–20	9–20
Hakunilan kirjasto	9–20	9–20	9–20	10–16	10–16	9–20	9–20
Kauppakeskus Jumbo	9–20	9–20	9–20	10–18	11–18	9–20	9–20
Koivukylän kirjasto	9–20	9–20	9–20	10–16	10–16	9–20	9–20
Tammiston K-Citymarket	9–20	9–20	9–20	10–18	10–18	9–20	9–20
Monitoimikeskus Lumo	9–20	9–20	9–20	10–16	10–16	9–20	9–20
Länsimäen kirjasto	9–18	9–18	9–18	10–16	10–16	9–20	9–20
Martinlaakson kirjasto	9–20	9–20	9–20	10–16	10–16	9–20	9–20
Myyrmäen kirjasto	9–20	9–20	9–20	10–16	10–16	9–20	9–20
Hämeenkyllän K-Supermarket	9–20	9–20	9–20	10–18	10–18	9–20	9–20
Kansalaistoiminnan keskus Leinikki	9–18	9–18	9–18	10–16	10–16	9–20	9–20
Kivistön kirjasto	9–18	9–18	9–18	10–16	10–16	9–20	9–20
Laurea-ammattikorkeakoulu Tikkurilan kampus						11–20	11–20



d) ilmoittaa Digi- ja väestötietovirastolle vaalitietojärjestelmän kautta Vantaan vaalipäivän äänestyspaikkoja ja yleisiä ennakoäänestyspaikkoja koskevat tiedot aukioloaikoineen.

Käsittely:

Merkittiin että, esittelijä muutti esitystään seuraavasti:

- ennakoäänestyspaikaksi esitetään lisäksi Tikkurilan Prismaa, Unikkotie 13, 01300 Vantaa, jolloin ennakoäänestyspaikkoja olisi 14
- Piispankylän äänestysalueen (204) äänestyspaikaksi esitetään Kivimäen koulun sijaan Kanniston koulua, Kenraalintie 6, 01700 Vantaa
- ennakoäänestyspaikkojen aukioloajoiksi esitetään Kauppakeskus Jumbon sunnuntai aukioloaikaa ja Laurean ammattikorkeakoulu Tikkurilan kampuksen aukioloaikoja lukuun ottamatta arkisin klo 9.00–20.00 ja lauantaisin ja sunnuntaisin klo 10.00–18.00.

Esitetyt äänestyspaikkamuutokset on huomioitu myös päätöstä kuvaavassa listatekstissä ja sen liitteessä.

Päätös:

Hyväksyttiin esittelijän muutettu esitys.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 11

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään vuoden 2021 kuntavaaleissa

- a) määrätä vaalipäivän äänestyspaikoiksi oheisen liitteen mukaiset 68 äänestysalueen äänestyspaikkaa,
- b) määrätä Vantaan yleisiksi ennakoäänestyspaikoiksi 14 paikkaa, jotka ovat:
Hakunilan kirjasto, Kimokuja 5, 01200 Vantaa,
Hämeenkyllän K-Supermarket, Ainontie 1, 01630 Vantaa,
Kansalaistoiminnan keskus Leinikki, Leinikkitie 22, 01350 Vantaa,
Kauppakeskus Jumbo, Vantaanportinkatu 3, 01510 Vantaa,
Kivistön kirjasto, Topaasikuja 11, 01700 Vantaa,
Koivukylän kirjasto, Ojalehdonkuja 1, 01400 Vantaa,
Laurea-ammattikorkeakoulu Tikkurilan kampus, Ratatie 22, 01300 Vantaa,
Länsimäen kirjasto, Suunnistajankuja 2, 01280 Vantaa,
Martinlaakson kirjasto, Laajaniityntie 3, 01620 Vantaa,
Monitoimikeskus Lumo, Urpiaisentie 14, 01450 Vantaa,
Myyrmäen kirjasto, Paalutori 3, 01600 Vantaa,
Prisma Tikkurila, Unikkotie 11, 01300 Vantaa,
Tammiston K-Citymarket, Tammiston Kauppatie 9, 01510 Vantaa, ja
Vantaa-info/ Tikkurilan liike- ja matkakeskus Dixi, Ratatie 11, 01300 Vantaa,
- c) järjestää ennakoäänestys ennakoäänestysaikoina alla olevan taulukon mukaisesti, ja

Ennakoäänestyspaikka	7.4. (ke)	8.4. (to)	9.4. (pe)	10.4. (la)	11.4. (su)	12.4. (ma)	13.4. (ti)
Vantaa Info/ Dixi	9–20	9–20	9–20	10–18	10–18	9–20	9–20
Hakunilan kirjasto	9–20	9–20	9–20	10–18	10–18	9–20	9–20
Kauppakeskus Jumbo	9–20	9–20	9–20	10–18	11–18	9–20	9–20
Koivukylän kirjasto	9–20	9–20	9–20	10–18	10–18	9–20	9–20
Tammiston K-Citymarket	9–20	9–20	9–20	10–18	10–18	9–20	9–20



Monitoimikeskus Lumo	9-20	9-20	9-20	10-18	10-18	9-20	9-20
Länsimäen kirjasto	9-20	9-20	9-20	10-18	10-18	9-20	9-20
Martinlaakson kirjasto	9-20	9-20	9-20	10-18	10-18	9-20	9-20
Myyrmäen kirjasto	9-20	9-20	9-20	10-18	10-18	9-20	9-20
Hämeenkylässä K-Supermarket	9-20	9-20	9-20	10-18	10-18	9-20	9-20
Kansalaistoiminnan keskus Leinikki	9-20	9-20	9-20	10-18	10-18	9-20	9-20
Kivistön kirjasto	9-20	9-20	9-20	10-18	10-18	9-20	9-20
Prisma Tikkurila	9-20	9-20	9-20	10-18	10-18	9-20	9-20
Laurea-ammattikorkeakoulu Tikkurilan kampus						11-20	11-20

- d) ilmoittaa Digi- ja väestötietovirastolle vaalitietojärjestelmän kautta Vantaan vaalipäivän äänestyspaikkoja ja yleisiä ennakoäänestyspaikkoja koskevat tiedot aukioloaikoihin.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Äänestyspaikat
- Oikeusministeriön kirje 1.10.2020

Täytäntöönpano: Vaalitoimisto

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

keskusvaalilautakunnan sihteeri Niina Kolju, puh. 040 5149 558, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

VANTAAN KAUPUNGIN 68 ÄÄNESTYSALUETTA VUONNA 2021

Nro	Äänestysalueen nimi	Äänestyspaikka	Osoite	
101	Hämevaara	Pähkinärinteen koulu	Mantelikuja 4	01710 Vantaa
102	Hämeenkylä	Hämeenkylä koulu	Varistontie 3	01660 Vantaa
103	Pähkinärinne	Pähkinärinteen koulu	Mantelikuja 4	01710 Vantaa
104	Varisto	Hämeenkylä koulu	Varistontie 3	01660 Vantaa
105	Vapaala	Rajatorpan koulu	Vapaalanpolku 13	01650 Vantaa
106	Uomatie	Uomarinteen koulu	Uomarinne 2	01600 Vantaa
107	Myymäki	Vaskivuoren lukio	Virtatie 4	01600 Vantaa
108	Kilteri	Kilterin koulu	Iskostie 8	01600 Vantaa
109	Louhela	Uomarinteen koulu	Uomarinne 2	01600 Vantaa
110	Jönsas	Kilterin koulu	Iskostie 8	01600 Vantaa
111	Kaivoksela	Kaivokselan koulu	Kaivosvoudintie 10	01610 Vantaa
112	Vaskipelto	Kaivokselan koulu	Kaivosvoudintie 10	01610 Vantaa
201	Askisto	Askiston koulu	Uudentuvantie 5	01680 Vantaa
202	Keimola	Aurinkokiven koulu	Aurinkokivenkuja 1	01700 Vantaa
203	Seutula	Seutulan koulu	Katriinantie 60	01760 Vantaa
204	Piispankylä	Kanniston koulu	Kenraalintie 6	01700 Vantaa
205	Kivimäki	Kivimäen koulu	Lintukallionkuja 6	01620 Vantaa
206	Laajavuori	Mårtensdals skola	Laajavuoreнкуja 4	01620 Vantaa
207	Martinlaakso	Martinlaakson koulu	Martinlaaksonpolku 9	01620 Vantaa
208	Vihertie	Martinlaakson koulu	Martinlaaksonpolku 9	01620 Vantaa
209	Vantaanlaakso	Vantaanlaakson päiväkot	Vantaanlaaksonraitti 9	01670 Vantaa
210	Ylästö	Ylästön koulu	Ollaksentie 29 B	01690 Vantaa
211	Kivistö	Aurinkokiven koulu	Aurinkokivenkuja 1	01700 Vantaa
212	Kivistöntähti	Aurinkokiven koulu	Aurinkokivenkuja 1	01700 Vantaa
301	Veromies	Helsingin skola	Ylästöntie 3	01510 Vantaa
302	Pakkala	Veromäen koulu	Veromiehentie 2	01510 Vantaa
303	Kartanonkoski	Vantaan kansainvälinen koulu	Hagelstamintie 1	01520 Vantaa
304	Ilola	Ilolan koulu	Epinkoskentie 5	01390 Vantaa
305	Ruskeasanta	Ristipuron päiväkot	Laaksotie 1	01390 Vantaa
306	Simonkylä	Simonkylä koulu	Koivukyläntie 52	01350 Vantaa
307	Simonmetsä	Simonkallion koulu	Simonkalliontie 1	01350 Vantaa
308	Peltola	Peltolan koulu	Lummetie 27 B	01300 Vantaa
309	Viertola	Viertolan koulu	Liljatie 2	01300 Vantaa
310	Talkootie	Hiekkaharjun koulu	Talkootie 37	01350 Vantaa
311	Hiekkaharju	Hiekkaharjun koulu	Talkootie 37	01350 Vantaa
312	Tikkurila	Vantaan opistotalo	Lummetie 5	01300 Vantaa
313	Kukkaketo	Vantaan opistotalo	Lummetie 5	01300 Vantaa
314	Jokiniemi	Jokiniemen koulu	Valkoisenlähteentie 51	01370 Vantaa
315	Maarinoja	Dickursby skola	Urheilutie 4	01370 Vantaa
316	Hakkila	Kuusikon koulu	Hovitie 11	01380 Vantaa
317	Kuninkaala	Kuusikon koulu	Hovitie 11	01380 Vantaa
318	Tammisto	Helsingin gymnasium	Ylästöntie 3	01510 Vantaa
401	Koivukylä	Leinelän päiväkot	Metsäkeijunkuja 2	01360 Vantaa
402	Asola	Rekolanmäen koulu	Valtimotie 4	01400 Vantaa
403	Kulomäki	Kulomäen koulun opetuspiste	Maauuninpolku 3	01450 Vantaa
404	Korso	Ruusuvuoren koulu	Kisatie 21	01450 Vantaa
405	Vierumäki	Vierumäen koulu	Lehmustontie 9	01450 Vantaa
406	Leppäkorpi	Monitoimikeskus Lumo	Urpiaisentie 14	01450 Vantaa
407	Metsola	Monitoimikeskus Lumo	Urpiaisentie 14	01450 Vantaa
408	Otava	Metsolanmäen päiväkot	Soopelipolku 4	01450 Vantaa
409	Matari	Matarin päiväkot	Ajomiehenkuja 11	01400 Vantaa
410	Mikkola	Mikkolan koulu/ Vega	Venuksentie 2	01480 Vantaa

411	Nikinmäki	Nikinmäen opetuspiste	Perhotie 27	01490 Vantaa
412	Rekola	Rekolan koulu	Rekolantie 67	01400 Vantaa
413	Rastimäki	Koivukylän koulu	Kustaantie 10	01400 Vantaa
414	Havukallio	Havukosken koulu	Tarhakuja 2	01360 Vantaa
415	Tarhahuisto	Havukosken koulu	Tarhakuja 2	01360 Vantaa
416	Päiväkumpu	Päiväkummun koulu	Ismontie 2	01420 Vantaa
501	Oripuisto	Hakunilan nuorisotila	Laukkarinne 4	01200 Vantaa
502	Hakunila	Hakunilan nuorisotila	Laukkarinne 4	01200 Vantaa
503	Nissas	Sotungin koulu	Sotungintie 19	01200 Vantaa
504	Itä-Hakkila	Itä-Hakkilan koulu	Koulutie 8	01260 Vantaa
505	Sotunki	Itä-Hakkilan koulu	Koulutie 8	01260 Vantaa
506	Vaarala	Lehtikuusen koulu/Havu	Hiirakkotie 18	01200 Vantaa
507	Rajakylä	Rajakylän koulu	Latukuja 1	01280 Vantaa
508	Estepuisto	Länsimäen koulu	Pallastunturintie 27	01280 Vantaa
509	Länsimäki	Länsimäen koulu	Pallastunturintie 27	01280 Vantaa
999	Lummetie	Vantaan opistotalo	Lummetie 5	01300 Vantaa

Vantaan ennakoäänestyspaikat 2021:

Hakunilan kirjasto	Kimokuja 5	01200 Vantaa
Hämeenkyllän K-Supermarket	Ainontie 1	01630 Vantaa
Kansalaistoiminnan keskus Leinikki	Leinikkitie 22	01350 Vantaa
Kauppakeskus Jumbo	Vantaanportinkatu 3	01510 Vantaa
Kivistön kirjasto	Topaasikuja 11	01700 Vantaa
Koivukylän kirjasto	Ojalehdonkuja 1	01400 Vantaa
Laurea-ammattikorkeakoulu		
Tikkurilan kampus	Ratatie 22	01300 Vantaa
Länsimäen kirjasto	Suunnistajankuja 2	01280 Vantaa
Martinlaakson kirjasto	Laajaniityntie 3	01620 Vantaa
Monitoimikeskus Lumo	Urpiaisentie 14	01450 Vantaa
Myyrmäen kirjasto	Paalutori 3	01600 Vantaa
Prisma Tikkurila	Unikkotie 11	01300 Vantaa
Tammiston K-Citymarket	Tammiston Kauppatie 9	01510 Vantaa
Vantaa-info/		
Tikkurilan liike- ja matkakeskus Dixi	Ratatie 11	01300 Vantaa

1.10.2020

VN/20585/2020

Kunnanhallitus (pl. Ahvenanmaan maakunta)

Vuoden 2021 kuntavaalit: Äänestyspaikkojen määrääminen ja niistä ilmoittaminen, koronavirustilanteen vaikutus, vaalitietojärjestelmän käyttö, vaalikoulutus ym.

Seuraavat yleiset vaalit ovat kuntavaalit, jotka toimitetaan sunnuntaina 18.4.2021. Ennakkoäänestyksen ajanjakso on kotimaassa 7.–13.4.2021 (keskiviikosta tiistaihin) ja ulkomailla 7.–10.4.2021 (keskiviikosta lauantaihin). Suomalaisessa laivassa ulkomaan ennakkoäänestys voidaan aloittaa jo keskiviikkona 31.3.2021.

Vuoden 2021 kuntavaaleissa valittavien valtuustojen toimikausi alkaa 1.6.2021 ja kestää vuoden 2025 toukokuun loppuun.

Oikeusministeriö pyytää kunnanhallitusta saattamaan tämän kirjeen kunnan keskusvaalilautakunnan tietoon. Kirje on luettavissa [oikeusministeriön vaalisivuilla](#).

1 Vaalilainsäädäntö

Edellisten, huhtikuussa 2017 toimitettujen kuntavaalien jälkeen vaalilakiin (714/1998) on tehty kolme muutosta:

- Vaalilain muutoksella (939/2017) otettiin käyttöön ulkomailta tapahtuva kirjeäänestys ja sitä sovellettiin ensimmäisen kerran vuoden 2019 eduskuntavaaleissa ja sen jälkeen vuoden 2019 europarlamenttivaaleissa;

Postiosoite Postadress

Oikeusministeriö
PL 25
FI-00023 Valtioneuvosto
Finland

Käyntiosoite Besöksadress

Eteläesplanadi 10
00130 Helsinki
Finland

Puhelin Telefon

0295 16001
Internat.
+358 295 16001

Faksi Fax

09 160 67730
Internat.
+358 9 160 67730

S-posti, internet E-post, internet

oikeusministerio@om.fi
www.oikeusministerio.fi
www.justitieministeriet.fi

- Vaalilain muutos (1223/2018) sisälsi eräitä teknisluonteisia uudistuksia, mm. äänestysaluejakoa koskevien päätösten aikataulumuutoksen ja mahdollisuuden lähettää äänioikeutetuille äänioikeusilmoitus (ilmoituskortti) sähköisessä muodossa;
- Vaalilain muutos (1132/2019) liittyi Digi- ja väestötietoviraston (DVV) perustamiseen 1.1.2020.

Ajantasainen vaalilaki löytyy [Finlex-palvelusta](#).

2 Kuntajaon muutosten vaikutus

Kuntarakennelain (1698/2009) 23 §:n 1 momentin mukaan kuntajaon muutoksen voimaantuloa edeltävänä vuonna toimitettavat kuntavaalit toimitetaan uutta kuntajakoa noudattaen. Tämä koskee siis niitä kuntajaon muutoksia, jotka tulevat voimaan 1.1.2022. Hallituksen esityksen (HE 268/2014 vp) perusteluiden mukaan valtioneuvoston tulee näissä tapauksissa tehdä kuntajaon muutosta koskeva päätös viimeistään vaalivuotta edeltävän vuoden (siis vuoden 2020) loppuun mennessä. Toistaiseksi tällaisia kuntajaon muutoksia ei ole tiedossa.

3 Valtuuston päätös valtuutettujen lukumäärästä

Kuntavaaleissa valittavien valtuustojen koot määräytyvät kuntalain (410/2015) 16 §:n mukaisesti. Pykälän 1 momentissa säädetään valtuuston vähimmäiskoosta. Pykälän 2 momentin mukaan valtuuston päätös valittavien valtuutettujen 1 momentissa tarkoitettua lukumäärää suuremmasta lukumäärästä tai aiemman päätöksen muuttamisesta on ilmoitettava oikeusministeriölle vaalivuotta edeltävän vuoden loppuun mennessä eli siis viimeistään 31.12.2020.

Jos kunta oli tehnyt vuoden 2017 kuntavaaleja varten päätöksen vähimmäismäärää suuremmasta valtuutettujen määrästä ja ilmoittanut sen oikeusministeriölle 31.12.2016 mennessä ja aikoo nyt jatkaa samalla valtuutettujen lukumäärällä vuoden 2021 kuntavaaleissa, ilmoitusta ei tarvitse oikeusministeriölle tehdä.

Kunnan on huolehdittava, että ilmoitus tehdään sanotussa määräajassa. Vapaamuotoiset ilmoitukset toivotaan tehtävän sähköpostitse osoitteeseen vaalit@om.fi. Mikäli kunta on jo ennen tämän kirjeen laatimista ehtinyt tehdä ilmoituksen kirjeellä tai sähköpostilla oikeusministeriön virastosähköpostiin, ilmoitukset otetaan luonnollisesti sellaisenaan huomioon.

4 Kuntavaalien toimittaminen ja covid-19-pandemia

4.1 Yleistä

Koronaviruksen aiheuttama maailmanlaajuinen covid-19-tartuntatautiepidemia johti keväällä 2020 Suomessakin laajoihin valtioneuvoston päättämiin rajoitustoimiin, joita on sittemmin tilanteen helpottuessa asteittain purettu. Elokuussa epidemia on kuitenkin alkanut Suomessakin uudelleen voimistua, mistä johtuen valtioneuvosto on tehnyt eräitä uusia linjauksia, mm. periaatepäätöksen maskisuosituksesta ja etätyöstä.

Oikeusministeriö kehottaa kuntia ottamaan huomioon koronavirustilanteen ja varautumaan siihen, että jos tilanne on jossain muodossa edelleen päällä vielä ensi keväänäkin, kuntavaalien toimittamisessa on syytä ottaa käyttöön eräitä erityisjärjestelyitä. Niitä selostetaan osittain tässä kirjeessä jäljempänä ja yksityiskohtaisemmin myöhemmin annettavissa oikeusministeriön vaaliohjeissa. Lisäksi kuntien on huomioitava myös sosiaali- ja terveysministeriön sekä Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) yleiset ohjeet ja suositukset, joita löytyy mm. seuraavista osoitteista:

- [sosiaali- ja terveysministeriön koronavirussivut](#)
- [THL:n koronavirussivut](#)

Oikeusministeriö seuraa epidemiatilannetta jatkuvasti ja pitää kuntia ajan tasalla kuntavaalien valmisteluihin liittyen.

4.2 Kuntavaalien koronanäkökohdat tiivistetysti

Kuntavaalit toimitetaan nykyisen vaalilain puitteissa. Vaalilaki tarjoaa hyvät lähtökohdat joustaviin ratkaisuihin, jotta vaalit voidaan toimittaa luotettavasti ja turvallisesti.

Kunnan on huolehdittava, että

- a) äänestyspaikkoja on riittävästi,
- b) äänestyspaikat ovat tiloissa, joissa voidaan toteuttaa turvavälit niin äänestäjien kuin vaalivirkailijoidenkin osalta. Kunta voi harkita myös yleisen ennakkoäänestyspaikan ja/tai vaalipäivän äänestyspaikan äänestystilan sijoittamista ulkotilaan (esimerkiksi telttaan äänestyspaikan pihalle);
- c) ennakkoäänestyspaikkojen aukioloajat ovat mahdollisimman laajat, paikalliset olosuhteet kuitenkin huomioiden (vaalilain mukaiset maksimit ovat arkisin klo 8-20 ja

viikonloppuisin klo 9-18). Kunta voi suositella, että osa äänestysajasta varattaisiin ensisijaisesti ns. riskiryhmiin kuuluville;

- d) vaalivirkailijoita rekrytoidaan riittävästi. Ennakkoäänestyspaikoissa resursseja tarvitaan esimerkiksi äänestäjän henkilöllisyyden tarkastukseen ja äänestyslipun antoon, äänestyksen vastaanottopisteisiin sekä jonojen ja turvavälien ohjaukseen. Vastavasti vaalipäivän äänestyksessä vaalilautakuntien tulisi toimia lähtökohtaisesti viisi-jäsenisinä (vaikka päätösvaltaiseen kokoonpanoon riittääkin kolme jäsentä) ja tarvittaessa myös vaalilautakunnan varajäsenet voivat olla paikalla. Kunnan tulee myös huolehtia siitä, että kotiaänestyksen vaalitoimitsijoita rekrytoidaan riittävästi ja että vaalitoimikuntia nimetään tarvittaessa useampia kuin yksi. Kaikkia tehtäviä varten on syytä rekrytoida myös varahenkilöitä;
- e) ääntenlaskenta, ennakkoäänestysasiakirjojen tarkastus ja ehdokasasettelutehtävät järjestetään siten, että riittävät turvavälit voidaan näissäkin tehtävissä toteuttaa.

Oikeusministeriö antaa myöhemmin, yhteistyössä Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen kanssa, tarkempia suosituksia siitä,

- minkälaisia suojavarusteita (esimerkiksi kasvomaskit) vaalivirkailijoiden tulisi mahdollisesti käyttää;
- miten äänestyspaikat tulisi varustella (esimerkiksi ohjeet äänestäjille, äänestyskopien sijoittelu riittävän etäälle toisistaan, käsidesimahdollisuus, tarvittaessa vaalitoimitsijan ja äänestäjän välissä muovipleksi jne.);
- mitä seikkoja koti- ja laitosaänestysten toimittamisessa tulee ottaa huomioon.

5 Äänestyspaikat vuoden 2021 kuntavaaleissa

Perustuslain 14 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan tehtävänä on edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon. Tämän nojalla kunnan tehtävänä on huolehtia siitä, että ääni-oikeutettujen äänestysmahdollisuudet vaaleissa ovat riittävät sekä ennakkoäänestyskessä että vaalipäivänä.

Oikeusministeriö pitää ennakkoäänestyspaikkojen ja vaalipäivän äänestyspaikkojen riittävää lukumäärää yhtenä keskeisenä tekijänä hyvän äänestysaktiivisuuden saavuttamiselle kuntavaaleissa.

Kunnan on vaalijärjestelyissään huolehdittava siitä, että äänestäminen äänestyspaikoissa on kaikissa tilanteissa äänestäjille mahdollisimman turvallista ja että järjestelyt myös näyttävät äänestäjien silmissä siltä. Yhtä lailla on huolehdittava vaalivirkailijoiden turvallisuudesta.

5.2 Yleisten ennakkoäänestyspaikkojen määrääminen

Vaalilain 9 §:n mukaan kunnanhallitus päättää kotimaan yleisten ennakkoäänestyspaikkojen lukumäärästä ja sijainnista kunnassa. Jokaisessa kunnassa on oltava vähintään yksi ennakkoäänestyspaikka, jollei erityisistä syistä muuta johdu.

Ennakkoäänestyspaikassa on voitava pitää riittävät turvavälit äänestämään tulleiden kesken. Ennakkoäänestyspaikkoja tulisi perustaa riittävä määrä ja eri puolille kuntaa/kaupunkia, jotta äänestäjät jakaantuisivat mahdollisimman tasaisesti eri paikkojen kesken, jolloin suuria ruuhkia ei syntyisi.

Kunnanhallituksen asiana on tehdä ennakkoäänestyksen toimittamista varten tarvittavat hankinnat siten kuin hankinnat kunnassa suoritetaan. Jos kunta järjestää ennakkoäänestyksen jonkin ulkopuolisen tahon tiloissa, esimerkiksi kauppakeskuksen aulatilassa, se sopii siitä itsenäisesti suoraan asianomaisen tahon kanssa. Yleisiä ennakkoäänestyspaikkoja määritessään kunnanhallituksen on otettava huomioon tämän kirjeen liitteessä 1 mainitut näkökohdat.

5.3 Vaalipäivän äänestyspaikkojen määrääminen

Vaalilain 8 §:n mukaan kunta muodostaa yhden äänestysalueen, jollei sitä ole tarpeen jakaa useampaan äänestysalueeseen. Äänestysalueiden koosta taikka asukasmäärästä ei vaalilaissa ole tarkempia määräyksiä. Äänestysalueista päättää valtuusto.

Vuoden 2021 kuntavaaleissa noudatetaan sitä äänestysaluejakoa, joka tulee voimaan 1.1.2021 ja joka perustuu kuntien 31.8.2020 mennessä Digi- ja väestötietovirastolle ilmoittamiin äänestysaluejakopäätöksiin.

Jokaisella äänestysalueella on kunnanhallituksen päätöksellä määrätty *vaalipäivän äänestyspaikka*. Vaalipäivänä äänestäjä voi äänestää vain sen äänestysalueen äänestyspaikassa, joka on merkitty äänioikeusrekisteriin hänen kohdalleen. Oikeusministeriö suosittelee, että päättäessään vaalipäivän äänestyspaikoista kunnat noudattavat soveltuvin osin tämän kirjeen liitteessä 1 olevia yleisiä ennakkoäänestyspaikkoja koskevia kriteereitä.

Viime vuosina kunnat ovat vähentäneet merkittävästi äänestysalueidensa määrää. Tämä on siten merkinnyt tuntuvaa heikennystä äänioikeutettujen mahdollisuuksiin äänestää vaalipäivänä. Ministeriö suosittelee, että jatkossa nykyistä äänestysalueiden määrää ei enää vähennettäisi ilman pakottavaa tarvetta, vaan päinvastoin tutkittaisiin mahdollisuuksia lisätä äänestysalueiden määrää seuraaviin vaaleihin. Todettakoon myös tässä yhteydessä, että mahdollinen äänioikeusrekisterin käyttö vaalipäivän äänestyksessä (ks. tämän kirjeen s. 13) ei ole peruste vähentää äänestysalueiden määrää.

5.4 Äänestyspaikkoja koskevien päätösten aikataulu

Kunnanhallituksen tulee tehdä päätökset yleisistä ennakkoäänestyspaikoista ja vaalipäivän äänestyspaikoista hyvissä ajoin siten, että paikat voidaan merkitä oikeusministeriön vaalitietojärjestelmään (VAT) perjantaihin 29.1.2021 mennessä.

6 Äänestyspaikkatietojen ja muiden tietojen merkitseminen vaalitietojärjestelmään

6.1 Äänestyspaikkatietojen merkitseminen

Vaalilain 9 §:n 4 momentin mukaisesti kunnanhallituksen on huolehdittava siitä, että Digi- ja väestötietoviraston ylläpitämään äänestyspaikkarekisteriin, jona toimii oikeusministeriön vaalitietojärjestelmän pohjatietojärjestelmä, merkitään Digi- ja väestötietoviraston määräämällä tavalla jokaisen kunnassa olevan

- yleisen ennakkoäänestyspaikan nimi, käyntiosoite, aukiolopäivät ja päivittäiset aukioloajat; ja
- vaalipäivän äänestyspaikan nimi ja käyntiosoite sekä muut Digi- ja väestötietoviraston määräämät tiedot.

Digi- ja väestötietovirasto antaa kunnanhallituksille tarkempia ohjeita tietojen ilmoittamisesta pohjatietojärjestelmään joulukuussa 2020 lähetettävässä kirjeessään. Samoin VAT-ohjeessa nro 2b tulee olemaan tarkemmat ohjeet tietojen ilmoittamisesta. Näihin ohjeisiin on huolellisesti tutustuttava ja niitä tarkoin noudatettava.

6.2 Muiden tietojen merkitseminen

Kunnan keskusvaalilautakunnan on huolehdittava siitä, että pohjatietojärjestelmään merkitään

- 1) keskusvaalilautakunnan voimassa olevat yhteystiedot vuoden 2021 kuntavaaleissa ja että tiedot kuitataan järjestelmässä tarkistetuiksi. Erityisesti tulee huolehtia, että pohjatietoihin merkitään
 - äänioikeusilmoitukselle (ilmoituskortille) tulostuva kunnan keskusvaalilautakunnan puhelinnumero (ns. yleisöpuhelin) ja
 - vaaliluettelon toimitusosoite, jonka tulee olla käyntiosoite (ei PL-osoite);
- 2) kunnassa valittavien valtuutettujen lukumäärä.¹ Valtuutettujen lukumäärä on joko
 - kuntalain 16 §:n 1 momentin mukaisesti määräytyvä valtuutettujen lukumäärä tai
 - kunnan oikeusministeriölle 31.12.2016 mennessä ilmoittama ja vuoden 2017 kuntavaaleissa käytetty lukumäärä, jota kunta ei ole myöhemmin muuttanut tai

¹ Vaalilain 145 §:n mukaan kunnan on myös kuulutettava valittavien valtuutettujen määrä.

- kunnan oikeusministeriölle 31.12.2020 mennessä ilmoittama lukumäärä.

6.3 Tietojen merkitsemisen aikataulu

Kunnan on huolehdittava siitä, että kaikki edellä mainitut tiedot, siis yleisten ennakoäänestyspaikkojen tiedot, vaalipäivän äänestyspaikkojen tiedot, keskusvaalilautakunnan yhteystiedot, vaaliluettelon toimitusosoite sekä kunnassa valittavien valtuutettujen lukumäärä, merkitään vaalitietojärjestelmän pohjatietojärjestelmään perjantaihin 29.1.2021 klo 12 mennessä.² Tietojen tulee ehdottomasti olla oikein, koska ne (kahta viimeksi mainittua lukuun ottamatta) tulostetaan äänioikeutetuille lähetettävään äänioikeusilmoitukseen (ilmoituskorttiin) ja sen liitteelle. Vastuu tietojen oikeellisuudesta on kunnalla.

² Vaalilain 9 §:n mukaan äänestyspaikkoina vaaleissa ovat ne kotimaan yleiset ennakoäänestyspaikat ja vaalipäivän äänestyspaikat, jotka ovat äänestyspaikkarekisterissä päivän päättyessä 51. päivänä ennen vaalipäivää. Käytännössä rekisterin viimeiseksi päivityspäiväksi on kuitenkin määrättävä aikaisempi ajankohta, tässä tapauksessa 29.1.2021, koska jokaiselle äänioikeutetulle lähetettävään äänioikeusilmoitukseen (ilmoituskorttiin) liitetään luettelo äänioikeutetun lähialueella (käytännössä eduskuntavaalien vaalipiirissä) olevista yleisistä ennakoäänestyspaikoista osoitteineen ja aukioloaikoineen. Oikovedosten valmistamiseen ja tarkistamiseen sekä luetteloiden painattamiseen on varattava riittävästi aikaa.

7 Kunnan vaaliviranomaisten kelpoisuudesta ja esteellisyydestä

Vaaliviranomaisia koskevat kelpoisuus- ja esteellisyyssäännöt ovat tiivistetysti seuraavat:

7.1 Kunnan keskusvaalilautakunta

Vuoden 2021 kuntavaaleissa keskusvaalilautakuntana toimii vuoden 2017 vaaleissa valitun valtuuston asettama keskusvaalilautakunta.

Kelpoisuus: Jäsenten ja varajäsenten on oltava kuntalain mukaan vaalikelpoisia kunnan luottamustoimeen. Lisäksi sekä jäsenten että varajäsenten on mahdollisuuksien mukaan edustettava kunnassa edellisissä kuntavaaleissa ehdokkaita asettaneita äänestäjäryhmiä. Jäsen, joka on ehdokkaana kuntavaaleissa, ei voi osallistua keskusvaalilautakunnan työskentelyyn siitä lukien, kun häntä koskeva ehdokashakemus on annettu lautakunnalle. Puolueen tai valitsijayhdistyksen vaaliasiamies ei saa olla keskusvaalilautakunnan jäsenenä tai varajäsenenä.

Esteellisyys: Jäsenten ja varajäsenten esteellisyydestä on voimassa, mitä hallintolain 27–30 §:ssä säädetään. Tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi sitä, että keskusvaalilautakunnan jäsenenä oleva ehdokkaan puoliso on esteellinen osallistumaan ehdokasasettelusta päättämiseen puolisoaan koskevan listan osalta, ennakköänten laskentaan, tarkastuslaskentaan ja vaalien tuloksen vahvistamiseen.

7.2 Vaalilautakunta

Kelpoisuus: Jäsenten ja varajäsenten on oltava kuntalain mukaan vaalikelpoisia kunnan luottamustoimeen. Lisäksi sekä jäsenten että varajäsenten on mahdollisuuksien mukaan edustettava kunnassa edellisissä kuntavaaleissa ehdokkaita asettaneita äänestäjäryhmiä. Jäsenenä tai varajäsenenä ei voi olla ehdokas. Oikeusministeriö kiinnittää kuntien huomiota siihen, että vaalilain 15 §:n 2 momentin sanamuotoa ”mahdollisuuksien mukaan” voidaan soveltaa myös siten, että jos puolueet eivät niille tehdystä pyynnöstä huolimatta nimeä riittävästi ehdokkaita vaalilautakuntiin, jäseniksi voidaan nimetä myös muita kunnan luottamustoimeen vaalikelpoisia henkilöitä.

Esteellisyys: Hallintolain esteellisyyssääntelyä ei sovelleta vaalilautakunnan toimintaan. Tämä tarkoittaa, että jäseneksi tai varajäseneksi nimitetty voi toimia kaikissa vaalilauta-

kunnan tehtävissä, kuitenkin yhtä poikkeusta lukuun ottamatta: vaalilautakunnan jäsenenä oleva ehdokkaan puoliso, lapsi, sisarus tai vanhempi ei saa toimia vaalilain 73 §:n 2 momentissa tarkoitettuna äänestäjän avustajana.

Muuta: Kunnan on syytä ylläpitää vaalilautakunnan jäsenen tehtävän houkuttelevuutta esimerkiksi varmistamalla, että tehtävästä maksettava palkkio vastaa tehtävän vaativuutta. Vaalilautakunnan jäsenellä ja varajäsenellä, erityisesti puheenjohtajaksi nimettävällä tulee olla riittävä osaaminen tehtävään ja riittävästi aikaa perehtyä siihen.

7.3 Vaalitoimikunta

Kelpoisuus: Jäsenten ja varajäsenten on oltava kuntalain mukaan vaalikelpoisia kunnan luottamustoimeen. Lisäksi sekä jäsenten että varajäsenten on mahdollisuuksien mukaan edustettava kunnassa edellisissä kuntavaaleissa ehdokkaita asettaneita äänestäjäryhmiä. Jäsenenä tai varajäsenenä eivät voi olla ehdokas, hänen puolisonsa, lapsensa, sisaruksensa tai vanhempansa. Kelpoisuuteen vaikuttava ehdokkuus tarkoittaa ehdokkuutta missä tahansa kunnassa: esimerkiksi kunnassa A ehdokkaaksi asetetun sisarus ei ole kelpoinen vaalitoimikunnan jäseneksi missään kunnassa.³ Oikeusministeriö kiinnittää kuntien huomiota siihen, että vaalilain 15 §:n 2 momentin sanamuotoa ”mahdollisuuksien mukaan” voidaan soveltaa myös siten, että jos puolueet eivät niille tehdystä pyynnöstä huolimatta nimeä riittävästi ehdokkaita vaalitoimikuntiin, jäseniksi voidaan nimetä myös muita kunnan luottamustoimeen vaalikelpoisia henkilöitä.

Esteellisyys: Hallintolain esteellisyysääntelyä ei sovelleta vaalitoimikunnan toimintaan. Tämä tarkoittaa, että jäseneksi tai varajäseneksi nimitetty voi toimia kaikissa vaalitoimikunnan tehtävissä.

Muuta: Kunnan on syytä ylläpitää vaalitoimikunnan jäsenen tehtävän houkuttelevuutta esimerkiksi varmistamalla, että tehtävästä maksettava palkkio vastaa tehtävän vaativuutta. Vaalitoimikunnan jäsenellä ja varajäsenellä, erityisesti puheenjohtajaksi nimettävällä tulee olla riittävä osaaminen tehtävään ja riittävästi aikaa perehtyä siihen.

³ Tämä johtuu siitä, että äänioikeutettu voi äänestää ennakoon missä tahansa kunnassa.

7.4 Yleisen ennakkoäänestyspaikan ja kotiaänestyksen vaalitoimitsija

Kelpoisuus: Vaalitoimitsijana ei voi olla vajaavaltainen⁴ eikä myöskään ehdokas, hänen puolionsa, lapsensa, sisaruksensa tai vanhempansa. Kelpoisuuteen vaikuttava ehdokkuus tarkoittaa ehdokkuutta missä tahansa kunnassa: esimerkiksi kunnassa A ehdokkaaksi asetetun sisarus ei ole kelpoinen vaalitoimitsijaksi missään kunnassa.⁵

Esteellisyys: Hallintolain esteellisyysääntelyä ei sovelleta vaalitoimitsijan toimintaan. Tämä tarkoittaa, että vaalitoimitsijaksi määrätty voi toimia kaikissa vaalitoimitsijan tehtävissä.

Muuta: Kunnan on syytä ylläpitää vaalitoimitsijan tehtävän houkuttelevuutta esimerkiksi varmistamalla, että tehtävästä maksettava korvaus vastaa tehtävän vaativuutta. Vaalitoimitsijaksi nimettävällä tulee olla riittävä osaaminen tehtävään ja riittävästi aikaa perehtyä siihen.

7.5 Vaaliavustaja vaalipäivän äänestyspaikalla

Kelpoisuus: Vaaliavustajana ei voi olla vajaavaltainen⁶ eikä myöskään ehdokas, hänen puolionsa, lapsensa, sisaruksensa tai vanhempansa.

Esteellisyys: Vaaliavustajalla on vain yksi tehtävä eli äänestäjän avustaminen. Kelpoisuussääntelyllä on riittävästi varmistettu se, että hän tässä tehtävässään voi avustaa jokaista avustamista tarvitsevaa äänestäjää.

⁴ Alle 18-vuotias tai vajaavaltaiseksi julistettu.

⁵ Ks. alaviite 3.

⁶ Ks. alaviite 4.

8 Vaalitietojärjestelmän käyttö

8.1 Yleistä

Vuoden 2021 kuntavaaleissa kaikki kunnat käyttävät seuraavia vaalitietojärjestelmän osajärjestelmiä:

- 1) pohjatietojärjestelmä (keskusvaalilautakunta),
- 2) ehdokastietojärjestelmä (keskusvaalilautakunta),
- 3) äänioikeustietojärjestelmä (ennakkoäänestyksen vaalitoimitsija, keskusvaalilautakunta ns. ”jälkikirjauksissa”),
- 4) tuloslaskentajärjestelmä (keskusvaalilautakunta).

Vaalitietojärjestelmän käyttöä hallinnoi Oikeusrekisterikeskus (ORK), jossa on järjestelmän pääkäyttäjä sekä vaalituki (vaalituki@om.fi), joka antaa järjestelmän käytöstä tarkemmat ohjeet. Vaalitietojärjestelmän käyttöpalvelutoimittajana jatkaa TietoEVERY Oy.

Vaalitietojärjestelmän käyttäjähallinta perustuu ns. vahvaan tunnistautumiseen eli jokaisella vaalitietojärjestelmän osajärjestelmää käyttävällä henkilöllä tulee olla joko sirullinen henkilökortti, verkkopankkitunnukset⁷ tai matkapuhelimeen liitetty henkilövarmenne (mobiilivarmenne).

Kaikkiin osajärjestelmiin on edellisten eduskuntavaalien jälkeen tehty joukko pienehköjä toiminnallisia parannuksia käyttäjiltä saatujen palautteiden pohjalta. Pääosin järjestelmien käyttäminen on kuitenkin samanlaista kuin viime kuntavaaleissa ja viime vuoden vaaleissa.

Vaalitietojärjestelmän tuotantokäyttö aloitetaan maanantaina 18.1.2021, jolloin pohjatietojärjestelmä avautuu kuntien käyttöön. Vaalituki antaa vaalitietojärjestelmän käytöstä tarkempia ohjeita, aikatauluja ja muistutuksia erikseen vaalien valmisteluperiodin aikana.

Kenraaliharjoitukset pidetään seuraavasti:

- ennakkoäänestys maanantaina 22.3.2021 ja
- laskenta ja sähköisen vaaliluettelon käyttö torstaina 25.3.2021.

Seuraavassa kiinnitetään kuntien huomiota vielä erityisiin käyttötapauksiin.

⁷ Pankit eivät enää myönnä tiliin sitomattomia verkkopankkitunnuksia (ns. prepaid-tunnuksia).

8.2 Äänioikeustietojärjestelmän käyttäminen vaalipäivänä

Äänioikeustietojärjestelmää ("sähköinen vaaliluettelo") on käytetty vaalipäivän äänestyksessä vuoden 2011 eduskuntavaaleista lukien. Vuoden 2017 kuntavaaleissa sitä käytettiin 120 kunnassa 529 äänestysalueella ja vuoden 2019 eduskuntavaaleissa 142 kunnassa 661 äänestysalueella.

Sähköistä vaaliluetteloä voidaan käyttää paperisen vaaliluettelon sijasta tai sen rinnalla. Jokaisella äänestysalueella on kuitenkin oltava myös paperinen vaaliluettelo.

Vuoden 2021 kuntavaaleissa sähköisen vaaliluettelon käyttöä vaalipäivän äänestyksessä jatketaan seuraavasti:

- Vuosien 2011–2019 vaaleissa järjestelmää käyttäneet kunnat: Järjestelmää voidaan käyttää millä tahansa kunnan päättämällä äänestysalueilla. Kunnan on kuitenkin hyvissä ajoin ennen vaaleja ilmoitettava nämä äänestysalueet vaalituelle;
- Muut kunnat: Kunta voi ilmoittaa vaalituelle kiinnostuksensa käyttää järjestelmää yhdellä äänestysalueella. Sen jälkeen vaalituki arvioi, onko kunnan mukaantulo asianmukaista vaalitietojärjestelmän kokonaisuuden käyttö huomioiden.

Oikeusministeriö ja vaalituki varaavat itselleen mahdollisuuden rajoittaa mukaan tulevien äänestysalueiden lukumäärää. Kunta voi myös perua tekemänsä ilmoittautumisen, jos ilmenee esimerkiksi teknisiä ongelmia.

Korostettakoon vielä, että äänioikeusrekisterin käyttäminen vaalipäivän äänestyksessä on näissä kuntavaaleissa ja myös jatkossa kunnalle täysin vapaaehtoista eli mahdollisuus käyttää paperista vaaliluetteloä tulee jatkossakin säilymään. Näin ollen mahdollinen äänioikeusrekisterin käyttö ei ole peruste vähentää äänestysalueiden määrää (ks. tämän kirjeen s. 6).

8.3 Laskentajärjestelmän käyttö alustavassa laskennassa suoraan äänestysalueelta

Alustavan laskennan tuloksia on useissa kunnissa tallennettu tuloslaskentajärjestelmään suoraan äänestysalueilta vuodesta 2014 lukien. Vuoden 2017 kuntavaaleissa suora tallennus oli käytössä 55 kunnassa 334 äänestysalueella ja vuoden 2019 eduskuntavaaleissa 84 kunnassa 479 äänestysalueella.

Suoraa tallennusta aiemmin käyttäneet kunnat voivat halutessaan jatkaa samaa menettelyä ilmoittamalla aikeistaan vaalituelle. Myös muut kunnat voivat ilmoittaa vaalituelle kiinnostuksensa sanottuun menettelyyn. Tarkoitus on kuitenkin edetä tässä asiassa

maltillisesti, joten muut kunnat voivat tulla mukaan näissä vaaleissa enintään yhdellä äänestysalueella. Ministeriö ja vaalituki varaavat tältäkin osin itselleen mahdollisuuden rajoittaa mukaan tulevien kuntien ja äänestysalueiden lukumäärää ja kunnalla on myös ilmoittautumisensa perumismahdollisuus.

Menettelyä käytävillä äänestysalueilla tulee kuitenkin olla varajärjestelmänä perinteinen menettely laskentatietojen ilmoittamisesta kunnan ilmoituskeskukselle.

8.4 Äänioikeuskyselyn mobiilikäyttö

Näissä kuntavaaleissa on tarkoitus ottaa käyttöön äänioikeusrekisterin toiminto, jossa vaalitoimikunnat voisivat mobiililaitteilla tehdä äänioikeuskyselyitä eli selvittää, missä kunnassa laitoksessa äänestävä henkilö on äänioikeutettu. Tällöin ennakkoäänestyksen lähetekirje osattaisiin osoittaa aina oikeaan kuntaan.

Äänioikeuskyselyn mobiilikäyttö on mahdollista kaikille kunnille. Jos kunta haluaa ottaa toiminnon käyttöön, siitä tulisi kuitenkin ilmoittaa sähköpostitse vaalituelle.

9 Vaalimateriaali ja vaaliohjeet

Oikeusministeriön vaalimateriaalin tilausjärjestelmä avataan keskusvaalilautakuntien käyttöön torstaina 10.12.2020 klo 8. Tilausjärjestelmä on uudistunut painotalon vaihtumisen myötä (nyt PunaMusta Media Oyj), mutta sen käyttöperiaatteet ovat samanlaiset kuin aiemmissakin tilausjärjestelmissä.

Keskusvaalilautakunnan tulee merkitä tilausjärjestelmään tarvitsemansa vaalimateriaali viimeistään maanantaina 11.1.2021 klo 12. Oikeusministeriö lähettää tilausjärjestelmän käytöstä tarkemmat ohjeet erikseen.

Vaalimateriaalin jakelu keskusvaalilautakunnille suoritetaan 12.2.2021 lukien.

Vaaliohjeet ja vaalitietojärjestelmän käyttöohjeet (VAT-ohjeet) jaetaan keskusvaalilautakunnille 18.1.2021 lukien, kuitenkin niin, että VAT-ohjeet nro 1 ja 2b jaetaan kunnille jo 4.12.2020 lukien.

Uusien vaaliurnien tarpeesta ja vanhojen vaaliurnien kierrättämisestä oikeusministeriö lähettää erillisen sähköpostikyselyn joulukuussa 2020.

10 Vaalikoulutus

10.1 Oikeusministeriön koulutus

Oikeusministeriön vaalikoulutus vuoden 2021 kuntavaaleja varten tapahtuu verkkokoulutuksena. Perinteisiä läsnä-koulutustilaisuuksia ei tällä kertaa järjestetä. Ministeriö laatii vaalikoulutuskokonaisuuden, joka tulee kaikkien kuntien katsottavaksi verkkoon 8.2.2021 lukien. Tarkoitus on, että kukin kunta käy läpi ja suorittaa vaalikoulutuksen omatoimisesti haluamanaan ajankohtana. Tämän lisäksi ministeriö järjestää helmikuussa 2021 verkossa suomenkielisiä ja ruotsinkielisiä vaalikoulutusklinikoita, joissa kunnat voivat esittää vaalikoulutuskokonaisuutta ja vaaliohjeita koskevia kysymyksiä.

Vaalituki ilmoittaa kunnille vaalikoulutuskokonaisuuden ja koulutuslinikoiden verkkolin-
kit, klinikoiden tarkemmat ajankohdat sekä muut tarvittavat ohjeet hyvissä ajoin ennen 8.2.2021.

Vaalikoulutuskokonaisuudessa käydään läpi vaaliohjeissa ja VAT-ohjeissa selostettuja asioita:

- kunnan keskusvaalilautakunnan tehtävät,
- ehdokasasettelu,
- vaalikelpoisuus (Suomen Kuntaliitto ry:n osuus),
- ennakkoäänestyksen järjestäminen
- vaalipäivän äänestyksen järjestäminen
- vaalitietojärjestelmän käyttö, mm.:
 - ehdokastietojärjestelmä,
 - äänioikeustietojärjestelmä yleisessä ennakkoäänestyspaikassa,
 - äänioikeustietojärjestelmä keskusvaalilautakunnassa ("jälkikirjaukset"),
 - äänioikeustietojärjestelmä vaalilautakunnassa ("sähköinen vaaliluettelo"),
 - laskentajärjestelmä (ennakkoäänät; alustava ja tarkastuslaskenta).

10.2 Kunnan oma koulutus

Kunnan keskusvaalilautakunnan tulee kouluttaa, opastaa ja neuvoa kunnan muita vaali-
viranomaisia (vaalilautakunnat, vaalitoimikunnat sekä yleisten ennakkoäänestyspaikko-
jen ja kotiaäänestyksen vaalitoimitsijat), jotta nämä suoriutuvat heille kuuluvista tehtä-
vistä. Keskusvaalilautakunnan koulutusmateriaalina voivat olla esimerkiksi oikeusminis-
teriön verkkokoulutus, vaaliohjeet ja VAT-ohjeet.

Vaalitietojärjestelmän koulutuskanta, jossa voi harjoitella eri osajärjestelmien käyttöä, on kuntien käytettävissä seuraavasti:

- ehdokastietojärjestelmä 8.2.–2.3.
- äänioikeustietojärjestelmä (ennakkoäänestyksen vaalitoimitsijat) 8.2.–6.4.
- äänioikeustietojärjestelmä (vaalilautakunnat) 8.2.–17.4.
- äänioikeustietojärjestelmä (äänioikeuskyselyn mobiilikäyttö) 8.2.–6.4.
- laskentajärjestelmä keskusvaalilautakunnille 8.2.–15.4. ja suoraa tallennusta käyttäville vaalilautakunnille 8.2.–17.4.

11 Oikeusministeriön ja vaalituen viestintä keskusvaalilautakunnille

Kuntavaalien valmistelun ja toimittamisen aikana oikeusministeriö ja vaalituki tulevat viestimään keskusvaalilautakunnille pääasiassa sähköpostitse. Keskusvaalilautakunnan onkin jo tässä vaiheessa syytä tarkistaa, että sillä on toimiva sähköpostiosoite. [Vuoden 2019 vaalien aikaiset keskusvaalilautakuntien yhteystiedot on koottu vaalit.fi-sivuille.](#) Sähköpostiosoitteiden mahdolliset muutokset ilmoitetaan vaalituelle (vaalituki@om.fi).

12 Lisätietoja

Lisätietoja vaaleihin liittyvistä kysymyksistä:

- www.vaalit.fi
- vaalijohtaja Arto Jääskeläinen, puh. 02951 50128, etunimi.j.sukunimi@om.fi,
- neuvotteleva virkamies Heini Huotarinen, puh. 02951 50127,
- hallitussihteeri Anna Saarela, puh. 02951 50106,
- erityisasiantuntija Laura Nurminen, puh. 02951 50008,
- hallinnollinen avustaja Terttu Tuomi, puh. 02951 50206,
- VAT-asioissa Oikeusrekisterikeskuksen (ORK) **vaalituki**, puh. 02956 65609.

Sähköpostit: etunimi.sukunimi@om.fi sekä vaalituki@om.fi.

Vaalijohtaja

Arto Jääskeläinen

Neuvotteleva virkamies

Heini Huotarinen

LIITTEET 1) Yleisten ennakkoäänestyspaikkojen määrittämisestä ja ennakkoäänestyksen järjestämisestä

2) Vuoden 2021 kuntavaalien aikataulua kootusti

TIEDOKSI: Ulkoministeriö
Digi- ja väestötietovirasto
Suomen Kuntaliitto

LIITE 1: Yleisten ennakkoäänestyspaikkojen määrittämisestä ja ennakkoäänestyksen järjestämisestä

Yleisiä ennakkoäänestyspaikkoja määrittäessään kunnanhallituksen tulee kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin:

Ennakkoäänestyspaikkoja on oltava riittävästi

Kunnan on ehdottomasti huolehdittava siitä, että yleisiä ennakkoäänestyspaikkoja on kunnassa riittävästi suhteessa kunnan äänioikeutettujen määrään ja myös kunnassa asioivien muiden kuntien äänioikeutettujen määrään, jotta ennakkoäänestäminen olisi äänestäjille mahdollisimman vaivatonta ja vähän aikaa vievää.

Ennakkoäänestyspaikkojen riittävä määrä voi edesauttaa myös koronavirustilanteessa sitä, että äänestäjät hajaantuvat tasaisemmin eri paikkoihin eikä ruuhkia pääse syntymään, jolloin turvavälien pitämisestä on helpompi huolehtia.

Missä ennakkoäänestyspaikan tulisi sijaita?

Ennakkoäänestyspaikat on syytä sijoittaa sellaisiin paikkoihin, joihin äänestäjien on helppoa tulla ja joihin he vaivattomasti osaavat. Yksi hyvä tapa on sijoittaa ennakkoäänestyspaikkoja sinne, missä äänestäjien muutoinkin tiedetään liikkuvan. Kuitenkin myös taajamien ulkopuolella asuville on järjestettävä asianmukaiset ennakkoäänestysmahdollisuudet.

Ennakkoäänestyspaikan on oltava aatteellisilta ja taloudellisilta kytkennöiltään mahdollisimman puolueeton, jotta mahdollisimman monet äänestäjät tulevat sinne mieluusti.

Viimeisimmissä vaaleissa hyviä kokemuksia on saatu mm.

- kunnantaloista ja muista kunnan virastoista,
- kirjastoista,
- erilaisten liike- ja kauppakeskusten aulatilastoista,
- oppilaitoksista,
- kunnan palvelukeskuksista ja yhteispalvelupisteistä sekä
- liikkuvista äänestyspaikoista eli äänestysbusseista ja yhteysaluksista ja vastaavista.

Yksi esimerkki uudenaikaisesta ratkaisusta on ollut Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaaliin perustettu yleinen ennakkoäänestyspaikka.

Yleistä ennakkoäänestyspaikkaa ei saa sijoittaa sellaiseen paikkaan, johon kaikilla äänioikeutetuilla ei ole pääsyä. Tällaisia paikkoja saattavat olla esimerkiksi varuskunta-alueet.

Ennakkoäänestyspaikkojen esteettömyys

Liikuntavammaisten ja muiden liikkumisesteisten henkilöiden ennakkoäänestämismahdollisuuksiin on kiinnitettävä huomiota. Mahdollisuuksien mukaan vammaisten käyttämille kulkuvälineille on pyrittävä varaamaan pysäköintitilaa ennakkoäänestyspaikan välittömässä läheisyydessä ja järjestämään heidän avustamisensa äänestyspaikan ulko- ja sisäpuolella. Äänestyspaikalla mahdollisesti olevat kynnykset ja portaat on varustettava esimerkiksi sellaisella luiskalla, että rollaattoria tai sähkökäyttöistä pyörätuolia käyttävä henkilö pääsee esteettä äänestystilaan. Pyörätuolia käyttäviä henkilöitä varten tulisi myös olla äänestyskoppi, johon pyörätuoli mahtuu tai irrallinen kirjoitusalue varustettuna suojuksella, jonka turvin äänestäjä voi muiden näkemättä täyttää äänestyslippunsa. Aiemmissa vaaleissa esteettömyydessä mahdollisesti havaitut puutteet tulee korjata.

Järjestyksenpidon ja vaalimainontakiellon huomioiminen

Ennakkoäänestyspaikan on sekä tiloiltaan että sijainniltaan sovittava tarkoitukseensa myös järjestyksenpidon kannalta. Vaalilain 56 §:n 1 momentissa on säädetty järjestyksestä ennakkoäänestyspaikassa ja siihen liittyen niin sanotusta vaalimainontakiellosta. Käytännön syistä vaalimainontakiellon ulottuvuus voi joissakin ennakkoäänestyspaikoissa olla alueellisesti rajatumpi kuin yleensä vaalipäivänä äänestysalueen äänestyspaikassa. Mikäli ennakkoäänestyspaikka perustetaan esimerkiksi kauppakeskukseen, kunnan keskusvaalilautakunnan on tarvittaessa etukäteen oltava yhteydessä kauppakeskuksen johtoon ja varmistauduttava siitä, että ennakkoäänestys otetaan asianmukaisesti huomioon kauppakeskuksen muussa toiminnassa. Tällöin yhtenä vaalimainontakiellon ulottuvuutta koskevana vähimmäisvaatimuksena voidaan pitää sitä, että vaalikampanjointi ja vaalimainonta eivät saa näkyä tai kuulua ennakkoäänestyspaikkaan eikä sen sisäänkäyntiin.

Riittävästi tilaa ja vaalitoimitsijoita

Ennakkoäänestystilan tulee olla riittävän suuri, jotta äänestys voidaan toimittaa sujuvasti ja luotettavasti eli äänestäjän vaalisalaisuus, vaalivapaus ja vaalirauha turvaten (vaalilain 56 § 2 mom.). Koronavirustilanteessa tärkeä näkökulma on myös turvallisuus:

äänestäjän tulee olla turvallista äänestää ja vaalitoimitsijoiden tulee olla turvallista hoitaa tehtäviään.

Ennakkoäänestystilaan tulee voida sijoittaa tarpeellinen määrä pisteitä, joissa tarkastetaan äänestäjän henkilöllisyys, annetaan äänestyslippu ja otetaan äänestys vastaan. Tilan tulee olla siten mitoitettu ja järjestetty, että ruuhkaa ja jonoja syntyy mahdollisimman vähän.

Usein ruuhkat syntyvät siitä, että ennakkoäänestyspaikka on sijoitettu sellaiseen tilaan, johon mahtuu liian vähän äänestyskoppeja ja äänestyksen vastaanottopisteitä ja/tai siitä, että ennakkoäänestyspaikassa on muista syistä liian vähän vaalitoimitsijoita nimenomaan äänestyksen vastaanottopisteissä. Ennakkoäänestyksessä aikaa ei yleensä vie äänestäjän käynti äänestyskopissa, vaan sen jälkeinen asiointi vaalitoimitsijan kanssa (vaalitoimitsija leimaa äänestyslipun, lippu suljetaan vaalikuoreen, lähetekirje laaditaan ja allekirjoitetaan, vaalikuori ja lähetekirje suljetaan lähetekuoreen sekä ääni-oikeusrekisteriin tehdään merkintä siitä, että äänestäjä on äänestänyt). Kuntien tulee huolehtia siitä, että vastaanottopisteitä on riittävästi. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että ennakkoäänestyspaikassa tulee olla riittävästi henkilöstöä ja että ennakkoäänestyspaikka sijoitetaan riittävän suureen tilaan, jotta äänestystoimitus sujuu äänestäjän kannalta mahdollisimman joutuisasti ja vaivattomasti.

Äänestäjien muodostamissa jonoissa ja toisaalta myös äänestäjien ja vaalitoimitsijoiden välillä on kyettävä pitämään riittävät turvavälit. Tämä saattaa edellyttää, että ennakkoäänestyspaikassa on oltava yksi vaalitoimitsija sitä varten, että hän valvoo turvavälien noudattamista sekä huolehtii siitä, että paikkaan otetaan sisään vain rajallinen määrä äänestäjiä kerrallaan. Ennakkoäänestyspaikassa tulee myös olla näkyvästi esillä äänestäjille tarkoitettu turvaväleistä kertova opastus.

Ennakkoäänestyspaikan varustelusta

Oikeusministeriö antaa vaaliohjeissaan tarkempia ohjeita ennakkoäänestyspaikan varustelusta koronavirukseen liittyen, esimerkiksi vaalivirkailijoiden mahdollisesta suojava-rustuksesta, käsidesin käytöstä ja suojaileksien mahdollisesta käytämisestä.

Paloturvallisuus

Ennakkoäänestyspaikka on sijoitettava rakennuksessa niin, että rakennuksen poistumistiet pidetään esteettöminä. Poistumisteiden opasteita ei saa peittää. Järjestelyjen

asianmukaisuus on syytä tarvittaessa etukäteen varmistaa alueelliselta pelastusviranomaiselta.

Ennakkoäänestyspaikan aukiolopäivät ja -kellonajat

Vaalilain 47 §:n mukaan kotimaan yleinen ennakkoäänestyspaikka on ennakkoäänestystä varten avoinna kaikkina ennakkoäänestyksen ajanjakson päivinä, jollei kunnanhallituksen päätöksellä erityisistä syistä toisin määrätä. Erityinen syy voi olla lähinnä vain kunnan jonkin alueen tai taajaman vähäiseksi arvioitu äänestäjämäärä. Jokaisessa kunnassa tulisi kuitenkin olla vähintään yksi sellainen ennakkoäänestyspaikka, joka on avoinna jokaisena ajanjakson (7.–13.4.2021) päivänä. Tällaisen ennakkoäänestyspaikan lisäksi on mahdollista perustaa kunnan eri alueille ennakkoäänestyspaikkoja, jotka ovat auki vähemmän kuin seitsemän päivää.

Vaalilain 48 §:n mukaan kunnanhallitus määrää myös ennakkoäänestyspaikan päivittäiset aukioloajat, kuitenkin niin, että ennakkoäänestyspaikka ei saa olla avoinna arkipäivisin ennen kello 8 eikä kello 20 jälkeen eikä lauantaisin ja sunnuntaisin ennen kello 9 eikä kello 18 jälkeen. Hyväksi havaittu käytäntö on, että ainakin ennakkoäänestyksen ajanjakson kahtena viimeisenä päivänä yleinen ennakkoäänestyspaikka pidetään avoinna kello 20 saakka.

Viimeisimmissä vaaleissa on monissa kunnissa maaseudulla pyritty turvaamaan äänestysmahdollisuuksia perustamalla kirkonkylän lisäksi myös pienempiin kyliin yleisiä ennakkoäänestyspaikkoja, jotka ovat avoinna lyhyehkön ajan liikkuvan ennakkoäänestyspaikan tavoin. Esimerkiksi eräässä kunnassa viimeisissä vaaleissa aikaisemman kirkonkylällä sijaitsevan yleisen ennakkoäänestyspaikan lisäksi kunta on perustanut eri kylille yhteensä kahdeksan lyhyen aukioloajan yleistä ennakkoäänestyspaikkaa.

Ennakkoäänestyspaikkojen aukiolopäivät ja –kellonajat olisi hyvä pitää mahdollisimman laajoina. Tällä edesautetaan sitä, että äänestäjät voivat käydä äänestämässä eri aikoina, jolloin ruuhkia syntyy vähän ja turvaväleistä huolehtiminen on helpompaa.

Kunta voi halutessaan tiedottaa, että osaa vaalilain mukaisesta päivittäisestä ajasta, esimerkiksi klo 8–10, suositellaan ensisijaisesti koronan riskiryhmiin kuuluville äänestäjille.

Mahdollisimman pysyvät ennakkoäänestyspaikat

Ennakkoäänestyspaikkojen olisi hyvä pysyä samoina vaaleista toiseen. Näin edistetään sitä, että äänestäjät tietävät, missä äänestyspaikka on. Paikkojen lopettaminen tai siirtäminen taikka niiden vakiintuneiden aukioloaikojen muuttaminen ilman pakottavaa syytä saattaa aiheuttaa epätietoisuutta äänestäjien keskuudessa. Jos muutoksia kuitenkin tehdään, niistä on tehokkaasti tiedotettava.

Tehokas tiedotus ja opastus

Kunnan on tehokkaasti tiedotettava kunnan alueella olevista yleisistä ennakkoäänestyspaikoista ja niiden aukioloajoista. Käytännössä asian voi hoitaa kuulutuksin, julkaisemalla tiedot kunnan kotisivuilla, julisteilla kadunvarsimainostelineissa, sanomalehti-ilmoittelulla, sanomalehtijutuilla, koteihin jaettavilla tiedotteilla jne. Paikallisille tiedotusvälineille tulisi lähettää luettelo ennakkoäänestyspaikoista ja niiden aukioloajoista.

Edellisten vaalien tapaan äänioikeutetuille lähetettäviin äänioikeusilmoituksiin (ilmoituskortti) liitetään äänestyspaikkarekisteristä koottava luettelo hänen oman lähialueensa (käytännössä eduskuntavaalien vaalipiirin) yleisistä ennakkoäänestyspaikoista.

Opastus ennakkoäänestyspaikalle tulee järjestää selkeästi esimerkiksi kadunvarsitauluin ja viitoituksin.

Miten liikkuva ennakkoäänestyspaikka käytännössä toteutetaan?

Liikkuva ennakkoäänestyspaikka voidaan toteuttaa esimerkiksi seuraavasti: rakennetaan äänestystila bussiin tai vastaavaan kulkuneuvoon, suunnitellaan päivittäinen reitti kellonaikoiheen, tiedotetaan tehokkaasti bussin pysähdyspaikoista ja aikatauluista, minkä jälkeen toteutetaan reitti ja suoritetaan äänestys. Bussin jokainen pysähdyspaikka on tallennettava osoitteineen ja kellonaikoiheen vaalitietojärjestelmään sisältyvään äänestyspaikkarekisteriin. Kunnan sisäinen tiedottaminen liikkuvan ennakkoäänestyspaikan pysähdyspaikoista on tärkeää siksin, että äänestäjille postitettavan äänioikeusilmoituksen liitteessä niitä ei erikseen mainita.

Ennakkoäänestyspaikka ulkotiloissa

Koronavirustilanteessa ennakkoäänestyspaikka on mahdollista sijoittaa myös ilmoitetun osoitteen ulkotilaan (esimerkiksi teltaan), jos kaikki vaalilain vaatimukset voidaan täyttää. Äänestysliput tai muutkaan asiakirjat eivät saa kastua. Äänioikeusrekisterin toiminta, jos rekisteriä käytetään, tulee turvata jatkojohdoilla ja johtojen suojauksilla.

LIITE 2: Vuoden 2021 kuntavaalien aikataulua kootusti

Joulukuu 2020	
4.12. lukien	VAT-ohjeet 1 ja 2b lähetetään kunnille
10.12.	Vaalimateriaalin tilausjärjestelmä avataan kuntien käyttöön
18.12. mennessä	Kunnan mahdollinen ilmoitus vaaliurnien määrästä oikeusministeriölle
31.12. mennessä	Kunnan mahdollinen ilmoitus oikeusministeriölle valittavien valtuutettujen määrästä
Tammikuu 2021	
11.1. klo 12 mennessä	Kunta kuittaa tilauksensa vaalimateriaalien tilausjärjestelmään
18.1.	Pohjatietojärjestelmä avataan tuotantokäyttöön
18.1. lukien	Loput VAT-ohjeet ja vaaliohjeet lähetetään kunnille
18.1.	Kirjeäänestysasiakirjojen tilausjärjestelmä avataan
29.1. klo 12 mennessä	Kunnat kuittaavat ennakkoäänestyspaikka- ym. tiedot pohjatietojärjestelmään
Helmikuu 2021	
8.2.	Vaalikoulutuskokonaisuus katsottavissa verkossa
8.2.	VAT:in koulutuskannat avoinna
12.2. lukien	Vaalimateriaalilaukset toimitetaan kunnille
26.2. klo 24	Äänioikeusrekisterin tietojen poiminta VTJ:stä
Maaliskuu 2021	
1.3. viimeistään	Keskusvaalilautakunnan kokous (ehdokashakemusten jättämisestä ja valtuutettujen lukumäärästä kuuluttaminen)
1.3. viimeistään	Oikeusministeriön ilmoitus keskusvaalilautakunnalle puolerekisteriin merkityistä puolueista ja niiden nimenkirjoittajista
9.3. ennen klo 16	Ehdokashakemukset viimeistään jätettävä kunnan keskusvaalilautakunnalle
15.3.	Keskusvaalilautakunnan kokous (ehdokashakemusten tarkastus)

18.3. viimeistään klo 16	Keskusvaalilautakunnan kokous (ehdokasasettelun vahvistaminen ja ehdokaslistojen yhdistelmän laatiminen)
22.3.	Ennakkoäänestyksen kenraaliharjoitus
25.3.	Laskennan kenraaliharjoitus
Huhtikuu 2021	
6.4. klo 12	Äänioikeusrekisteri lainvoimainen
7.4.	Ennakkoäänestys alkaa kotimaassa ja ulkomailla
10.4.	Ennakkoäänestys päättyy ulkomailla
13.4.	Ennakkoäänestys päättyy kotimaassa
16.4. klo 19	Keskusvaalilautakunnan kokous (ennakkoäänten tarkastus)
18.4. klo 9-20	Vaalipäivä
19.4. klo 12 viimeistään	Keskusvaalilautakunnan kokous (tarkastuslaskenta)
21.4. klo 18 viimeistään	Keskusvaalilautakunnan kokous (tuloksen vahvistaminen)
Kesäkuu 2021	
1.6. 2021	Valtuustojen toimikausi alkaa



12 §

Työllisyyden edistämisen kuntakokeilua koskeva Vantaan ja Keravan kaupunkien välinen sopimus

VD/8341/00.01.04.02/2019

RV/ST-V/HY-L

Kaupunginhallitus päätti 11.11.2019 (§ 16) hakea työllisyyden kuntakokeiluun yhdessä Keravan kaupungin kanssa. Kokeilu toteutetaan ajanjaksolla 1.1.2021–30.6.2023. Hallituksen esitys laiksi työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta (HE 87/2020 vp, myöhemmin *hallituksen esitys*) on annettu eduskunnalle kesäkuussa 2020. Tämän hetken tiedon mukaan eduskunta hyväksyy lain joulukuun aikana. Samassa yhteydessä osana lakia vahvistetaan kokeiluun otettavat kunnat.

Mikäli laki työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta tulee voimaan hallituksen esityksen mukaisesti, Vantaan kaupungin työllisyyspalveluiden toimintaympäristö muuttuu kokonaisuudessaan 1.1.2021 alkaen. Hallituksen esityksen mukaan kokeiluun otetun kunnan järjestämisvastuulle siirtyy määrääjäksi uusia tehtäviä. Kokeilualan kunnan työllisyyspalveluihin siirtyy kokeilun ajaksi asiakkaiksi työ- ja elinkeinopalveluista ne työttömät työnhakijat, työllistettynä olevat ja työllistymistä edistävissä palveluissa olevat, joilla ei ole oikeutta ansiopäivärahaan sekä kaikki alle 30-vuotiaat ja kaikki maahanmuuttajat sekä vieraskieliset. Tämän hetken arvion mukaan asiakasmäärä Vantaalla on noin 20 000. Samalla työ- ja elinkeinopalveluista siirtyy tämänhetkisen tiedon mukaan kokeilun ajaksi noin 96 henkilötyövuotta Vantaa-Kerava kuntakokeiluun Vantaan kaupungin työnjohdon alaisuuteen säilyttäen kuitenkin palvelussuhteensa työ- ja elinkeinotoimistoon kokeilusta riippumatta.

Kokeiluun otetulla kunnalla on velvollisuus järjestää riittävästi kaikkia kokeilun piiriin kuuluvia palveluja. Kunnilla on esityksen mukaisesti käytössään kuntalaisia (410/2015) tarkoitetut kuntien yhteistyön muodot. Kokeilualan kunnat voivat järjestää palveluverkon asiakkaidensa palvelutarpeen mukaisesti ja jakaa myös palvelujen tuottamistehtävää siten, ettei yksi kunta tuota kaikkia palveluja. Kokeilualan kunnat järjestävät valtiolta siirtyvät palvelut tuottamalla ne itse voimassa olevien lakien mukaisina ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä työ- ja elinkeinotoimiston kilpailuttamina ostopalveluina. Kokeilualan kunnat voivat järjestää ja tuottaa muita kuin edellä mainittuja julkisia työvoima- ja yrityspalveluja yleisen toimialansa ja oman rahoituksensa turvin kuten nykyisinkin.

Kokeilun toteuttaminen edellyttää, että Vantaan ja Keravan kaupungit solmivat sopimuksen kuntakokeilun toteuttamisesta. Kaupungit ovat neuvotelleet yhdessä esityslistan liitteenä olevan luonnoksen sopimukseksi viranomaistehtävän hoitamisesta ja muusta sopijapuolien välisestä yhteistyöstä. Sopimuksessa määritellään toiminta, hallinto, valvonta, talous, henkilöstöä koskevat seikat ja kustannusten jakaminen sekä muut yhteistoiminnan kannalta tarpeelliset periaatteet. Keravan kaupunki ja Vantaan kaupunki antavat sopimuksessa tarkemmin kuvatuin tavoin niille säädettäväksi esitettyjä tehtäviä toistensa organisaatioon kuuluvien viranhaltijoiden hoidettavaksi siten, että viranhaltijoilla on tehtäviensä mukainen toimivalta koko Vantaan ja Keravan kaupunkien muodostamalla kokeilualueella. Lisäksi sovitaan, että Vantaan työllisyyspalveluiden organisaatiossa sen työnjohdon alaisuudessa tehdään palkkatukea ja strarttirahaa koskevat etuuspäätökset myös Keravan kaupungin puolesta.

Sopimukseen saattaa tulla tarkistustarpeita, jotka perustuvat työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta annetun lain lopulliseen sisältöön sekä Vantaan ja Keravan kaupunkien, Uudenmaan työ- ja elinkeinotoimiston, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Elinkeino-, liikenne- ja



ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksen välille neuvoteltavana olevan sopimuksen lopullisiin ehtoihin.

Hallintosäännön 9 luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää mm. koko kaupunkia sekä koko kaupunginjohtajan toimialaa koskevista sopimuksista.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 12

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään sillä edellytyksellä, että laki työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta tulee voimaan keskeisin osin hallituksen esityksen (HE 87/2020 vp) mukaisesti

- a) hyväksyä luonnos Vantaan kaupungin ja Keravan kaupungin väliseksi sopimukseksi työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta ajalle 1.1.2021–30.6.2023, ja
- b) valtuuttaa kaupunginjohtajan tekemään sopimukseen teknisiä muutoksia, mikäli lainsäädännöstä tai kuntakokeiluun liittyvästä sopimuskokonaisuudesta johtuisi tarve.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Työllisyyspalvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

työllisyyspalveluiden johtaja Susanna Taipale-Vuorinen, puh. 0400 444 883,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

SOPIMUS YHTEISTYÖSTÄ VANTAAN JA KERAVALAN TYÖLLISYYDEN EDISTÄMISEN KUNTAKOKEILUSSA

1. Sopijapuolet

Vantaan kaupunki
Y-tunnus: 0124610-0
Yhteyshenkilönä
Työllisyyspalveluiden johtaja Susanna Taipale-Vuorinen
susanna.taipale-vuorinen@vantaa.fi
p. +358 40 044 4883

Keravan kaupunki
Y-tunnus: 0127485-5
Yhteyshenkilönä
Kaupunginkamreeri Teppo Verronen
teppo.verronen@kerava.fi
p. +358 40 318 2322

2. Sopimuksen tausta ja tavoitteet

Sopijapuolet ovat erillisillä päätöksillään sekä 13.11.2019 allekirjoitetun aiesopimuksen mukaisesti ha-
keutuneet ja päässeet pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaiseen työllisyyden edistämi-
sen kuntakokeiluun (myöhemmin myös kokeilu). Kokeilussa on tarkoitus siirtää eräitä valtion työ- ja
elinkeinotoimistojen tehtäviä määräajaksi kunnille työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta annetun
lain säätämiseen tähtäävässä hallituksen esityksessä (HE 87/2020 vp, jäljempänä hallituksen esitys ja
kokeilulaki) tarkemmin määriteltyjen asiakasryhmien osalta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan
1.1.2021. Kokeilu kestää sen mukaisesti 1.1.2021–30.6.2023.

Vantaan ja Keravan kaupunkien tehtäväksi on tarkoitus siirtää kokeilun ajaksi henkilöasiakkaiden neu-
vonta-, ohjaus- ja palvelutehtävät, eräiden harkinnanvaraisten etuuksien myöntämistä koskevat tehtä-
vät sekä eräiden työvoimapolitiittisten lausuntojen antaminen Kansaneläkelaitokselle ja työttömyyskas-
soille. Kokeilun kohderyhmään kuuluvat hallituksen esityksen mukaisesti työttömät työnhakijat, työllis-
tettynä olevat ja työllistymistä edistävissä palveluissa olevat, joilla ei ole oikeutta ansiopäivärahaan
sekä kaikki alle 30-vuotiaat ja kaikki maahanmuuttajat sekä vieraskieliset (jäljempänä myös kokeilun
kohderyhmä). Lisäksi kokeilualueiden kunnilla olisi esitetyn lain nojalla mahdollisuus ottaa vastaan
työnantajien ilmoituksia avoimista työpaikoista ja esitellä työntantajille sopivia työnhakijoita kokeilualu-
eelta.

Esitetyllä lailla annetaan toimivalta ja luodaan oikeudelliset puitteet tehtävien ja asiakkaiden siirtä-
miseksi kokeilualueiden kunnille. Kokeilun tavoitteena on saada tietoa siitä, parantaako

kuntapohjainen palvelujen järjestäminen työllisyyden edistämisen vaikuttavuutta ja työllisyysastetta. Lisäksi tavoitteena on työllisyysasteen nostaminen, erityisesti heikossa työmarkkina-asemassa olevien työllistymisen edistäminen ja työttömyyden julkiselle taloudelle aiheuttamien kokonaiskustannusten hillitseminen. Julkisen työvoima- ja yrityspalvelun kehittämisessä hyödynnetään kokeilusta saatua tietoa.

Vantaan ja Keravan kaupungeilla on kuntalain (410/2015) 8 luvun mukaiset keinot yhteistyönsä järjestämiseksi. Tarkoituksena on sopia kokeilun tavoitteisiin nähden vaikuttavasta ja tehokkaasta yhteistoimintamallista kuntakokeilun lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi. Yhteistoimintamallilla tavoitellaan läpinäkyvyyttä sekä hallinnollisen ja lainsäädännöllisen osaamisen ja vastuun keskittämistä. Yhteistoimintamallilla tavoitellaan lisäksi sitä, että riittävät henkilöstövoimavarat ja osaaminen saadaan laajasti asiakkaiden käyttöön pääosin yksilöllisenä lähipalveluna sekä Vantaalla että Keravalla. Kokeilu muodostaa yhtenäisen palvelupisteverkoston, joka kattaa fyysiset asiointipalvelut sekä Vantaalla että Keravalla. Fyysisten asiointipalveluiden ohella hyödynnetään yhtenäisiä etä- ja sähköisiä palveluita. Yhteistoimintamallilla tavoitellaan lisäksi hallinnollisen työn tehostumista, hallintopäätösten sujuvuutta ja nopeutumista kokeiluasiakkaiden näkökulmasta sekä yhdenvertaisuuden ja hyvän hallinnon periaatteiden laadukasta toteutumista kokeilulain mukaisten tehtävien osalta. Lisäksi yhteistoimintamallilla tavoitellaan työhyvinvointia ja tuottavuutta lisäävää laadukasta ja osaavaa työnjohdollista esimiestyötä kokeilussa julkista valtaa käyttäville TE-taustaisille asiantuntijoille ja kuntataustaisille viranhaltijoille.

3. Sopimuksen sisältö

Tämä sopimus on kuntalain (410/2015) 54 §:ssä tarkoitettu sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta ja muusta Sopijapuolien välisestä yhteistyöstä. Keravan kaupunki ja Vantaan kaupunki antavat sopimuksen kohdassa 5 tarkemmin kuvatuin tavoin niille säädettäväksi esitettyjä tehtäviä toistensa organisaatioon kuuluvien viranhaltijoiden hoidettavaksi siten, että viranhaltijoilla on tehtäviensä mukainen toimivalta koko Vantaan ja Keravan kaupunkien muodostamalla kokeilualueella. Lisäksi sovitaan määrättyjen etuuspäätösten tekemisen keskittämisestä Vantaan kaupungin työnjohdon alaisuuteen.

Tässä sopimuksessa määritellään toiminta, hallinto, valvonta, talous, henkilöstöä koskevat seikat ja kustannusten jakaminen sekä muut yhteistoiminnan kannalta tarpeelliset periaatteet.

4. Organisaatio

Sopimuksessa tarkoitettua yhteistoimintaa varten ei perusteta kuntalain 51 §:ssä tarkoitettua toimielintä. Sopijapuolet ovat sopineet seuraavassa kuvatuin tavoin kokeilun toteuttamiseen liittyvistä yhteistyöelimistä, joiden tehtäviin kuuluu osaltaan tämän sopimuksen kohteena olevan yhteistyön seuranta ja valvonta. Seuranta- ja valvontavastuu sopimuksessa määriteltujen Vantaan kaupungin organisaatiossa hoidettavien tehtävien osalta kuuluu Vantaan kaupungille, joka määrää toimivallasta ja vastuista tarpeellisin osin hallintosäännössään. Samoin seuranta- ja valvontavastuu sopimuksessa määriteltujen

Keravan kaupungin organisaatiossa hoidettavien tehtävien osalta kuuluu Keravan kaupungille, joka määrää toimivallasta ja vastuista tarpeellisin osin hallintosäännössään.

Vantaa ja Keravan työllisyyden kuntakokeilun päätöksenteko- ja organisaatorakenne on kuvattu tämän sopimuksen liitteessä (liite 1).

4.1 Yhteinen ohjausryhmä

Vantaan kaupunginjohtaja on 25.5.2020 tekemällään päätöksellä asettanut kaupunkien yhteisen ohjausryhmän sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksen sekä työllisyyskokeilun valmisteluun. Kaupunginjohtajavetoisen ohjausryhmän tavoitteeksi on annettu mm. Vantaan ja Keravan työllisyyden kuntakokeilun toteuttamisen ohjaaminen ja koordinointi niin, että työllisyys paranee sekä erityisesti pitkäaikais- ja nuorisotyöttömyys vähenee, sekä työllisyyden kokeilua koskeva tiedonkulun varmistaminen ja yhteistyö kaupunkien sekä myös kaupunkien ja valtion työllisyysviranomaisten välillä.

Vantaan kaupunginjohtajan päätös yhteisen ohjausryhmän asettamisesta on tämän sopimuksen liitteenä (liite 2).

4.2. Työllisyyden kuntakokeilun ohjausryhmä ja sen alaverkostot

Vantaan kaupunginjohtaja on 19.12.2019 tekemällään päätöksellä asettanut työllisyyden kuntakokeilun ohjausryhmän (ns. verkosto-ohjausryhmä) vuosille 2020–2022. Verkosto-ohjausryhmän tehtäväksi on annettu Vantaan ja Keravan kaupunkien työllisyyden kuntakokeilun ohjaaminen ja valmistelu sekä toimeenpano. Verkosto-ohjausryhmä seuraa kokeilulle asetettavien tavoitteiden toteutumista kaupunkien yhdessä TEM:in kanssa sopimien mittareiden pohjalta. Se seuraa kaupunkien sisällä ja välillä tapahtuvaa yhteistyötä sekä laatii kokeilun päättyessä raportin kokeilun aikana toteutetuista toimista ja niiden tuloksista.

Verkosto-ohjausryhmässä on kaupunkien lisäksi edustusta eri sidosryhmistä, kuten Uudenmaan TE-toimistosta, Kelasta sekä yrittäjien etujärjestön Vantaan ja Keravan paikallisyhdistyksistä. Verkosto-ohjausryhmä voi asettamispäätöksen mukaan kuulla tarvittavia asiantuntijoita ja nimetä tarvittaessa alatyöryhmiä työnsä tueksi. Työn etenemisestä raportoidaan säännöllisesti Vantaan kaupungin johtoryhmälle ja Keravan kaupungin johtoryhmälle sekä kuntakokeilun ohjausryhmälle.

Vantaan kaupunginjohtajan päätös ohjausryhmän asettamisesta on tämän sopimuksen liitteenä (liite 3).

4.3. Hankepääällikkö

Kokeiluun on osoitettu hankepääällikkö, joka on virkasuhteessa Vantaan kaupunkiin. Hankepääällikön tehtäviin kuuluvat kokeiluun liittyvien asioiden valmistelu molempien Sopijapuolien organisaatioiden tukena sekä kokeilun koordinointi ja seuraaminen yhteistyössä Sopijapuolten kanssa. Hankepääällikkö vastaa myös kokeiluun liittyvästä tiedottamisesta ja tiedonkulusta kokeilualueen sisällä.

5. Viranomaistehtävän hoitaminen

5.1. Henkilöasiakkaiden neuvonta-, ohjaus ja palvelutehtävät

Kuntalain 54 §:n mukaan kunnalle laissa säädetty tehtävä, jossa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle, voidaan sopimuksella antaa virkavastuulla toisen kunnan viranhaltijan hoidettavaksi. Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädetävän kokeilualueen kuntien velvollisuudesta käyttää kokeilulaissa tarkoitettujen tehtävien järjestämisessä ja tuottamisessa samaa asiakastietojärjestelmää, jota työ- ja elinkeinotoimistot käyttävät asiakastietojen käsittelyyn. Edelleen esitetään säädetävän, että käyttöoikeus asiakastietojärjestelmään myönnettäisiin vain kokeilualueen kunnan viranhaltijalle.

Henkilöasiakkaiden neuvonta-, ohjaus ja palvelutehtävät, joista esitetään säädetävän kokeilulain 8 §:ssä on sovittu järjestettävän kokeilualueen sisällä yhteistyössä siten, että Vantaan kaupungin viranhaltijat hoitavat tehtävää myös Keravan asiakkaiden osalta ja Keravan kaupungin viranhaltijat myös Vantaan asiakkaiden osalta.

5.2. Etuuksien myöntäminen

Kokeilualueen kunta myöntää esitetyn kokeilulain 9 §:n mukaan työ- ja elinkeinotoimiston asemesta julkisesta työvoima- ja yrityspalvelusta annetussa laissa tarkoitetun palkkatuen työnantajalle sekä starttirahan työttömälle työnhakijalle valtion lukuun.

Vantaan työllisyyspalveluiden organisaatiossa sen työnjohdon alaisuudessa tehdään edellä tarkoitetut palkkatukea ja starttirahaa koskevat etuuspäätökset myös Keravan kaupungin puolesta.

6. Henkilöstö

Työ- ja elinkeinotoimiston virkamiehiä esitetään siirrettävän kokeilualueen kuntiin työ- ja elinkeinotoimistosta kuntiin siirtyvän asiakasmäärän suhteessa valtion virkamieslain (750/1994) 20 §:n nojalla työskentelemään kokeilukuntien johdon ja valvonnan alaisina siten, että he säilyttävät palvelussuhteensa työ- ja elinkeinotoimistoon palkkauksensa ja muiden palvelussuhteensa ehtojen osalta ennallaan.

Vantaan ja Keravan kaupunkien kuntakokeiluun siirtyvät resurssit ja niiden jakautuminen kaupunkien kesken kuvataan liitteessä (liite 4).

Vantaan kaupunki vastaa työnjohdollisesta esimiestyöstä kokeiluun työ- ja elinkeinotoimistosta siirtyvien virkamiesten osalta. Henkilöstö sijoittuu sekä Vantaan että Keravan toimipisteisiin asiakasmäärien ja -tarpeiden suhteessa.

Vantaan kaupunki vastaa työnjohdollisesta esimiestyöstä niihin Keravan kaupungin viranhaltijoihin nähden, joille Keravan kaupunki hakee ja jotka saavat hallituksen esityksen mukaisesti käyttöoikeuden

työvoimahallinnon URA-asiakastietojärjestelmään ja tätä kautta toimivallan esitetyn lain mukaisiin tehtäviin. Työnjohdollinen esimiestyö kattaa henkilöstön toimenkuvan, joka liittyy esitetyn lain mukaisten tehtävien hoitoon, toimivaltaan ja vastuisiin. Muu esimiestyö ja myös työnjohdollinen esimiestyö muiden kuin esitetyssä laissa kunnille siirtyvien tehtävien osalta säilyy Keravan kaupungin organisaatiossa.

Keravan kaupungille kokeilussa osoitetut työ- ja elinkeinotoimistosta siirtyvät virkamiehet ja kokeilun tehtävissä työskentelevät Keravan kaupungin viranhaltijat muodostavat Vantaan ja Keravan kuntakokeilussa oman tiiminsä.

7. Kustannukset

Jaettavia kustannuksia, joista Sopijapuolet vastaavat siinä suhteessa, mikä on kaupungin osuus kokeilun koko asiakasmäärästä, ovat seuraavat:

- kohdassa 4.3. tarkoitetun hankepäällikön palkka- ja sivukulut,
- kokeiluun liittyvien yhteisten hankkeiden omakustannusosuudet,
- yhteiset viestintäkustannukset,
- yhteisesti sovittujen konsultti- ja muiden asiantuntijapalveluiden kustannukset,
- toimitilakustannukset, joita syntyy, jos tiloja on varattava kokeilun yhteisiä tehtäviä hoitavan työ- ja elinkeinotoimistoista siirtyvän henkilöstön käyttöön, sekä
- muut yhteisesti sovitut kokeilua palvelevat hankinnat.

Edellä laskutusperusteena käytettävät asiakasmäärät tarkistetaan laskutuskautittain.

Koulutusten ja muiden vastaavien tilaisuuksien kustannukset jaetaan sen mukaan, missä suhteessa tilaisuuteen osallistuu Sopijapuolien osoittamia henkilöitä.

Kustannusten laskutusperusteet on kuvattu tarkemmin sopimuksen liitteessä liite 5.

8. Laskutus

Vantaan kaupunki laskuttaa sovitut osuudet Keravan kaupungilta vuosittain jälkikäteen tammikuun loppuun mennessä toteuman mukaan. Vantaan kaupunki raportoi syntyneiden jaettujen kustannusten tilanteen osavuositarkastuksensa yhteydessä kolmannesvuosittain.

Maksuehto on 21 pv netto. Viivästyskorko on korkolain mukainen.

9. Keskinäiset kiintiöt työllisyysmäärärahaan ja työttömyysetuusmäärärahaa

Siltä osin kuin työllisyysmäärärahaa ei käytetä palveluhankintoihin, osoittaa ELY-keskus koko Uudenmaan TE-toimiston toimialueen asiakasmäärän suhteellista osuutta vastaavan määrän

työllisyysmäärärahaa TE-toimistolle. Vastaavasti ELY-keskus varaa työllisyysmäärärahasta Vantaan ja Keravan kaupunkien muodostamalle kokeilulle kokeilualueen asiakasmäärän suhteellista osuutta vastaavan suuruisen kiintiön, johon asti kokeilussa voidaan käyttää määrärahamomenttia valtion lukuun. Kokeilussa voidaan tehdä em. kiintiön puitteissa valtion lukuun palkkatuetun työn ja starttirahan tukipäätöksiä, jotka rahoitetaan työllisyysmäärärahasta.

ELY-keskus varaa Uudenmaan TE-toimistolle sekä Vantaan ja Keravan kokeilualueelle kaupunkien asiakasmäärien suhteellista osuutta vastaavan määrän työttömyysetuusmäärärahaa. Em. varauksen määrään saakka TE-toimisto ja kokeilu voivat tehdä palkkatuetun työn ja starttirahan päätöksiä valtion lukuun.

Sopijapuolet vahvistavat erikseen yhteisessä ohjausryhmässä mahdolliset keskinäiset kiintiönsä työllisyysmäärärahaan ja työttömyysetuusmäärärahaan.

10. Vahingonkorvaus

Viranhaltijan on suoritettava virkasuhteeseen kuuluvat tehtävät asianmukaisesti ja viivytyksettä noudattaen asianomaisia säännöksiä ja määräyksiä sekä työnantajan työnjohto- ja valvontamääräyksiä. Viranhaltijan on toimittava tehtävässään tasapuolisesti ja käyttäytyttävä asemansa ja tehtävänsä edellyttämällä tavalla.

Sopijapuoli on julkisyhteisönä velvollinen korvaamaan kokeilun kohderyhmään kuuluvalla asiakkaalla julkista valtaa kokeilulain nojalla käytettäessä virheen tai laiminlyönnin johdosta aiheutuneen vahingon siltä osin kuin julkista valtaa on käytetty sen organisaatiossa. Selvydeksi todetaan, että vahingonkorvauslain 3 luvun 4 §:ssä säädetään vastuunrajoituksesta siinä tapauksessa, että viranomaisen virheellisen ratkaisun johdosta vahinkoa kärsinyt on pätevältä syyttä jättänyt hakematta muutosta päätökseen. Tällöin asiakkaalla ei ole oikeutta saada korvausta vahingosta, jolta hän hakemalla muutosta olisi voinut välttyä.

11. Erimielisyyksien ratkaisu

Mahdolliset sopimukseen liittyvät erimielisyydet pyritään ratkaisemaan ensisijaisesti neuvottelemalla. Jos erimielisyyksiä ei voida ratkaista neuvotteluteitse, tätä sopimusta koskevat riidat ratkaistaan hallintoriitana Helsingin hallinto-oikeudessa siltä osin, kun kysymys on julkisoikeudellinen. Yksityisoikeudelliset riita-asiat ratkaisee Itä-Uudenmaan kärjäoikeus ensiasteen tuomioistuimena.

12. Tietoturva

Sopijapuolet ovat EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 28 artiklassa tarkoitetussa käsittelijän vastuussa työ- ja elinkeinotoimiston asiakastietojärjestelmässä käsittelemistään tiedoista. Julkisesta työvoima- ja

yrittäjäpalvelusta annetun lain 13 luvun 2 §:n mukaan työ- ja elinkeinotoimiston asiakastietojärjestelmän rekisterinpitäjiä ovat työ- ja elinkeinotoimistot ja KEHA-keskus (yhteisrekisterinpitäjät). Sopijapuolet eivät tule esitetyn kokeilulain mukaisesti työ- ja elinkeinotoimistojen asiakastietojärjestelmän rekisterinpitäjäksi, vaan ovat tietosuoja-asetuksessa tarkoitettuja henkilötietojen käsittelijöitä ja käsittelevät työ- ja elinkeinotoimistojen henkilötietojärjestelmään talletettuja tietoja tämän lain nojalla. Esitetyllä kokeilulailla vahvistetaan käsittelyn kohde ja kesto, käsittelyn luonne ja tarkoitus, henkilötietojen tyyppi ja rekisteröityjen ryhmät, rekisterinpitäjän velvollisuudet ja oikeudet.

Tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 3 c) kohdan mukaan henkilötietojen käsittelijä toteuttaa kaikki 32 artiklassa vaaditut henkilötietojen käsittelyn turvallisuutta koskevat toimenpiteet. Sopijapuolien vastuulle kuuluvat asiakastietojärjestelmän ja palveluiden jatkuvan luottamuksellisuuden ja eheyden (tietojen oikeellisuus) turvaaminen sekä käsittelyn riskien arvioiminen (henkilötietojen vahingossa tapahtuvan tai laitton tuhoaminen, häviäminen, muuttaminen, luvaton luovuttaminen tai henkilötietoihin pääsy). Tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 4 kohdan mukaisesti Sopijapuolen on henkilötietojen käsittelijänä varmistettava, että sen henkilöstö käsittelee henkilötietoja kokeilulaissa säädetyllä tavalla.

Sopijapuolet vastaavat laissa säädetyistä tietosuojaan ja tietoturvallisuuteen liittyvistä vastuista itsenäisesti oman organisaationsa osalta.

13. Arkistonmuodostus

Vantaan ja Keravan kaupungit ovat arkistonmuodostajia niille kokeilulain nojalla siirretyn toimivallan osalta. Sopijapuolet sopivat erikseen tarpeellisessa laajuudessa niistä yhtenäisistä menettelytavoista, joita ne kokeilua koskevassa arkistonmuodostuksessa noudattavat. Sopijapuolet vastaavat itsenäisesti arkistolaista johtuvista vastuistaan.

14. Sopimuksen muuttaminen ja tarkistaminen

Jos laki työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta tulee voimaan joltain osin merkittävästi lain esitöistä (HE 87/2020 vp ja HE 114/2020 vp) poiketen, sitoutuvat Sopijapuolet neuvottelemaan yhteistyönsä sisällön vastaavin osin uudelleen.

Mikäli sopimuksen kohteena olevaan yhteistyöhön liittyvä toimintaympäristö muuttuu olennaisesti sopimuksen voimassaolon aikana, sitoutuvat Sopijapuolet neuvottelemaan sopimukseen tehtävistä tarpeellisista muutoksista.

Sopijapuolet voivat muuttaa sopimusta myös yhteisestä tahdosta samassa päätöksentekojärjestyksessä.

15. Sopimuksen voimassaolo ja päättyminen

Sopimus on voimassa työllisyyden kuntakokeilusta annetun lain voimassaoloajan. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2021. Kokeilu kestää lakiesityksen mukaan 1.1.2021–30.6.2023.

Kokeilu voidaan esitetyn kokeilulain 23 §:ssä säädetyn mukaan myös keskeyttää ja päättää lainkohdassa määritellyin perustein. Tällöin myös tämän sopimuksen voimassaolo päättyy.

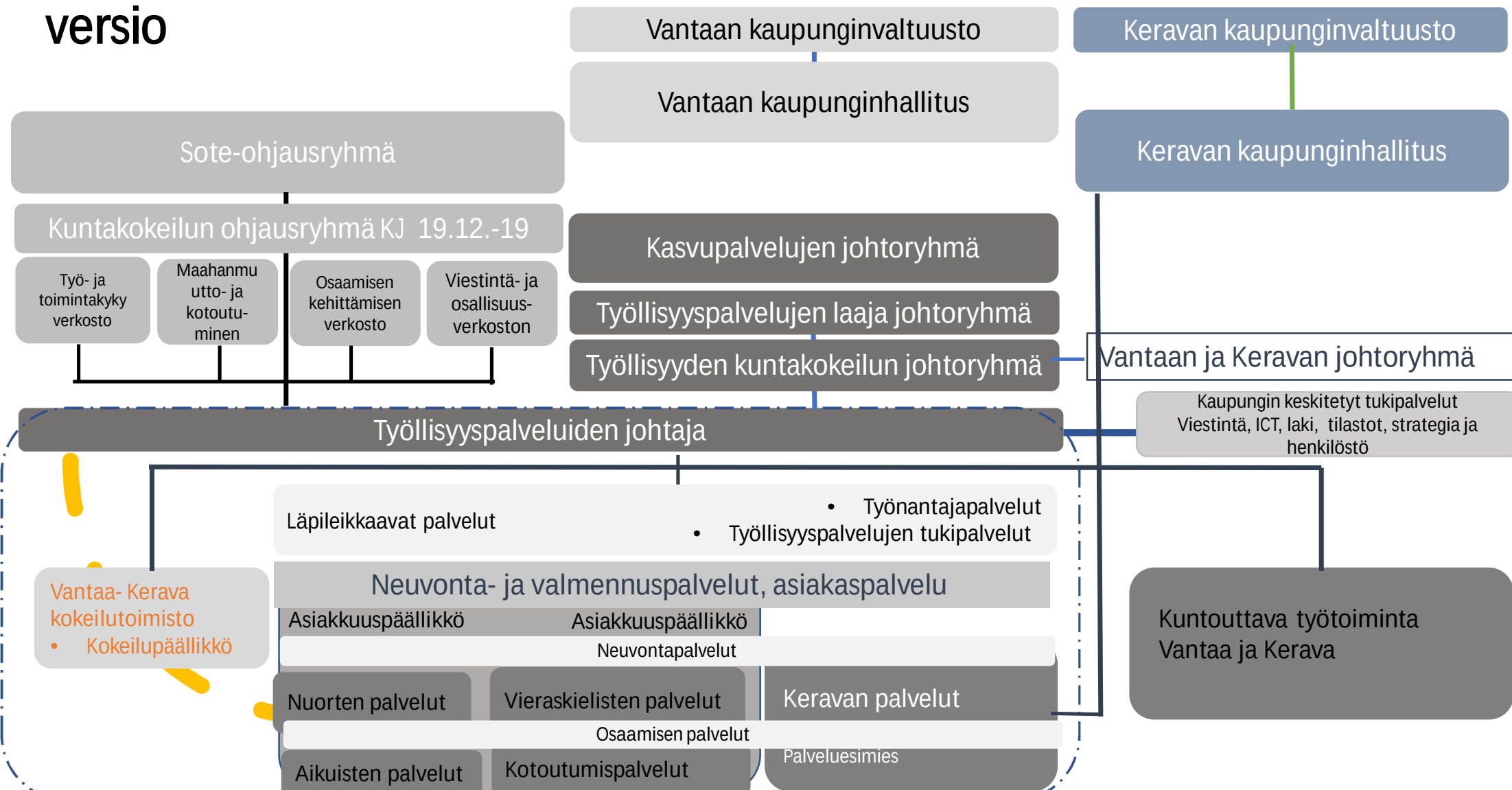
16. Allekirjoitukset

Vantaan ja Keravan työllisyyden kuntakokeilun päätöksenteko- ja organisaatorakenne

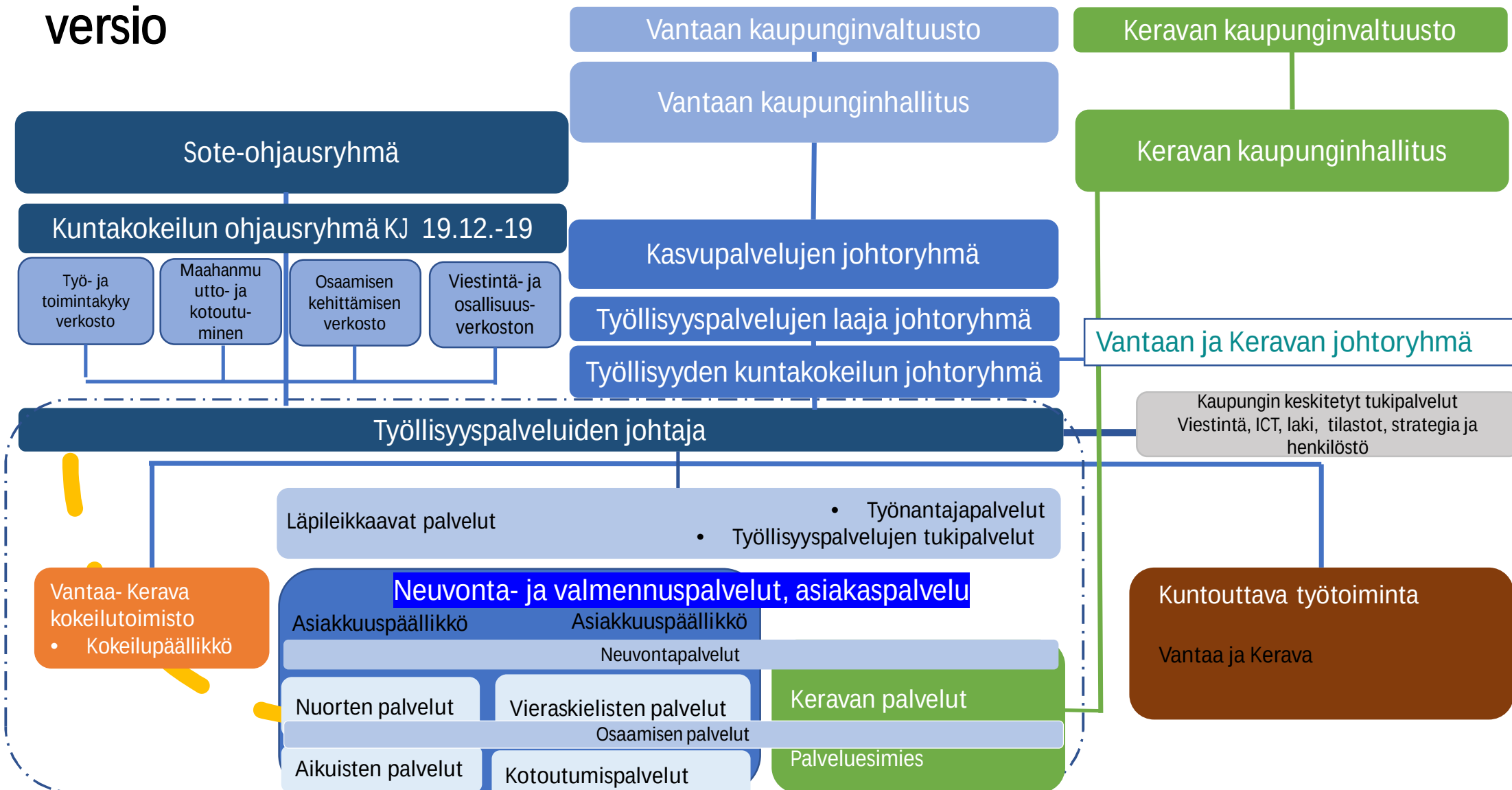
16.11.2020



Vantaan ja Keravan työllisyyspalvelujen organisaatio, luonnos 0-versio



Vantaan ja Keravan työllisyyspalvelujen organisaatio, luonnos 0-versio





25.05.2020

VD/4617/00.04.01/2020

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala /
Kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Vantaan ja Keravan kaupunkien yhteisen ohjausryhmän perustaminen sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksen ja työllisyyskokeilun valmisteluun

Sote-uudistus

Maan hallitus valmistelee hallitusohjelmansa mukaisesti sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen rakenneuudistusta, jossa kootaan sosiaali- ja terveystalouden järjestäminen sekä pelastustoimen järjestäminen kuntaa suuremmille itsehallinnollisille alueille. Näiden itsehallinnollisten alueiden toiminnasta, taloudesta ja hallinnosta säädetään erillisellä lailla. Alueiden päätöksenteosta vastaavat suorilla vaaleilla valitut valtuutetut.

Uudellemaalle on selvitetty muusta maasta poikkeavaa erilliskäytäntöä. Esitys on, että Uudenmaan maakunta jaetaan viiteen itsehallintoalueeseen: Itä-Uusimaa, Keski-Uusimaa, Länsi-Uusimaa, Vantaa-Kerava sekä Helsingin kaupunki. Erilliskäytäntöehdotus on ollut alkuvuodesta 2020 lausuntokierroksella ja oletettavaa on, että sen valmistelu jatkuu osana valtakunnallista uudistusta.

Erilliskäytännössä pelastustoimen aluejako noudattelee kaavailtua itsehallinnollisten alueiden aluejakoa sillä muutoksella, että nykyinen pelastustoimen Keski-Uudenmaan alue jaettaisiin kahtia Vantaa-Keravaan ja muuhun Keski-Uusimaahan. Itsehallinnollisten alueiden päätöksellä Vantaa-Kerava ja Keski-Uusimaa voisivat hoitaa pelastustoimen palvelut yhteistyössä.

Toteutuessaan sote-uudistus olisi poikkeuksellisen suuri hallintorakenteiden muutos, joka muuttaisi kaupunkien toimintaa ja taloudellista asemaa olennaisesti. Vantaan kaupungilta ja Keravan kaupungilta uuteen itsehallintoalueeseen siirtyisi noin 3 500 työntekijää ja uuden organisaation nettobudjetti olisi noin 734,6 miljoonaa euroa. Lisäksi tässä vaiheessa on vielä epävarmaa, miten Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos asemoituu tähän uuteen itsehallintoalueeseen, jakautuuko se osiin vai siirtykö esimerkiksi kokonaisuudessaan joko Vantaa-Keravan tai Keski-Uudenmaan itsehallintoalueeseen. Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksella on noin 440 työntekijää ja sen liikevaihto on noin 4,2 miljoonaa euroa.

Vantaan ja Keravan sosiaali- ja terveydenhuollosta vastaavat toimialat ovat jo aloittaneet yhteistyön mahdollisten itsehallintoalueiden perustamista varten. Myös kaupunkien ao. palveluista vastaavat lautakunnat ovat kokoontuneet yhdessä. Tarvittava tarkempi toimialan valmistelun organisoituminen päätetään erikseen.

Työllisyyden kuntakokeilu

1.1.2021 käynnistetään työllisyyden kuntakokeilut, joissa jatketaan ja laajennetaan vuoden 2018 lopussa päättyneiden alueellisten työllisyyskokeilujen toimintamallia. Kokeiluihin ohjataan kokeilualueilla ne työttömät ja työvoimapaikatuissa olevat työnhakijat, jotka eivät ole oikeutettuja ansiopäivärahaan. Lisäksi kohderyhmään kuuluvat kaikki alle 30-vuotiaat työnhakijat ja kaikki maahanmuuttajat, jotka ovat joko työttömänä tai työvoimapaikatuissa hankealueiden TE-toimistoissa. Kokeilukunta vastaa näiden asiakasryhmien julkisten työvoima- ja yrityspalveluiden (TE-palveluiden) tarjoamisesta.



25.05.2020

VD/4617/00.04.01/2020

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala /
Kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Työllisyyskokeilujen tavoitteena on nykyistä tehokkaammin edistää työttömien työnhakijoiden työllistymistä ja koulutukseen ohjautumista ja tuoda uusia ratkaisuja osaavan työvoiman saatavuuteen. Kokeilujen tarkoituksena on parantaa erityisesti pidempään työttömänä olleiden ja heikossa työmarkkina-asemassa olevien pääsyä työmarkkinoille. Kokeiluissa kehitetään työnhakijoille tarjottavia työllistymistä tukevia palveluja ja palvelumalleja, joiden avulla voidaan nykyistä paremmin tunnistaa ja ratkaista asiakkaiden yksilölliset palvelutarpeet, työllistymisen esteet sekä osaamisen kehittämistarpeet.

Vantaan ja Keravan kaupunginhallitukset päättivät 11.11.2019 kokouksissaan, että Vantaan kaupunki ja Keravan kaupunki hakevat yhdessä työllisyyden kuntakokeiluun.

Kokeiluihin haki määräajassa yhteensä 30 kuntaa tai kuntaryhmää, joissa on mukana yhteensä 123 kuntaa. Hakemuksista 20 valittiin jatkovalmisteluun ja Vantaa ja Kerava olivat näiden jatkovalmisteluun valittujen joukossa yhteisen hakemuksensa mukaisesti. Tämänhetkisen tiedon mukaan hallituksen esitys työllisyyden kuntakokeilusta annettaisiin eduskunnalle kesäkuussa 2020, kokeilu alkaisi 1.1.2021 ja päättyisi 30.6.2023.

Kaupunginjohtajan päätöksellä (§ 107 / 2019) on asetettu Vantaan kaupungin, Keravan kaupungin, Uudenmaan TE-keskuksen sekä muiden keskeisten yhteistyötahojen yhteinen ohjausryhmä työllisyyskokeilun valmisteluun ja toimeenpanoon. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimii Vantaan kasvupalvelujohtaja.

Yhteisen ohjausryhmän asettaminen

Meneillään on kaksi hyvin merkittävää valmistelukokonaisuutta, joille on tarpeen asettaa kaupunginjohtajavetoinen, Keravan ja Vantaan kaupunkien yhteinen ohjausryhmä. Ohjausryhmän työn tavoitteena on

- ohjata ja koordinoida Vantaa-Kerava -itsehallintoalueen perustamista siltä osin kuin se myöhemmin ministeriön antamien ohjeiden mukaan kuuluu kaupungeille,
- ohjata ja varmistaa hallittu sosiaali- ja terveystyöpalvelujen siirtäminen Vantaan ja Keravan kaupungeilta itsehallintoalueelle,
- linjata kaupunkien ja itsehallintoalueen välistä yhteistyötä ja tarvittavia yhteisiä palveluprosesseja,
- varmistaa itsehallintoaluetta koskeva tiedonkulku,
- ohjata ja koordinoida Vantaan ja Keravan työllisyyden kuntakokeilun toteuttamista niin, että työllisyys paranee sekä erityisesti pitkäaikais- ja nuorisotyöttömyys vähenee
- varmistaa työllisyyden kokeilua koskeva tiedonkulku ja yhteistyö kaupunkien välillä ja myös kaupunkien valtion työllisyysviranomaisten välillä

Ohjausryhmän tehtävänä on johtaa molempia uudistuksia ja varmistaa hallittu muutos.

Hallintosäännön 2 luvun 6 §:n mukaan kaupunginjohtaja päättää useampaa kuin yhtä toimialaa koskevista asioista, ellei toisin ole säädetty tai määrätty.



25.05.2020

VD/4617/00.04.01/2020

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala /
Kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Päätös:

Päätän

- a) perustaa Vantaan kaupungin ja Keravan kaupungin yhteisen ohjusryhmän, jonka tehtävänä on johtaa Vantaa-Kerava -itsehallintoalueen ja uudistuksen jälkeen jäljelle jäävien kaupunkien organisoinnin valmistelua sekä Vantaan ja Keravan yhteisen kuntakokeilun kaupunkitasoista valmistelua, ja varmistaa hallittu muutos,
- b) nimetä Vantaan kaupungilta ohjausryhmään seuraavat henkilöt
kaupunginjohtaja Ritva Viljanen, ohjausryhmän puheenjohtaja
apulaiskaupunginjohtaja Timo Aronkytö
apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske
henkilöstö- ja konsernijohtaja Kirsi-Marja Lievonen
talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula
kasvupalvelujohtaja Jaakko Niinistö
pelastusjohtaja Jyrki Landstedt
viestintäjohtaja Päivi Rainio
yhteyspäällikkö Paula Harju, ohjausryhmän sihteeri,
- c) todeta, että Keravan kaupunki nimeää ohjausryhmään omat edustajansa, jotka ovat kaupunginjohtaja Kirsi Rontu, kaupunginkamreeri Teppo Verronen, henkilöstöjohtaja Laura Ahokas, sosiaali- ja terveystalouden toimialan toimialajohtaja Erja Wiili-Peltola, kasvatuksen ja opetuksen toimialan toimialajohtaja Tiina Larsson sekä kaupunginsihteeri Jarno Moisala,
- d) todeta, että Keravan kaupunginjohtaja toimii ohjausryhmän varapuheenjohtajana,
- e) todeta, että ohjausryhmän kokouksiin kutsutaan tarpeen mukaan myös muita johtajia ja asiantuntijoita ja
- f) että ohjausryhmän toimikausi päättyy viimeistään kesäkuussa 2023.

Päiväys Vantaa 25.05.2020

Allekirjoitus

Nimen selvennys Viljanen Ritva

Virka-asema Kaupunginjohtaja

Allekirjoitettu sähköisesti asianhallintajärjestelmässä

Jakelu: Vantaan kaupungilta ohjausryhmään nimetyt

Täytäntöönpano: yhteyspäällikkö Paula Harju



25.05.2020

VD/4617/00.04.01/2020

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala /
Kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Oikaisuvaatimusohjeet

Päätökseen ei ole muutoksenhakuoikeutta (kuntalain 136 §)



19.12.2019

VD/9974/00.01.01.01/2019

Kaupunginjohtajan toimiala /
Kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Työllisyyden kuntakokeilun ohjausryhmän asettaminen vuosille 2020-2022

Keväällä 2020 käynnistetään työllisyyden kuntakokeilut, joissa jatketaan ja laajennetaan vuoden 2018 lopussa päättyneiden alueellisten työllisyyskokeilujen toimintamallia.

Kokeiluihin ohjataan kokeilualueilla ne työttömät ja työvoimapalveluissa olevat työnhakijat, jotka eivät ole oikeutettuja ansiopäivärahaan. Lisäksi kohderyhmään kuuluvat kaikki alle 30-vuotiaat työnhakijat ja kaikki maahanmuuttajat, jotka ovat joko työttömänä tai työvoimapalveluissa hankealueiden TE-toimistoissa. Kokeilukunta vastaa näiden asiakasryhmien julkisten työvoima- ja yrityspalveluiden (TE-palveluiden) tarjoamisesta.

Työllisyyskokeilujen tavoitteena on nykyistä tehokkaammin edistää työttömien työnhakijoiden työllistymistä ja koulutukseen ohjautumista ja tuoda uusia ratkaisuja osaavan työvoiman saatavuuteen. Kokeilujen tarkoituksena on parantaa erityisesti pidempään työttömänä olleiden ja heikossa työmarkkina-asemassa olevien pääsyä työmarkkinoille. Kokeiluissa kehitetään työnhakijoille tarjottavia työllistymistä tukevia palveluja ja palvelumalleja, joiden avulla voidaan nykyistä paremmin tunnistaa ja ratkaista asiakkaiden yksilölliset palvelutarpeet, työllistymisen esteet sekä osaamisen kehittämistarpeet.

Kokeiluihin haki määräajassa yhteensä 30 kuntaa tai kuntaryhmää, joissa on mukana yhteensä 123 kuntaa. Hakemuksista 20 valittiin jatkovalmisteluun hakukirjeessä mainittujen arviointinäkökulmien mukaisesti. Vantaa ja Kerava valittiin mukaan jatkovalmisteluun yhdessä tehdyn hakemuksen mukaisesti.

Kokeilun seuranta

Kokeiluja seurataan jatkuvan tilastoseurannan ja erillisen tutkimusperusteisen vaikuttavuusarvioinnin avulla. TEM valmistelee yhteistyössä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa kokeilujen valtakunnalliset seurantamittarit ja kokeilualueille tuotetaan seurantatietoa kokeilun edistymisestä kuukausittain. Kokeiluille laaditaan yhteinen arviointisuunnitelma.

Seurantakohteita:

- työllisyysasteen kehitys
- työmarkkinatuen säästöt kunnissa ja valtiolla
- aktivointiaste ja palveluiden aloittaminen
- työttömyyden päättyminen työllistymiseen tai koulutukseen
- työttömyysjaksojen keskimääräinen kesto
- pitkäaikaistyöttömien/rakennetyöttömien määrän kehitys
- työtarjousten määrä ja tuloksellisuus
- työ- ja toimintakyvyn edistyminen
- asiakastyytyväisyys
- henkilöstön työhyvinvointi.



19.12.2019

VD/9974/00.01.01.01/2019

Kaupunginjohtajan toimiala /
Kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Ohjausryhmän tehtävä

Asetettavan ohjausryhmän tehtävänä on ohjata Vantaan kaupungin ja Keravan kaupungin työllisyyden kuntakokeilun valmistelua sekä toimeenpanoa. Ohjausryhmä seuraa kokeilulle asetettavien tavoitteiden toteutumista Vantaan kaupungin ja Keravan kaupungin yhdessä TEM:in kanssa sovittavien mittareiden kautta. Ohjausryhmä seuraa kaupunkien sisällä ja välillä tapahtuvaa yhteistyötä. Ohjausryhmä laatii kokeilun päättyessä raportin kokeilun aikana toteutetuista toimista ja niiden tuloksista.

Päätös

Päätän nimetä Vantaa-Kerava kuntakokeilun valmistelua sekä toimeenpanoa varten seuraavan ohjausryhmän:

- Jaakko Niinistö, apulaiskaupunginjohtaja, Vantaan kaupunki (pj)
- Teppo Verronen, kaupunginkamreeri Keravan kaupunki, varapuheenjohtaja (vpj)
- Tiina Korhonen, johtaja Uudenmaan TE-toimisto 1.1.2020 lukien
- Anita Vohlonen, päällikkö, Kela Eteläinen vakuutuspiiri, toimeentuloturvaetuksien ratkaisukeskus
- Ari Ranki, johtaja, Nuoriso- ja aikuiskoulutus, Vantaan kaupunki
- Anna Cantell-Forsbom, vs. apulaiskaupunginjohtaja, Vantaan kaupunki Riikka Åstrand, apulaiskaupunginjohtaja, kaupunkikulttuuri, 1.1.2020 lukien
- Markus Paananen, VS. toimialajohtaja, sosiaali- ja terveystoimi, Keravan kaupunki
- Ari Tulensalo, johtaja, Kauppakamari Vantaa
- Esa Mänttari, toimitusjohtaja, Vantaan yrittäjät
- Juha Wickman, puheenjohtaja, Keravan yrittäjät
- Susanna Taipale-Vuorinen, työllisyyspalveluiden johtaja 1.1.2020 (Vantaan kaupunki)
- Kuntakokeilun projektipäällikkö (auki), sihteeri/valmistelija
- Ulla Boer, kehittämisasiantuntija, sihteeri/valmistelija.

Ohjausryhmä voi kuulla tarvittavia asiantuntijoita ja nimetä tarvittaessa alatyöryhmiä työnsä tueksi. Työn etenemisestä raportoidaan säännöllisesti kaupungin johtoryhmälle.

Päiväys Vantaa 19.12.2019

Allekirjoitus

Nimen selvennys Viljanen Ritva

Virka-asema Kaupunginjohtaja

Allekirjoitettu sähköisesti asianhallintajärjestelmässä



19.12.2019

VD/9974/00.01.01.01/2019

Kaupunginjohtajan toimiala /
Kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Jakelu: Ohjausryhmään nimetyt henkilöt, Eija Korpimäki

Täytäntöönpano: Kasvupalvelut

Tämä päätöspöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika: 25.12.2019

Paikka: Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi

Oikaisuvaatimusohjeet

Tähän 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 kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimus tehdään Vantaan kaupunginhallitukselle, postiosoite: Vantaan kaupunki, Kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki tai sähköpostitse osoitteella: kirjaamo@vantaa.fi

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon 7 päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana taikka kolmantena päivänä sähköisen viestin lähettämisestä.

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteineen ja se on oikaisuvaatimuksen tekijän allekirjoitettava.

Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Sähköinen viesti katsotaan saapuneeksi viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Oikaisuvaatimus on toimitettava oikaisuvaatimusviranomaiselle ennen oikaisuvaatimusajan päättymistä.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Työllisyyden kuntakokeiluihin liittyvät resurssisiirrot (päivitetty lisäresursseilla)

HUOM. Henkilötyövuosia koskevat luvut perustuvat TE-toimiston vuoden 2019 toteutuneisiin

HUOM. Kohderyhmävolyymeja koskevat luvut perustuvat URA-rekisterin elokuun 2020 alun

HUOM. Koronalisäresurssit: TE-toimistoille on v. 2021 myönnetty LTAE2 ja LTAE4:n

Vuodelle 2021 ennakoidusti jaksottuva kokonaisresurssi ja tehtävän Kokeilualueille siirtyvä kokonaisresurssi (perus+lisäresurssi)

(Lähde: TE-toimistojen ennakoiva käyttösuunnitelma v. 2021)

ELY-alue	TE-toimiston lisäresursseja yhteensä	TE-toimistojen ja kokeilujen kesken jaettavia lisäresursseja*
UUD	200,0	87,0
VAR	50,0	29,0
SAT	20,5	12,0
HÄM	29,0	17,0
PIR	91,0	66,0
ESA	10,0	7,0
PSA	14,0	8,0
PKA	16,0	6,5
KES	26,0	12,0
EPO	15,0	7,5
POH	24,0	16,0
PPO	30,0	11,0
KAI	4,0	4,0
LAP	20,0	10,0

*Eivät sisällä mm. työnantaja- ja yrityspalveluihin, valtakunnallisiin puhelinpalveluihin, työttömyysturvan asiantuntijatehtäviin

Kokeilualue	siirtyvä perusresurssi (ko)	lisäresurssi (ko)	Yhteensä
Alavieska, Kalajoki	5,9	0,5	6,4
Alavus, Kauhajok	7,4	1,3	8,7
Espoo	75,2	10,8	85,9
Helsinki	203,0	29,1	232,1
Hyrnsalmi, Kaja	11,5	2,4	13,9
Hämeenlinna, Ha	17,6	2,5	20,2
Joensuu, Outoku	32,2	3,3	35,5
Jyväskylä, Lauka	52,8	6,5	59,4
Keuruu, Jämsä ja	7,9	1,0	8,9
Kuopio, Iisalmi, L	36,9	4,1	41,1
Lahti, Hollola, Asi	44,3	6,4	50,6
Lieksa, Kitee, Ilor	8,9	0,9	9,7
Oulu, Hailuoto, Ii	63,3	5,4	68,6
Pirkanmaan maa	126,1	45,7	171,7
Porvoo	10,5	1,5	12,0
Raahe, Pyhäjoki j	6,3	0,5	6,8
Raasepori, Hanko	6,8	1,0	7,8
Rovaniemi, Tornio	20,0	3,6	23,5
Savonlinna	6,6	1,2	7,8
Seinäjoen ja Ilmaj	12,8	2,3	15,1
Turku, Paimio, Se	65,7	12,5	78,2
Vantaa, Kerava	84,2	12,1	96,3
Pori, Kokemäki, L	21,8	4,2	26,0

Mikkeli, Juva, Hir	13,9	2,5	16,4
Kokkola, Kannus,	11,4	2,9	14,2
Salo, Marttila, Kc	11,5	2,2	13,6
Kaikki yhteensä	964,5	166,2	1130,7

Kuntiin siirtyvät asiakkaat ja resurssit (PÄIVITETTY)

	Kunnan/alueen väestö	Kokeilujen kohderyhmän koko (6.8.2020)	Valtiolta siirtyvä kokonais-htv, tammikuu 2020	Valtiolta siirtyvä kokonais-htv, elokuu 2020*	Siirtyvä määräaikainen lisäresurssi (koronaresurssit)	Yhteensä siirtyvää resurssia	Päätöksentekooikeus, € (mom. 32.30.51) 6.8.	Kunnan päätöksentekooikeus palkkatuki- ja starttirahapäätöksien €, momentit 33.20.50 ja 33.20.52
VÄLISUMMA	3 832 444	248 879	934,4	964,5	166,2	1 130,7	39 980 000,0	71 350 000,0

Kunta	ELY-alue	Valintaprosessi	Väestö	Kokeilualue	Kokeilujen kohderyhmän koko (6.8.2020)	Valtiolta siirtyvä kokonais-htv, tammikuu 2020	Valtiolta siirtyvä kokonais-htv, elokuu 2020*	Siirtyvä määräaikainen lisäresurssi (koronaresurssit)	Yhteensä siirtyvää resurssia	Päätöksentekooikeus, € (mom. 32.30.51) 6.8.	Kunnan päätöksentekooikeus palkkatuki- ja starttirahapäätöksien €, momentit 33.20.50 ja 33.20.52
Kaikki kokeilut	Kaikki kokeilut		3 832 444	Kaikki kokeilut	248879	934,4	964,5	166,2	1130,7	39 980 000 €	71 350 000 €
Helsinki	UUD	Valittu (1. haku)	648 042	Helsinki	52391	170,3	203,0	29,1	232,1	8 410 000 €	15 010 000 €
Espoo	UUD	Valittu (1. haku)	283 632	Espoo	19392	64,4	75,2	10,8	85,9	3 110 000 €	5 560 000 €
Vantaa	UUD	Valittu (1. haku)	228 166	Vantaa, Kerava	19211	61,7	74,5	10,7	85,1	3 080 000 €	5 510 000 €
Porvoo	UUD	Valittu (2. haku)	50 262	Porvoo	2712	10,0	10,5	1,5	12,0	440 000 €	780 000 €
Kerava	UUD	Valittu (1. haku)	36 254	Vantaa, Kerava	2522	8,9	9,8	1,4	11,2	400 000 €	720 000 €
Raasepori	UUD	Valittu (2. haku)	27 592	Raasepori, Hanko	1334	5,6	5,2	0,7	5,9	210 000 €	380 000 €
Hanko	UUD	Valittu (2. haku)	8 379	Raasepori, Hanko	428	1,8	1,7	0,2	1,9	70 000 €	120 000 €
Turku	VAR	Valittu (1. haku)	191 331	io, Sauvo, Uusikaup	15551	58,7	60,3	11,5	71,8	2 500 000 €	4 460 000 €
Salo	VAR	Valittu (1. haku)	52 321	Salo, Marttila, Kosk	2786	11,6	10,8	2,1	12,9	450 000 €	800 000 €
Uusikaupunki	VAR	Valittu (1. haku)	15 700	io, Sauvo, Uusikaup	722	2,4	2,8	0,5	3,3	120 000 €	210 000 €
Paimio	VAR	Valittu (1. haku)	10 832	io, Sauvo, Uusikaup	320	1,2	1,2	0,2	1,5	50 000 €	90 000 €
Koski	VAR	Valittu (2. haku)	2 307	Salo, Marttila, Kosk	88	0,3	0,3	0,1	0,4	10 000 €	30 000 €

Laitila	VAR	Valittu (1. haku)	8 647	io, Sauvo, Uusikaup	288	1,1	1,1	0,2	1,3	50 000 €	80 000 €
Marttila	VAR	Valittu (1. haku)	2 018	Salo, Marttila, Kosk	81	0,3	0,3	0,1	0,4	10 000 €	20 000 €
Sauvo	VAR	Valittu (1. haku)	2 994	io, Sauvo, Uusikaup	59	0,3	0,2	0,0	0,3	10 000 €	20 000 €
Pori	SAT	Valittu (1. haku)	84 403	ori, Kokemäki, Ulvi	4806	20,9	18,6	3,6	22,2	770 000 €	1 380 000 €
Ulvila	SAT	Valittu (2. haku)	13 021	ori, Kokemäki, Ulvi	472	2,0	1,8	0,3	2,2	80 000 €	140 000 €
Kokemäki	SAT	Valittu (1. haku)	7 226	ori, Kokemäki, Ulvi	354	1,5	1,4	0,3	1,6	60 000 €	100 000 €
Lahti	HÄM	Valittu (1. haku)	119 951	a, Asikkala, Kärkölä	9297	37,5	36,0	5,2	41,2	1 490 000 €	2 660 000 €
Hämeenlinna	HÄM	Valittu (1. haku)	67 532	enlinna, Hattula, Jar	3648	14,7	14,1	2,0	16,2	590 000 €	1 050 000 €
Hollola	HÄM	Valittu (1. haku)	23 602	a, Asikkala, Kärkölä	904	3,5	3,5	0,5	4,0	150 000 €	260 000 €
Orimattila	HÄM	Valittu (1. haku)	16 091	a, Asikkala, Kärkölä	704	2,7	2,7	0,4	3,1	110 000 €	200 000 €
Janakkala	HÄM	Valittu (1. haku)	16 447	enlinna, Hattula, Jar	649	2,5	2,5	0,4	2,9	100 000 €	190 000 €
Asikkala	HÄM	Valittu (1. haku)	8 149	a, Asikkala, Kärkölä	276	1,1	1,1	0,2	1,2	40 000 €	80 000 €
Hattula	HÄM	Valittu (1. haku)	9 475	enlinna, Hattula, Jar	254	1,0	1,0	0,1	1,1	40 000 €	70 000 €
Kärkölä	HÄM	Valittu (1. haku)	4 451	a, Asikkala, Kärkölä	245	1,0	0,9	0,1	1,1	40 000 €	70 000 €
Tampere	PIR	Valittu (1. haku)	235 239	rkanmaan maakun	20617	80,2	79,9	28,9	108,8	3 310 000 €	5 910 000 €
Nokia	PIR	Valittu (1. haku)	33 527	rkanmaan maakun	1781	7,0	6,9	2,5	9,4	290 000 €	510 000 €
Kangasala	PIR	Valittu (1. haku)	31 676	rkanmaan maakun	1194	4,8	4,6	1,7	6,3	190 000 €	340 000 €
Valkeakoski	PIR	Valittu (1. haku)	21 137	rkanmaan maakun	1096	4,6	4,2	1,5	5,8	180 000 €	310 000 €
Ylöjärvi	PIR	Valittu (1. haku)	32 983	rkanmaan maakun	1305	4,8	5,1	1,8	6,9	210 000 €	370 000 €
Lempäälä	PIR	Valittu (1. haku)	23 206	rkanmaan maakun	1008	3,6	3,9	1,4	5,3	160 000 €	290 000 €
Sastamala	PIR	Valittu (1. haku)	24 651	rkanmaan maakun	873	3,4	3,4	1,2	4,6	140 000 €	250 000 €
Akaa	PIR	Valittu (1. haku)	16 611	rkanmaan maakun	751	3,0	2,9	1,1	4,0	120 000 €	220 000 €
Pirkkala	PIR	Valittu (1. haku)	19 368	rkanmaan maakun	766	2,8	3,0	1,1	4,0	120 000 €	220 000 €
Mänttä-Vilppula	PIR	Valittu (1. haku)	9 983	rkanmaan maakun	519	2,3	2,0	0,7	2,7	80 000 €	150 000 €
Hämeenkyrö	PIR	Valittu (1. haku)	10 510	rkanmaan maakun	441	1,7	1,7	0,6	2,3	70 000 €	130 000 €
Orivesi	PIR	Valittu (1. haku)	9 221	rkanmaan maakun	349	1,6	1,4	0,5	1,8	60 000 €	100 000 €
Ikaalinen	PIR	Valittu (1. haku)	7 003	rkanmaan maakun	322	1,3	1,2	0,5	1,7	50 000 €	90 000 €
Parkano	PIR	Valittu (1. haku)	6 469	rkanmaan maakun	270	1,2	1,0	0,4	1,4	40 000 €	80 000 €
Urpala	PIR	Valittu (1. haku)	4 792	rkanmaan maakun	227	1,1	0,9	0,3	1,2	40 000 €	70 000 €
Pälkäne	PIR	Valittu (1. haku)	6 499	rkanmaan maakun	208	0,9	0,8	0,3	1,1	30 000 €	60 000 €
Virrat	PIR	Valittu (1. haku)	6 739	rkanmaan maakun	234	1,0	0,9	0,3	1,2	40 000 €	70 000 €
Ruovesi	PIR	Valittu (1. haku)	4 398	rkanmaan maakun	169	0,7	0,7	0,2	0,9	30 000 €	50 000 €
Vesilahti	PIR	Valittu (1. haku)	4 393	rkanmaan maakun	167	0,6	0,6	0,2	0,9	30 000 €	50 000 €
Punkalaidun	PIR	Valittu (1. haku)	2 896	rkanmaan maakun	107	0,4	0,4	0,2	0,6	20 000 €	30 000 €
Juupajoki	PIR	Valittu (1. haku)	1 884	rkanmaan maakun	60	0,3	0,2	0,1	0,3	10 000 €	20 000 €
Kihniö	PIR	Valittu (1. haku)	1 910	rkanmaan maakun	67	0,3	0,3	0,1	0,4	10 000 €	20 000 €
Mikkeli	ESA	Valittu (1. haku)	53 818	angasnieme, Puuma	2789	11,8	10,8	2,0	12,8	450 000 €	800 000 €
Savonlinna	ESA	Valittu (1. haku)	33 611	Savonlinna	1709	8,1	6,6	1,2	7,8	270 000 €	490 000 €
Mäntyharju	ESA	Valittu (1. haku)	5 924	angasnieme, Puuma	222	0,9	0,9	0,2	1,0	40 000 €	60 000 €
Kangasniemi	ESA	Valittu (1. haku)	5 452	angasnieme, Puuma	181	0,9	0,7	0,1	0,8	30 000 €	50 000 €
Juva	ESA	Valittu (1. haku)	6 225	angasnieme, Puuma	200	0,8	0,8	0,1	0,9	30 000 €	60 000 €

Heinävesi	ESA/PKA	Valittu (2. haku)	3 329	ääkkylä, Heinävesi,	138	0,7	0,5	0,0	0,5	20 000 €	40 000 €
Hirvensalmi	ESA	Valittu (1. haku)	2 152	angasnieme, Puuma,	83	0,4	0,3	0,1	0,4	10 000 €	20 000 €
Pertunmaa	ESA	Valittu (2. haku)	1 713	angasnieme, Puuma,	62	0,3	0,2	0,0	0,3	10 000 €	20 000 €
Puumala	ESA	Valittu (1. haku)	2 197	angasnieme, Puuma,	45	0,2	0,2	0,0	0,2	10 000 €	10 000 €
Kuopio	PSA	Valittu (1. haku)	118 664	inlahti, Siilinjärvi, S	6864	28,6	26,6	3,0	29,6	1 100 000 €	1 970 000 €
Iisalmi	PSA	Valittu (1. haku)	21 472	inlahti, Siilinjärvi, S	1233	5,0	4,8	0,5	5,3	200 000 €	350 000 €
Siilinjärvi	PSA	Valittu (1. haku)	21 674	inlahti, Siilinjärvi, S	732	3,1	2,8	0,3	3,2	120 000 €	210 000 €
Lapinlahti	PSA	Valittu (1. haku)	9 617	inlahti, Siilinjärvi, S	427	1,9	1,7	0,2	1,8	70 000 €	120 000 €
Sonkajärvi	PSA	Valittu (1. haku)	3 967	inlahti, Siilinjärvi, S	137	0,6	0,5	0,1	0,6	20 000 €	40 000 €
Vieremä	PSA	Valittu (1. haku)	3 676	inlahti, Siilinjärvi, S	137	0,5	0,5	0,1	0,6	20 000 €	40 000 €
Joensuu	PKA	Valittu (1. haku)	76 551	umpu, Liperi, Polvij	6290	26,5	24,4	2,5	26,9	1 010 000 €	1 800 000 €
Lieksa	PKA	Valittu (2. haku)	11 098	ääkkylä, Heinävesi,	673	3,2	2,6	0,3	2,9	110 000 €	190 000 €
Kontiolahti	PKA	Valittu (1. haku)	14 849	umpu, Liperi, Polvij	703	3,0	2,7	0,3	3,0	110 000 €	200 000 €
Liperi	PKA	Valittu (1. haku)	12 145	umpu, Liperi, Polvij	592	2,7	2,3	0,2	2,5	100 000 €	170 000 €
Kitee	PKA	Valittu (2. haku)	10 358	ääkkylä, Heinävesi,	535	2,5	2,1	0,2	2,3	90 000 €	150 000 €
Outokumpu	PKA	Valittu (1. haku)	6 803	umpu, Liperi, Polvij	497	2,1	1,9	0,2	2,1	80 000 €	140 000 €
Tohmajärvi	PKA	Valittu (2. haku)	4 482	ääkkylä, Heinävesi,	263	1,2	1,0	0,1	1,1	40 000 €	80 000 €
Ilomantsi	PKA	Valittu (2. haku)	4 973	ääkkylä, Heinävesi,	264	1,2	1,0	0,1	1,1	40 000 €	80 000 €
Juuka	PKA	Valittu (2. haku)	4 709	ääkkylä, Heinävesi,	284	1,2	1,1	0,1	1,2	50 000 €	80 000 €
Polvijärvi	PKA	Valittu (1. haku)	4 307	umpu, Liperi, Polvij	236	1,0	0,9	0,1	1,0	40 000 €	70 000 €
Rääkkylä	PKA	Valittu (2. haku)	2 181	ääkkylä, Heinävesi,	136	0,6	0,5	0,1	0,6	20 000 €	40 000 €
Jyväskylä	KES	Valittu (1. haku)	141 305	Laukaa, Muurame,	11435	46,5	44,3	5,5	49,8	1 840 000 €	3 280 000 €
Äänekoski	KES	Valittu (1. haku)	18 851	Laukaa, Muurame,	1097	4,9	4,3	0,5	4,8	180 000 €	310 000 €
Jämsä	KES	Valittu (2. haku)	20 607	nsä, Keuruu, Saarij	1065	4,6	4,1	0,5	4,6	170 000 €	310 000 €
Laukaa	KES	Valittu (1. haku)	18 927	Laukaa, Muurame,	730	3,2	2,8	0,4	3,2	120 000 €	210 000 €
Saarijärvi	KES	Valittu (2. haku)	9 415	nsä, Keuruu, Saarij	504	2,2	2,0	0,2	2,2	80 000 €	140 000 €
Keuruu	KES	Valittu (2. haku)	9 762	nsä, Keuruu, Saarij	474	2,1	1,8	0,2	2,1	80 000 €	140 000 €
Muurame	KES	Valittu (1. haku)	10 170	Laukaa, Muurame,	373	1,5	1,4	0,2	1,6	60 000 €	110 000 €
Seinäjoki	EPO	Valittu (1. haku)	63 288	Seinäjoki ja Ilmajok	2929	12,3	11,4	2,0	13,4	470 000 €	840 000 €
Kurikka	EPO	Valittu (2. haku)	20 952	, Teuva, Isojoki, Ka	698	3,0	2,7	0,5	3,2	110 000 €	200 000 €
Kauhajoki	EPO	Valittu (2. haku)	13 375	, Teuva, Isojoki, Ka	532	2,2	2,1	0,4	2,4	90 000 €	150 000 €
Alavus	EPO	Valittu (2. haku)	11 544	, Teuva, Isojoki, Ka	369	1,7	1,4	0,3	1,7	60 000 €	110 000 €
Ilmajoki	EPO	Valittu (1. haku)	12 187	Seinäjoki ja Ilmajok	380	1,4	1,5	0,3	1,7	60 000 €	110 000 €
Teuva	EPO	Valittu (2. haku)	5 158	, Teuva, Isojoki, Ka	150	0,6	0,6	0,1	0,7	20 000 €	40 000 €
Soini	EPO	Valittu (2. haku)	2 085	, Teuva, Isojoki, Ka	57	0,3	0,2	0,0	0,3	10 000 €	20 000 €
Isojoki	EPO	Valittu (2. haku)	1 976	, Teuva, Isojoki, Ka	70	0,3	0,3	0,0	0,3	10 000 €	20 000 €
Karijoki	EPO	Valittu (2. haku)	1 274	, Teuva, Isojoki, Ka	33	0,1	0,1	0,0	0,2	10 000 €	10 000 €
Kokkola	POH	Valittu (1. haku)	47 657	n, Veteli, Toholam	2201	8,9	8,5	2,1	10,7	350 000 €	630 000 €
Kannus	POH	Valittu (2. haku)	5 502	n, Veteli, Toholam	202	0,9	0,8	0,2	1,0	30 000 €	60 000 €
Kaustinen	POH	Valittu (2. haku)	4 273	n, Veteli, Toholam	156	0,6	0,6	0,2	0,8	30 000 €	40 000 €
Veteli	POH	Valittu (2. haku)	3 166	n, Veteli, Toholam	106	0,4	0,4	0,1	0,5	20 000 €	30 000 €

Toholampi	POH	Valittu (2. haku)	3 112	n, Veteli, Toholampi	112	0,4	0,4	0,1	0,5	20 000 €	30 000 €
Perho	POH	Valittu (2. haku)	2 825	n, Veteli, Toholampi	105	0,4	0,4	0,1	0,5	20 000 €	30 000 €
Halsua	POH	Valittu (2. haku)	1 165	n, Veteli, Toholampi	29	0,1	0,1	0,0	0,1	- €	10 000 €
Lestijärvi	POH	Valittu (2. haku)	737	n, Veteli, Toholampi	22	0,1	0,1	0,0	0,1	- €	10 000 €
Oulu	PPO	Valittu (1. haku)	203 567	hpele, Liminka, Lum	14384	57,9	55,7	4,7	60,5	2 310 000 €	4 120 000 €
Raahe	PPO	Valittu (1. haku)	24 811	he, Pyhäjoki ja Siika	1331	6,2	5,2	0,4	5,6	210 000 €	380 000 €
Ylivieska	PPO	Valittu (2. haku)	15 212	joki, Merijärvi, Oul	655	2,8	2,5	0,2	2,8	110 000 €	190 000 €
Kempele	PPO	Valittu (1. haku)	17 923	hpele, Liminka, Lum	612	2,5	2,4	0,2	2,6	100 000 €	180 000 €
Ii	PPO	Valittu (1. haku)	9 862	hpele, Liminka, Lum	374	1,7	1,4	0,1	1,6	60 000 €	110 000 €
Muhos	PPO	Valittu (1. haku)	8 980	hpele, Liminka, Lum	365	1,5	1,4	0,1	1,5	60 000 €	100 000 €
Kalajoki	PPO	Valittu (2. haku)	12 387	joki, Merijärvi, Oul	418	1,7	1,6	0,1	1,8	70 000 €	120 000 €
Oulainen	PPO	Valittu (2. haku)	7 430	joki, Merijärvi, Oul	328	1,4	1,3	0,1	1,4	50 000 €	90 000 €
Liminka	PPO	Valittu (1. haku)	10 161	hpele, Liminka, Lum	294	1,2	1,1	0,1	1,2	50 000 €	80 000 €
Siikajoki	PPO	Valittu (1. haku)	5 249	he, Pyhäjoki ja Siika	182	0,8	0,7	0,1	0,8	30 000 €	50 000 €
Tyrnävä	PPO	Valittu (1. haku)	6 758	hpele, Liminka, Lum	216	0,7	0,8	0,1	0,9	30 000 €	60 000 €
Pyhäjoki	PPO	Valittu (1. haku)	3 146	he, Pyhäjoki ja Siika	111	0,5	0,4	0,0	0,5	20 000 €	30 000 €
Alavieska	PPO	Valittu (2. haku)	2 573	joki, Merijärvi, Oul	79	0,3	0,3	0,0	0,3	10 000 €	20 000 €
Lumijoki	PPO	Valittu (1. haku)	2 052	hpele, Liminka, Lum	63	0,2	0,2	0,0	0,3	10 000 €	20 000 €
Merijärvi	PPO	Valittu (2. haku)	1 104	joki, Merijärvi, Oul	39	0,2	0,2	0,0	0,2	10 000 €	10 000 €
Hailuoto	PPO	Valittu (1. haku)	974	hpele, Liminka, Lum	17	0,1	0,1	0,0	0,1	- €	- €
Kajaani	KAI	Valittu (1. haku)	36 973	io, Sotkamo, Suom	1836	8,0	7,1	1,5	8,6	290 000 €	530 000 €
Kuhmo	KAI	Valittu (1. haku)	8 329	io, Sotkamo, Suom	306	1,3	1,2	0,2	1,4	50 000 €	90 000 €
Sotkamo	KAI	Valittu (1. haku)	10 389	io, Sotkamo, Suom	306	1,3	1,2	0,2	1,4	50 000 €	90 000 €
Suomussalmi	KAI	Valittu (1. haku)	7 862	io, Sotkamo, Suom	269	1,3	1,0	0,2	1,3	40 000 €	80 000 €
Paltamo	KAI	Valittu (1. haku)	3 336	io, Sotkamo, Suom	134	0,6	0,5	0,1	0,6	20 000 €	40 000 €
Hyrnsalmi	KAI	Valittu (1. haku)	2 287	io, Sotkamo, Suom	71	0,3	0,3	0,1	0,3	10 000 €	20 000 €
Ristijärvi	KAI	Valittu (1. haku)	1 288	io, Sotkamo, Suom	45	0,2	0,2	0,0	0,2	10 000 €	10 000 €
Rovaniemi	LAP	Valittu (1. haku)	62 922	Tornio, Kemijärvi j	3620	12,6	14,0	2,5	16,5	580 000 €	1 040 000 €
Tornio	LAP	Valittu (1. haku)	21 875	Tornio, Kemijärvi j	1003	4,3	3,9	0,7	4,6	160 000 €	290 000 €
Kemijärvi	LAP	Valittu (1. haku)	7 370	Tornio, Kemijärvi j	284	1,1	1,1	0,2	1,3	50 000 €	80 000 €
Sodankylä	LAP	Valittu (1. haku)	8 444	Tornio, Kemijärvi j	251	1,0	1,0	0,2	1,1	40 000 €	70 000 €

Vantaa- Kerava yhteistyön jaettavat kustannukset

TEM:in tilastotiedot 08/2020

16 % (väkiluku)

12 % (asiakasmäärän mukaan)

Kulu	Vuosikustannus	Keravan osuus	
		12 %	16 %
Palkkakustannukset			
<i>Kokeilupäällikkö</i>	77 094,74	9 251,37	12 335,16
<i>Työllisyyspalveluiden johtaja</i>	103 496,22	12 419,55	16 559,40
<i>Palkkatukityöllistetty (50%)</i>	18 000,00	2 160,00	2 880,00
Järjestelmäkulut			
<i>Puhelinjärjestelmä</i>		0,00	0,00
<i>Muut järjestelmät</i>		0,00	0,00
Koulutukset			
<i>Henkilökunnan koulutukset</i>		0,00	0,00
<i>Ostetut asiantuntijapalvelut</i>		0,00	0,00
Osaamohanke			
<i>Omarahoitusosuus</i>	21 252,00	2 550,24	3 400,32
Hallinnolliset kulut 5%		10 992,15	10 992,15
	219 842,96	37 373,30	46 167,02

Kulu	Tilanne 1 - 12 / 2020	Keravan osuus	
		12 %	16 %
Palkkakustannukset			
<i>Kokeilupäällikkö</i>	64 245,62	7 709,47	10 279,30
<i>Työllisyyspalveluiden johtaja</i>	86 246,85	10 349,62	13 799,50
<i>Palkkatukityöllistetty (50%)</i>	7 500,00	900,00	1 200,00
Järjestelmäkulut			
<i>Puhelinjärjestelmä</i>	0,00	0,00	0,00
<i>Muut järjestelmät</i>	24 400,00	2 928,00	3 904,00
Koulutukset			
<i>Henkilökunnan koulutukset</i>			
<i>Tamora Oy</i>	16 317,00	1 958,04	2 610,72
<i>Ostetut asiantuntijapalvelut</i>	40 320,00	4 838,40	6 451,20
Osaamohanke			
<i>Omarahoitusosuus</i>	14 512,80	1 741,54	2 322,05
Hallinnolliset kulut 5%		12 677,11	12 677,11
	253 542,27	43 102,19	53 243,88



VD/7638/00.01.04.02/2018

RV/PS/HY-L

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma tukee Vantaan kaupungin valtuustokauden 2018–2021 strategian painopisteen 'edistämme asukkaiden hyvinvointia' tavoitteiden toteutumista. Toimintaohjelman on tarkoitus vähentää hyvinvointieroja kohdentamalla resursseja ja tukitoimia sinne, missä tuen tarve on tavallista suurempi. Toimintaohjelmaa toteutetaan alueellisesti parantamalla valittujen kohdealueiden viihtyisyyttä yhteistyössä asukkaiden kanssa sekä kohdentamalla palveluja ja tukitoimia näille alueille. Tämän lisäksi toimintaohjelmassa on kaupunkitasoisia toimenpiteitä mm. nuorten syrjäytymisen ehkäisemiseksi ja kotoutumisen varmistamiseksi.

Toimintaohjelma on kaupunkitasoinen toimintakokonaisuus, joka toteutetaan vuosina 2019–2021. Toimintaohjelman toteutukseen budjetoidaan kaksi miljoonaa euroa vuosittain, yhteensä kuusi miljoonaa euroa. Kaupunginhallitus seuraa ohjelman toimeenpanoa ja vahvistaa vuosittain ohjelmanseuraavan vuoden päälinjaukset. Ohjelmakauden 2019–2021 toimintaohjelman painopisteet ovat:

1. Vahvistamme osaamista – turvaamme koulupolkua
2. Lasten ja perheiden hyvinvointi
3. Yhteisöllisyyden ja turvallisuuden vahvistaminen

Vuonna 2021 toimintaohjelmassa jatkavat toimenpiteet:

- Suomen kielen opetusta pitkäaikaistyöttömille valmennustaloilla 175 000€ (kaupunkistrategia ja johto)
- Varhaiskasvatuksen kuraattorit (3) 180 000€ (kasvatus ja oppiminen)
- Erityisnuorisotyöntekijöitä yläkouluille (6) 230 000€ (kaupunkikulttuuri)
- Erityisnuorisotyöntekijöitä Variaan (5) 200 000€ (kaupunkikulttuuri)
- Tempo-orkesteritoiminta 50 000€ (kaupunkikulttuuri)
- Tukipalvelujen vahvistaminen rikosasioissa, Rikosuhripäivystyksen työntekijä 58 000€ (kaupunkikulttuuri)
- Suun terveydenhuolto asukastapahtumissa 42 000€ (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- MEK-kiinnekohdista-projekti, etsivä ja jalkautuva vanhustyö 100 000€ (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Meidän Hakunila ja Meidän Martsari-osallistuvan budjetoinnin toteutus 100 000€ (kaupunkiympäristö)
- Osallisuuskoordinaattorin työpanos 60 000€ (kaupunkiympäristö)
- Asukasosallisuuden kehittäminen 20 000€ (kaupunkiympäristö)
- Koivutorin kunnostus 70 000€ (kaupunkiympäristö)
- Mikkolan asukastila ja yhteisötyöntekijän työpanos 25 000€ (kaupunkikulttuuri)

Vuonna 2021 toimintaohjelmassa alkavat uudet toimenpiteet:



- Moniku-mallin luominen Vantaalle. Siirretty vuoden 2020 talouden rajoittamistoimenpiteenä alkamaan vuonna 2021. (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Lapsiperheiden kotipalvelu myönteisen erityiskohtelun alueilla. Siirretty vuoden 2020 talouden rajoittamistoimenpiteenä alkamaan vuonna 2021. (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Alakoulujen erityisnuorisotyöntekijät (2) sekä kaupunkitasoinen kiusaamisen ehkäisytyön projektipäällikkö 120 000 € (kaupunkikulttuuri)
- Avointen kohtaamispaikkojen alakoululaisten iltapäivätoiminnan kehittäminen myönteisen erityiskohtelun alueilla (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Länsimäen yläkoulun pihan varustaminen (kaupunkiympäristö)
- Mikkolan koulun pihan (Lyyra) toiminnallisuuden parantaminen (kaupunkiympäristö)
- Varhaiskasvatuksen kuraattoritoiminnan laajentaminen palkkaamalla yksi uusi kuraattori (kasvatus ja oppiminen)
- Erityisesti pojille kohdennettua sukupuolisensitiivistä sosiaalista nuorisotyötä Korso-Koivukylä alueella (kaupunkikulttuuri)
- Koivutorin katukuvan viihtyisäksi ja valoisaksi kollektiivisen lasten valokuvateoksen avulla (kaupunkikulttuuri)

Lisäksi erillisellä rahoituksella:

- Hakunilan lasten ja perheiden yhteisötila (kaupunkikulttuuri, kasvatus ja oppiminen sekä sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Kesäruokailu (kasvatus ja oppiminen sekä kaupunkikulttuuri)

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 13

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään hyväksyä toimintaohjelman vuoden 2021 päälinjaukset.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma 2021, toimenpiteet

Täytäntöönpano: Toimialat

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

erityisasiantuntija Piia Sauranen, puh. 040 1626934, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelmassa vuonna 2021 jatkavat toimenpiteet

Vahvistamme osaamista - tuemme koulupolkua	
Suomen kielen opetus pitkäaikaistyöttömille valmennustaloilla Suomi toisena kielenä opetusta järjestetään valmennustalojen asiakkaille valmennustalo Luxissa, Koutsissa ja Reelissä.	175 000€
Yläkoulujen erityisnuorisotyöntekijät (6) kuudella eri yläkoululla myönteisen erityiskohtelun alueilla • Koulunkäynnin tukeminen • Yhteisöllisyyden vahvistaminen koulun arjessa • Monialaisen yhteistyön edistäminen ja perheiden kanssa tehtävä työ • Vapaa-ajan toiminta (mm. harrastustoiminnan tukeminen) • Matalan kynnyksen tukea koulun arjessa	230 000€
Varian erityisnuorisotyöntekijät (5) viidellä koulutusallalla • Keskeyttämisten vähentäminen • Koulunkäynnin tukeminen • Yhteisöllisyyden vahvistaminen koulun arjessa • Monialaisen yhteistyön edistäminen ja perheiden kanssa tehtävä työ • Vapaa-ajan toiminta (mm. harrastustoiminnan tukeminen) • Matalan kynnyksen tukea koulun arjessa	200 000€
Tempo-orkesteritoiminta Rajakylän ja Lehtikuusen kouluissa Edistetään monitaustaisten lasten ja nuorten keskinäistä kumppanuutta yhteisötoiminnan avulla. Toiminta on kaikille koulun oppilaille avointa ilman pääsykokeita tai lukukausimaksuja.	50 000€

Lasten ja perheiden hyvinvointi	
Varhaiskasvatuksen kuraattorit (3) varhaiskasvatuksen yksiköissä myönteisen erityiskohtelun alueilla - Varhaiskasvatukseen moniammatillisen osaamisen vahvistaminen - Varhainen tuki lapsille ja heidän perheilleen (10kk-5v lapsille).	180 000€
Suun terveydenhuolto asukastapahtumissa - Tavoitteena on järjestää erilaisia suun terveydenhuollon asukastapahtumia matalan kynnyksen periaatteella. - Tavoitteena on ohjata paljon palveluja tarvitsevat suun terveydenhuollon palveluiden piiriin sekä ohjata erilaisissa tapahtumissa kuntalaisia suun terveyden omahoitoon.	42 000€
Kesäruokailu	Erillinen rahoitus
Hakunilan lasten ja perheiden yhteisötila	Erillinen rahoitus
Yhteisöllisyyden ja turvallisuuden vahvistaminen	
Mikkolan asukastila ja yhteisötyöntekijän palkkaus Alueellisen osallisuuden ja yhteisöllisyyden vahvistaminen Mikkolassa. Asukasyhteisöillä ja sosiaalisilla verkostoilla luodaan asumisviihtyvyyttä ja hyvinvointia alueen asukkaille.	25 000€
Osallisuuskoordinaattorin palkkaus Osallisuustyön suunnittelu ja kehittäminen, osallistuvan budjetoinnin prosessien koordinointi ja toteutus.	60 000€

Meidän Hakunila ja Meidän Martsari-osallistuvan budjetoinnin toteutus Osallistuvan budjetoinnin prosessissa Hakunilassa ja Martinlaaksossa asukkaiden äänestämien toimenpiteiden toteuttaminen. Ideointivaiheessa saatiin yhteensä 228 ideaa asukkailta.	100 000€
Osallisuuden kehittäminen Asukasosallisuuden kehittäminen ja suunnittelu (mm. seuraavat osallistuvan budjetoinnin prosessit Länsimäki, Mikkola ja Havukoski).	20 000€
Koivutorin kunnostus Suunnittelutyön pohjana on asukasvuorovaikutuksessa saadut ehdotukset. Toteutetaan mm. portaiden korjaus, torin pinnan uusiminen ja valaistuksen lisääminen.	70 000€
Tukipalvelujen vahvistaminen rikosasioissa/Rikosuhripäivystyksen (RIKU) työntekijän palkkaus kaupunkitasoiseen jalkautuvan työhön. Neuvoa ja tukea rikoksen uhreille, todistajille ja heidän läheisilleen. Apua esimerkiksi oikeusavustajan hankkimisessa ja avustajan kustannusten kartoittamisessa, vahingonkorvausasioita miettiessä, sekä neuvoja mm. rikosilmoituksen tekemisessä. Palvelupisteeltä voi myös saada tukihenkilön mukaan esimerkiksi kuulusteluun tai oikeudenkäyntiin.	58 000€
"Kohtaamisia" - etsivän vanhustyön projekti - tavoitteena on luoda etsivän vanhustyön malli Vantaalle sekä tukea mielekästä ja ihmisarvoista kotona asumista. - palvelujen katvealueeseen jäävien senioreiden palvelujen kehittäminen ja kohderyhmään kuuluvien henkilöiden tilanteen selvittäminen - Martinlaakson, Korso-Koivukylän ja Hakunila-Länsimäen alueilla.	100 000€

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelmassa vuonna 2021 alkavat uudet toimenpiteet

Kaupunkikulttuuri	
Erityisesti pojille kohdennettua sukupuolisensitiivistä sosiaalista nuorisotyötä Korso-Koivukylän alueella. Hankkeella vastataan nuorisotyön keinoin viime aikoina näkyvästi esillä olleisiin nuorten haasteisiin, jotka liittyvät nuorten väkivallalla oireiluun. Sukupuolisensitiivisessä nuorisotyössä toimintamuotoina ovat kohdennettu yksilö- ja ryhmätoiminta. Nuorille tarjotaan paikka, jossa hänet kohdataan yhdenvertaisena riippumatta sosiaalisesta, etnisestä tai kulttuurisesta taustasta. Palvelun kohdistamisessa on huomioitu Vantaan väestönkasvu ja vieraskielisten kasvun osuus. Tavoitteena on löytää järjestökumppani, joka hankerahoituksen turvin käynnistää toiminnan ja pystyy laajentamaan toimintaa tulevaisuudessa muita rahoituskanavia hyödyntäen.	108 000€
Koivutorin katukuva viihtyisäksi ja valoisaksi kollektiivisen valokuvateoksen avulla Lasten ja nuorten valokuvahanke täydentää vuonna 2021 toteutettavaa Koivutorin perusparannusta. Kahden oppilasryhmän (10-14v.) pysyvien valokuvateosten suunnittelu, valmistaminen ja asentaminen Koivutorin tyhjien liikehuoneistojen ikkunoihin. Pysyvä näyttely ostoskeskuksen liikehuoneistojen ikkunoissa lisää alueen viihtyvyyttä ja tukee lasten osallisuutta.	13 500€
Kiusaamisen ehkäisemistyöhön palkattavat alakoulujen erityisnuorisotyöntekijät (2) sekä kaupunkitasoinen kiusaamisen ehkäisevää työtä koordinoiva projektipäällikkö. Toimialoja läpileikkaava koordinaatio kiusaamisen vastaisessa työssä.	120 000€

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala

Avointen kohtaamispaikkojen alakoululaisten iltapäivätoiminnan kehittäminen myönteisen erityiskohtelun alueilla

Tavoite lisätä alakoululaisten (2.-3. luokkalaisten + tuen tarpeessa olevat vanhemmat alakoululaiset) yhteisöllistä turvallisuuden tunnetta Koivukylän ja Hakunilan alueella. Tavoitteena on yhdistää koulut, perheet ja avoin kohtaamispaikkatoiminta sekä tarjota lapsille apua läksyissä, välipalaa sekä mielekästä toimintaa vapaa-ajalla. Rahoituksella palkataan kouluavustajia. MLL:n Uudenmaan piiri vastaa toimintaan liittyvän vapaaehtoistoiminnan koordinoinnista.

58 000€
(toimintaa toteutetaan myös koulujen loma-aikoina)

Kaupunkiympäristö

Länsimäen yläkoulun pihan varustaminen

Piha on huonossa kunnossa ja suurelle osalle oppilaskuntaa välituntipiha ei tarjoa tällä hetkellä mielekästä virikettä. Pihalle tarvitaan kipeästi koripallotelineitä ja muita ulkovälineitä liikunnallistamaan ja motivoimaan koulun oppilaita. Koululla on suuri merkitys alueen liikuttajana ja vaikuttavuus oppilaiden hyvinvointiin.

Koulun pihalla tulisi parantaa olemassa olevia tekonurmikenttää sekä katosaluetta vastamaan koulun tarpeita. Tekonurmikenttää voisi kehittää niin, että siellä voisi pelata muitakin pallopelejä kuten sulkapalloa ja koripalloa. Katosaluetta voi kehittää oppimisympäristöksi. Vanhat välineet puretaan pois ja korvataan toiminnallisemmilla/monipuolisemmilla välineillä. Koulujen pihahankkeissa on käytössä osallistamismalli, jossa oppilaat, vanhemmat ja henkilökunta pääsevät osallistumaan pihan suunnitteluun.

90 000€

Mikkolan koulun pihan (Lyyra) toiminnallisuuden parantaminen Koulun pihan nykyiset välineet ovat elinkaarensa päässä. Välineitä ei ole riittävästi oppilaille. Koulun tontti ja piha on pääosin hiekkapihaa ja nurmikko. Tarkoitus on parantaa koulun hiekkapihan toiminnallisuutta sijoittamalla sinne isompi väline / välineitä, jotka sisältävät useampia toiminnallisia elementtejä kuten: seikkailurataa, oleskelua, kuntoilua, kiipeilyä, tasapainoilua, ryhmäleikkiä tms. Virikkeelliset pihat aktivoivat oppilaita fyysisesti, mikä edistää mm. Liikkuva koulu –ohjelman tavoitteita. Koulujen pihat toimivat myös merkittävinä lähialueiden asukkaiden lähiliikuntapaikkoina. Vegaan on tulossa myös pihan peruskorjaus omana hankkeenaan vuonna 2020. Koulujen pihahankkeissa on käytössä osallistamismalli, jossa oppilaat, vanhemmat ja henkilökunta pääsevät osallistumaan pihan suunnitteluun.	90 000€
Kasvatus ja oppiminen	
Laajennetaan varhaiskasvatuksen psykologi- ja kuraattoritoimintaa palkkaamalla tiimiin 1 uusi kuraattori. Tavoitteena erityisesti vanhemmuuden tuki ja moniammatillisuuden lisääminen varhaiskasvatuksessa. Työ sisältää paljon suoraa asiakastyötä. Työmuodosta on paljon positiivisia kokemuksia: Asiakaskyselyyn vastanneista perheistä lähes kaikki kokivat palvelun erittäin tai hyvin hyödylliseksi. Palvelu antoi tukea jaksamiseen ja lapsen asioiden hoitamiseen, vahvisti yhteistyötä päiväkodin kanssa sekä antoi tietoa ja ajatuksia vanhempana toimimiseen. Varhaiskasvatuksen työntekijöistä 80 % koki palvelun hyödyllisenä tai erittäin hyödyllisenä. Työntekijät kokivat, että moniammatillinen tuki omaan työhön lisääntyi ja huolen puheeksiotto helpottui. Yleisimmät asiakkaiden yhteydenoton syyt ovat olleet lapsen käyttäytyminen, perhe- ja sosiaaliset suhteet. Asiakkaista 62 % on muuta kuin suomea, ruotsia tai saamea äidinkielenään puhuvia.	54 000€

Lisäksi uusina toimenpiteinä alkavat vuoden 2020 talouden rajoittamistoimenpiteenä vuodelle 2021 siirtyneet:

Moniku-mallin luominen Vantaalle (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)

Oikea-aikainen tuki monikielisille ja -kulttuurisille vauvaperheille, jotta painopiste siirtyisi korjaavasta työstä ongelmien ennaltaehkäisyyn. Kolme tapaamista monikulttuurisen perheohjaajan kanssa neuvolassa lapsen ensimmäisen elinvuoden aikana. Mallin valmistelussa hyödynnetään esim. Espoon mallia, jossa monikulttuuriset vauvaperheet saaneet tukea vanhemmuuteen vieraassa kasvu- ja kulttuuriympäristössä. Palkataan kaksi perheohjaajaa/terveydenhoitajaa 90 000€/vuosi.

Lapsiperheiden kotipalvelu myönteisen erityiskohtelun alueilla (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)

Kaikille alueen vauvaperheille tarjotaan kolme maksutonta kotipalvelun käyntiä. Tavoitteena on tavoittaa ennakoiden tukea tarvitsevat ja siitä hyötyvät perheet (vanhemmuus, jaksaminen). Tarkoitus aloittaa pilottina Itä-Vantaan alueella ja laajentaa siitä muille alueille, kun malli saadaan toimimaan. Palkataan kaksi lähihoitajaa 87 000€/vuosi.



14 § Vantaan kaupungin hankintaohjeen päivittäminen

VD/9802/00.01.01.01/2020

RV/TE/HY-L

Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016) on tullut voimaan 1.1.2017. Edellä mainitun hankintalain pohjalta Vantaan kaupungille on laadittu 1.11.2017 voimaan tulleet Vantaan kaupungin yleiset hankintaohjeet.

On ilmennyt tarve päivittää kyseisistä hankintaohjetta pienhankintoihin liittyvien eurorajojen ja käytännön prosessien osalta. Samalla päivitetään ohjetta muiltakin osin vastaamaan muuttuneita käytäntöjä. Erityisesti hankintojen vastuullisuus ja valvonta on otettu ohjeessa huomioon. Vastuullisnäkökohtien huomioon ottamista on edellytetty kaikissa hankintalain mukaisissa hankinnoissa ja mahdollisuuksien mukaan myös pienhankinnoissa. Tasa-arvosta ja yhdenvertaisuudesta hankinnoissa on oma kappaleensa. Hankintojen valvonnasta on myöskin oma kappaleensa, jossa kuvattu kaikki hankintojen valvontatavat ja tahot.

Hankintayksiköiden on pyrittävä järjestämään hankintatoimensa siten, että hankintoja voidaan toteuttaa mahdollisimman taloudellisesti, laadukkaasti ja suunnitelmallisesti ja samalla huolehtien julkisten varojen tehokkaasta käytöstä. Muutoksilla pyritään mahdollistamaan pienhankintojen mahdollisimman joustava toteuttaminen, jotta hankintojen prosessikustannukset pysyisivät kohtuullisina suhteessa hankintojen arvoon. Kansallisen kynnysarvon alittavien hankintojen prosesseja on joustavoitettu ja yhtenäistetty sekä eurorajoja tarkistettu. Pienhankintojen osalta hankintojen kokoon ja laajuuteen nähden riittävä avoimuus ja syrjimättömyys varmistettu yhtenäisellä päätöksentekoprosessilla (viranhaltijapäätökset) sekä euromäärältään suuremmissa hankinnoissa ottomenettelyllä ja päätösten julkaisemisella internet-sivuilla.

Päivitetty hankintaohje tulisi voimaan vuoden alusta eli 1.1.2021.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 14

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään hyväksyä päivitetty Vantaan kaupungin hankintaohje.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liite:

- Hankintaohjeluonnos

Täytäntöönpano: Hankinta-palveluyksikkö

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

hankintajohtaja Tiina Ekholm, puh. 050 3813852, (tiina.ekholm[at]vantaa.fi)



VANTAAN KAUPUNGIN YLEISET HANKINTAOHJEET 1/2021

VOIMASSA 1.1.2021 ALKAEN.

SISÄLLYSLUETTELO

Lukijalle	6
1. YLEISTÄ	7
1.1. Johdanto	7
1.2. Hankintoihin sovellettavat säännöt, periaatteet ja käytännöt	7
1.3. Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin	9
1.4. Toimivalta hankinnan tekemiseen sekä esteellisyys	10
1.5. Markkinoiden kartoittaminen ja markkinoiden seuranta	11
2. HANKINTAMENETTELYT	13
2.1. Kynnysarvot	13
2.2. Hankinnan ennakoidun arvon laskeminen	14
2.3. Kansallisen kynnysarvon alittavat hankinnat	15
2.3.1. Kilpailutettujen sopimustoimittajien käyttäminen	15
2.3.2. Hankinnat, joiden arvo on alle 2 000 euroa (alv 0 %)	16
2.3.3. Tavara- ja palveluhankinnat, joiden arvo on 2 000–60 000 euroa (alv 0 %)	16
2.3.4. Sosiaali- ja terveystalvelujen hankinnat, joiden arvo on 2 000–60 000 euroa (alv 0 %)	16
2.3.5. Sosiaali- ja terveystalvelujen hankinnat, joiden arvo on yli 60 000–400 000 euroa (alv 0 %)	17
2.3.6. Rakennusurakat, joiden arvo on 2 000–60 000 euroa (alv 0 %)	17
2.3.7. Rakennusurakat, joiden arvo on yli 60 000–150 000 euroa (alv 0 %)	18
2.3.8. Käyttöoikeussopimukset sekä erityisiä palveluja koskevat hankinnat (liite E, kohdat 5–15), joiden arvo on alle 60 000 euroa (alv 0 %)	18
2.3.9. Käyttöoikeussopimukset, joiden arvo on 60 000–500 000 euroa, sekä erityisiä palveluja koskevat hankinnat (liite E, kohdat 5–15), joiden arvo on 60 000–300 000 euroa (alv 0 %)	18
2.3.10. Päätös ja muutoksenhakuohjeet pienhankinnoissa	19
2.3.11. Sopimusten tekeminen pienhankinnoissa	19
2.3.12. Määräajat	20
2.3.13. Menettely poikkeustapauksissa	20

2.4. Kansallisen kynnysarvon ylittävät hankinnat sekä käytettävät hankintamenettelyt	21
2.4.1. Yleistä	21
2.4.2. Hankinnasta ilmoittaminen	22
2.4.3. Hankintailmoituksen sisältö	22
2.4.4. Tietojenvaihto kansallisissa menettelyissä	23
2.4.5. Tarjouspyyntö ja tarjous	23
2.4.6. Tarjoajan soveltuvuus ja poissulkeminen	23
2.4.7. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen valinta	24
2.5. EU-kynnysarvot ylittävät hankinnat	24
2.5.1. Yleistä	24
2.5.2. Avoin menettely.....	24
2.5.3. Rajoitettu menettely.....	26
2.5.4. Neuvottelumenettely.....	26
2.5.5. Kilpailullinen neuvottelumenettely	27
2.5.6. Innovaatiokumppanuus	27
2.5.7. Puitejärjestely	27
2.5.8. Dynaaminen hankintajärjestelmä	28
2.5.9. Sähköinen huutokauppa.....	28
2.5.10. Hankinnat ilman kilpailuttamista eli suoramarkinnat	29
2.6. Sidosyksikkömarkinnat	30
3. HANKINNOISTA ILMOITTAMINEN.....	31
3.1. Ilmoittamisvelvollisuus ja menettely	31
3.2. Ennakoilmoitus	31
3.3. Hankintailmoitus	31
3.4. Suoramarkintailmoitus	32
3.5. Jälki-ilmoitus	33
4. TARJOUSKILPAILU.....	34
4.1. Yleistä	34
4.2. Tarjouspyynnön sisältö	34
4.2.1. Sähköiset luettelot	35
4.3. Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta	35
4.3.1. Menettelyistä	35
4.3.2. Pakolliset poissulkemisperusteet (80 §)	36
4.3.3. Hankinnanvaraiset poissulkemisperusteet (81 §).....	37

4.3.4. Korjaavat toimenpiteet.....	38
4.3.5. Tarjoajien soveltuvuutta koskevat vaatimukset ja selvitykset	39
4.4. Tekniset eritelmät ja vaatimukset sekä standardien käyttö	40
4.5. Elinkaarikustannukset	41
4.6. Vastuullisuuskohdat hankinnoissa	41
4.7. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus hankinnoissa	42
4.8. Tietoturva ja tietosuoja hankinnoissa	42
4.8.1. Tietoturva	42
4.8.2. Tietosuoja.....	43
4.9. Tarjousten valintaperusteet	45
4.10. Tarjousten vastaanottaminen ja avaaminen	46
4.11. Tarjousten hylkääminen	46
4.12. Tarjousten täsmentäminen/täydentäminen	47
4.13. Tarjousten vertailu	48
5. HANKINTAPÄÄTÖS	49
5.1. Hankintapäätöksen tekeminen	49
5.1.1. Hankintapäätös puitejärjestelyyn perustuvassa hankinnassa	49
5.1.2. Hankintapäätöksen sisältö	49
5.1.3. Hankintapäätöksen tiedoksianto	51
5.2. Muutoksenhaku	51
5.3. Hankintaoikaisu	52
5.4. Hankinnan väliaikainen järjestäminen	53
6. SOPIMUSMENETTELY	54
6.1. Odotusaika ja muut määräajat	54
6.2. Sopimuksen tekeminen	54
6.3. Hankintasopimuksen muuttaminen	55
7. ERINÄISIÄ ASIOITA	58
7.1. Tilausohjeet	58
7.2. Hankinnan vastaanotto ja hyväksyminen	58
7.3. Ostolaskut.....	59
7.4. Hankinnan asiakirjat ja dokumentointi.....	59
7.5. Asiakirjojen julkisuus ja salassapito	59
7.5.1. Liike- ja ammattisalaisuudet	60

7.6. Asiakirjan antamistavat.....	60
7.7. Hankintojen valvonta	61
8. KÄYTÖSTÄ POISTETUN IRTAIMEN OMAISUUDEN JATKOKÄSITTELY	63
8.1. Uudelleen sijoittaminen ja kierrättäminen	63
8.2. Myyminen	63
8.3. Hävittäminen ja lahjoittaminen	63
9. EU-KYNNYSARVOT YLITTÄVIEN HANKINTOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄAIKATAULUKKO	64

Julkaisija

Vantaan kaupunki

XX/2020

Kaupunkistrategia ja johto / Henkilöstö ja konsernipalvelut / Hankinta

Lukijalle

Tämä hankintaohje on laadittu yleiseksi ohjeeksi Vantaan kaupungin hankintoja tekeville henkilöille. Ohjeessa on kerrottu, kuinka tavaroita sekä palveluja tilataan ja miten hankinnat kilpailutetaan niiden arvon edellyttämällä tavalla. Vantaan kaupungilla on suuri määrä hankintasopimuksia, joiden mukaisesti tavarat ja palvelut ensisijaisesti tilataan.

Tässä hankintaohjeessa on hankintoja käsitelty neljässä eri kategoriassa hankinta-arvon perusteella alla olevan jaottelun mukaisesti.

Hankinnat

- 1) jotka tehdään kilpailuttamatta
- 2) jotka hankintaohjeen mukaisesti hankitaan käyttämättä sähköistä kilpailuttamisjärjestelmää
- 3) jotka kilpailutetaan kilpailutusjärjestelmän pienhankintatoiminnallisuudella
- 4) kansalliset kynnysarvot ylittävät hankinnat sekä EU-kynnysarvon ylittävät hankinnat, jotka kilpailutetaan kilpailutusjärjestelmässä

Hankintaohjeen kohtaan 1.2. on koottu yleisiä hankintoihin liittyviä ohjeita, jotka tulee ottaa huomioon soveltuvin osin kaikissa hankinnoissa.

1. YLEISTÄ

1.1. Johdanto

Suomen hankintalainsäädäntö perustuu EY:n perustamissopimukseen sekä asiaa koskeviin hankintadirektiiveihin. Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016) on tullut voimaan 1.1.2017.

Tähän hankintaohjeeseen on koottu hankintojen toteuttamisen kannalta olennaisimpia hankintojen kilpailuttamista koskevia tietoja ja käytännön toimintaohjeita. Tämän ohjeen lisäksi hankinnoissa on noudatettava kaupunginhallituksen vahvistamaa erillistä harmaan talouden torjuntaohjetta.

Tässä ohjeessa ei käsitellä vesi- ja energiahuollon eikä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien hankintayksiköiden toimintaan liittyvää erityisalojen hankintalaissa säädettyä kilpailuttamisvelvoitetta. Ohjeessa ei myöskään käsitellä puolustus- ja turvallisuushankintoja koskevia kilpailuttamissääntöjä. Hankintoja koskevat keskeiset perusvelvoitteet ovat kuitenkin yhtenäiset eri toimialoilla ja koskevat siten myös teknisiä peruspalveluita.

1.2. Hankintoihin sovellettavat säännöt, periaatteet ja käytännöt

Hankinnalla tarkoitetaan tavaroiden ja palveluiden ostamista, vuokraamista, leasing-sopimuksilla tai osamaksukaupalla hankkimista tai näihin rinnastettavaa toimintaa sekä urakalla teettämistä.

Vantaan kaupungin hankintamenettelyissä noudatetaan julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä, kaupungin toimintaa säätelevää muuta lainsäädäntöä, kaupungin hallintosääntöä sekä tätä hankintaohjetta. Keskeisimmät hankintoja koskevat lait ovat laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) sekä laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1398/2016, jäljempänä erityisalojen hankintalaki). Lisäksi puolustus- ja turvallisuushankintoja varten on säädetty laki julkisista puolustus- ja turvallisuushankinnoista (1531/2011).

Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kansallisen kynnysarvon alittavat hankinnat ja hankintayksikön määräysvallassa olevilta yksiköiltä (niin sanotuilta

sidosyksiköiltä) tehtävät hankinnat. Hankintalakia ei sovelleta myöskään maan, olemassa olevien rakennusten tai muun kiinteän omaisuuden hankintaan tai vuokraukseen, oikeudenkäyntiasiamiespalveluihin, työsopimukseen eikä liiketoimiin, joilla hankintayksikkö hankkii rahaa tai pääomaa. Hankintalain pykälissä 8–12 on lueteltu poikkeukset lain soveltamisalasta.

Kaikessa hankintatoiminnassa tulee noudattaa myös Euroopan yhteisön perustamissopimuksesta johdettavia, kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kieltoa koskevia periaatteita sekä avoimuus- ja suhteellisuusperiaatteita.

Hankintalain yleiset periaatteet ovat syrjimättömyys-, avoimuus-, yhdenvertaisuus- sekä suhteellisuusperiaate. Näitä periaatteita on noudatettava kaikissa hankinnoissa, myös hankintalain kansallisen kynnysarvon alittavissa pienhankinnoissa. Hankintalain 3 §:n mukaan hankintayksikön on kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia ja muita toimittajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen.

Hankintalain 2 §:n mukaan lain tavoitteena on tehostaa julkisten varojen käyttöä, edistää laadukkaiden, innovatiivisten ja kestävien hankintojen tekemistä sekä turvata yritysten ja muiden yhteisöjen tasapuoliset mahdollisuudet tarjota tavaroita, palveluja ja rakennusurakoita julkisten hankintojen tarjouskilpailuissa.

Lain mukaan hankinnat on toteutettava tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina. Hankinnat on pyrittävä järjestämään siten, että pienet ja keskisuuret yritykset ja muut yhteisöt pääsevät tasapuolisesti muiden tarjoajien kanssa osallistumaan tarjouskilpailuihin. Laissa tarkoitetuissa kansalliset kynnysarvot alittavissa hankinnoissa on huomioitava hankinnan kokoon ja laajuuteen nähden riittävä avoimuus ja syrjimättömyys.

Hankinnoissa tulee pyrkiä myös eettisten ja kestävä kehityksen periaatteiden noudattamiseen sekä sosiaalisten näkökohtien huomioimiseen. Hankintoja tehtäessä ympäristönäkökohdat tulee huomioida hankkimalla tuotteita ja palveluita, joiden koko elinkaaren aikaiset ympäristövaikutukset ovat mahdollisimman vähäiset. Hankinnan intranet-sivuilla on eettisten ja kestävä kehityksen sekä sosiaalisen vastuun periaatteiden huomioimiseksi työkaluja sekä lisätietoja vastuullisuudesta hankinnoissa. Strategisten hankintojen tiekartta on yksi kaupungin strategiaan kirjatusta erillisohjelmista, joilla toteutetaan kaupungin strategian toimeenpanoa. Tiekarttaan on kirjattu strategiset painopistealueet, jotka on huomioitava hankintoja tehtäessä. Hankinnan vastuullisuuskonsultilta saa

tarvittaessa lisätietoa vastuullisuusnäkökohtien huomioonottamiseksi. Hankinnan yhteystiedot löytyvät Vantaan kaupungin intranet-sivuilta.

Vantaan kaupunki on sitoutunut noudattamaan eurooppalaista naisten ja miesten paikallishallinnon tasa-arvon peruskirjaa kunnan tasa-arvon edistämisen välineenä. Kyseisen peruskirjan artiklan 12 mukaan julkisissa hankinnoissa pyritään ottamaan huomioon sukupuolten välinen tasa-arvo sekä yhdenvertaisuus hankintoja tehtäessä.

Hankintayksiköiden on hankintalain 2 §:n mukaan käytettävä hyväksi olemassa olevat kilpailuolosuhteet. Tämän mukaisesti hankintasopimukset pitää kilpailuttaa säännöllisin väliajoin. Hankintalaissa ei määritellä hankintasopimusten keston enimmäispituutta muiden kuin puitejärjestelyjen osalta. Puitejärjestelyn kesto ei muuten kuin poikkeuksellisesti voi olla pidempi kuin neljä (4) vuotta.

Yleisen näkemyksen mukaisesti hankintasopimusten keston ei tulisi ylittää myöskään tavanomaisten tavaroiden tai palveluiden hankinnassa neljää (4) vuotta. Toistaiseksi voimassa olevat sopimukset ovat sallittuja, mutta on huomioitava, ettei markkinoita suljeta liian pitkäksi aikaa. Toistaiseksi voimassa olevia sopimuksia on tarkastettava säännöllisin väliajoin, jotta sopimukset ovat kulloinkin olemassa olevassa markkinatilanteessa hinnoiltaan ja muilta ehdoiltaan kilpailukykyisiä. Toistaiseksi voimassa olevissa sekä muissa pitkäkestoisissa sopimuksissa tulee sopimusta määräajoin arvioida sen voimassaoloaikana osana sopimushallintaa. Tällaisia hankintoja tehtäessä tulee sopimuksen irtisanominen ottaa huomioon jo tarjouspyyntöä ja sopimusluonnoksen ehtoja laadittaessa.

Kilpailutusta valmisteltaessa on huomioitava myös Vantaan kaupungin strategisten hankintojen tiekartassa esitetyt strategiset painopisteet hankinnoissa.

Kilpailutusta valmisteltaessa on lisäksi arvioitava, sisältyykö hankintaan tietosuojan piiriin kuuluvien henkilötietojen käsittelyä, kuten henkilötietojen siirtämistä, luovuttamista tai käyttöä, joka tulisi huomioida tarjouspyyntöä ja sopimusluonnosta laadittaessa (katso kohta 4.8.: Tietoturva ja tietosuoja hankinnoissa).

1.3. Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin

Kilpailutusta valmisteltaessa on varmistettava palveluiden saatavuus häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Kun hankitaan kaupungin vastuulla olevia elintärkeitä palveluja tai niiden järjestämiselle välttämättömiä tavaroita, on

hankintasopimuksia tehtäessä varmistettava, että toimittaja sitoutuu ja pystyy toimittamaan palveluita ja tavaroita myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Palveluja hankkivien toimialojen on tarjouspyyntövaiheessa arvioitava palvelujen elintärkeys ja se, millaisia näkökohtia palvelujen saatavuuden varmistamiseksi on tarpeen korostaa hankintasopimuksia tehtäessä. Elintärkeitä palveluja kaupungille toimittavan yrityksen kanssa on oltava tiivis ja luottamuksellinen sopimussuhde, jolla varmistetaan, että yrityksessä tehtävä häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautuminen on asianmukaisesti hoidettu.

Tarjouspyyntövaiheessa on syytä huomioida varautumiseen liittyvien asioiden sisällyttäminen tarjouspyyntöasiakirjoihin. Varautumisen asianmukaisuuden varmistaminen sekä varautumistoimenpiteiden yhteensovittaminen kaupunkikonsernin valmiussuunnitelmiin tulee toteuttaa sopimuskauden aikana tehtävällä auditoinnilla, valmiusharjoituksella tai muulla vastaavalla tavalla. Tapahtuma on dokumentoitava. Tarvittaessa voit ottaa yhteyttä Vantaan kaupungin turvallisuuspäällikköön, joka koordinoi kaupunkitasoista varautumista.

1.4. Toimivalta hankinnan tekemiseen sekä esteellisyys

Toimivallasta hankinta-asioissa määrätään kaupungin hallintosäännössä sekä kaupunginhallituksen, lautakuntien, johtokuntien ja viranhaltijoiden tekemissä delegointipäätöksissä. Kaupungin intrasta löytyy kaupunginkanslian ylläpitämä hallintosääntö täydennettynä voimassa olevilla delegointipäätöksillä. Päätösvaltaa siirrettäessä on huolehdittava, että kaupungissa on ajantasaiset tiedot päätösvaltaisesta viranomaisesta.

Esteellisyydestä on säädetty kuntalaissa sekä hallintolaissa. Esteellinen henkilö ei saa osallistua hankinnan valmisteluun, esittelemiseen eikä päättämiseen, hankinnan valvontaan ja vastaanottoon tai hankintaan liittyvien asioiden käsittelyyn.

Hankintoja kilpailutettaessa kilpailutukseen osallistuvien henkilöiden on huomioitava mahdollinen esteellisyys osallistua kilpailutuksen valmisteluun. Henkilö voi olla esteellinen osallistumaan kilpailutuksen valmisteluun esimerkiksi silloin, jos hänen sukulaisensa tai lähipiiriinsä kuuluva henkilö on tarjouksen tekijä, toimii tarjouksen tekijän päättävissä elimissä tai kilpailutuksen valmistelusta on muuten odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa kilpailutuksen valmisteluun osallistuvalla henkilöllä. Jos asianomainen henkilö epäilee olevansa esteellinen, tulee hänen jäädä itsensä jo kilpailutuksen alkuvaiheessa.

Mikäli hankinnan valmistelussa käytetään ulkopuolisia konsultteja ja valmistelijoita, on huomioitava hankintalain 66 §:n ja 81 §:n 1 momentin 8:n kohdan säännökset. On pyrittävä siihen, ettei hankinnan valmisteluun osallistuva yritys osallistu tarjouskilpailuun. Jos yritys osallistuu esimerkiksi konsultoiden hankinnan valmisteluun, yritykselle on ilmoitettava, ettei se voi osallistua itse tarjouskilpailuun.

1.5. Markkinoiden kartoittaminen ja markkinoiden seuranta

Ennen hankintamenettelyn aloittamista on suositeltavaa kartoittaa markkinoita riittävän laajasti, jotta saadaan käsitys tarjolla olevista erilaisista vaihtoehtoista ja ratkaisumalleista. Markkinakartoitus on olennainen osa hankinnan suunnittelua ja sille tulisi varata riittävästi aikaa.

Markkinakartoituksen avulla hankintayksikkö voi kerätä tarjouspyynnön laatimista varten tarpeellista informaatiota hankinnan kohteesta. Markkinakartoitus tehdään ennen hankinnan virallista aloittamista, eli ennen hankintailmoituksen julkaisemista. Markkinoiden kartoittaminen ei ole sallittua enää hankintailmoituksen julkaisemisen jälkeen.

Markkinakartoitus ei tarkoita, että hankintayksikön pitäisi tutustua kaikkeen mahdolliseen markkinoilla olevaan tarjontaan. Riittää, että perehdytään järkevässä määrin tarjolla oleviin erilaisiin vaihtoehtoihin.

Tarjouskilpailua ei saa käyttää markkinoilla vallitsevan hintatason selvittämiseen tai markkinoiden kartoittamiseen. Oleellista vuoropuhelussa ja markkinakartoituksen tekemisessä on, että ne erotetaan selkeästi varsinaisesta hankintaprosessista. Kilpailutuksen järjestämisen tarkoituksena on aina tarjouskilpailun voittajan valinta.

Markkinakartoituksen voi toteuttaa hyvin vapaamuotoisesti. Tärkeää on kuitenkin muistaa, että toimittajia kohdellaan kaikissa vaiheissa tasapuolisesti ja syrjimättä. Lisäksi on huomioitava, että markkinakartoitukseen otetaan aina mukaan riittävä määrä toimittajia. Markkinakartoituksen tekeminen ei velvoita hankintayksikköä käynnistämään suunniteltua hankintaa.

Kartoitus voidaan toteuttaa esimerkiksi:

- julkaisemalla tietopyyntökysely Hilmassa tai jossain muussa järjestelmässä;
- järjestämällä toimittajille yhteinen tiedotus/informaatiotilaisuus;

- tutustumalla itsenäisesti hankinnan kohteeseen esimerkiksi messujen, esitteiden, internetin hakukoneiden ym. materiaalin kautta;
- kutsumalla toimittajia esittelemään hankinnan kohteena olevaa tavaraa/palvelua ja hyödyntämällä kaupungin omia yritystilaisuuksia;
- käymällä neuvotteluja toimittajien kanssa hankintalain periaatteita noudattaen;
- käyttämällä apuna ulkopuolisia asiantuntijoita/konsultteja; tai
- lähettämällä tarjouspyyntöluonnos kommenttikierrokselle.

Tietopyynnössä on syytä esittää mahdollisimman yksilöityjä kysymyksiä hankinnan kohteesta, jotta toimittajilta saadaan riittävän tarkkoja tietoja tarjouspyynnön laatimisen avuksi.

Toimittajilta saatuja tietoja tulee käsitellä kriittisesti. On varottava, etteivät yksittäisen toimittajan esittämät näkemykset ohjaa tarjouspyynnön laatimista liikaa niin, että tarjouspyyntö muodostuu syrjiväksi muita toimittajia kohtaan.

Vantaan kaupungille on lanseerattu "Vantaa ostaa" -tilaisuuden nimellä toteutettava markkinakartoitustilaisuus. Lisätietoja mallista saa Hankinta-palveluyksiköstä.

2. HANKINTAMENETTELYT

2.1. Kynnysarvot

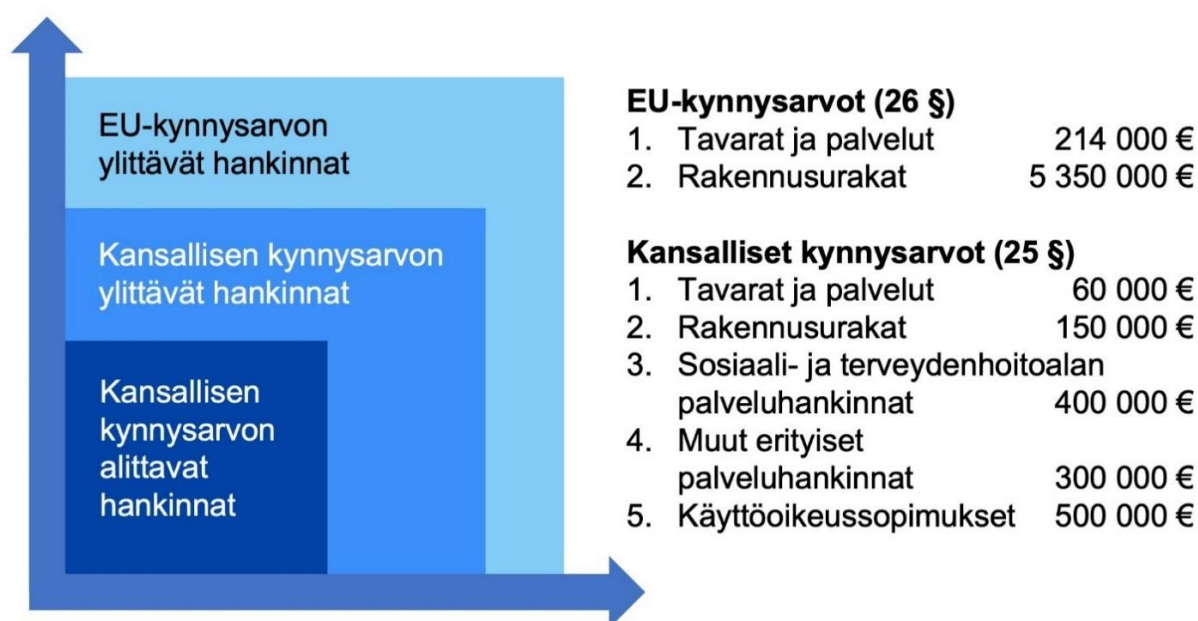
Hankintalain mukaan hankinnat on jaettu kolmeen eri ryhmään niiden taloudellisen arvon perusteella. Noudatettaville hankintamenettelyille asetetut vaatimukset vaihtelevat hankinnan taloudellisesta arvosta riippuen.

Hankintalain jaottelu on seuraava:

- kansallisen kynnysarvon alittavat hankinnat,
- kansallisen kynnysarvon ylittävät hankinnat sekä
- EU-kynnysarvon ylittävät hankinnat.

Kansallisen kynnysarvon alittavien hankintojen jaottelu ja niissä käytettävät menettelyt selviävät kohdasta 2.4.

EU-kynnysarvot ovat samat koko EU:n alueella. Euroopan yhteisöjen komissio tarkistaa kynnysarvot asetuksella kahden (2) vuoden välein ja julkaisee tarkistettut kynnysarvot Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Myös työ- ja elinkeinoministeriö julkaisee tarkistettut kynnysarvot, ja ne ovat saatavissa muun muassa ministeriön kotisivuilta (tem.fi).



Kuvio 1. Hankinnan kynnysarvot.

2.2. Hankinnan ennakoidun arvon laskeminen

Hankinnan ennakoidun arvon laskemisessa on kysymys laskennallisesta toimenpiteestä, jonka avulla pyritään selvittämään hankintaan sen arvon perusteella soveltuvat säännökset.

Hankinnan ennakoitua arvoa laskettaessa on perusteena käytettävä suurinta maksettavaa kokonaiskorvausta ilman arvonlisäveroa. Ennakoitua arvoa laskettaessa tulee myös huomioida ne kaupungin konserniyhtiöt, jotka ovat sitoutuneet käyttämään hankintasopimusta.

Hankinnan arvoa laskettaessa on otettava huomioon myös hankinnan vaihtoehtoiset toteuttamistavat, hankintaan mahdollisesti sisältyvät optio- ja pidennysehdot sekä ehdokkaille tai tarjoajille maksettavat palkkiot tai muut maksut. Jos kyseessä on useamman hankintayksikön yhteishankinta, on hankinnan ennakoitu arvo kaikkien sopimuskokonaisuuksien yhteenlaskettu arvo. Rakennusurakoissa tulee ottaa huomioon rakennustyön arvon lisäksi myös rakennusurakalle tarpeellisten tavarahankintojen arvo silloin, kun hankintayksikkö antaa tavarat urakoitsijan käyttöön.

Erillisinä osina toteutettavissa hankinnoissa tulee hankinnan ennakoidun arvon laskemisessa ottaa huomioon kaikkien vastaavien osien yhteisarvo. Mikäli kokonaisarvo ylittää EU-kynnysarvon, on kaikki osat kilpailutettava EU-kynnysarvon ylittäviin hankintoihin soveltuvia säännöksiä noudattaen. Hankintaa ei saa lain säännösten soveltamisen välttämiseksi keinotekoisesti jakaa osiin tai yhdistää.

Määräaikaisissa sopimuksissa ennakoidun arvon laskennassa on käytettävä sopimuskauden voimassaolon aikaista kokonaisarvoa. Toistaiseksi voimassa olevien sopimusten osalta on käytettävä 48 kuukauden arvoa. Puitejärjestelyissä ennakoidun arvon laskennassa on käytettävä kaikkien koko puitejärjestelyn keston ajaksi suunniteltujen hankintojen kokonaisarvoa.

Säännöllisesti toistuvien sopimusten ennakoidun arvon laskennassa on perusteena käytettävä viimeksi kuluneiden 12 kuukauden tai viimeksi kuluneen varainhoitovuoden aikana tehtyjen vastaavien hankintojen yhteisarvoa, huomioiden kuitenkin seuraavan 12 kuukauden aikana tapahtuvat muutokset.

Käyttöoikeussopimuksen ennakoitua arvoa laskettaessa perusteena on pääsääntöisesti käytettävä hankintayksikön arvioimaa liikevaihtoa, jonka sopimus voimassaoloaikanaan tuottaa sopimuksensaajalle ilman arvonlisäveroa. Liikevaihto on otettava huomioon vain siltä osin, kuin se on vastikkeena sopimuksen kohteena

olevasta urakasta, palvelusta tai näihin liittyvistä tavaroista. Arvion on perustuttava käyttöoikeussopimuksen ilmoittamisajankohtaan tai muuhun hankintamenettelyn alkamishetkeen. Jos käyttöoikeussopimuksen arvo on sopimuksen tekohetkellä yli 20 prosenttia ennakoitua arvoa suurempi, kynnysarvon ylittymistä on arvioitava sopimuksen tekohetken arvon perusteella.

Käyttöoikeussopimuksen ennakoitu arvo on laskettava hankintailmoituksessa, tarjouspyynnössä tai muissa hankinta-asiakirjoissa yksilöidyllä objektiivisella menetelmällä.

Käyttöoikeussopimuksen ennakoitu arvo on aina arvioitava huolellisesti ja tapauskohtaisesti. Laskennan oikeellisuus on varmistettava kaupungin hankintojen asiantuntijoilta.

2.3. Kansallisen kynnysarvon alittavat hankinnat

2.3.1. Kilpailutettujen sopimustoimittajien käyttäminen

Kansallisen kynnysarvon alittaviin hankintoihin eli pienhankintoihin ei sovelleta hankintalakia. Kaikissa hankinnoissa on kuitenkin noudatettava tasapuolisuutta, syrjimättömyyttä ja avoimuutta. Siksi myös pienhankinnat on kilpailutettava alla tarkemmin annettujen ohjeiden mukaisesti.

Tarkista aina ensimmäiseksi tilausohjeista, onko tarvitsemasi tavara tai palvelu saatavissa kaupungin kilpailuttamilta sopimustoimittajilta. Sopimustoimittajat ja heidän yhteystietonsa löytyvät sopimushallintajärjestelmästä tai tilausohjeista. Kilpailutuksen suorittaneen toimialan tulee tiedottaa kilpailutuksessa mukana olleita kaupungin konserniyhtiöitä voimassa olevista hankintasopimuksista.

Mikäli Vantaan kaupungilla on voimassa oleva hankintasopimus, tavarat ja palvelut tilataan sopimuksen mukaisesti sopimustoimittajalta. Mikäli jollekin tavaralle tai palvelulle on voimassa oleva sopimus eikä sitä noudateta (niin sanotut ohiotot), on mahdollista, että asiasta seuraa Vantaan kaupungille vahingonkorvausvelvollisuus.

Hankinnan palveluyksikön hankintakoordinaattorit neuvovat pienhankinnoissa sekä palvelevat ja auttavat kilpailuttamaan niitä sähköisessä kilpailutusjärjestelmässä. Yhteystiedot löytyvät Vantaan intran sivuilta.

2.3.2. Hankinnat, joiden arvo on alle 2 000 euroa (alv 0 %)

Hankinnat, joiden arvo on alle 2 000 euroa ja joille ei ole Hankinnan tai jonkin toimialan kilpailuttamaa sopimustoimittajaa, voidaan hankkia parhaaksi katsottavalta toimittajalta. Tarvittaessa toimittajalta kannattaa pyytää ennen tilauksen/ostopäätöksen tekemistä tarjous sähköpostilla. Hankinnasta ei tarvitse tehdä kirjallista päätöstä.

2.3.3. Tavara- ja palveluhankinnat, joiden arvo on 2 000–60 000 euroa (alv 0 %)

Tämä kohtaa ei sovelleta konserniyhtiöiltä tehtäviin palveluostoihin.

Tavara- ja palveluhankinnat, joiden arvo on alle 30 000 euroa ja joille ei ole Hankinnan tai jonkin toimialan kilpailuttamaa sopimustoimittajaa, voidaan tehdä hintatiedustelun perusteella. Tällöin on vähintään selvitettävä markkinatarjontaa ja -tilannetta kartoittamalla tuote-, hinta-, laatu- ja saatavuustietoja sekä muita hankinnan tekemisessä tarvittavia tietoja ennen hankintapäätöksen tekemistä, elleivät markkinatilanne ja hintataso ole hankkijan tiedossa. Tiedustelun voi tehdä esimerkiksi puhelimitse, sähköpostitse tai internetin hakukoneita hyödyntämällä. Tarvittaessa toimittajalta on pyydettävä ennen tilauksen/ostopäätöksen tekemistä tarjous sähköpostilla.

Yli 30 000 euron hankinnoissa suositellaan vahvasti sähköisen kilpailuttamisjärjestelmän käyttämistä. Hankintajärjestelmää käytettäessä hankintaa ei rajata tietyille toimittajille, vaan kaikki soveltuvuusvaatimukset täyttävät tarjoajat voivat jättää tarjouksen. Tarjouspyynnössä voidaan käyttää vertailuperusteena määritellylle tuotteelle tai palvelulle annettavaa hintaa, toimitusaikaa, laatua sekä muita vertailuperusteita. Jos sähköistä kilpailuttamisjärjestelmää ei ole käytetty, perustelun käyttämättä jättämiselle tulee näkyä viranhaltijapäätöksestä.

2.3.4. Sosiaali- ja terveystalouden palvelujen hankinnat, joiden arvo on 2 000–60 000 euroa (alv 0 %)

Hankintalain liitteen E kohtien 1–4 mukaiset sosiaali- ja terveystalouden palvelujen hankinnat, joiden arvo on 2 000–60 000 euroa ja joille ei ole kilpailutettua sopimustoimittajaa, tehdään alla olevien ohjeiden mukaan.

Palvelun tarjoajat kartoitetaan. Kartoituksen ja hintatiedustelujen jälkeen hankinta tehdään asiakkaan tarve huomioiden parhaaksi katsotulta tarjoajalta. Hankinnasta tehdään asiakaskohtainen palvelun myöntävä päätös.

Hankittaessa sosiaali- ja terveystalvveluja sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalle useiden asiakkaiden tulevia tarpeita varten toimitaan kuten edellä, ja lisäksi tehdään hankintapäätös toimivaltaisen viranhaltijan toimesta.

2.3.5. Sosiaali- ja terveystalvvelujen hankinnat, joiden arvo on yli 60 000–400 000 euroa (alv 0 %)

Hankintalain liitteen E kohtien 1–4 mukaiset sosiaali- ja terveystalvvelujen hankinnat, joiden arvo on yli 60 000–400 000 euroa ja joille ei ole kilpailutettua sopimustoimittajaa, tehdään alla olevien ohjeiden mukaan.

Hankinta kilpailutetaan käytössä olevassa sähköisessä kilpailutusjärjestelmässä. Pääsääntönä on, ettei hankintaa rajoiteta tietyille toimittajille, vaan kaikki soveltuvuusvaatimukset täyttävät tarjoajat voivat jättää tarjouksen. Tarjouspyynnössä voidaan käyttää vertailuperusteena määritellylle palvelulle annettavaa hintaa, toimitusaikaa, laatua sekä muita vertailuperusteita.

Hankinnasta tehdään asiakaskohtainen palvelun myöntävä päätös. Päätös tehdään asiakastietojärjestelmään (Apotti) ja toimivaltainen viranhaltija tekee hankintaa koskevan päätöksen asianhallintajärjestelmässä (Asta).

Hankittaessa sosiaali- ja terveystalvveluja sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalle useiden asiakkaiden tulevia tarpeita varten toimitaan kuten edellä, ja lisäksi tehdään hankintapäätös toimivaltaisen viranhaltijan toimesta.

2.3.6. Rakennusurakat, joiden arvo on 2 000–60 000 euroa (alv 0 %)

Pienemmät rakennusurakat hankitaan ensisijaisesti suoraan kilpailutetuilta sopimustoimittajilta (ns. vuosisopimukset). Kilpailutuksen suorittanut tulosityksikkö huolehtii siitä, että voimassa oleva luettelo sopimustoimittajista on luettavissa intranetistä.

Alle 60 000 euron rakennusurakoissa, joissa ei ole kilpailutettua sopimustoimittajaa, hankinnan voi tehdä hintatiedustelun perusteella. Tällöin selvitetään tarvittaessa markkinatarjontaa ja -tilannetta kartoittamalla urakan hinta-, laatu- ja saatavuustietoja sekä muita urakan tekemisessä tarvittavia tietoja ennen

hankintapäätöksen tekemistä. Tiedustelun voi tehdä esimerkiksi puhelimitse, sähköpostitse tai internetin hakukoneita hyödyntämällä.

Jos hankinnasta ei ole tehty hintatiedustelua, on tiedon siitä selvittävä perusteluineen päätöksestä, ja tällaisen suora hankinnan tekemiseen sovelletaan soveltuvin osin hankintalain suora hankintaperusteita.

2.3.7. Rakennusurakat, joiden arvo on yli 60 000–150 000 euroa (alv 0 %)

Jos yli 60 000–150 000 euron arvoiselle urakalle ei ole kilpailutettua sopimustoimittajaa, menetellään seuraavasti.

Hankinta kilpailutetaan käytössä olevassa sähköisessä kilpailuttamisjärjestelmässä. Pääsääntönä on, ettei hankintaa rajoiteta tietyille toimittajille, vaan kaikki soveltuvuusvaatimukset täyttävät tarjoajat voivat jättää tarjouksen. Tarjouspyynnössä voidaan käyttää vertailuperusteena määritellylle urakalle annettavaa hintaa, toimitusaikaa, laatua, erikoisosaamista sekä muita vertailuperusteita.

2.3.8. Käyttöoikeussopimukset sekä erityisiä palveluja koskevat hankinnat (liite E, kohdat 5–15), joiden arvo on alle 60 000 euroa (alv 0 %)

Käyttöoikeussopimuksia ja erityisiä palveluja koskevissa hankinnoissa, joiden arvo on alle 60 000 euroa, voi sopimuksen tai hankinnan tehdä hintatiedustelun perusteella. Tällöin selvitetään tarvittaessa markkinatarjontaa ja -tilannetta kartoittamalla sopimuksen tai palvelun hinta-, laatu- ja saatavuustietoja sekä muita hankinnan tekemisessä tarvittavia tietoja ennen hankintapäätöksen tekemistä. Tiedustelun voi tehdä esimerkiksi puhelimitse, sähköpostitse tai internetin hakukoneita hyödyntämällä.

Jos hankinnasta ei ole tehty hintatiedustelua, on tiedon siitä selvittävä perusteluineen päätöksestä.

2.3.9. Käyttöoikeussopimukset, joiden arvo on 60 000–500 000 euroa, sekä erityisiä palveluja koskevat hankinnat (liite E, kohdat 5–15), joiden arvo on 60 000–300 000 euroa (alv 0 %)

Käyttöoikeussopimukset, joiden arvo on 60 000–500 000 euroa sekä hankinnat, jotka koskevat erityisiä palveluja (liite E, kohdat 5–15) ja joiden arvo on 60 000–300 000 euroa, kilpailutetaan käytössä olevassa sähköisessä kilpailuttamisjärjestelmässä. Pääsääntönä on, ettei hankintaa rajoiteta tietyille toimittajille, vaan kaikki soveltuvuusvaatimukset täyttävät tarjoajat voivat jättää tarjouksen. Tarjouspyynnössä voidaan käyttää vertailuperusteena määritellylle sopimuksella ja palvelulle annettavaa hintaa, toimitusaikaa, laatua sekä muita vertailuperusteita.

2.3.10. Päätös ja muutoksenhakuohjeet pienhankinnoissa

Kaikista 2 000 euron tai sen ylittävistä hankinnoista on tehtävä viranhaltijanpätös asianhallintajärjestelmässä (Asta). Päätöksestä tulee käydä ilmi vähintään hankinnan kohde, tarjonneiden yritysten nimet (mikäli on pyydetty tarjouksia), valittu toimittaja, hankinnan arvo sekä päätöksen perustelu. Jos hankinnasta ei ole tehty hintatiedustelua tai tarjouspyyntöä, on tiedon siitä selvittävä perusteluineen päätöksestä, ja tällaisen suora hankinnan tekemiseen sovelletaan soveltuvin osin hankintalain suora hankintaperusteita. Sosiaali- ja terveystieteiden palvelujen pienhankinnoissa toimitaan kuten 2.3.4. ja 2.3.5. on esitetty.

Hankintapäätös lähetetään tiedoksi hankintaoikaisu- ja oikaisuvaatimusohjeiden kanssa kaikille tarjoajille. Yli 30 000 euron hankintaa koskeva päätös on lisäksi ilmoitettava kuntalain 92 §:n mukaiseen otto-oikeusmenettelyyn ja julkaistava kaupungin internet-sivuilla, mikäli se ei koske yksilöön kohdistuvia opetustoimen, terveydenhuollon tai sosiaalitoimen asioita.

Viranhaltijapäätöksen tulee sisältää selostus hankinnassa käytetystä menettelystä sekä perustelut toimittajavalinnalle.

Päätöspohjat löytyvät asianhallintajärjestelmästä (Asta).

2.3.11. Sopimusten tekeminen pienhankinnoissa

Kaikista 2 000 euron ylittävistä hankinnoista, mukaan lukien 2000 euron hankinnat, on tehtävä kirjallinen sopimus, joka tallennetaan asianhallintajärjestelmään (Asta) samalle VD-numerolle kuin hankinnasta tehty päätös.

Sopimus voidaan tehdä sopimus pohjalle tai se voidaan tehdä vapaamuotoisesti esimerkiksi sähköpostitse. Mikäli sopimus tehdään sähköpostitse, se edellyttää myös toisen osapuolen sähköpostikuittausta. Kyseiset sopimukset ja sähköpostit tulee tallentaa asianhallintajärjestelmään (Asta). Sopimuksessa on oltava vähintään

seuraavat asiat: osapuolet, yhteystiedot ja -henkilöt, sopimuksen kohde, hintatiedot, maksu- ja toimitusehdot, sopimuksen kesto sekä VD-numero. Lisäksi sopimukseen suositellaan sisällytettäväksi JYSE-ehdot (tavara- tai palveluehdot) tai JHS 166 -ehdot (Julkisen hallinnon IT-hankintojen yleiset sopimusehdot).

Jos sopimuksen arvo ylittää 30 000 euroa, tulee sopimuksessa käyttää Vantaan kaupungin sopimuspohjia.

2.3.12. Määräajat

EU-hankintoja koskevat pakolliset määräajat sekä osallistumishakemusten että tarjousten jättämisen osalta. Kansallisissa hankinnoissa pakollisia määräaikoja ei ole, vaan niissä suosituksena on kohtuullinen aika. Kohtuullisena aikana pidetään vähintään kahta (2) viikkoa. EU-hankintojen pakolliset määräajat ilmenevät hankintaohjeen liitteenä olevasta määräaikataulukosta.

Laissa asetetut määräajat ovat vähimmäismääräaikoja. Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on huomioitava hankinnan laatu ja monimutkaisuus sekä tarjousten laatimiseen ja toimittamiseen kuluva aika. Mikäli tarjousten tekeminen edellyttää esimerkiksi toteutuspaikkaan tutustumista, on määräaikojen oltava laissa säädettyjä vähimmäismääräaikoja pidemmät.

Tarjousten jättämiselle varattua määräaikaa on pidennettävä, mikäli tarjoajan pyytämiä tietoja ei ole toimitettu viimeistään kuusi (6) päivää tai nopeutetussa menettelyssä neljä (4) päivää ennen tarjousten jättämiselle varatun määräajan päättymistä. Määräaikaa on myös pidennettävä, jos hankinta-asiakirjoihin tehdään merkittäviä muutoksia. Määräaikaa ei tarvitse pidentää, jos lisätiedoilla ei ole merkitystä tarjouksen valmistelun kannalta tai jos tietoja ei ole pyydetty riittävän ajoissa huomioiden tarjousten jättämiselle asetettu määräaika. Määräajan pidentämisen on oltava suhteessa tietojen tai muutosten merkittävyyteen.

2.3.13. Menettely poikkeustapauksissa

Kansallisen kynnysarvon alittavien pienhankintojen suorahankintoihin ja lisätilauksiin voidaan soveltuvin osin soveltaa hankintalain säännöksiä suorahankinnasta ja lisätilauksesta: jos hankintalain mukaiset suorahankinnan tai lisätilauksen edellytykset täyttyvät riittävällä tavalla, voidaan hankintalain kynnysarvon alle jäävä pienhankinta suorittaa edellä esitetystä poiketen. Tällöin ei ole tarvetta tehdä hintatiedustelua tai kilpailuttaa hankintaa sähköisessä

kilpailutusjärjestelmässä. Hankinnasta tehdään viranhaltijanpäättös kohdassa 2.3.10. esitetyn mukaisesti.

2.4. Kansallisen kynnysarvon ylittävät hankinnat sekä käytettävät hankintamenettelyt

2.4.1. Yleistä

Kaikissa kansallisen kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa noudatetaan hankintalakia. Hankintayksikkö voi kansallisissa hankinnoissa valita omalta kannaltaan tarkoituksenmukaisimman menettelyn hankinnan kohteen ja tavoitteen toteuttamiseksi. Menettelynä voi halutessaan käyttää EU-kynnysarvot ylittäviä hankintoja koskevia menettelyjä tai aiempia kansallisia menettelysäännöksiä.

Kansallisen kynnysarvon ylittävien hankintojen kilpailuttamisessa käytetään tarjouspyyntöjen tekemisessä sähköistä kilpailutusjärjestelmää. Hankinnan valmistelussa ja suunnittelussa voidaan hyödyntää Hankinnan laatimaa IMS-prosessikuvausta tai arkkitehtuurikuvauksia, joista hankinnan eri vaiheet ja niiden suunnittelu selviävät.

Hankintayksiköllä on myös mahdollisuus käyttää itse suunnittelemaansa hankintamenettelyä. Käytettävä menettely on kuvattava hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä riittävällä tarkkuudella. Kuvauksen on oltava sellainen, että toimittajat pystyvät sen perusteella ennakoimaan menettelyn kulun mahdollisimman hyvin. Käytetty menettely ei saa myöskään olla hankintalain yleisten periaatteiden (avoimuus, syrjimättömyys, tasapuolisuus ja suhteellisuus) vastainen.

Sosiaali- ja terveyspalveluille sekä muille erityisille palveluhankinnoille (palveluille hankintalain liitteessä E) on määritelty hankintalaissa omat erityiset kansalliset kynnysarvonsa, mutta näille hankinnoille ei ole erikseen määritelty EU-kynnysarvoa. Kun näiden palvelujen hankinnat ylittävät kansalliset kynnysarvot, noudatetaan osin EU-hankintoja koskevia menettelysääntöjä ja osin juuri sosiaali- ja terveyspalveluille ja muille erityisille palveluhankinnoille säädettyjä menettelysääntöjä. Muihin erityisiin palveluhankintoihin kuuluvat myös esimerkiksi yhdessä työnantajan kanssa tehtävät työvoimapolitiittiset aikuiskoulutushankinnat. Seuraavaksi kohdissa 2.4.2.–2.4.7. on kuvattu, mitkä asiat on vähintään huomioitava kilpailutettaessa kansallisen kynnysarvon ylittävää hankintaa.

2.4.2. Hankinnasta ilmoittaminen

Hankintayksikön on toimitettava ilmoitus hankinnasta ja suunnittelukilpailusta julkaistavaksi sähköisesti internet-osoitteessa www.hankintailmoitukset.fi (Hilma - portaalissa) käyttämällä kansalliselle hankintailmoitukselle tarkoitettua lomaketta. Kun hankinta kilpailutetaan sähköisellä kilpailuttamisjärjestelmällä, muodostuu hankintailmoitus automaattisesti Hilma-portaaliin.

Hankintayksikkö voi julkaista hankintailmoituksen myös muussa tarkoituksenmukaisessa tiedotusvälineessä. Ilmoitusta ei saa julkaista muualla ennen kuin se on julkaistu edellä mainitulla tavalla.

2.4.3. Hankintailmoituksen sisältö

Hankintailmoituksessa on oltava ainakin seuraavat tiedot:

- 1) hankintayksikön virallinen nimi ja yhteystiedot;
- 2) hankintayksikön luonne;
- 3) hankintayksikön hankinnalle antama nimi ja hankinnan kuvaus;
- 4) hintahaarukka tai ennakoitu arvo ilman arvonlisäveroa tai tieto siitä, onko hankinnan ennakoitu arvo vähintään 25 §:ssä tarkoitetun kansallisen kynnysarvon suuruinen;
- 5) hankintalaji;
- 6) hankintamenettelyn kuvaus;
- 7) kokonaistaloudellisen edullisuuden peruste;
- 8) tieto siitä, hyväksytäänkö osatarjoukset tai vaihtoehtoiset tarjoukset;
- 9) tieto siitä, varataanko hankinta työkeskuksille tai vastaaville toimittajille tai toteutettavaksi työohjelmien yhteydessä; sekä
- 10) hankinnan kokoon ja laatuun nähden kohtuullinen määräaika, johon mennessä tarjoukset tai osallistumishakemukset on viimeistään toimitettava hankintayksikölle.

Hankintojen sisällön määrittelyssä on käytettävä yhteisestä hankintasanastosta (CPV) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2195/2002 vahvistettua viitenimikkeistöä.

Jos hankintayksikkö valikoi ehdokkaat, jotka voivat antaa tarjouksia tai osallistua neuvotteluihin ja asettaa tarjoajien tai ehdokkaiden arvioimiseksi soveltuvuusvaatimuksia, hankintailmoituksessa tulee ilmoittaa vaatimusten asettamisesta sekä siitä, mistä tarkemmat tiedot mahdollisista vaatimuksista ja

niiden todentamiseksi vaadittavista asiakirjoista ovat saatavilla.

Hankintailmoituksessa on myös ilmoitettava, rajoitetaanko ehdokkaiden määrää.

Hankintailmoituksessa mainittuja tietoja voidaan täydentää muualta saatavissa olevilla tiedoilla, mistä on ilmoitettava hankintailmoituksessa.

2.4.4. Tietojenvaihto kansallisissa menettelyissä

Hankintamenettelyyn liittyvä tietojenvaihto on toimitettava hankintayksikön valitsemalla tavalla. Valittujen viestintävälineiden on oltava yleisesti käytettävissä, eikä välineen valinta saa vaarantaa toimittajien mahdollisuutta osallistua hankintamenettelyyn.

2.4.5. Tarjouspyyntö ja tarjous

Hankintayksikön on pyydettävä hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä toimittajia esittämään tarjouksensa määräaikaan mennessä. Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja laadittava niin, että sen perusteella voidaan antaa keskenään vertailukelpoisia tarjouksia.

Tarjoajan on tarjouksessaan osoitettava tarjoamansa tavarán, palvelun tai rakennusurakan olevan hankintailmoituksessa ja tarjouspyynnössä esitettyjen vaatimusten mukainen. Hankintailmoitusta, tarjouspyyntöä tai tarjousmenettelyn ehtoja vastaamattomat tarjoukset on suljettava pois tarjouskilpailusta.

Hankintayksikkö voi pyytää tarjoajaa tai ehdokasta määräajassa toimittamaan, lisäämään, selventämään tai täydentämään puutteellisia tai virheellisiä tietoja ja asiakirjoja.

2.4.6. Tarjoajan soveltuvuus ja poissulkeminen

Hankintayksikkö voi asettaa vaatimuksia tarjoajan soveltuvuudelle. Soveltuvuutta koskevien vaatimusten tulee olla oikeassa suhteessa hankinnan kohteeseen.

Hankintayksikön on ilmoitettava käyttämänsä vaatimukset hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä. Hankintayksikön on suljettava tarjouskilpailusta ehdokas tai tarjoaja, joka ei vastaa asetettuja soveltuvuusvaatimuksia. Hankintayksikkö voi vaatia, että tarjoajat antavat tarjouksensa osana vakuutuksen, että ne täyttävät hankintayksikön asettamat soveltuvuutta koskevat vaatimukset. Vakuutuksessa annettujen tietojen paikkansapitävyys tulee tarkastaa tarjouskilpailun voittajan osalta ennen hankintasopimuksen allekirjoittamista.

Ehdokkaiden ja tarjoajien sulkemisessa tarjouskilpailun ulkopuolelle sekä soveltuvuutta koskevien vaatimusten asettamisessa voidaan noudattaa hankintalain pykälää 80—86.

2.4.7. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen valinta

Tarjouksista on valittava kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous.

Kokonaistaloudellisesti edullisin on tarjous, joka on hankintayksikön kannalta hinnaltaan halvin, kustannuksiltaan edullisin tai hinta-laatusuhteeltaan paras. Hinta-laatusuhteen arvioinnissa käytettävien vertailuperusteiden tulee liittyä hankinnan kohteeseen ja mahdollistaa tarjousten puolueeton arviointi.

Hankintayksikön tulee ilmoittaa käyttämänsä kokonaistaloudellisen edullisuuden peruste sekä mahdolliset vertailuperusteet hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä.

2.5. EU-kynnysarvot ylittävät hankinnat

2.5.1. Yleistä

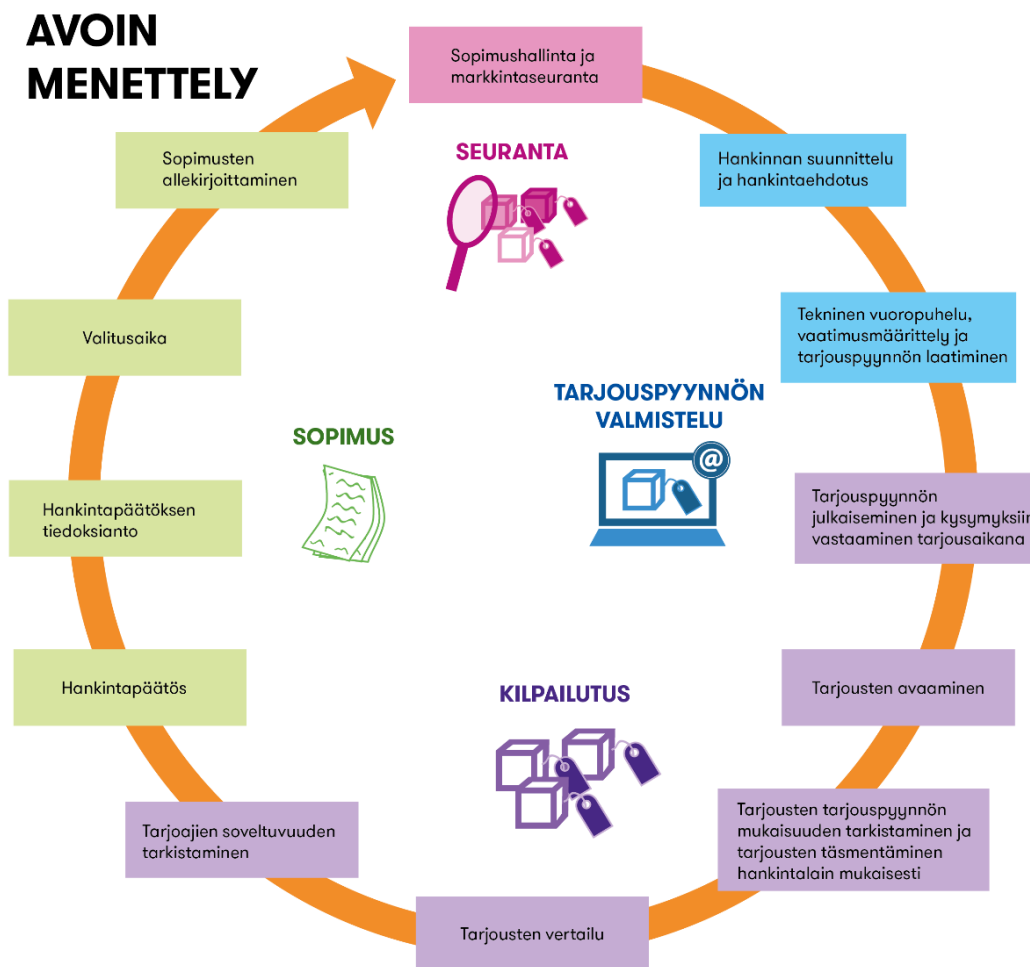
EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa on ensisijaisesti käytettävä avointa tai rajoitettua menettelyä. Neuvottelumenettelyn, kilpailullisen neuvottelumenettelyn, innovaatiokumppanuuden sekä suorahankinnan käyttämiselle tulee olla jokin laissa mainittu peruste. Tässä hankintaohjeessa on kuvattu eri menettelyt pääpiirteissään. Lisätietoja menettelyistä voi tarvittaessa tiedustella Hankinnan lakimiehiltä.

Hankinnasta on aina ilmoitettava julkisesti julkaisemalla hankintailmoitus Hilmassa sekä TED:issä (Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosassa). Käytettäessä sähköistä kilpailutusjärjestelmää, ilmoitus siirtyy sieltä automaattisesti edellä mainittuihin virallisiin ilmoituskanaviin.

Hankintayksikön on asetettava kaikissa EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa hankinta-asiakirjat ilmaiseksi, rajoituksetta, suoraan ja kokonaan kaikkien saataville sähköisessä muodossa siitä päivästä lähtien, jona hankintailmoitus on julkaistu. Mikäli hankinta-asiakirjoja ei julkaista suoraan Hilma-ilmoituksen yhteydessä, on hankintailmoituksessa mainittava internetiosoite, josta asiakirjat ovat saatavilla (esimerkiksi Vantaan kaupungilla Hilma-ilmoituksen yhteydessä ilmoitetaan Cloudia Oy:n Tarjouspalvelu.fi-portaaliin ohjaava linkki).

2.5.2. Avoin menettely

Avoimessa menettelyssä hankintayksikkö tekee hankintailmoituksen sähköisessä kilpailuttamisjärjestelmässä julkaistavaksi sekä Hilmassa että TED:issä. Hankintailmoituksen perusteella kaikki halukkaat toimittajat voivat osallistua tarjouskilpailuun. Avoimessa menettelyssä hankintayksikkö asettaa tarjoajille soveltuvuusvaatimuksia, ja kaikki soveltuvuusvaatimukset täyttävät tarjoajat voivat jättää tarjouksen.



Kuvio 2. Avoimen menettelyn prosessikaavio.

Tarjouspyyntöasiakirjat on asetettava tarjoajien saataville sähköisessä muodossa. Hankinnasta voidaan ilmoittaa hankintailmoituksen julkaisemisen jälkeen myös oma-aloitteisesti niille toimittajille, joiden toivotaan osallistuvan tarjouskilpailuun. Menettelyä koskevat määräajat ilmenevät tämän ohjeen loppuosassa. Tarjousten tekemiseen vaadittava aika tulee ottaa huomioon jo hankintaa suunniteltaessa.

2.5.3. Rajoitettu menettely

Rajoitetulla menettelyllä tarkoitetaan kaksivaiheista hankintamenettelyä, jossa ensin julkaistaan hankintailmoitus sekä HILMAssa että TED:issä. Ilmoituksen perusteella hankinnasta kiinnostuneet yritykset voivat jättää osallistumishakemuksensa ilmoituksessa mainittuun määräaikaan mennessä. Osallistumishakemuksen jättäneiden ehdokkaiden joukosta valitaan ne ehdokkaat, joille tarjouspyyntö lähetetään.

Tarjouskilpailuun voidaan ottaa mukaan vain ne ehdokkaat, jotka ovat tehneet osallistumishakemuksen ja täyttävät asetetut soveltuvuusvaatimukset. Menettelyä koskevat määräajat ilmenevät tämän ohjeen loppuosassa.

2.5.4. Neuvottelumenettely

Hankinta voidaan poikkeuksellisesti suorittaa neuvottelumenettelyllä.

Neuvottelumenettelyä on kahdenlaista:

- 1) neuvottelumenettelyyn voidaan siirtyä laissa määritellyin edellytyksin kesken kilpailun tai
- 2) neuvottelumenettelyä voidaan käyttää itsenäisenä etukäteen valittuna hankintamenettelynä.

Neuvottelumenettelyn käyttö on aina perusteltava hankintapäätöksessä.

Neuvottelumenettely voidaan valita itsenäisenä hankintamuotona:

- 1) hankinnassa, jossa hankintayksikön tarpeita ei voida täyttää mukauttamatta olevassa olevia ratkaisuja;
- 2) hankinnassa, johon kuuluu suunnittelua tai innovatiivisia ratkaisuja;
- 3) hankinnassa, jonka luonteeseen, monitahoisuuteen tai oikeudelliseen ja rahoitukselliseen muotoon liittyvistä erityisistä syistä tai niihin liittyvien riskien vuoksi ei voida tehdä hankintasopimusta ilman edeltäviä neuvotteluja; tai
- 4) hankinnassa, jossa teknisiä eritelmiä ei voida laatia riittävän tarkasti viittaamalla standardiin, eurooppalaiseen tekniseen arviointiin, yhteiseen tekniseen määritelmään tai tekniseen viitteeseen.

2.5.5. Kilpailullinen neuvottelumenettely

Kilpailullinen neuvottelumenettely on tarkoitettu käytettäväksi erityisen monimutkaisissa hankinnoissa, joissa hankintayksikkö ei pysty ennalta määrittelemään hankinnan oikeudellisia, rahoituksellisia tai teknisiä yksityiskohtia. Kilpailullisen neuvottelumenettelyn käyttöedellytykset ovat yhtenevät kohdassa 2.6.4 lueteltujen neuvottelumenettelyn käyttöedellytysten kanssa.

2.5.6. Innovaatiokumppanuus

Innovaatiokumppanuuden tarkoituksena on edistää innovaatioiden syntymistä ja käyttöönottoa. Innovaatiokumppanuudessa hankintayksiköllä on mahdollisuus yhdistää tutkimus- ja kehittämispalveluhankinta sekä kyseisen työn lopputuloksena syntyvän idean tai prototyypin toteuttamista koskeva hankinta samaan menettelyyn siten, ettei jälkimmäistä vaihetta tarvitse kilpailuttaa enää uudestaan erikseen.

Kyseisen menettelyn voi valita vain, jos hankintayksikön tarpeita ei voida täyttää markkinoilla jo olemassa olevilla tavaroilla, palveluilla tai ratkaisuilla. Menettely on käytettävissä myös, mikäli markkinoilla olemassa olevat ratkaisut eivät riitä täyttämään hankintayksikön tarpeita esimerkiksi laatutason, asiakkaiden tarpeiden tai kehitystason osalta.

Huomattava on, että innovaatioita ja innovatiivisia hankintoja voidaan toteuttaa kaikkien hankintamenettelyiden avulla.

2.5.7. Puitejärjestely

Puitejärjestelyllä tarkoitetaan sopimusta, jolla vahvistetaan tietyn ajan kuluessa tehtäviä hankintoja koskevat ehdot. Sopimuksen yksityiskohdat, kuten tavara- ja palvelumäärät, tarkentuvat sopimuskauden aikana. Puitejärjestelyyn valittavat toimittajat kilpailutetaan pääsääntöisesti avoimella tai rajoitetulla menettelyllä.

Puitejärjestelyn voi tehdä yhden tai useamman toimittajan kanssa. Myös kahden toimittajan puitejärjestelyt ovat sallittuja.

Yhden toimittajan puitejärjestelyssä hankinnat tehdään puitejärjestelyssä vahvistettujen ehtojen mukaisesti. Menettely vastaa normaalia hankintasopimusta, jonka perusteella tehdään tilauksia ennalta sovittujen ehtojen mukaisesti.

Usean toimittajan puitejärjestelyssä hankinnat voidaan tehdä suorina tilauksina, mikäli kaikki ehdot on vahvistettu (esim. etusijajärjestys). Jos kaikkia ehtoja ei ole

sovittu sitovasti, edellyttää hankinnan tekeminen puitejärjestelyn sisäistä kilpailuttamista (ns. mini- tai kevennettyä kilpailutusta). Hankintojen tekeminen puitejärjestelyssä mukana olevilta toimittajilta ei voi perustua hankintayksikön vapaaseen harkintaan, vaan edellyttää aina tarjouspyynnössä ennalta ilmoitetun mekanismin noudattamista.

Hankintalain mukaan puitejärjestelyn sisällä tehtävät kansallisen kynnysarvon alle jäävät hankinnat on mahdollista tehdä miltä tahansa puitejärjestelyssä mukana olevalta toimittajalta. Tarjouspyynnössä ja hankintasopimuksessa tulee kuitenkin kertoa selkeästi, miten hankinnat puitejärjestelyn sisällä tullaan tekemään.

Puitejärjestely voi olla voimassa enintään neljä (4) vuotta. Hankinnan kohteen sitä välttämättä edellyttäessä, voi puitejärjestely olla poikkeuksellisesti kestoaltaan myös pidempi.

2.5.8. Dynaaminen hankintajärjestelmä

Dynaaminen hankintajärjestelmä (DPS eli dynamic purchasing system) on eräänlainen kehittyneempi versio perinteisestä puitejärjestelystä. Kyseessä on täysin sähköinen hankintamenettely, joka on avoinna kaikille soveltuvuusvaatimukset täyttävälle ehdokkaille koko järjestelmän keston ajan. Dynaaminen hankintajärjestelmä kilpailutetaan noudattaen hankintalaissa rajoitetusta menettelystä annettuja säädöksiä.

Jokainen järjestelmän sisällä tehtävä hankinta on kilpailutettava sen arvosta riippumatta.

2.5.9. Sähköinen huutokauppa

Sähköisellä huutokaupalla tarkoitetaan toistuvaa menettelyä, jossa uusia alennettuja hintoja tai tarjouksen sisältämiä tekijöitä koskevia uusia arvoja esitetään sähköisesti, ja joka toteutetaan sen jälkeen, kun tarjousten arviointi on saatu kokonaisuudessaan ensimmäisen kerran päätökseen.

Sähköinen huutokauppa ei ole koskaan itsenäinen hankintamenettely, vaan aina osa muuta menettelyä siten, että huutokauppaa käytetään vasta kilpailutuksen viimeisessä vaiheessa. Sähköistä huutokauppaa varten on oltava käytössä erillinen tietojärjestelmä.

Sähköisen huutokaupan kohteeksi soveltuvat yksinkertaiset, niin sanotut bulkkituotteet, kuten kopiopaperi.

2.5.10. Hankinnat ilman kilpailuttamista eli suorahankinnat

Suorassa hankinnassa tehdään hankinta tarjouskilpailua järjestämättä.

Suorahankinnan edellytykset on lueteltu hankintalaissa tyhjentävästi. Koska suorahankinta on poikkeus yleisestä kilpailuttamisvelvollisuudesta, on sen käyttöedellytyksiä tulkittava suppeasti.

Suorahankinta on mahdollista, jos:

- 1) avoimessa tai rajoitetussa menettelyssä ei ole saatu lainkaan osallistumishakemuksia tai tarjouksia taikka soveltuvia osallistumishakemuksia tai tarjouksia ja alkuperäisiä tarjouspyynnön ehtoja ei olennaisesti muuteta;
- 2) teknisestä tai yksioikeuden suojaamiseen liittyvästä syystä vain tietty toimittaja voi toteuttaa hankinnan edellyttäen, että järkeviä vaihtoehtoisia tai korvaavia ratkaisuja ei ole, eikä kilpailun puuttuminen johdu hankinnan ehtojen keinotekoisesta kaventamisesta;
- 3) hankinnan tarkoituksena on ainutkertaisen taideteoksen tai taiteellisen esityksen luominen tai hankkiminen;
- 4) sopimuksen tekeminen on ehdottoman välttämätöntä, eikä säädettyjä määräaikoja voida noudattaa hankintayksiköstä riippumattomasta ennalta arvaamattomasta syystä aiheutuneen äärimmäisen kiireen vuoksi;
- 5) hankittava tavara valmistetaan vain tutkimusta, kokeilua, tuotekehitystä tai tieteellistä tarkoitusta varten, eikä kyseessä ole massatuotanto tavarantoimittajan valmistamisen taloudellisen kannattavuuden varmistamiseksi tai tutkimus- ja kehityskustannusten kattamiseksi,
- 6) hankinta koskee perushyödykemarkkinoilla noteerattuja ja sieltä hankittavia tavaroita,
- 7) tavarat hankitaan erityisen edullisesti liiketoimintansa lopettavalta toimittajalta, pesähoitajalta tai selvittäjältä maksukyvyttömyysmenettelyn, akordin tai vastaavan menettelyn seurauksena (esimerkiksi konkurssipesän realisointitilanteet) taikka
- 8) kyseessä on palveluhankinta, joka tehdään suunnittelukilpailun perusteella, ja joka on suunnittelukilpailun sääntöjen mukaan tehtävä kilpailun voittajan kanssa tai jos voittajia on useita, näistä jonkun kanssa; tällöin kaikki voittajat on kutsuttava neuvotteluihin.

Lisäksi suoramankinnan voi tehdä silloin, kun kyseessä on tavarahankinnan lisätilaus alkuperäiseltä toimittajalta. Lisäehtona on, että lisätilauksen tarkoituksena on aikaisemman toimituksen tai laitteiston osittainen korvaaminen tai laajentaminen, ja toimittajan vaihtaminen johtaisi suhteettomiin teknisiin vaikeuksiin tai yhteensopimattomuuteen. Tällaisten sopimusten ja uudistettavien sopimusten voimassaoloaika saa vain poikkeuksellisesti ylittää kolme vuotta.

Hankintayksikkö voi tehdä suoramankinnan myös, kun kyseessä on uusi rakennusurakka tai palveluhankinta, joka vastaa aikaisemmin tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa ja tarjouspyynnössä on mainittu mahdollisesta myöhemmästä suoramankinnasta (optio), ja että option ennakoitu arvo on otettu huomioon hankinnan kokonaisarvoa laskettaessa. Option käytöstä on tehtävä erillinen päätös kolmen (3) vuoden kuluessa alkuperäisen sopimuksen tekemisestä.

Sosiaali- ja terveyspalveluissa sekä muissa erityisissä lain liitteen E mukaisissa palveluhankinnoissa voi tehdä suoramankinnan, mikäli tarjouskilpailun järjestäminen tai palvelun tarjoajan vaihtaminen olisi ilmeisen kohtuutonta tai erityisen epätarkoituksenmukaista asiakkaalle merkittävän hoito- tai asiakassuhteen turvaamisen kannalta.

2.6. Sidosyksikköhankinnat

Hankintalain soveltamisalan ulkopuolelle jäävät sidosyksiköiltä tehtävät hankinnat eli niin sanotut in house -hankinnat. Hankintalakiin on otettu pykälä, joka mahdollistaa hankintojen tekemisen sidosyksiköiltä ilman kilpailuttamista.

Hankinnan voi tehdä kilpailuttamatta sidosyksiköltä eli muodollisesti erillisiltä ja päätöksenteon kannalta itsenäisiltä kuntakonserniin kuuluvilta yksiköiltä, jos:

- 1) Vantaan kaupunki yksin tai yhdessä muiden hankintayksiköiden kanssa käyttää määräysvaltaa yksikköön samalla tavoin kuin omiin toimipaikkoihinsa ja
- 2) jos yksikkö harjoittaa vähintään 95 % toiminnastaan niiden hankintayksiköiden (Vantaan kaupunki ja muut hankintayksiköt) kanssa, joiden määräysvallassa se on.

Liiketoiminta muiden tahojen kuin sidosyksikön kanssa ei saa ylittää 5 %:n osuutta liiketoiminnasta tai 500 000 euroa vuodessa.

3. HANKINNOISTA ILMOITTAMINEN

3.1. Ilmoittamisvelvollisuus ja menettely

Kaikista kansallisen kynnysarvon sekä EU-kynnysarvon ylittävistä hankinnoista on ilmoitettava julkisesti tekemällä niistä hankintailmoitus Hilmassa. Mikäli tarjouspyyntö tehdään Cludia Oy:n Tarjouspalvelu.fi-portaalin kautta, ei erillistä Hilma- tai TED-ilmoitusta tarvitse tehdä.

Hankinnasta voi Hilma-ilmoituksen lisäksi julkaista ilmoituksen myös esimerkiksi sanoma- ja ammattilehdissä tai kaupungin internet-sivuilla. Tämänlaista ilmoitusta ei kuitenkaan saa julkaista muualla ennen kuin ilmoitus on julkaistu Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosassa TED:issä, eikä muualla julkaistuu ilmoitukseen saa sisältyä sellaisia tietoja, joita ei ole julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Tarjouspalvelu.fi-portaalin kautta julkaistu hankintailmoitus kulkee ensin Hilmaan, josta se lähetetään sähköisesti Euroopan unionin viralliseen lehden täydennysosaan TED:iin. Määräaikoja laskettaessa on huomioitava, että hankintailmoituksen julkaiseminen TED:issä saattaa kestää 48 tuntia siitä, kun hankintailmoitus on edelleenlähetetty Hilmasta.

3.2. Ennakkoilmoitus

Mikäli EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa (ei koske sosiaali- ja terveystalvot ja sekä muita erityisiä liitteen E mukaisia palveluhankintoja) halutaan hyödyntää mahdollisuutta lyhentää hankintalaissa säädettyjä tarjousaikoja, on mahdollista julkaista ennakkoilmoitus seuraavan 12 kuukauden aikana toteutettaviksi suunnitelluista hankinnoista.

Ennakkoilmoitus on toimitettava julkaistavaksi vähintään 35 päivää ja enintään 12 kuukautta ennen hankintailmoituksen lähettämistä. Ennakkoilmoituksen tarkoituksena on antaa yrityksille alustavia tietoja tulevista hankinnoista. Ennakkoilmoituksessa on annettava laissa säädetty hankintaa koskevat tiedot.

3.3. Hankintailmoitus

Hankintailmoituksen julkaisemisvelvollisuus koskee kaikkia hankintamenettelyjä. Hankintailmoitus käynnistää varsinaisen tarjouskilpailun. Hankintailmoituksen on sisällettävä hankintaa koskevat olennaiset tiedot. Mikäli tarjouspyyntö ja

hankintailmoitus eroavat sisällöllisesti, noudatetaan hankintailmoituksessa ilmoitettuja tietoja. Hankintailmoituksessa on hankintojen määrittelyssä käytettävä CPV-viitenimikkeistöä.

3.4. Suorahankintailmoitus

Hankintayksikkö voi tehdä suorahankinnan ilman kilpailuttamista, mikäli jokin tämän hankintaohjeen kohdassa 2.6.10 luetelluista niin sanotuista suorahankintaperusteista täyttyy. Suorahankintaperusteiden edellytysten täyttyminen on kuitenkin usein tulkinnanvaraista, ja siksi kaikista EU-kynnysarvon ylittävistä suorahankinnoista tulisi julkaista suorahankintaa koskeva ilmoitus. Ilmoitusmahdollisuutta voi käyttää sekä EU-kynnysarvot ylittävissä että kansallisissa suorahankinnoissa.

Suorahankintojen ilmoittaminen ei ole pakollista. Suorahankintailmoituksen julkaisemista ja 14 päivän määräajan noudattamista kuitenkin suositellaan. Mikäli ilmoitus tehdään, ei tehtyyn suorahankintaan voida enää puuttua 14 päivän määräajan kulumisen jälkeen, edellyttäen että suorahankinnan perusteet ovat olemassa.

Mikäli ilmoitusta ei tehdä, tai mikäli ilmoituksen tekemisestä huolimatta jätetään noudattamatta 14 päivän määräaika eikä suorahankinnalle ole lainmukaista suorahankintaperustetta ja suorahankinnasta valitetaan markkinaoikeuteen, on hankintayksikön varauduttava siihen, että tehty suorahankinta voidaan julistaa esimerkiksi tehottomaksi, lyhentää sopimuksen sopimuskautta ja/tai määrätä seuraamusmaksu.

Ilmoitus suorahankinnasta tehdään hankintapäätöksen tekemisen jälkeen. Käytettäessä Cludia Oy:n Tarjouspalvelu.fi-portaalia, ei erillistä Hilma- tai TED-ilmoitusta tarvitse tehdä. Ilmoitus ohjautuu automaattisesti julkaistavaksi sekä Hilmassa että Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosan TED-palvelussa.

Ennen sopimuksen tekemistä on suorahankintailmoituksen julkaisemisen jälkeen odotettava 14 päivän määräaika, joka lasketaan ilmoituksen julkaisemisesta Euroopan unionin virallisessa lehdessä. TED-palvelu lähettää automaattisesti kuittauksen sähköpostiin. Kuittauksesta käy ilmi ilmoituksen julkaisemisajankohta, jonka perusteella 14 päivän määräajan kulumisen voi laskea.

Ennen sopimuksen tekemistä on lisäksi varmistuttava siitä, ettei suora hankinnasta ole valitettu 14 päivän määräaikana markkinaoikeuteen. Mikäli suora hankinnasta on valitettu markkinaoikeuteen, ei hankintasopimusta saa tehdä.

Mahdollisen valituksen vireille tulon voi tarkistaa 14 päivän määräajan kulumisen jälkeen soittamalla markkinaoikeuden kirjaamoon. Alustavan tarkistuksen voi tehdä myös markkinaoikeuden internet-sivuillaan julkaisemasta vireille tulleiden hankinta-asioiden luettelosta.

3.5. Jälki-ilmoitus

Jälki-ilmoituksella tarkoitetaan hankintasopimuksen tekemisen jälkeen julkaistavaa ilmoitusta tehdystä hankinnasta. Jälki-ilmoitusvelvoite liittyy valvontaan ja tilastollisiin tarkoituksiin.

Jälki-ilmoitus on julkaistava EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa 30 päivän kuluessa hankintasopimuksen tekemisestä tai puitejärjestelyä koskevan päätöksen tekemisestä. Jälki-ilmoitusvelvollisuus koskee myös EU-kynnysarvon ylittäviä sosiaali- ja terveystalvveluja sekä muita erityisiä liitteen E mukaisia palveluhankintoja.

Jälki-ilmoitus tulee toimittaa myös hankinnan keskeyttämisestä, myös siinä tapauksessa, että hankinnasta on julkaistu vain ennakkoilmoitus. Ilmoituksesta tulee käydä ilmi perusteet hankinnan keskeyttämiselle.

4. TARJOUSKILPAILU

4.1. Yleistä

Hankinnan tärkein vaihe on tarjouspyynnön laatiminen ja siksi siihen tulee varata riittävästi aikaa.

Tarjouspyynnön on oltava sellainen, että sillä saadaan riittävä määrä haluttua tavaraa/palvelua tai rakennusurakkaa koskevia, keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Pystyäkseen laatimaan hyvän tarjouspyynnön tulee laatijalla olla tarpeeksi tietoa sekä hankinnan kohteesta että markkinoista. Markkinakartoitus on oleellinen osa jokaista tarjouskilpailua, ja kartoituksen tekeminen on suositeltavaa aina, kun se on mahdollista. Markkinakartoituksen tekeminen on ohjeistettu kohdassa 1.4.

4.2. Tarjouspyynnön sisältö

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja laadittava niin selvästi, että sen perusteella tarjoajat voivat antaa yhteismitallisia ja vertailukelpoisia tarjouksia. Hankinnan kohde ja siihen liittyvät seikat tulee kuvata riittävän tarkasti.

Tarjouspyynnössä on oltava vähintään seuraavat tiedot:

- 1) hankinnan kohteen määrittely ottaen huomioon laissa esitetyt vaatimukset teknisten eritelmien ja muiden laatuvaatimusten osalta;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) määräaika tarjousten tekemiselle;
- 4) osoite, johon tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, jolla tarjous on laadittava;
- 6) tarjousasiakirjojen esittämistä ja muotoa koskevat vaatimukset;
- 7) tarjoajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä soveltuvuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, joita tarjoajan on tätä varten toimitettava.
(Rajoitetussa menettelyssä soveltuvuusvaatimukset ilmoitetaan jo hankintailmoituksessa osallistumishakemuksia pyydettyäessä eikä niitä enää ole tarpeen laittaa tarjouspyyntöön);
- 8) kokonaistaloudellisen edullisuuden vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus, kohtuullinen vaihteluväli taikka poikkeustapauksissa vertailuperusteiden tärkeysjärjestys;

- 9) tarjousten voimassaoloaika;
- 10) keskeiset sopimusehdot/sopimusluonnos.

Tarjouspyynnössä tulee lisäksi olla:

Tarjouspyynnössä tulee tarjoajia pyytää ilmoittamaan myös sähköinen yhteystietonsa (sähköpostiosoite), jotta hankintapäätös voidaan lähettää tarjoajille sähköisesti tiedoksi.

Tarjouspyyntö täydentää hankintailmoitusta. Mikäli tarjouspyynnön ja hankintailmoituksen välillä on ristiriitaa, on hankintailmoituksen sisältö ratkaiseva.

Tarjouspyynnön allekirjoittaa se, jolla sovellettavan hallintosäännön mukaan on toimivalta tarjouspyyntöjen allekirjoittamiseen.

4.2.1. Sähköiset luettelot

Hankintayksikkö voi vaatia, että tarjoukset esitetään sähköisen luettelon muodossa tai että tarjoukseen liitetään osana tarjoustaan sähköinen luettelo. Sähköisten luetteloiden käytöstä on mainittava hankintailmoituksessa.

4.3. Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta

4.3.1. Menettelystä

Hankintayksikkö voi esittää ehdokkaiden ja tarjoajien ominaisuuksiin liittyviä, soveltuvuutta koskevia vaatimuksia. Vaatimuksilla varmistetaan tavarantoimittajan, palveluntuottajan tai urakoitsijan kyky toteuttaa hankinta.

Hankintayksiköllä on laaja hankintavalta soveltuvuusvaatimusten asettamisessa. Vaatimusten on kuitenkin liityttävä ehdokkaiden tai tarjoajien mahdollisuuksiin toteuttaa hankinta, eikä niillä saa vaarantaa ehdokkaiden/tarjoajien tasapuolista kohtelua. Vaatimusten on lisäksi liityttävä hankinnan kohteeseen. Vaatimusten on myös oltava suhteellisia, puolueettomia ja hankinnan kohteen kannalta perusteltavissa. Soveltumattomat tai liian ankarat vaatimukset voivat olla syrjiviä ja rajoittaa kilpailua perusteettomasti. Ehdokkaat/tarjoajat, jotka eivät täytä asetettuja vaatimuksia, on suljettava pois tarjouskilpailusta.

Avoimessa menettelyssä tarjoajan soveltuvuuden osalta ei tarvitse enää noudattaa aiemmin voimassa ollutta kaksivaiheisuuden periaatetta, jossa ensin tarkastettiin tarjoajan soveltuvuus ja vasta tämän jälkeen vertailtiin tarjoukset. Hankintayksikkö

voi näin ollen ensin vertailla tarjoukset ja vasta tämän jälkeen tarkastaa soveltuvuuden voittajaksi valikoituvalta toimittajalta. Valittavan tarjoajan soveltuvuus voidaan tarkistaa ennen hankintapäätöksentekoa muiden kuin rikosrekisteriotteiden osalta. Tarjoajan soveltuvuus on kuitenkin aina tarkistettava ennen hankintasopimuksen allekirjoitusta. Useat tarjoajan soveltuvuuteen liittyvät seikat on mahdollista tarkistaa tilaajavastuu.fi-palvelusta.

Hankintayksikön on vaadittava käytettäväksi yhteistä eurooppalaista hankinta-asiakirjaa (ESPD) alustavana näyttönä siitä, että ehdokas tai tarjoaja täyttää seuraavat vaatimukset:

- 1) mikään hankintalain pykälissä 80–81 tarkoitetuista poissulkemisperusteista ei koske ehdokasta tai tarjoajaa; ja
- 2) ehdokas tai tarjoaja täyttää hankintayksikön asettamat 83 §:ssä tarkoitettut soveltuvuusvaatimukset.

4.3.2. Pakolliset poissulkemisperusteet (80 §)

Hankintalain 80 §:ssä on lueteltu Suomen rikoslaissa rangaistavaksi säädetty teot ja vastaavat Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden lainsäädännössä mainitut teot, joihin syyllistyneet ehdokkaat ja tarjoajat on suljettava pois tarjouskilpailusta. Hankintayksiköllä on ennen sopimuksen tekemistä ehdoton velvollisuus tarkistaa voittaneen tarjoajan osalta, ettei mikään laissa säädetty pakollinen poissulkemisperuste koske sitä. Tämä tarkoittaa hankintalaissa määräytyistä rikoksissa annettavan rikosrekisteriotteen tarkistamista. Voittaneen tarjoajan tulee esittää rikosrekisteriote Vantaan kaupungille ennen sopimuksen allekirjoittamista. Otteesta ei saa ottaa kopiota. Ote ei saa olla 12 kuukautta vanhempi.

Mainittuja rikoksia koskevan tuomion tulee olla nimenomaan vankeusrangaistus, joka on annettu osallistumishakemuksen tai tarjouksen tehneen oikeushenkilön johtohenkilölle, kuten toimitusjohtajalle, varatoimitusjohtajalle, hallituksen puheenjohtajalle, vastaavassa asemassa olevalle henkilölle tai ehdokkaan tai tarjoajan muulle edustus-, päätös- tai valvontavaltaa käyttävälle. Myös tarjoavan yrityksen osalta tulee tarkistaa, ettei se ole syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Tuomion tulee olla lainvoimainen ja ilmetä rikosrekisteriotteesta.

Ehdokasta tai tarjoajaa ei saa sulkea tarjouskilpailusta, mikäli lainvoimaisen tuomion antamisesta on kulunut yli viisi vuotta.

4.3.3. Harkinnanvaraiset poissulkemisperusteet (81 §)

Edellä mainittujen pakollisten poissulkemisperusteiden lisäksi hankintalain 81 §:ssä on lista harkinnanvaraisista poissulkemisperusteista. Näiden perusteiden täyttyessä ehdokas tai tarjoaja voidaan sulkea pois tarjouskilpailusta. Perusteen käyttäminen ei edellytä, että siitä olisi mainittu hankinta-asiakirjoissa. Ehdokasta tai tarjoajaa ei kuitenkaan saa sulkea tarjouskilpailusta, mikäli alle listatusta tapahtumasta on kulunut yli kolme (3) vuotta.

Tarjouskilpailusta voidaan sulkea pois ehdokas tai tarjoaja:

- 1) joka on konkurssissa tai purettavana tai keskeyttänyt liiketoimintansa taikka jonka velkoja on vahvistetulla akordilla, saneerausohjelmalla tai muussa vastaavassa menettelyssä järjestelty;
- 2) jos jokin edellä kohdassa 1 mainituista menettelyistä on vireillä;
- 3) joka on ammattitoiminnassaan syyllistynyt vakavaan virheeseen, joka on toteen näytettävissä;
- 4) joka on laiminlyönyt velvollisuutensa maksaa veroja tai sosiaaliturvamaksuja (poissulkemisoikeutta ei ole, jos yritykselle on vahvistettu maksuohjelma);
- 5) joka on rikkonut Suomen tai EU:n lainsäädännön, työehtosopimusten taikka kansainvälisten sopimusten ympäristö-, sosiaali- ja työoikeudellisia velvoitteita;
- 6) joka on tehnyt muiden ehdokkaiden ja tarjoajien kanssa sopimuksia, joilla pyritään vääristämään kilpailua;
- 7) jonka eturistiriitaa ei voida tehokkaasti poistaa muilla toimenpiteillä;
- 8) jonka osallistuminen hankintamenettelyn valmisteluun on vääristänyt kilpailua, eikä vääristymää voida poistaa muilla vähemmän rajoittavilla toimenpiteillä;
- 9) jonka suorituksissa aikaisemmissa hankintasopimuksissa on ollut merkittäviä tai toistuvia puutteita jonkin keskeisen vaatimuksen toteuttamisessa; lisäedellytyksenä on, että puutteet ovat johtaneet sopimuksen ennen aikaiseen irtisanomiseen, vahingonkorvauksiin tai muihin vastaaviin sanktioihin;
- 10) joka on syyllistynyt olennaisesti väärin tietojen antamiseen tai laiminlyönyt vaadittavien tietojen antamisen; tai
- 11) joka on pyrkinyt vaikuttamaan epäasianmukaisesti hankintayksikön päätöksentekoon, saamaan luottamuksellisia tietoja, joiden avulla se voi saada perusteetonta etua hankintamenettelyssä tai

tarkoituksellisesti antamaan harhaanjohtavia tietoja, jotka voivat vaikuttaa olennaisesti tarjoajan tai tarjouksen valintaa koskeviin päätöksiin.

Kohdan 9 mukaista poissulkuperustetta sovellettaessa voitaisiin ottaa huomioon myös ehdokkaan tai tarjoajan muiden hankintayksiköiden tai yritysten kanssa tehdyissä sopimuksissa ilmenneet vakavat puutteet, mikäli ne on dokumentoitu riittävästi.

Kohtia 3, 5 ja 6 sovelletaan myös ehdokkaan tai tarjoajan johtohenkilöihin sekä edustus-, päätös- tai valvontavaltaa käyttäviin henkilöihin.

Ehdokkaiden ja tarjoajien poissulkemisessa edellä mainittujen perusteiden nojalla tulee aina noudattaa suhteellisuuden periaatetta. Vähäisten rikkomusten perusteella ei tulisi tehdä poissulkua. Mikäli rikkomus on kuitenkin ollut toistuva, voi poissulku olla perusteltu.

Poissulkemista koskevassa harkinnassa voidaan ottaa huomioon muun muassa rikkomuksen tai laiminlyönnin vakavuus, yhteys hankinnan kohteeseen, kulunut aika, mahdolliset muut aiheutuneet seuraamukset sekä rikkomukseen tai laiminlyöntiin syyllistyneen mahdolliset korjaavat teot.

4.3.4. Korjaavat toimenpiteet

Ehdokkaalla tai tarjoajalla on oikeus esittää pakollisen tai harkinnanvaraisen poissulkemisperusteen käsillä ollessa näyttöä luotettavuudestaan siitä huolimatta, että tarjoajaa rasittaa poissulkuperuste. Mikäli hankintayksikkö katsoo näytön riittäväksi, ei kyseistä ehdokasta tai tarjoajaa saa sulkea pois tarjouskilpailusta.

Näyttöä luotettavuudesta tulisi ensisijaisesti käyttää ja arvioida hankintamenettelyn kuluessa siten, että hankinta-asiakirjoissa mainitaan korjaavia toimenpiteitä koskevien selvitysten toimittamisesta tarjousten jättämisen yhteydessä. Hankintayksiköllä ei kuitenkaan ole velvollisuutta vaatia tai pyytää näyttöä luotettavuudesta.

Näyttönä voidaan esittää esimerkiksi selvitys siitä, että tarjoaja on maksanut tai sitoutunut maksamaan korvauksen kaikista vahingoista, joita rangaistavasta teosta tai virheestä on aiheutunut, selvittänyt tosiasiat ja olosuhteet kattavasti toimimalla aktiivisesti yhteistyössä tutkintaviranomaisten kanssa ja toteuttanut konkreettiset tekniset sekä organisaatioon ja henkilöstöön liittyvät toimenpiteet, joilla voidaan estää uudet rangaistavat teot tai virheet.

4.3.5. Tarjoajien soveltuvuutta koskevat vaatimukset ja selvitykset

Ehdokkaille/tarjoajille voidaan edellä mainittujen lisäksi asettaa myös muita soveltuvuuteen liittyviä vaatimuksia ja heitä voidaan pyytää toimittamaan niitä koskevia selvityksiä. Tällaisia ovat muun muassa ehdokkaiden/tarjoajien rahoituksellista ja taloudellista tilannetta, teknistä suorituskkyä ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset. Näillä vaatimuksilla on pyrittävä varmistumaan siitä, että tavarantoimittaja, palveluntuottaja tai urakoitsija pystyy toteuttamaan hankinnan. Vaatimusten ja niiden todentamiseksi pyydettävien selvitysten tulee liittyä ehdokkaan/tarjoajan edellytyksiin toteuttaa hankinta, ja ne on suhteutettava hankinnan luonteeseen, käyttötarkoitukseen ja laajuuteen.

Taloudellisen ja rahoituksellisen tilanteen osoittamiseksi voidaan pyytää muun muassa pankin tai luottolaitoksen lausunto tai tilinpäätösasiakirjat. Teknisen suorituskvyn ja ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi voidaan pyytää todistuksia yrityksen johtohenkilöiden tai erityisesti kyseisen palvelun tai urakan suorittamisesta vastaavien henkilöiden koulutuksesta ja ammatillisesta pätevyydestä. Samoin suorituskvyn osoittamiseksi voidaan vaatia luettelo ehdokkaan/tarjoajan aikaisemmista, kyseisen hankkeen kannalta merkittävistä toimituksista (ns. referenssit). Hankintalain liitteessä D on lueteltu tarkemmin ne asiakirjat ja tavat, joilla ehdokkaiden ja tarjoajien soveltuvuutta voidaan arvioida.

Hankintayksikkö ei saa vaatia tarjoajaa toimittamaan näyttöä asetettujen soveltuvuusvaatimusten täyttymisestä, mikäli vaaditut todistukset, selvitykset ja muut tiedot on mahdollista tarkastaa Suomessa tai muussa ETA-alueen valtiossa käytössä olevasta maksuttomasta tietokannasta. Asiakirjanäyttöä ei myöskään saa vaatia toimittamaan, jos hankintayksiköllä on mainitut ajantasaiset asiakirjat jo hallussaan.

Ehdokkaat/tarjoajat, jotka eivät täytä asetettuja soveltuvuusvaatimuksia, on suljettava pois tarjouskilpailusta. Ehdokkaita tai tarjoajia voidaan pyytää täydentämään tai täsmentämään vaadittuja selvityksiä ja asiakirjoja.

Hankintayksikkö voi myös oma-aloitteisesti hankkia erilaisia ehdokkaita/tarjoajia koskevia selvityksiä esimerkiksi yhteisötieto- tai luottotietojärjestelmästä. Tällaisten viran puolesta hankittavien selvitysten käyttämisestä on suositeltavaa ilmoittaa tarjouspyynnössä.

4.4. Tekniset eritelvät ja vaatimukset sekä standardien käyttö

Rakennusurakoiden ja hankittavan tavarán ominaisuuksien kuvaamiseen voidaan käyttää teknisiä määrittelyjä. Palvelujen hankinnassa tekniset määritelmät soveltuvat erityisesti siihen, että palveluihin liittyviä vaatimuksia kuvataan suorituskvyn tai toiminnallisten vaatimusten perusteella.

Teknisiä eritelmiä ei saa laatia siten, että ne perusteettomasti rajoittavat kilpailua tai ainoastaan tietyn valmistajan tuote voi tulla kysymykseen. Tekniset eritelvät tulisi esittää viittaamalla eurooppalaisten standardien mukaisiin kansallisiin standardeihin tai eurooppalaisiin teknisiin hyväksyntöihin tai eritelmiin tai, ellei edellä mainittuja ole, kansallisiin vastaaviin. Käytettäessä viittausta standardiin tai muuhun tekniseen määrittelyyn, myös sellaiset tuotteet, palvelut ja materiaalit on hyväksyttävä, jotka eivät ole viitatu standardin tai määritelmän mukaisia, mutta täyttävät niissä asetetut vaatimukset. Edellä mainitun vuoksi viittauksiin tulee liittää ilmaisu "tai vastaava".

Standardeihin viittaamisen lisäksi hankinnan kohteelta voidaan edellyttää tiettyä suorituskvyyä ja tiettyjä toiminnallisia ominaisuuksia. Edellytetyt vaatimukset on esitettävä riittävän täsmällisesti, jotta saadut tarjoukset ovat vertailukelpoisia.

Toiminnallisia ominaisuuksia koskeviin vaatimuksiin voi sisältyä myös ympäristöominaisuuksia koskevia vaatimuksia. Ympäristöominaisuuksiin liittyvien vaatimusten esittämisessä voidaan käyttää ympäristömerkkien myöntämisperusteita. Edellytyksenä edellä mainittujen perusteiden käytölle on, että ne soveltuvat hankinnan kohteena olevien tavaroiden ja palveluiden määrittämiseen, ja että merkkiä koskevat vaatimukset on kehitetty tieteellisen tiedon pohjalta, johon kaikki asianomaiset tahot, kuten viranomaiset, kuluttajat, valmistajat, vähittäiskaupan edustajat ja ympäristöjärjestöt ovat voineet osallistua. Lisäksi merkin on oltava kaikkien osapuolten saatavilla ja käytettävissä. Tietyn ympäristömerkin voidaan ilmoittaa täyttävän edellytetyt vaatimukset, mutta on myös hyväksyttävä tarjoajan esittämä muu todistus edellytetyjen vaatimusten täyttymisestä. Lisätietoja edellä mainituista (ympäristöjärjestelmät, sosiaalisen vastuun merkkien ja standardien mukaiset järjestelmät ym.) löydät hankintakeskuksen intranet-sivuilta. Voit myös ottaa yhteyttä Hankinnan vastuullisuuskonsulttiin.

Teknisissä eritelmissä ei saa mainita tiettyä valmistajaa tai tiettyä alkuperää olevia tavaroita. Niissä ei myöskään saa viitata tavaramerkkiin, patenttiin, tuotetyyppiin,

alkuperään, erityiseen menetelmään tai tuotantoon siten, että viittaus suosii tai syrjii tiettyjä tarjoajia tai tavaroita. Viittaus on poikkeuksellisesti sallittu, jos hankinnan kohdetta ei muuten voi riittävän täsmällisesti kuvata. Viittaukseen on tuolloin liitettävä ilmaisu "tai vastaava".

4.5. Elinkaarikustannukset

Tarjousten vertailussa voidaan huomioida myös hankittavan tuotteen/palvelun koko elinkaaren aikaiset kustannukset. Kustannuksina voidaan ottaa huomioon sekä hankintayksikön omia sisäisiä kustannuksia että käyttäjille aiheutuvia kustannuksia. Näitä voivat olla esimerkiksi erilaiset tuotanto-, kuljetus-, käyttö- ja ylläpitokustannukset, energian ja muiden resurssien käytöstä aiheutuvat kustannukset sekä keräys-, kierrätys- ja jätekustannukset. Kustannukset voivat liittyä myös tuotteessa käytettyjen raaka-aineiden hankkimisesta aiheutuviin päästöihin, kuten esimerkiksi kasvihuonepäästöihin.

Mikäli tarjousten vertailussa huomioidaan elinkaarikustannuksia, on tarjouspyynnössä ilmoitettava mitä menetelmää käyttäen kustannukset lasketaan ja mitä tietoja tarjoajien on toimitettava kustannusten laskemista varten. Lisätietoja on saatavissa julkisten hankintojen neuvontayksikön, Motivan sekä ympäristöministeriön internet-sivuilta.

4.6. Vastuullisuusnäkökohdat hankinnoissa

Vastuullisuusnäkökohdat hankinnoissa tarkoittavat ympäristönäkökohtien ja sosiaalisten näkökohtien sekä taloudellisen vastuullisuuden huomioimista Vantaan kaupungin hankinnoissa. Kaupunginhallituksen vahvistamassa Strategisten hankintojen tiekartassa on painotettu useita vastuullisuuden osa-alueita.

Vastuullisuusnäkökohdat tulee ottaa huomioon mahdollisimman aikaisessa vaiheessa hankintaa suunniteltaessa. Ne on huomioitava kaikissa hankintalain mukaisissa hankinnoissa. Vastuullisuusnäkökohdat tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida myös pienhankinnoissa.

Markkinoiden kartoittamisessa ja markkinavuoropuhelun käymisessä vastuullisuusnäkökohdat tulee huomioida, jotta niiden vaikutukset saadaan arvioitua hankintaa tehdessä. Kaupungin strategiaan liittyvässä resurssiviisauden ohjelmassa määritellään kaupungin tavoitetasoja tai tavoitteita liittyen vastuullisuusnäkökohtiin.

Tarjouspyyntöä laadittaessa on mietittävä, mitä vastuullisuusnäkökohtia otetaan huomioon ehdottomina vaatimuksina ja mitä taas pisteytettävänä laatuna. Sähköisessä hankintajärjestelmässä on myös saatavana malleja, joita voi käyttää hankinnassa.

Taloudellisen vastuullisuuden osalta on noudatettava myös Vantaan kaupungin harmaan talouden torjuntaohjetta. Ohje löytyy Hankinnan intranet-sivuilta.

Työllisyyden edistämisestä hankintojen avulla löydät lisätietoa Hankinnan intranet-sivuilta.

Lisätietoja hankintojen vastuullisuudesta saa Hankinnan vastuullisuuskonsultilta.

4.7. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus hankinnoissa

Tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämistä ohjaavat laki naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta (1986/609) sekä yhdenvertaisuuslaki (2014/1325).

Vantaan kaupunki on strategiassaan sitoutunut tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseen. Kaupungin tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmassa on lisäksi määritetty kyseisten asioiden huomioon ottaminen hankinnoissa.

Julkisissa hankinnoissa on edistettävä naisten ja miesten tasa-arvoa aina kun se on mahdollista. Tarjoajilta, joiden palveluksessa on säännöllisesti vähintään 30 henkeä, on edellytettävä tarjouspyynnöissä, että heillä on palkkausta ja muita palvelussuhteen ehtoja käsittelevä tasa-arvolain vaatima tasa-arvosuunnitelma sekä yhdenvertaisuuslain vaatima suunnitelma tarvittavista toimenpiteistä yhdenvertaisuuden edistämiseksi.

4.8. Tietoturva ja tietosuoja hankinnoissa

4.8.1. Tietoturva

Hankinnoissa on aina huomioitava mahdolliset tietoturva-asiat. Tässä yhteydessä tietoturvalla tarkoitetaan kaupungin tietojen ja hankittavien järjestelmien suojaamista hankintasopimuksessa hallinnollisilla ja teknisillä vaatimuksilla. Tämä tehdään kaupungin omaisuuden suojaamiseksi ja toiminnan tavoitteiden varmistamiseksi kulloinkin voimassa olevan, asiaan liittyvän lainsäädännön (esim. julkisuuslaki) ja kaupungin tietoturvaohjeistuksen mukaisesti.

Tietoturva on riippumaton hankintalainsäädännön soveltamisesta ja siihen liittyvistä kynnysarvoista. Näin ollen tietoturvavaatimukset voivat tulla sovellettaviksi, vaikka hankintaan ei sovellettaisi hankintalakia.

Hankintaa suunniteltaessa on tehtävä ensin tietoriskiarvio suhteessa toimialan toiminnan kriittisyyteen ja kehittämisen tavoitteisiin. Kaupungin tiedon on oltava saatavilla, tieto ei saa vuotaa asiattomille, tiedon pitää olla virheetöntä ja joustavasti kehittyvää sekä tietojärjestelmän tulee olla käytettävissä, toimia oikein sekä oltava ketterästi kehitettävissä ja toimintavarma. Näiden vaatimuksien varmistamisen tärkeyttä IT- palvelun tai tietojärjestelmän hankintasopimuksessa ohjaavat toimialan toiminnan kriittisyys, tavoitteet ja tietoriskien suuruus. Tietoriskien perusteella hankintaa suunniteltaessa on laadittava tiedon ja tietojärjestelmien asianmukaista suojaamista varten priorisoidut tietoturvavaatimukset, jotka toimivat parhaiten liitettynä osaksi sekä palvelunhallinnan että IT-ratkaisun toiminnallisia ja teknisiä vaatimuksia. Vantaan kaupunki on sitoutunut Valtionhallinnon tietoturvaviitekehykseen (VAHTI 2/2010), joka tarjoaa perustan tietoturvavaatimusten priorisointiin tietoriskien perusteella. Tietoturvaan liittyviä ehtoja voidaan käsitellä teknisessä vuoropuhelussa toimittajien kanssa.

Jos hankintaan liittyy tarve suojata kaupungin tietoja ja tietojärjestelmiä, tarjouspyynnössä tietoturva tulee integroida osaksi hankittavaa tuotetta tai palvelua ja sen hallintaa. Tarjouspyynnössä on aina vaadittava sisäänrakennettua ja oletusarvoista tietoturvaa. Lisäksi on varmistettava riittävät ja oikeanlaiset tietoturvavaatimukset sekä yhteisten tietoriskien hallinnan, tietoturvan tilan seurannan ja tietoturvapoikkeamien hallinnan käytännöt.

Jos hankintamenettelynä käytetään menettelyä, jossa neuvotellaan, neuvotteluissa voidaan käsitellä tietoturvakysymyksiä. Hankintasopimukseen on liitettävä tapauskohtaisesti riittävät ja oikeanlaiset tietoturvaa koskevat ehdot sekä tietoturvaa koskevat liitteet.

Hankinnoissa tulee huomioida Vantaan kaupungin hankintojen tietoturvaperiaatteet. Tietoturva-asioissa voi ennakoon sekä tutustua kaupungin tietoturvaohjeistukseen intranetissä (tietoturva) että konsultoida kaupungin tietoturva-asiantuntijoita.

4.8.2. Tietosuoja

Hankinnoissa on aina huomioitava mahdolliset tietosuoja-asiat. Tietosuojalla tarkoitetaan henkilötietojen käsittelyä koskevien vaatimusten huomioon ottamista luonnollisten henkilöiden yksityisyyden, vapauksien, oikeuksien ja oikeusturvan

varmistamiseksi voimassa olevan henkilötietolainsäädännön mukaisesti. Kaikessa henkilötietojen käsittelyssä on sovellettava Euroopan unionin tietosuoja-asetusta (2016/679) joka tunnetaan lyhenteellä GDPR, kansallista tietosuojalakia (1050/2018) sekä kansallista erityislainsäädäntöä.

On myös huomioitava, että tietosuojalainsäädännön tietosuojalle asettamat vaatimukset ovat tietoturvan tavoin riippumattomia hankintalainsäädännön soveltamisesta ja siihen liittyvistä kynnysarvoista. Näin ollen tietosuojalainsäädännön tietosuojavaatimukset voivat tulla sovellettaviksi, vaikka hankintaan ei sovellettaisi hankintalakia.

Hankintaa suunniteltaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, liittyykö hankintaan henkilötietojen käsittelyä. Henkilötietojen käsittelyllä tarkoitetaan mm. henkilötietojen keräämistä, tallentamista, käyttöä, luovuttamista ja poistamista. Hankinnan suunnitteluvaiheessa on määriteltävä henkilötietojen käsittelyn oikeusperuste, tarkoitus ja kesto sekä tehtävä riskiarvio henkilötietojen käsittelyn luonnolliselle henkilölle mahdollisesti aiheutuvista vaikutuksista. Lisäksi hankintaa suunniteltaessa on arvioitava mitä henkilötietoja ja henkilötietoryhmiä (esim. terveystietoja tai lasten tietoja) käsittelyyn liittyy sekä määriteltävä henkilötietojen suojauksen tarve.

Osana arviointia tehdään henkilötietojen vaikutustenarvioinnin alkukartoitus ja mikäli aihetta on, vaikutustenarviointi. Vaikutustenarviointi on tietosuoja-asetuksen mukainen toimenpide, jolla arvioidaan suunnitellun käsittelytoimen vaikutuksia henkilötietojen suojalle. Vaikutustenarvioinnilla pyritään tunnistamaan, arvioimaan ja hallitsemaan henkilötietojen käsittelyyn liittyviä riskejä. Vaikutustenarviointi tehdään ennen käsittelytoimien aloittamista sellaisissa tapauksissa, joissa käsittelyyn saattaa kohdistua korkea riski. Alkukartoituksessa ja vaikutustenarvioinnissa käytetään kaupungin tietoturva- ja tietosuojatyöryhmän hyväksymiä arviointilomakkeita.

Henkilötietojen käsittelyä ja käsittelyyn liittyviä ehtoja voidaan käsitellä teknisessä vuoropuhelussa toimittajien kanssa.

Jos hankintaan liittyy henkilötietojen käsittelyä, tarjouspyynnössä tietosuoja tulee integroida osaksi hankittavaa tuotetta tai palvelua ja sen hallintaa.

Tarjouspyynnössä on aina vaadittava sisäänrakennettua ja oletusarvoista tietosuojaa sekä varmistettava riittävät ja oikeanlaiset tietosuojavaatimukset sekä tietosuojan tilan seurannan ja poikkeamien käsittelyn käytännöt. Jos hankintamenettelynä käytetään menettelyä, jossa neuvotellaan, neuvotteluissa

voidaan käsitellä tietosuojakysymyksiä. Hankintasopimukseen on tapauskohtaisesti liitettävä riittävät ja oikeanlaiset tietosuojaa koskevat ehdot sekä henkilötietojen käsittelyä koskevat liitteet.

Jos hankintaan liittyy henkilötietojen käsittelyä, on aina konsultoitava ennakkoon kaupungin tietosuojaja-asiantuntijoita.

4.9. Tarjousten valintaperusteet

Tarjouksista on valittava kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous.

Kokonaistaloudellisesti edullisin on tarjous, joka on hankintayksikön kannalta hinnaltaan halvin, kustannuksiltaan edullisin tai hinta-laatusuhteeltaan paras. Mikäli hankintayksikkö käyttää muissa kuin tavarahankinnoissa valintaperusteena pelkästään halvinta hintaa, on tätä koskevat perustelut ilmoitettava tarjouspyynnössä tai hankintapäätöksessä. Perusteluista on käytävä ilmi, miten laadulliset näkökohdat on huomioitu hankittavassa kokonaisuudessa kuvaamalla esimerkiksi laadun huomioiminen soveltuvuus- ja vähimmäisvaatimuksissa tai sopimusehdoissa.

Hankintapäätöksen tekemisessä sovellettava valintaperuste on ilmoitettava jo hankintailmoituksessa. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää esimerkiksi hintaa, laatua, teknisiä ansioita, esteettisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia, ympäristöystävällisyyttä (esim. hiilidioksidipäästöjen määrää, jätteiden käsittelyä, tuotteen käyttöikää ja kierrätettävyyttä, käyttökustannuksia, kustannustehokkuutta, myynnin jälkeistä palvelua ja teknistä tukea, huoltopalveluja, toimituspäivää tai toimitus- ja toteutusaikaa taikka elinkaarikustannuksia). Vertailuperusteita valittaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, että tarjouksia pystytään käytännössä vertailemaan kyseisiä vertailuperusteita soveltaen.

Kokonaistaloudellisen edullisuuden vertailuperusteiden asettaminen on hankintayksikön harkittavissa. Niiden on kuitenkin liityttävä hankinnan kohteeseen, oltava objektiivisia ja syrjimättömiä eivätkä ne saa antaa hankintayksikölle rajoittamatonta valinnanvapautta. Tarjousten valinnassa saa soveltaa ainoastaan tarjouspyynnössä ennakkoon ilmoitettuja vertailuperusteita. Asetettuja perusteita ei näin ollen voi enää jälkikäteen lisätä, poistaa tai muuttaa.

Tarjousten vertailuperusteina ei tule käyttää sellaisia perusteita, jotka liittyvät ehdokkaiden tai tarjoajien ominaisuuksiin ja soveltuvuuteen. Vertailussa voidaan kuitenkin arvioida myös tarjoajalle asetettujen soveltuvuutta koskevien

vähimmäisvaatimusten ylittävää laatua, kuten esimerkiksi hankkeeseen nimettyjen henkilöiden pätevyyttä, kokemusta ja osaamista. Mikäli tarjousvertailussa arvioidaan tarjoajalle asetettujen soveltuvuutta koskevien vähimmäisvaatimusten ylittävää laatua, tarjouspyynnössä on selkeästi erotettava, miltä osin vaatimukset ovat vähimmäisvaatimuksia ja miltä osin vertailtavia vaatimuksia.

Lisäksi vertailuperusteena voidaan ottaa huomioon myös hankinnan kohteena olevien asiakkaiden tarpeisiin liittyviä taloudellisia ja laadullisia perusteita sekä ympäristövaatimusten täyttämiseen liittyviä perusteita, jos tällaiset perusteet ovat mitattavissa ja liittyvät hankinnan kohteeseen. Tällaisia vertailuperusteita voisivat olla esimerkiksi vähimmäisvaatimukset ylittävät ratkaisut, jotka helpottavat vammaisten käyttäjien kulkua rakennuksessa tai määritellyn enimmäistason alittavien saastepäästöjen huomioiminen.

Kilpailutus voidaan toteuttaa myös niin sanottuna ranskalaisena urakkana tai käänteisenä kilpailutuksena. Tämä tarkoittaa sitä, että hankintayksikkö määrittää tarjouspyynnössä etukäteen tietyn kiinteän hinnan, jonka se on valmis maksamaan hankinnasta. Tämän jälkeen kilpailu käydään tarjoajien kesken yksinomaan hankintayksikön määrittämällä laadullisilla perusteilla.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli.

4.10. Tarjousten vastaanottaminen ja avaaminen

Vantaan kaupungin hankinnat kilpailutetaan hankintaohjeen tekohetkellä Cludia Oy:n Tarjouspalvelu.fi-portaalissa. Järjestelmä suorittaa automaattisesti tarjousten vastaanottamiseen ja avaamiseen liittyvät toimet muodostamalla avauspöytäkirjan.

4.11. Tarjousten hylkääminen

Hankinnasta päättävällä on oikeus hylätä saadut tarjoukset hankintalain mukaisin perustein.

Tarjous on hylättävä, jos:

- 1) tarjousta rasittaa jokin kohdassa 4.3.2. lueteltu pakollinen poissulkemisperuste;

- 2) tarjous on tarjouspyynnön vastainen eli ei täytä tarjouspyynnössä asetettuja muotovaatimuksia ja/tai ehtoja;
- 3) tarjousten vertailussa käytettävää hintaa ei ole ilmoitettu pyydetyllä tavalla;

Tarjous voidaan hylätä, jos

- 1) tarjousta rasittaa jokin kohdassa 4.3.3. lueteltu harkinnanvarainen poissulkemisperuste;
- 2) tarjoushinta on poikkeuksellisen alhainen ja on ilmeistä, ettei hankintaa voida toteuttaa tarjouspyynnössä edellytetyllä tavalla. Ennen tarjouksen mahdollista hylkäämistä on tarjoajalta pyydettävä kirjallisesti selvitys tarjouksen perusteista. Tällä tarkoitetaan niitä seikkoja, jotka voivat olla perusteena tarjoushinnan alhaisuudelle. Selvityksen perusteella tulee arvioida hankinnan toteuttamismahdollisuudet ja siihen liittyvät riskit. Hylkääminen on perusteltava hankintapäätöksessä.
- 3) tarjoaja on saanut lainvastaista valtiontukea. Ennen hylkäämistä tarjoajalle on varattava kohtuullinen aika sen osoittamiseksi, että valtiontuki on myönnetty laillisesti.

4.12. Tarjousten täsmentäminen/täydentäminen

Saapuneet tarjoukset saattavat joskus olla puutteellisia tai epäselviä. Tällöin hankintayksikkö voi tarjouksista ilmenevien puutteellisuuden luonteen mukaisesti pyytää tarjoajia täsmentämään ja/tai täydentämään tarjouksiaan.

Tarjousta voidaan täsmentää hankintayksikön pyynnöstä vain, mikäli täsmentäminen ei vaaranna tarjoajien tasapuolista ja syrjimätöntä kohtelua. Mikäli kyseessä on tarjousten vertailuun vaikuttava seikka, ei tarjoukseen saa pyytää täsmennystä. Täsmennykset tulee pyytää kirjallisesti esimerkiksi sähköpostitse. Pyyntö on yksilöitävä selkeästi se asia, johon halutaan täsmennystä sekä ilmoitettava määräaika, johon mennessä täsmennys on toimitettava.

Tarjousten täsmentämisellä ei saa koskaan parantaa tarjousta. Tarjouksen parantamista ovat muun muassa puuttuvan referenssin lisääminen tai korvaaminen uudella referenssillä, tuotteen tai tavaran vaihtaminen taikka hinta- ja maksuehtojen muutokset.

4.13. Tarjousten vertailu

Hyväksytyt tarjoukset on vertailtava käyttäen tarjouspyynnössä ilmoitettuja vertailuperusteita. Tarjousten vertailussa ei saa ottaa käyttöön uusia vertailuperusteita, joita ei ole mainittu tarjouspyynnössä.

Tarjousvertailusta on käytävä kaikkien tarjousten osalta selvästi ilmi, miten niitä on arvioitu kunkin vertailuperusteen suhteen. Tarjouksia vertailtaessa on yleensä syytä laatia vertailutaulukko, jotta kaikki vertailuperusteet tulee käytyä läpi.

Vertailutaulukon voi esittää jo tarjouspyynnössä. Kaikkien vertailuperusteiden käyttö on perusteltava kirjallisesti hankintapäätöksessä tai sen liitteessä, ellei asia ilmene yksiselitteisesti vertailutaulukosta. Jos tarjouksille on annettu toisistaan poikkeavia pisteitä, on vertailusta ilmettävä, mihin tarjousten piste-erot perustuvat. Tarjousten vertailussa voidaan ottaa huomioon ainoastaan tarjoajien tarjouksissaan esittämät tiedot.

Tarjoukset on käsiteltävä niin hyvissä ajoin, että hankintapäätös saadaan tarjoajien tietoon tarjousten voimassaoloaikana. Mikäli tarjousten käsittely lykkääntyy, on tarjousten tekijöiltä tiedusteltava, ovatko he valmiit jatkamaan tarjouksen voimassaoloaikaa hankintayksikön ehdottamaan uuteen päivämäärään saakka.

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on asianomaista hankintaa koskevan valintaperusteen mukaan kokonaistaloudellisesti edullisin.

5. HANKINTAPÄÄTÖS

5.1. Hankintapäätöksen tekeminen

Tarjouskilpailun ratkaisusta, suoramankinnasta, option käyttöönotosta sekä hankinnan keskeyttämisestä on tehtävä kirjallinen, perusteltu hankintapäätös asianhallintajärjestelmässä (Asta). Hankintapäätöksen tekee se toimitielin tai viranhaltija, jolla on hankinnan ratkaisuvallta.

5.1.1. Hankintapäätös puitejärjestelyyn perustuvassa hankinnassa

Puitejärjestelyjen sisällä käytävistä ns. minikilpailutuksista/kevennetyistä kilpailutuksista on tehtävä hankintapäätös viranhaltijan päätössovelluksessa kaikissa EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa. Hankintapäätös on lähetettävä asianmukaisine muutoksenhakuosoituksineen tiedoksi kaikille mini-/kevennetyyn kilpailuun osallistuneille tarjoajille. Lisäksi hankintapäätöksen tekemisen jälkeen on odotettava ennen tilausta/sopimusta 14 päivän odotusaika.

Jos odotusaikaa ei noudateta ja kevennetyistä kilpailutuksesta valitetaan markkinaoikeuteen, voi markkinaoikeus virhetilanteissa määrätä hankintasopimuksen tehottomaksi ja/tai lyhentää tehdyn sopimuksen sopimuskautta. Valituksen käsitleminen edellyttää kuitenkin aina markkinaoikeuden myöntämää käsittelylupaa.

Kaikista EU-kynnysarvot alittavista puitejärjestelyn sisäisistä minikilpailutuksista/kevennetyistä kilpailutuksista on myös tehtävä ratkaisu asianhallintajärjestelmässä (Asta). Ratkaisu on lähetettävä tiedoksi kaikille mini-/kevennetyyn kilpailuun osallistuneille tarjoajille.

5.1.2. Hankintapäätöksen sisältö

Hankintapäätöksen tulee sisältää olennaiset tiedot tarjouskilpailun ratkaisemisesta sekä keskeisistä siihen vaikuttaneista seikoista. Hankintapäätöksestä tulee käydä ilmi ainakin seuraavat seikat:

- hankinnan yleiskuvaus (sis. kuvaus hankinnan kohteesta);
- käytetty hankintamenettely;
- perusteet neuvottelumenettelyn, puitejärjestelyn tai suoramankinnan käytölle;

- tiedot hankintailmoituksen julkaisemisesta TED:ssä ja Hilmassa sekä muista käytetyistä julkaisukanavista;
- hankintamenettelyn mukainen tarjouskilpailun kulku pääpiirteittäin;
- osallistumishakemuksen jättäneet;
- perusteet hankinnan jakamatta jättämiseen;
- perusteet halvimman hinnan käyttämiseen ainoana perusteena;
- perusteet vaatia toimittajalta yli kaksinkertaista liikevaihtoa;
- tarjouksen tehneet;
- tarjouskilpailuun valittujen sekä kilpailusta hylättyjen nimet;
- tarjoajien soveltuvuus / mahdollinen sulkeminen pois kilpailusta sekä peruste poissulkemiselle;
- tarjousten tarjouspyynnön mukaisuus / mahdollinen hylkääminen sekä peruste hylkäämiselle;
- tarjousten vertailu mahdollisine vertailutaulukoineen hankintapäätöksen tekstissä tai sen liitteenä;
- perustelut valinnalle tarjouspyynnössä esitetyin valintaperustein (erityisen tärkeää on tarjousten piste-erojen perusteleminen);
- voittanut tarjoaja;
- arvio alihankintana kolmansille osapuolille annettavista sopimuksen osista taikka mahdollisten alihankkijoiden nimet;
- sopimuksen/hankinnan arvo;
- tieto odotusajan pituudesta (14 päivää);
- maininta, että sopimus syntyy vasta erillisellä kirjallisella sopimuksella
- muutoksenhakuohjeet;
- perusteet muiden kuin sähköisten viestintävälineiden käyttämiseen;
- kuvaus hankintamenettelyssä mahdollisesti todetuista eturistiriidoista ja niiden vuoksi toteutetuista toimenpiteistä; sekä
- hankintayksikön yhteystiedot.

Kaikista ehdokkaiden ja tarjoajien asemaan vaikuttavista ratkaisuksista tulee tehdä perusteltu kirjallinen päätös.

Hankinta voidaan keskeyttää vain todellisesta ja perustellusta syystä. Hankinnan keskeyttämisestä on tehtävä perusteltu hankintapäätös, johon liitetään muutoksenhakuohjeet. Keskeyttämis päätös annetaan tiedoksi samoin kuin hankintapäätös.

5.1.3. Hankintapäätöksen tiedoksianto

Hankintapäätös siihen liittyvine asiakirjoinaan annetaan tiedoksi Astan kautta ehdokkaan tai tarjoajan ilmoittamaan sähköpostiosoitteeseen. Kun käytetään sähköistä tiedoksiantoa, on viestiin merkittävä erikseen tieto viestin lähettämispäivästä. Päätös liitteineen voidaan antaa tiedoksi myös tavallisena kirjeenä, jos muuta vaihtoehtoa ei ole.

Ehdokkaan ja tarjoajan katsotaan saaneen kirjepostitse lähetetyn päätöksen tiedoksi, jollei muuta näytetä, seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä. Käytettäessä sähköistä tiedoksiantoa, katsotaan tiedoksiannon tapahtuneen viestin lähettämispäivänä, jollei asiassa esitetä selvitystä siitä, että sähköinen tiedoksianto on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Tarjouksia ei liitetä hankintapäätöksen liitteeksi.

Hankintapäätös annetaan tiedoksi:

- vasta sen jälkeen, kun tiedetään, ettei ylempi toimielin käytä asiassa kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeutta tai
- saman tien siten, että hyväksytyn tarjouksen tekijälle ilmoitetaan päätöksen tiedoksiannon yhteydessä, ettei päätös sido kaupunkia ennen kuin on selvinnyt, käyttääkö ylempi toimielin asiassa kuntalain mukaista otto-oikeutta.

Kaikille ehdokkaille ja tarjoajille, joiden asemaan vaikuttavia ratkaisuja päätös sisältää, toimitetaan:

- pöytäkirjanote hankintapäätöksestä ja
- tarjousvertailu sekä
- valitusosoitus- ja oikaisuohje (=muutoksenhakuohjeet).

Oikeanlaisten muutoksenhakuohjeiden liittäminen hankintapäätökseen on tärkeää, jotta muutoksenhakuajat lähtisivät kulumaan ja jotta hankintapäätös saisi lainvoiman. Hankintapäätöspohjat löytyvät asianhallintajärjestelmästä (Asta).

5.2. Muutoksenhaku

Ehdokas tai tarjoaja voi kansalliset kynnysarvot ja EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa hakea hankintapäätökseen muutosta markkinaoikeudelta valitusajan kuluessa. Ehdokas tai tarjoaja voi markkinaoikeusvalituksen lisäksi hakea

hankintapäätökseen samanaikaisesti muutosta myös tekemällä hankintayksikölle hankintaoikaisuvaatimuksen. Hankintaoikaisuvaatimuksen voi tehdä myös kansalliset kynnysarvot alittavista hankinnoista, mutta niistä ei voi valittaa markkinaoikeuteen.

Mikäli hankinnassa on menetelty hankintalain vastaisesti voi markkinaoikeus ensisijaisesti kumota päätöksen, kieltää noudattamasta virheellistä päätöstä tai velvoittaa hankintayksikön korjaamaan virheellisen menettelynsä.

Mikäli hankinnassa on ehditty tehdä jo sopimus, voi virheellisen menettelyn seurauksena olla hyvitysmaksun suorittaminen sille tarjoajalle, jolla olisi virheettömässä menettelyssä ollut todellinen mahdollisuus voittaa tarjouskilpailu. Mikäli EU-kynnysarvon ylittävässä hankinnassa on ehditty tehdä jo sopimus, voi markkinaoikeus määrätä tietyin edellytyksin hankintasopimuksen tehottomaksi tai lyhentää hankintasopimuksen sopimuskautta. EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa markkinaoikeus voi määrätä myös seuraamusmaksun maksamisesta valtiolle.

Markkinaoikeuden määräämät seuraamukset voivat tulla kyseeseen vain, mikäli hankintayksikön todetaan toimineen lainvastaisesti ja lainvastainen menettely on vaikuttanut hankintamenettelyn lopputulokseen tai asianosaisen asemaan.

Markkinaoikeus ylläpitää internet-sivuillaan luetteloa vireille tulleista hankinta-asioista. Sivuilta voi käydä tarkistamassa 14 päivän valitusajan päättymisen jälkeen, onko hankinnasta valitettu markkinaoikeuteen. Markkinaoikeuden sivuillaan julkaisema luettelo ei nauti julkista luotettavuutta, mikä tarkoittaa sitä, että luettelomerkinnän puuttuminen ei välttämättä tarkoita sitä, että hankinnasta ei olisi valitettu.

5.3. Hankintaoikaisu

Mikäli hankintamenettelyssä havaitaan virhe, jolla on vaikutusta ehdokkaiden tai tarjoajien asemaan, voidaan virheellinen hankintapäätös poistaa ja ratkaista asia uudelleen tekemällä hankintaoikaisu. Hankintaoikaisu voidaan ottaa käsiteltäväksi joko hankintayksikön omasta aloitteesta tai asianosaisen vaatimuksesta. Asianosaisen on tehtävä hankintaoikaisu 14 päivän kuluessa hankintapäätöksen tiedoksisaannista.

Hankintayksikkö voi itse ottaa hankintapäätöksen tai ratkaisun korjattavakseen 90 päivän kuluessa siitä, kun hankintaoikaisun kohteena oleva päätös tai ratkaisu on

tehty. Muutoksenhaku markkinaoikeuteen ei estä hankintayksikköä tekemästä hankintaoikaisua. Itseoikaisuna tehtävän hankintaoikaisun tekeminen ei kuitenkaan ole mahdollista enää hankintasopimuksen tekemisen jälkeen.

Hankintaoikaisupäätöksen tekee se toimielin tai viranhaltija, jolla on alkuperäisen hankinnan ratkaisulta. Päätöksen korjaaminen hankintaoikaisuna ei edellytä asianosaisen suostumusta. Asianosaista voidaan kuitenkin kuulla ennen asian uudelleen ratkaisemista.

Hankintaoikaisun vireilletulosta on ilmoitettava välittömästi niille, joita asia koskee.

Mikäli hankintaoikaisu hyväksytään, tulee hankintaoikaisun ratkaisun takia tehdä uusi hankintapäätös viranhaltijan päätössovelluksessa. Päätös lähetetään tiedoksi asianosaisille ja päätökseen liitetään muutoksenhakuosoitukset.

Mikäli hankintaoikaisu hylätään, lähetetään hankintaoikaisun johdosta tehty päätös tiedoksi oikaisun tehneelle. Päätökseen liitetään ilmoitus muutoksenhakukiellosta.

Lisäksi päätös tulee ilmoittaa kuntalain 92 §:n mukaiseen otto-oikeusmenettelyyn ja julkaista Vantaan kaupungin internet-sivuilla.

5.4. Hankinnan väliaikainen järjestäminen

Jos hankinnasta on valitettu markkinaoikeuteen, ei hankinnasta saa tehdä hankintapäätöksen mukaista hankintasopimusta. Tällöin hankinta voidaan järjestää väliaikaisesti tekemällä sopimus kenen tahansa soveliaaksi katsotun toimittajan kanssa. Hankinnan väliaikaisen järjestämisen edellytyksenä on, ettei hankintaa voida sen luonteen vuoksi lykätä markkinaoikeuden käsittelyn ajaksi. Mikäli hankinnan tekemistä voidaan lykätä, ei hankinnan väliaikaiselle järjestämiselle ole perusteita.

Hankinnan väliaikaisesta järjestämisestä on tehtävä kirjallinen sopimus. Sopimuksessa on huolehdittava siitä, että sopimus voidaan irtisanoa päättymään markkinaoikeuden päätöksen takia. Tavaraa/palvelua saa tilata väliaikaisen sopimuksen turvin vain välttämättömiltä osin toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi. Hankinnan väliaikaisesta järjestämisestä ei tehdä hankintapäätöstä.

6. SOPIMUSMENETTELY

6.1. Odotusaika ja muut määräajat

Hankintapäätöksen tekemisen jälkeen on tehtävä hankintaa koskeva kirjallinen sopimus.

EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa hankintasopimuksen saa kuitenkin tehdä aikaisintaan 14 päivän (ns. odotusaika) kuluttua siitä, kun ehdokas tai tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja valitusosoituksen tiedoksi.

Odotusaikavelvoitetta ei sovelleta suoraan hankintoihin. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa myöskään silloin, kun hankintasopimus tehdään ainoan tarjouksen tehneen tarjoajan kanssa.

Odotusajan noudattamatta jättäminen on sanktioitu ankarasti. Siksi on ensiarvoisen tärkeää noudattaa sitä.

EU-kynnysarvot alittavissa kansallisissa hankinnoissa ei ole pakollista odotusaikaa. Kansallisissa hankinnoissa suositellaan kuitenkin hankintasopimuksen tekemistä vasta 14 päivän pituisen valitusajan kulumisen jälkeen. Silloin voidaan varmistaa, ettei hankinnasta ole valitettu markkinaoikeuteen.

6.2. Sopimuksen tekeminen

Hankintalaki edellyttää erillisen kirjallisen hankintasopimuksen tekemistä.

Hankintasopimus syntyy kirjallisen sopimuksen allekirjoittamisella.

Hankintasopimusta ei kuitenkaan saa tehdä EU-kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa ennen 14 päivän pakollisen odotusajan päättymistä tai mikäli hankinnasta on valitettu markkinaoikeuteen. Mikäli suora hankinnassa käytetään vapaaehtoista ilmoitusmenettelyä, ei sopimusta saa tehdä ennen 14 päivän määräajan päättymistä. Myöskään tilausten tekemiseen ei saa ryhtyä, ennen kuin hankintasopimus on allekirjoitettu.

Ennen sopimuksen tekemistä on varmistuttava siitä, ettei hankinnasta ole valitettu määräaikana markkinaoikeuteen. Mahdollisen valituksen vireilletulo tulee tarkistaa määräajan päättymisen jälkeen joko soittamalla markkinaoikeuden kirjaamoon tai tekemällä alustava tarkistus markkinaoikeuden internet--sivuillaan julkaisemasta vireille tulleiden hankinta-asioiden luettelosta.

Ennen hankintasopimuksen tekemistä on viimeistään tarkastettava, että sopimuskumppani täyttää tarjouspyyntöasiakirjoissa vaaditut soveltuvuusvaatimukset. Samassa yhteydessä on tarkastettava, että sopimuskumppani täyttää tilaajavastuulain mukaiset velvollisuudet.

Hankintasopimuksen tekemiseen on oikeutettu se, joka on tehnyt hankintapäätöksen tai joka hankintapäätöksen, hallintosäännön tai niihin perustuvien delegointipäätöksien mukaan on oikeutettu allekirjoittamaan hankintasopimuksen.

Laadittavaa sopimusta voidaan täydentää käyttämällä sopimuksen lisäksi julkisten hankintojen yleisiä sopimusehtoja (JYSE 2014) tai JHS 166 Julkisen hallinnon IT-hankintojen yleisiä sopimusehtoja (JIT 2015, muutoksineen) taikka Rakennusurakan yleisiä sopimusehtoja (YSE 1998). Yleiset sopimusehdot on laadittu erikseen tavara- ja palveluhankinnoille. Ehdot löytyvät osoitteesta <https://vm.fi/> tai <http://www.jhs-suositukset.fi/suomi/jhs166>. Tehtävän hankinnan mukaan voidaan sopia noudatettavaksi myös muilla aloilla hyväksytyjä yleisiä sopimusehtoja.

Tarjouspyyntövaiheessa tulee laatia keskeiset sopimusehdot sisältävä sopimusluonnos, joka liitetään tarjouspyynnön liitteeksi. Tarjouspyyntöön tulee liittää myös kyseiseen hankintaan sovellettavaksi tarkoitetut yleiset sopimusehdot tai viittaus niihin sekä tieto siitä, mistä ehdot ovat saatavilla.

Hankintasopimus laaditaan kahtena kappaleena. Allekirjoitetut hankintasopimukset tulee tallentaa asianhallintajärjestelmään. Sopimuksesta vastaava yksikkö huolehtii sopimuksen paperikappaleen säilyttämisestä, sopimuksen seurannasta ja valvonnasta sekä sopimusten asianmukaisesta hävittämisestä voimassa olevien oikeusohjeiden mukaisesti.

Mallipohjat kaupungin käyttämistä hankintasopimuksista löytyvät asianhallintajärjestelmästä.

6.3. Hankintasopimuksen muuttaminen

Hankintasopimuksen muuttaminen sopimuskaudella on säännelty hankintalaissa EU-hankintojen ja liitteen E osalta. Pääsääntönä on, että oleelliset muutokset eivät ole sallittuja.

Olennaisia muutoksia ovat ainakin:

- sopimuksen ehtoja muutetaan niin, että se olisi mahdollistanut muiden kuin tarjouksen tehneiden tarjoajien osallistumisen tarjouskilpailuun tai toinen tarjoaja olisi voittanut tarjouskilpailun
- sopimuksesta tai puitejärjestelystä tulee muutoksen jälkeen taloudellisesti edullisempi sopimuskumppanille kuin alkuperäisessä sopimusluonnoksessa oli määritelty, esim. kiinteiksi sovittuja hintoja nostetaan tai tarjottujen tuotteiden/palveluiden laatua alennetaan
- sopimusmuutos laajentaa sopimuksen alaa huomattavasti
- alkuperäinen sopimuskumppani korvataan uudella sopimuskumppanilla.

Edellä mainitusta poiketen hankintasopimukseen tai puitejärjestelyyn voidaan tehdä muutoksia alla mainituin perustein (luettelo on tyhjentävä):

- 1) jos sopimusmuutokset olivat tiedossa hankinta-asiakirjoissa, esimerkiksi sopimusluonnoksessa. Edellytyksenä kuitenkin on, että ehdot ovat täsmälliset, selkeät ja yksityiskohtaiset;

Tällaisia muutostilanteita voivat olla esim. sopimukseen kirjatun mekanismin mukaiset:

- hinnan ja veloitusperusteiden muutokset,
- versiopäivitykset,
- lisenssimuutokset,
- tuotteen tai teknologian vaihto,
- tietosuoja- ja tietoturvamutokset,
- alihankkijamuutokset ja
- ryhmittymän kokoonpanon muutokset.

Mikäli tarjouspyynnön liitteenä olevaan sopimusluonnokseen yllä mainitut seikat on kirjattu riittävän täsmällisesti, selkeästi ja yksityiskohtaisesti.

- 2) jos alkuperäisen sopimuskumppanin on tarpeen suorittaa lisätöitä tai -palveluja tai toimittaa tavaratoimituksia ja jos sopimuskumppanin vaihtaminen ei ole mahdollista taloudellisesti tai teknisistä syistä ja se aiheuttaisi merkittävää taloudellista haittaa tai kustannuksia. Muutoksen arvo ei voi olla enempää kuin 50 % alkuperäisen sopimuksen arvosta;

- 3) sopimusmuutos on mahdollinen, jos tarve johtuu olosuhteista, joita huolellinen hankintayksikkö ei ole voinut etukäteen ennakoida. Muutoksen arvo ei voi olla enempää kuin 50 % alkuperäisen sopimuksen arvosta;

Olosuhdemuutoksena voitaneen pitää esim. lainsäädännöstä johtuvaa muutosta, jota huolellinen hankintayksikkö ei ole etukäteen tarjouspyyntöä laatiessa voinut tietää.

- 4) jos alkuperäinen sopimuskumppani korvataan uudella yhtiön rakennejärjestelyiden, yritysostojen, sulautumisen ja määräysvallan muutoksen ja maksukyvyttömyyden seurauksena toisella toimittajalla. Lisäedellytyksenä on, että uusi toimittaja täyttää alkuperäiset vähimmäisvaatimukset; sekä

Vantaan kaupungin sopimusperusteissa edellä mainitut sopimuskumppanin muutokset on kirjattu siten, että muutosta voidaan pitää etukäteen sopimukseen kirjattuna muutoksena.

- 5) jos kyse on vähäarvoisesta sopimusmuutoksesta, joka alittaa EU-kynnysarvot, eikä se vaikuta sopimuksen yleiseen luonteeseen. Tällaisen sopimusmuutoksen arvo tulee olla tavara- ja palveluhankinnoissa pienempi kuin 10 % ja rakennusurakoissa pienempi kuin 15 % alkuperäisen sopimuksen arvosta.

Hankintapäätös tulee tehdä hankintasopimuksen muuttamisesta, mikäli muutoksella on vaikutusta ehdokkaiden ja tarjoajien asemaan. Tällaisia muutoksia ovat ainakin muutokset edellä mainitun luettelon kohdissa 2 ja 3. Hankintasopimuksen muuttamista koskevaan päätökseen on liitettävä muutoksenhakuohjeet ja päätös on ilmoitettava kuntalain 92 §:n mukaiseen otto-oikeusmenettelyyn.

Edellä mainitun luettelon kohdissa 2 ja 3 mainituista muutoksista tulee tehdä hankintasopimuksen muuttamista koskeva ilmoitus, mikäli muutoksen arvo ylittää EU-kynnysarvon.

Kansallisten hankintojen osalta ei hankintalaissa ole nimenomaista sääntelyä sopimuksen muuttamisesta, mutta niidenkään osalta ei ole mahdollista tehdä muutoksia, jotka muuttavat tai laajentavat alkuperäistä sopimusta huomattavasti.

Sopimusmuutosten tekemisissä on hyvä ottaa yhteyttä toimialasi lakimieheen.

7. ERINÄISIÄ ASIOITA

7.1. Tilausohjeet

Tilausohje on tuote- tai tuoteryhmäkohtaisesti annettava sitova hankintojen täytäntöönpano-ohje, jonka mukaisesti koko kaupungin kyseisen hankintaryhmän tilaukset on tehtävä. Tilausohjeen antamisesta vastaa se yksikkö, jonka toimivaltaan kyseisistä hankinnoista päättäminen kuuluu. Tilausohje perustuu hankintasopimukseen tai puitejärjestelyyn.

Tilausohjeessa tiedotetaan tuotteen ostopaikat ja palvelujen toimittajat, hinnat ja hintaperusteet, maksuehdot sekä muut sovitut ehdot. Lisäksi tilausohjeiden tulee sisältää yksityiskohtaiset käytännön ohjeet sekä muut tarpeelliset tiedot tilausten tekemiseksi. Tilaajan tulee valvoa, että toimittaja noudattaa tilausohjeessa mainittuja sopimuksen mukaisia ehtoja ja ilmoittaa havaitsemistaan poikkeamista ohjeen antajalle. Tilausohjeissa määräytyistä hankintapaikoista ei pääsääntöisesti saa poiketa. Voimassa olevat tilausohjeet tallennetaan kaupungin sopimushallintajärjestelmään tai intranettiin.

Vantaan kaupungin kulloinkin voimassa olevassa taloussäännössä on määrätty määrärahojen käytön hyväksymisestä.

Vantaan kaupunki on sitoutunut hankintasopimuksissa noudattamaan sopimuksen ehtoja ja tämän vuoksi hankinnat on tehtävä sopimuksien mukaisesti. Mikäli jollekin tavaralle tai palvelulle on olemassa voimassa oleva sopimus, eikä sitä noudateta (ns. ohiotot), on mahdollista, että tästä seuraa vahingonkorvausvelvollisuus Vantaan kaupungille.

7.2. Hankinnan vastaanotto ja hyväksyminen

Hankinnan kohdetta vastaanotettaessa on sen määrä ja laatu tarkistettava viipymättä. Laitteen saa hyväksyä vasta, kun sille on suoritettu käyttöönottotarkastus ja -testaus, jossa on todettu, että laite on toimintakunnossa ja täyttää sille asetetut suoritusarvot sekä muut hankintasopimuksen ehdot. Teknisesti vaativista ja laajoista hankinnoista on laadittava vastaanottopöytäkirja.

Monimutkaisissa järjestelmätoimituksissa hyväksymismenettelystä ja käyttöönotosta takuuaikoineen, testauksineen ja portaittain maksuposteineen on sovittava tarkkaan jo järjestelmätoimitussopimusta laadittaessa.

Toimituksen viivästyessä taikka jos toimitus ei muuten vastaa sopimusta, on asiasta viipymättä tehtävä kirjallinen ilmoitus (reklamaatio).

7.3. Ostolaskut

Hankintoja koskeva maksuliikenne tulee hoitaa Vantaan kaupungin hallintosäännön sekä talouspalveluiden käsikirjan mukaisesti.

7.4. Hankinnan asiakirjat ja dokumentointi

Hankinnan kaikki vaiheet on dokumentoitava. Tarjouspyyntöjen lähettäminen ja tarjousten saapuminen, tarjousten avaaminen, hankintapäätöksen tekeminen ja tiedoksianto sekä kaikki muu tiedonvaihto tarjoajien ja hankintayksikön välillä on merkittävä kaupungin sähköiseen asianhallintajärjestelmään. Hankintaan liittyvät asiakirjat on tallennettava asianhallintajärjestelmään. Salaiset asiakirjat on asianhallintajärjestelmässä luokiteltava salassa pidettäviksi ja määriteltävä salassapidolle oikeusperuste.

7.5. Asiakirjojen julkisuus ja salassapito

Hankintaa koskevien asiakirjojen julkisuuden osalta on noudatettava viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia.

Julkisuus jakaantuu ns. yleisöjulkisuuteen ja asianosaisjulkisuuteen. Yleisöjulkisuus tarkoittaa sitä, että kenellä tahansa (esim. kunnan asukkaalla) on oikeus saada tieto julkisen asiakirjan sisällöstä.

Yleisöjulkisuuden mukaisesti hankinta-asiakirjat tulevat julkiseksi seuraavasti:

- Tarjouspyyntö tulee julkiseksi, kun se on allekirjoitettu.
- Tarjouksen täydennyspyyntö ja tarjousasian käsittelyä varten laaditut selvitykset ja muut asiakirjat tulevat julkisiksi, kun sopimus asiassa on tehty.
- Hankintapäätös sekä niiden käsittelyä varten viranomaisessa laaditut muistiot, pöytäkirjat ja muut asiakirjat tulevat julkisiksi, kun päätös tai sopimus on allekirjoitettu.
- Hankintayksikölle toimitetut tarjoukset sekä osallistumishakemukset tulevat julkisiksi, kun sopimus on tehty.

Asianosaisjulkisuus poikkeaa yleisöjulkisuudesta siten, että ainoastaan tarjouskilpailuun osallistuneelle taholle muodostuu asianosaisasema ja sen myötä oikeus saada tieto asiakirjasta. Asianosaisella on heti hankintapäätöksen tekemisen jälkeen oikeus saada nähtäväkseen kaikki hankintaan liittyvät asiakirjat.

Asianosaisella ei kuitenkaan ole oikeutta saada tietoa sellaisesta asiakirjasta, joka on lain mukaan salassa pidettävä. Tällaisia ovat esimerkiksi asiakirjat, jotka sisältävät toisen tarjoajan liike- ja ammattisalaisuuksia.

Asianosaisjulkisuutta koskevat säännökset velvoittavat myös esimerkiksi kunnan omistamia yhtiöitä. Sen sijaan yleisöjulkisuus ei sovellu kunnan yhtiöihin.

Mikäli hankinta keskeytetään, on suositeltavaa pitää tarjousasiakirjat salassa siihen saakka, kunnes hankintayksikkö on tehnyt ratkaisunsa uudessa hankintamenettelyssä tai päättänyt luopua hankinnasta.

7.5.1. Liike- ja ammattisalaisuudet

Hankintayksiköllä on velvollisuus suojata tarjoajien liikesalaisuuksia ja olla luovuttamatta tai hyödyntämättä niitä. Tätä varten tarjoajia pyydetään tarjouspyynnössä merkitsemään selvästi, mitkä tarjouksen tiedot ovat liike- ja ammattisalaisuuksia tai muutoin salassa pidettäviä. Julkisuuslain mukaan tarjousten vertailussa käytetty kokonaishinta ei voi kuitenkaan koskaan kuulua liike- ja ammattisalaisuuden piiriin.

Viime kädessä hankintayksikkö tekee päätöksen siitä, sisältyykö tarjousasiakirjoihin tarjoajan liike- ja ammattisalaisuuksia. Epäselvissä tilanteissa on aina pyydettävä tarjoajalta erillinen kirjallinen vahvistus siitä, mitkä tarjouksen osat sisältävät salassa pidettäviä tietoja. Liike- ja ammattisalaisuuksia sisältävien asiakirjojen käsittelyssä on oltava huolellinen, koska liike- ja ammattisalaisuuksien paljastaminen ja/tai oikeudeton käyttö on säädetty rikoslaissa rangaistavaksi teoksi.

Esimerkiksi tarjoajan referenssitietoihin sekä tarjottujen henkilöiden ansioluetteloihin ja palvelukuvauksiin sisältyy usein salassa pidettäviä tietoja.

7.6. Asiakirjan antamistavat

Asiakirjan sisällöstä on annettava tieto suullisesti taikka antamalla asiakirja viranomaisen luona nähtäväksi ja jäljennettäväksi tai kuunneltavaksi tai antamalla siitä kopio tai tuloste. Tieto asiakirjan sisällöstä on annettava pyydetyllä tavalla, jollei pyynnön noudattaminen asiakirjojen suuren määrän tai asiakirjojen kopiointin

vaikeuden tai muun niihin verrattavan syyn vuoksi aiheuta kohtuutonta haittaa virkatoiminnalle.

Asiakirjapyyntö on käsiteltävä viivytyksettä, ja tieto julkisesta asiakirjasta on annettava mahdollisimman pian.

7.7. Hankintojen valvonta

Hankintaan liittyvää valvontaa toteutetaan monen eri tahon toimesta ja monella tavalla.

Hankintalain soveltamisalan piiriin kuuluvissa eli kansallisen kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa asianosaisilla on mahdollisuus saattaa hankintaa koskeva päätös tai ratkaisu markkinaoikeuden tutkittavaksi. Markkinaoikeuden ratkaisuun tyytymätön voi vielä saattaa asian toiseen oikeusasteeseen eli Korkeimpaan hallinto-oikeuteen ratkaistavaksi. Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajavirasto valvoo hankintalain noudattamista. Jokainen, joka katsoo hankintayksikön menetelleen hankintalain vastaisesti, voi tehdä Kilpailu- ja kuluttajavirastolle toimenpidepyynnön menettelyn lainmukaisuuden tutkimiseksi. Kilpailu- ja kuluttajavirasto voi myös omasta aloitteestaan ottaa asian tutkittavaksi.

Yllä mainitun lisäksi kaupunginhallituksella, lautakunnilla ja liikelaitoksen johtokunnilla on kuntalain 92 §:n nojalla mahdollisuus ottaa alaisensa toimielimen tai viranhaltijan päätös uudelleen käsiteltäväksi. Otto-oikeusmenettely on kuvattu hallintosäännössä. Hallintosäännön mukaan hankintaohjeessa määritellyn kynnysarvon alla jääviä tavara-, palvelu- ja urakkahankintoja koskevia päätöksiä ei tarvitse ilmoittaa ottomenettelyyn.

Kaikki kansallisen kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa hankintapäätökset on julkaistava kaupungin internet-sivuilla pois lukien yksilöön kohdistuvia opetustoimen, terveydenhuollon tai sosiaalitoimen asiat. Hankintojen julkaisemisella lisätään avoimuutta ja kuntalaiset saavat tietoa tehdyistä hankintapäätöksistä.

Hankintalain soveltamisalan ulkopuolelle jäävissä hankinnoista ei voi valittaa markkinaoikeuteen, mutta kaikki yli 30 000 euron hankinnat on ilmoitettava ottomenettelyyn ja julkaistava kaupungin internet-sivuilla pois lukien yksilöön kohdistuvia opetustoimen, terveydenhuollon tai sosiaalitoimen asiat.

Jokaisesta 2 000 euron ja sen ylittävästä hankinnasta on tehtävä viranhaltijan päätös perusteluineen. Sisäinen tarkastuksen tehtävänä on valvoa sisäisen valvonnan toimivuutta suorittaessaan organisaation hallinnon, talouden ja toimintojen valvontaa. Sisäinen tarkastus suorittaa säännöllisesti hankintatoimeen liittyvää valvontaa.

Hankintojen tekemisestä annettujen ohjeiden lisäksi kaupungilla on tilaamiseen liittyen tilausohjeita. Tarvittavat tavarat ja palvelut tulee ensisijaisesti tilata kilpailutetuilta tavarantoimittajilta. Jokaisen esimiehen tulee valvoa alaistensa tekemiä tilauksia. Käytettäessä sähköistä tilausjärjestelmää kaikki 200 euron ja sen ylittävät tilaukset on etukäteen hyväksyttävä esimiehellä. Etukäteishyväksymisen lisäksi esimiesten tulee jälkikäteen valvoa raporteista henkilökunnan tekemiä 200 euron ja sen alittavia tilauksia. Esimiehen tulee myös tilausoikeuksia myöntäessään varmistaa, että henkilö, jolle tilausoikeudet annetaan ymmärtää asian merkityksen.

8. KÄYTÖSTÄ POISTETUN IRTAIMEN OMAISUUDEN JATKOKÄSITTELY

8.1. Uudelleen sijoittaminen ja kierrättäminen

Alkuperäisestä käytöstään poistetut, mutta muuhun käyttöön kelpaavat kalusteet ja tavarat tulee ensisijaisesti pyrkiä sijoittamaan kaupungin sisäiseen käyttöön, mikäli tämä on perusteltua. Toimialojen on tiedotettava näistä tavaroista koko kaupunkia kattavasti ja tarkoituksenmukaisella tavalla, esimerkiksi intranetin kierrätys sivustoilla.

Vantaan kaupungilla on oma kalusteiden ja tavaroiden kierrätyspalvelu, jonne voi toimittaa irtaimistoa tai jota voi pyytää noutamaan itselleen tarpeettoman käyttökelpoisen irtaimiston. Lisäohjeita löydät intranetin [Jätehuolto ja kierrätys - sivulta](#).

8.2. Myyminen

Mikäli tavaroita ei saada sijoitettua uudelleen edellisen kohdan mukaisesti, ne on myytävä ostotarjouksien perusteella tai julkisella huutokaupalla. Näistä myyntitoimenpiteistä, tavaroiden säilytyksestä ja niiden kuljetuksista ei saa aiheutua kaupungille tavaroiden myyntihinnan ylittäviä kustannuksia.

8.3. Hävittäminen ja lahjoittaminen

Mikäli uudelleensijoitus tai myynti ei ole taloudellisesti perusteltua, on käytöstä poistettu irtain omaisuus hävitettävä tai poikkeuksellisesti lahjoitettava yleishyödylliseen käyttöön. Hävittämisen tai lahjoittamisen edut säilyttämiseen verrattuna on voitava taloudellisin tai muin erityisin perustein osoittaa. Hävittäminen tai lahjoittaminen on toteutettava kaupungille mahdollisimman taloudellisesti.

Vaarallisten aineiden ja lääkkeiden hävittäminen on toteutettava viranomais määräyksiä noudattaen. IT-laitteiden jatkokäsittelyssä on siihen liittyvien tietoturvariskien vuoksi omat ohjeet.

9. EU-KYNNYSARVOT YLITTÄVIEN HANKINTOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄAIKATAULUKKO

<u>Menettelytapa</u>	<u>Ei ennakko-ilmoitusta</u>	<u>Ei ennakko-ilmoitusta</u>	<u>Ennakko-ilmoitus julkaistu</u>	<u>Ennakko-ilmoitus julkaistu</u>
	<u>Ilmoitus tehty sähköisesti</u>	<u>Ilmoitus ja hankinta-asiakirjat sähköisesti</u> 1	<u>Ilmoitus tehty sähköisesti</u>	<u>Ilmoitus ja hankinta-asiakirjat sähköisesti</u> 1
Avoin menettely (tavarat, palvelut, rakennusurakat)				
<u>Tarjousaika</u>	35 pv*	30 pv*	15 pv*	15 pv*
Rajoitettu menettely, neuvottelumenettely ja kilpailullinen neuvottelumenettely, innovaatiokumppanuus, dynaaminen hankintajärjestelmä				
Osallistumishakemuksen jättäminen rajoitetussa ja neuvottelumenettelyissä sekä innovaatiokumppanuudessa ja dynaamisessa hankintajärjestelmässä	30 pv*	30 pv*	30 pv*	30 pv*
<u>Tarjousaika rajoitetussa menettelyssä</u>	30 pv**	25 pv**	10 pv**	10 pv**
Tarjousaika neuvottelumenettelyssä ja innovaatiokumppanuudessa sekä dynaamisessa hankintajärjestelmässä	30 pv**	25 pv**	10 pv**	10 pv**
Nopeutettu avoin, rajoitettu tai neuvottelumenettely				
<u>Osallistumishakemuksen jättäminen</u>	15 pv*	15 pv*	15 pv*	15 pv*
<u>Tarjousaika rajoitetussa menettelyssä</u>	10 pv**	10 pv**	10 pv**	10 pv**
<u>Tarjousaika avoimessa menettelyssä</u>	15 pv**	15 pv**	15 pv**	15 pv**
<u>Jälki-ilmoitus</u>	30 pv***	30 pv***	30 pv***	30 pv***
<u>Jälki-ilmoitus, käyttöoikeus-sopimukset</u>	48 pv***	48 pv***	48 pv***	48 pv***

Ennakkoilmoitus tehdään sähköisesti Hilmassa.

* Hankintailmoituksen jättämispäivästä

** Tarjouspyynnön lähettämispäivästä

*** Hankintasopimuksen tai puitejärjestelyn syntymisestä

1 Hankintalain 56–62 §:ssä säädetään määräajoista, tarjousasiakirjojen sähköisestä saatavilla olosta ja sähköisestä ilmoittamisesta. Ilmoitus tehdään sähköisesti, hankinta-asiakirjat ja liiteasiakirjat ovat sähköisesti ja täydellisesti saatavilla sekä ilmoituksessa on mainittu internetosoite ko. asiakirjoihin.





15 §

Vastaus Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomelan, Kai-Ari Lundellin ja Jari Jääskeläisen sekä 16 muun aloitteeseen sisäilma-asioiden tiedonkulun parantamiseksi

VD/5553/00.02.00.03/2020

RV/HP/KK/ET/JH/PW/KHi/LS/JÅ/LS

Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundell ja Jari Jääskeläinen sekä 16 muuta valtuutettua jättivät valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”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.”

Kaupunginvaltuusto 15.6.2020 § 22

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Kaupunkiympäristön toimiala ja kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteavat vastauksenaan seuraavaa:

Vantaan sisäilmaviestintää kehitetään jatkuvasti kattavammaksi eri toimialojen yhteistyönä. Kaupungin verkkosivut ovat erittäin tärkeä viestintäkanava, mutta julkisia asiakirjoja voi pitää esillä verkkosivuilla vain, kun ne ovat tietosuoja- ja saavutettavuusmääräysten mukaisia. Kaikki julkiset asiakirjat saa kaupungilta pyytämällä. Valtuutetuilla on lisäksi laajennettu oikeus saada tietoja käyttöönsä.

Viestintä tuottaa kaupungin toimitilojen käyttäjille tiedotteet sisäilmatutkimusten alkamisesta, tuloksista ja sisäilmakorjauksista. Tiedotteita on tehty vuodesta 2018 alkaen 294 kappaletta kaikkiaan 120 eri kohteeseen (5.10.2020 tilanne). Vantaa.fi/sisäilma-sivustolla on julkaistu kaikki kouluille ja päiväkodeille 1.8.2018 lähtien lähetetyt sisäilmatiedotteet. Toimitilojen käytöstä vastaava esimies jakaa tiedotteet tilojen käyttäjille. Koulut julkaisevat ne Wilma-sivuillaan ja päiväkodit sähköpostijakeluna ja ovitiedotteina

Toimitilojen käyttäjille on julkaistu verkossa entistä selkeämmät ohjeet kaupungin tilojen sisäilmahaittojen ilmoittamisesta ja oireiden mukaiseen hoitoon hakeutumisesta sisäilma-asioiden neuvottelukunnan jäsenten toiveesta helmikuussa 2020. Ohjetta on selkeytetty vielä lisää heinäkuussa 2020. Linkki ohjeeseen sijaitsee kolmella eri sisäilmasivulla. Kaupungin henkilöstölle ohjeet ovat olleet intrassa ainakin vuodesta 2018 lähtien. Oireiden mukaiseen hoitoon hakeutumisesta tiedotetaan myös kohdekohtaisesti sellaisissa kohteissa, joissa tälle voi olla tarvetta. Tiedotteissa pyydetään ilmoittamaan oireilusta myös kohteen johtajalle tai omalle esimiehelle. Koska kyse on henkilökohtaisesta terveystiedosta, ilmoittaminen on aina henkilön omassa harkinnassa.

Käyttäjien havaitsemista rakennuksen teknisistä vioista ja sisäilmaan liittyvistä havainnoista ilmoitetaan kohteen johtajalle, joka ohjaa vikailmoitukset huoltoyhtiölle Granlund Manager -ohjelman kautta.



Sisäilmatutkimusten raporteista on sivustolla julkaistu vuoden 2020 alusta valmistuneet merkittävimmät koulujen ja päiväkotien raportit, jotka on käsitelty tietosuojamääräysten mukaisiksi. Vuosina 2018–2019 valmistuneiden noin 100 tutkimusraportin käsittely tietosuojamääräysten mukaisiksi vaatisi arviolta 3 kuukauden työpanoksen tilakeskuksen omana työnä tai noin 35 000 euron konsulttityön. Myös uusien raporttien muokkaaminen tietosuojalain mukaisiksi tarkoittaisi merkittäviä kustannuksia. Parhaillaan selvitetään, miten raportit voidaan käsitellä 23.9.2020 voimaan tulleiden saavutettavuusmääräysten mukaisiksi ja millaisia kustannuksia siitä mahdollisesti aiheutuu. Vanhoja raportteja pyytää noin 2 henkilöä vuodessa koko Vantaan alueella. Uudempia, käsittelyssä olevien kohteiden raportteja pyytää noin 5 henkilöä vuodessa. Tässä taloudellisessa tilanteessa kannattaa pohtia uudelleen, onko kaikkien raporttien julkaiseminen välttämätöntä. Tarkoituksenmukaisempaa on raporttien luovuttaminen niitä pyytävälle nykykäytännön mukaisesti.

Kohdekohtaisten kyselyjen toimintamallia kehitetään parhaillaan. Kouluille ja päiväkodeille tehdyn laajan sisäilmaoirekyselyn raportit on julkaistu sivustolla 2019. Kouluja tai päiväkoteja koskevien kyselyiden raportit julkaistaan verkossa, kun ne ovat vastaajamäärien ja terveystietojen tietosuojaan liittyvien määräysten mukaisesti julkaisukelpoisia.

Sisäilmakorjauksien sisällöstä tiedotetaan käyttäjille edellä mainituilla tiedotteilla. Korjausten dokumentointiin suunnitellaan sekä rakennusurakoitsijoille että valvojille yhtenäistä raporttimallia, joka olisi myös julkaistavissa verkossa. Siihen yhdistettäisiin korjaussuunnitelmiin, työmaadokumentteihin ja sähköisiin tietojärjestelmiin nykyisin kirjattavia asioita.

Ympäristökeskuksen tarkastusraportit on kohdennettu toiminnanharjoittajille ja kiinteistön omistajille, eikä niitä ole tarkoitettu yleiseen julkaisuun. Kiinteistöön liittyvistä kerrotaan tarvittaessa tilakeskuksen kohdekohtaisissa tiedotteissa. Yksityiskohtaisemmasta tietojen luovuttamisesta vastaavat kyseisten raporttien tekijät ympäristökeskuksessa.

Vantaan kaupungin vireillä oleva verkkosivujen uudistaminen viivästyy kilpailutuksesta tehdyn valituksen vuoksi. Uudistuksen yhteydessä myös sisäilmasivujen sisältö ja löydettävyyks kohennetaan entistä käyttäjäystävällisemmäksi.

Kaupunginhallitus 16.11.2020 § 16

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa valtuutetuille Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundell ja Jari Jääskeläinen sekä 16 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 15

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään



- a) antaa valtuutetuille Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundell ja Jari Jääskeläinen sekä 16 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liite:

- allekirjoitettu Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomelan, Kai-Ari Lundellin ja Jari Jääskeläisen sekä 16 muun valtuutetun aloite sisäilma-asioiden tiedonkulun parantamiseksi

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätöksenteko, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti, puh. 043 826 8687, etunimi.sukunimi[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



16 § Vuoden 2020 Vantaan kulttuuripalkinnot

VD/7957/02.03.01.03/2020

RÄ/ OR

Vapaa-ajan lautakunta hyväksyi kokouksessaan 9.6.2020 § 8 kulttuuritoimintaan tarkoitettujen avustusten myöntämisperiaatteiden muutoksen Vantaan kulttuuripalkinnon osalta. Vantaan kulttuuripalkinnot myönnetään vuosittain hakemuksetta kahdelle taholle:

a) kannustuksena ansioituneelle taiteilijalle ja b) tunnustuksena merkittävästä kulttuuriteosta.

Ansioituneen taiteilijan palkinto myönnetään Vantaalla vakituisesti asuvalle, taiteellisen lahjakkuutensa osoittaneelle taiteilijalle. Kulttuuripalkinto merkittävästä kulttuuriteosta kaupunkilaisten taidekentän elävöittämiseksi myönnetään kaupungissa toimivalle yhteisölle tai henkilölle. Molemmat palkinnot ovat suuruudeltaan 10 000 euroa. Jakamalla kaksi erillistä kulttuuripalkintoa halutaan merkittävien paikallisten kulttuuritekojen palkitsemisen lisäksi palkita myös vantaalainen ansioitunut taiteilija.

Kulttuuripalkinto merkittävästä kulttuuriteosta kaupunkilaisten taidekentän elävöittämiseksi myönnetään kaupungissa toimivalle yhteisölle tai henkilölle. Palkinto myönnetään vaikuttavista ansioista ja kaupunki pidättää oikeuden jättää palkinto myös myöntämättä. Palkintoa merkittävästä kulttuuriteosta ei myönnetä aiemmin Vantaan kulttuuripalkinnon saaneille tai Vantaan kaupungin työntekijöille.

Vantaan kulttuuripalkintoja ei voi hakea, vaan päätöksen palkintojen myöntämisestä tekee Vantaan kaupunginhallitus vapaa-ajan lautakunnan esityksestä. Vantaan kulttuurin palvelualue on pyytänyt kuntalaisilta ehdotuksia vantaalaisista henkilöistä ja tahoista, joiden ponnistukset oman taiteenalan tai vantaalaisen kulttuurielämän eteen ansaitisivat palkinnon.

Ehdotuksia perusteluineen lähetettiin kulttuurin palvelualueelle määräaikaan mennessä viisi. Esityksistä kolme koski merkittävää kulttuuritekoa ja ansioituneen taiteilijan palkintoa ehdotettiin kahdelle henkilölle.

Palkinnot jaetaan kaupunginvaltuuston vuoden viimeisessä kokouksessa 14.12.2020.

Vapaa-ajan lautakunta on käsitellyt asiaa kokouksessaan 10.11.2020 § 9 ja päättänyt esittää kaupunginhallitukselle, että se toimittaa vuoden 2020 Vantaan kulttuuripalkintojen jaon lautakunnan esityksen mukaisesti.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 16

Kaupunkikulttuurin apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) myöntää vuoden 2020 Vantaan kulttuuripalkinnot (ansioituneen taiteilijan palkinto ja merkittävän kulttuuriteon palkinto) vapaa-ajan lautakunnan esityksen mukaisesti, ja
- b) maksaa palkintosummat, yhteensä 20 000 euroa, kulttuurin palvelualueen menokohdalta 16 33 12 460 Vantaan kulttuuripalkinnot,

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



Liite:

- Palkinnon saajat 1976–2019

Täytäntöönpano: hallintoyksikkö
-ote kulttuurin palvelualue

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätietoja:

kulttuurijohtaja Annukka Larkio, puh. 050 318 1686, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
palvelukoordinaattori Sirpa Laine, puh. 040 848 2099, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaan kulttuuripalkinto (Vantaa-palkinto) on myönnetty vuodesta 1976 alkaen seuraavasti:

1976 kuvanveistäjä Heikki Häiväoja

1977 säveltäjä Aulis Sallinen

1978 graafikko Pentti Kaskipuro

1979 Vanhan musiikin yhtye Sonores Antiqui

1980 koreografi Marjo Kuusela

1981 taidemaalari Tapani Jokela

1982 oopperalaulaja Jorma Hynninen

1983 Tanssiteatteri Raatikko

1984 kirjailija Alpo Ruuth

1985 elokuvaohjaaja Matti Kassila

1986 oopperalaulaja Jaakko Ryhänen

1987 jazzmuusikko Juhani Aaltonen

1988 näyttelijä Lasse Pöysti

1989 taidemaalari, graafikko Antti Ojala

1990 säveltäjä Herman Rechberger

1991 Teatteri KEHÄ III (nyk. Teatteri Vantaa)

1992 laulajatar Annikki Tähti

1993 arkkitehti Alpo Halme

1994 muusikot Maarit ja Sami Hurmerinta

1995 taidemaalari, kuvanveistäjä Risto Vilhunen

1996 valo- ja äänisuunnittelija Ilkka Volanen

1997 Vantaan tanssiopisto

1998 Vantaan orkesteri

1999 urkutaiteilija Håkan Wikman

2000 elokuvakäsikirjoittaja, ohjaaja Kaija Juurikkala

2001 kirjailija, FT Taru Väyrynen

2002 valokuva- ja mediataiteilija Harri Larjosto

2003 musiikin tohtori, musiikkikasvattaja Päivi Kukkamäki

2004 laulaja, opettaja Kosti Kotiranta

2005 Vantaan Lapsiballetti ry, Tamara Popova ja Marin Veltchev

2006 tuottaja-elokuvaohjaaja Jean Bitar

2007 Tikkurilan Teatteri ry

2008 kirjailija Virpi Hämeen-Anttila ja professori Jaakko Hämeen-Anttila

2009 musiikkipedagogi Inkeri Simola-Isaksson

2010 Vantaan Taiteilijaseura ry

2011 viihdetaitelija Virve Rosti

2012 kirjailija Tuula Korolainen

2013 oopperalaulaja Esa Ruuttunen

2014 Vantaan sanataidekoulu

2015 muusikko Esa Pulliainen

2016 jazzpianisti ja -säveltäjä Lenni-Kalle Taipale

2017 laulaja Meiju Suvas

2018 kulttuuriteko: Velmu ry

2018 nuoren taiteilijan palkinto: pianisti Bingheng Yang ja balettianssija Pinja Huhtimo

2019 kulttuuriteko: monikulttuurisen Tempo-orkesterin perustaja Jarmo Ahvenainen

2019 nuoren taiteilijan palkinto: taiteilija Jesse Pasanen



17 § Perusopetuksen poikkeusjärjestelyt

VD/9738/00.01.01.01/2020

KK/S-AP/HY-L

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 1 §:n 5 momentin 30 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kunnan tartuntatautilain torjunnasta vastaavana toimielimenä tartuntatautilain 58 §:n mukaisista toimenpiteistä.

Tartuntatautilain 58 §:n mukaan, kun laajaa tartunnan vaaraa aiheuttava yleisvaarallinen tai yleisvaaralliseksi perustellusti epäilty tartuntatauti on todettu tai sen esiintyminen on perustellusti odotettavissa, kunnan tartuntatautien torjunnasta vastaava toimielin voi päättää toimialueellaan sosiaali- ja terveydenhuollon toimintayksiköiden, oppilaitosten, päiväkotien, asuntojen tai vastaavien tilojen sulkemisesta sekä yleisten kokousten tai yleisötilaisuuksien kieltämisestä. Edellytyksenä on lisäksi, että toimenpide on välttämätön yleisvaarallisen tai yleisvaaralliseksi epäillyn tartuntataudin leviämisen estämiseksi.

Perusopetuslakiin on määräaikaaisesti lisätty 20 a §. Kyseisen pykälän nojalla, jos opetusta ei tartuntatautilain 58 §:n nojalla annettavan päätöksen johdosta voida järjestää turvallisesti lähiopetuksena koulussa tai muussa opetuksen järjestämispaikassa. Poikkeuksellisiin opetusjärjestelyihin siirtymistä koskeva päätös voidaan tehdä enintään yhden kuukauden ajaksi kerrallaan. Poikkeuksellisten opetusjärjestelyjen aikana opetusta järjestetään osittain tai kokonaan muuna kuin lähiopetuksena etäyhteyksiä hyödyntäen. Perusopetuslain muutos on voimassa määräaikaaisesti vuoden 2020 loppuun.

Pääkaupunkiseudun koronakoordinaatioryhmä on todennut 20.11.2020, että pääkaupunkiseutu on koronaepidemian osalta ns. leviämisvaiheessa, jolloin on tarpeen ottaa käyttöön uusia rajoituksia ja suosituksia epidemian leviämisen hillitsemiseksi. Vantaalla on koronatartunnat jatkaneet jyrkkää kasvuaan kolmatta viikkoa. Koronatartuntojen ilmaantuvuusluku 14 vuorokauden osalta on 22.11.2020 ollut 211,7/100 000 asukasta kohden ja positiivisten näytteiden osuus kaikista testatuista näytteistä on ollut vastaavana aikana 5,2 %.

Tartuntoja ilmenee tällä hetkellä erityisesti kodeissa ja lähipiirin sosiaalisissa kontakteissa, yksityisissä juhlissa ja tilaisuuksissa, työpaikoilla ja harrastuksissa. Koska vain noin puolet tartuntojen lähteistä voidaan tällä hetkellä jäljittää, on tarpeen rajoittaa sosiaalisia kontakteja laajemmin.

Vantaan kaupungin alueella epidemian tilanne huomioiden on olemassa perusteet peruskoulujen osittaiselle tai kokonaan sulkemiselle tartuntatautilain 58 §:n nojalla. Lievempänä keinoja opetuksen järjestäjä voi päättää poikkeusjärjestelyjen toteuttamisesta, jotta peruskoulujen osittaiselta tai kokonaan sulkemiselta vältyttäisiin.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 17

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, että koronaepidemian vuoksi on olemassa perusteet sille, että Vantaan kaupungin alueella sijaitsevilla peruskouluilla voidaan siirtyä perusopetuslain 20 a §:n mukaisiin poikkeuksellisiin opetusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyihin siirtymisestä päätöksen tekee opetuksen järjestäjä.

Tämä päätös on voimassa kuukauden päätöksen antopäivästä lukien.



Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Yhteiset palvelut / Kasvatuksen ja oppimisen toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

kaupunginlakimies Sari-Anna Pennanen, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



VD/9783/00.04.02/2020HP/MV/JV//HY-L

HINKU-verkosto

Kohti hiilineutraali kuntaa (HINKU) -verkosto koostuu suomalaisista edelläkävijäkunnista, jotka vähentävät alueensa kasvihuonekaasupäästöjä muuta yhteiskuntaa nopeammin ja samalla hakevat toiminnasta alueelleen uudenlaisia kasvunäkymiä. Käytännössä päästövähennystoimenpiteet kohdistuvat energiatehokkuuden parantamiseen ja energian säästämiseen, uusiutuviin energialähteisiin perustuvaan energiatuotantoon ja materiaalitehokkuuden parantamiseen.

Verkostoa koordinoi valtakunnallisesti Suomen ympäristökeskus (SYKE), joka vastaa myös hanketta tukevan HINKU-foorumin ylläpidosta. HINKU-foorumin peruspalvelut HINKU-hankkeeseen kuuluvalla kunnalla ovat maksutonta, ja jäsenkunnat ovat myös täysivaltaisia jäseniä HINKU-foorumissa. HINKU-hankkeen pelisääntöjä voidaan muuttaa HINKU-foorumin täysivaltaisten jäsenten enemmistöpäätöksellä.

HINKU-verkostossa on nyt 74 suomalaista kuntaa ja niissä noin 2 miljoonaa asukasta. Mukana on suurista kaupungeista Turku ja Tampere. Vantaan mukaantulo ensimmäisen pääkaupunkiseudun kaupunkina tuo verkostolle selvää lisäarvoa. Se vahvistaa verkoston kansainvälistä asemaa ja tuo lisäarvoa myös kansalliselle toiminnalle. Tietoisuus Vantaan hyvistä käytännöistä leviävää verkostossa ja toisaalta Vantaa saa tietoa uusista ilmastomuutoksen hillinnän toimintatavoista, ja pystyy sitä kautta parantamaan ilmastomuutoksen hillintätyön kustannustehokkuutta entisestään.

Verkoston jäsenyyden edellytykset

Varsinaiseksi HINKU -kunnaksi pääseminen edellyttää alla määritettyjen kohtien I ja II kriteerien täyttymistä.

- I) Kunta on valtuuston päätöksellä sitoutunut tavoittelemaan koko alueensa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Tämän tavoitteen I) Vantaa on jo omalla ilmastotavoitteellaan täyttänyt. Vantaan tavoitteena on hiilineutraalisuus vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030. Vantaan tavoite on jopa tiukempi kuin HINKU-tavoite, koska päästöt kasvoivat vertailuvuodesta 1990 vuoteen 2007 huippuunsa, jonka jälkeen ne ovat laskeneet neljänneksellä (24 %, 2007–2018). Kaupungin väkiluku on kasvanut samaan aikaan reilussa kymmenessä vuodessa yli 30 000 asukkaalla. Vuodesta 1990 päästöt ovat laskeneet noin 10 % ja asukaskohtaisesti lähes 40 %.

II)

- a) Kunta ottaa kasvihuonekaasupäästönäkökulman huomioon kaikessa merkittävässä päätöksenteossaan.
- b) Kunta liittyy työ- ja elinkeinoministeriön ja kunnan kahdenväliseen energiatehokkuussopimukseen (KETS)
- c) Kunta nimeää yhteyshenkilön, joka toimii tiedonvälittäjänä kunnan ja SYKEN välillä.
- d) Kunta perustaa HINKU-työryhmän, jossa on edustettuna tärkeimmät hallinnonalat. Työryhmä pyrkii aktiivisesti vähentämään eri hallinnonalojen toiminnasta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä. Työryhmä voi olla sama kuin esimerkiksi kunnan johtoryhmä tai KETS-työryhmä.



Vantaalla on olemassa jo kohtien II a ja b toiminnot. Päätettäväksi jäävät kohdat c ja d, jotka HINKU-verkoston jäsenyys velvoittaa.

Verkoston jäsenenä työryhmä ja yhteyshenkilö vastaavat seuraavista tehtävistä:

- 1) Kunnalle laaditaan vuosittain suunnitelma päästöjä vähentävistä investoinneista. Investoinnit hyväksytään seuraavan vuoden talousarviossa.
- 2) Kunnalle laaditaan vuosittain hillintätoimien suunnitelma eli vuosikello, joka osoittaa, millä toimenpiteillä ja investoinneilla kasvihuonekaasupäästöjä pyritään vähentämään koko kunnan alueella. Vuosikello sisältää suunnitellut investoinnit sekä keinoja asukkaiden ja paikallisten yritysten aktivoimiseen.
- 3) Kunnan alueella toteutuneet merkittävimmät hillintätoimet kootaan vuosittain ja julkaistaan kunnan verkkosivuilla
- 4) Kunnan henkilöstölle ja kunnanvaltuustolle tiedotetaan vuosittain hankkeen saavutuksista.
- 5) Alueen asukkaille ja yrityksille viestitään ilmastonmuutoksen hillinnän mahdollisuuksista.

Vantaalla on voimassa oleva Resurssiviisauden tiekartta, jonka perustella on laadittu ilmastotoimenpiteet sisältävät toimialakohtaiset toteutussuunnitelmat. Toimenpiteiden toteutuminen raportoidaan vuosittain ympäristövastuuraportissa, johon sisältyy ympäristötilinpito. Sitä ollaan kehittämässä ilmastoiminen osalla ilmastobudjetoinnin suuntaan. HINKU-jäsenyys ei siten edellytä uusia raportointeja tai toimia, johon Vantaa ei olisi muutoinkin sitoutunut.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 18

Kaupunkiympäristön apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, että

- a) Vantaa ilmoittaa sitoutuvansa HINKU-kriteereihin, minkä seurauksena Vantaasta tulee HINKU-verkoston jäsen ja HINKU-kaupunki,
- b) Vantaan kaupungin HINKU-työryhmäksi nimetään Hiilineutraali-strategiateeman ohjausryhmä, ja
- c) Vantaan kaupungin HINKU-yhdyshenkilöksi nimetään ilmastoasiantuntijana työskentelevä ympäristösuunnittelija kaupunkiympäristön toimialan ympäristökeskuksen palveluyksiköstä.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Ympäristökeskus -palveluyksikkö

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

ympäristöpäällikkö Jari Viinanen, etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi,

ympäristösuunnittelija Marja Vuorinen, etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi



19 § **Ennakkolausunto etuosto-oikeuden käyttämättä jättämisestä kiinteistökaupassa: 10 kpl kiinteistöjä, joista 7 kpl sijaitsee Vantaan kaupungin alueella. Vantaalla sijaitsevien kiinteistöjen yhteenlaskettu pinta-ala on noin 18 998 m².**

VD/9674/10.00.01.01.00/2020

HP/AK/AVP/JHo/LS

Vantaan kaupungilta on pyydetty 16.11.2020 saapuneella kirjeellä ennakkolausuntoa etuosto-oikeuden käyttämisestä seuraavassa kiinteistön kaupassa:

Myyjä: Helsingin Yliopiston Ylioppilaskunta (Y: 0199976-8)

Ostaja: Terra Propco S.à r.l.

Kaupan

kohde: Kaupan kohteena on 10 kappaletta kiinteistöjä Helsingissä, Järvenpäässä, Keravalla sekä Vantaalla. Nämä kiinteistöt on vuokrattu 12 asunto-osakeyhtiölle. Lähtökohtaisesti vuokralaiset omistavat kiinteistöillä sijaitsevat asuinrakennukset, rakennelmat sekä näiden ainesosat ja tarpeiston.

Vantaan alueella sijaitsevista seitsemästä kiinteistöstä kuusi (6) sijaitsee Jokiniemessä Maanviljelijänkujan ja Jokiniemenkujan välissä ja yksi (1) Hiekkaharjussa Talkootorin laidalla.

Kauppa-

hinta: 22 400 000 euroa.

Kaupungilla on etuosto-oikeus kyseessä olevassa kaupassa, koska jos samalla luovutuskirjalla on myyty kahden tai useamman kunnan alueella olevia kiinteistöjä, etuosto-oikeus on sillä kunnalla, jonka alueella sijaitsee suurin osa kiinteistöjen yhteenlasketusta pinta-alasta.

Hakija on pyytänyt, että Vantaan kaupunki antaisi etuostolain 8 §:ssä tarkoitetun ennakkotiedon siitä, että Vantaan kaupunki ei tule käyttämään etuostolain mukaista etuosto-oikeuttaan edellä selostettuun kauppaan. Etuostolain mukaan kiinteistönomistajan kirjallisesta pyynnöstä kunta voi etukäteen ilmoittaa, ettei se tule käyttämään etuosto-oikeuttaan, jos kaupan kohde kahden vuoden kuluessa kunnan päätöksestä myydään ilmoitetuilla ehdoilla.

Kiinteistöt ja tilat palvelualueen mukaan kaupungilla ei ole tarvetta hankkia kaupan kohteena olevia kiinteistöjä. Kiinteistöjohtaja esittää vastattavaksi hakijalle, että Vantaan kaupunki ei käytä etuosto-oikeuttaan kyseessä olevassa kiinteistökaupassa, mikäli kaupan kohde kahden (2) vuoden kuluessa luovutetaan ilmoitetulla tavalla.

Vantaan kaupungin hallintosäännön mukaan kaupunginhallitus päättää etuosto-oikeuden käyttämisestä ja ennakkolausunnon antamisesta etuostoasioissa.

16.11.2020 päivätty ennakkolausuntopyyntö, englanninkielinen kauppakirjaluonnos, 3.12.2020 päivätty suomenkielinen kiinteistön kauppakirjaluonnos sekä taulukko kiinteistöistä ja kauppahinnan jakautumisesta ovat nähtävillä kokoussihteerillä.



Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 19

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) etuostolain 8 §:n mukaisena ennakolausuntona ilmoittaa hakijalle, että Vantaan kaupunki ei käytä etuosto-oikeuttaan edellä esitetyssä kiinteistökaupassa, mikäli kaupan kohde kahden vuoden kuluessa kaupunginhallituksen päätöksestä luovutetaan ilmoitetulla tavalla, ja
- b) että hakijalta peritään tästä lausunnosta kaupunginhallituksen 26.3.2012 § 36 päätöksen mukaisesti 100 euron korvaus.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- kartta kaupan kohteista

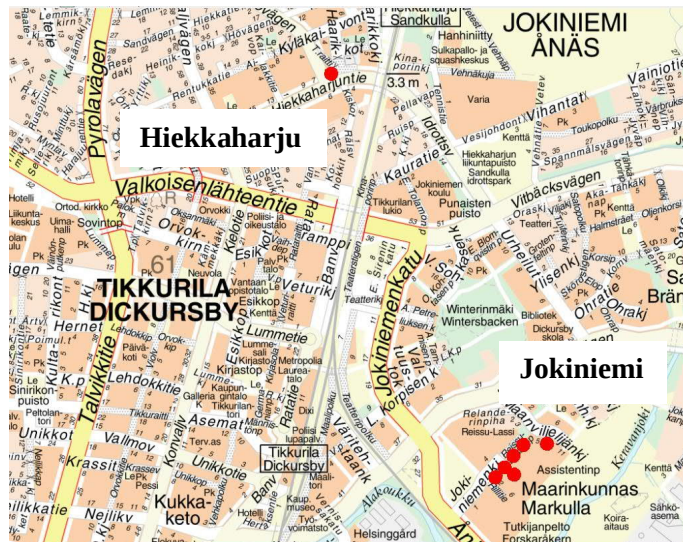
Täytäntöönpano: Kiinteistöt ja tilat

Muutoksenhakuohje: 3.3 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

maankäyttötekniikko Jorma Hopponen, puh. 050 312 3995, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KOHTEN SIJAINTI

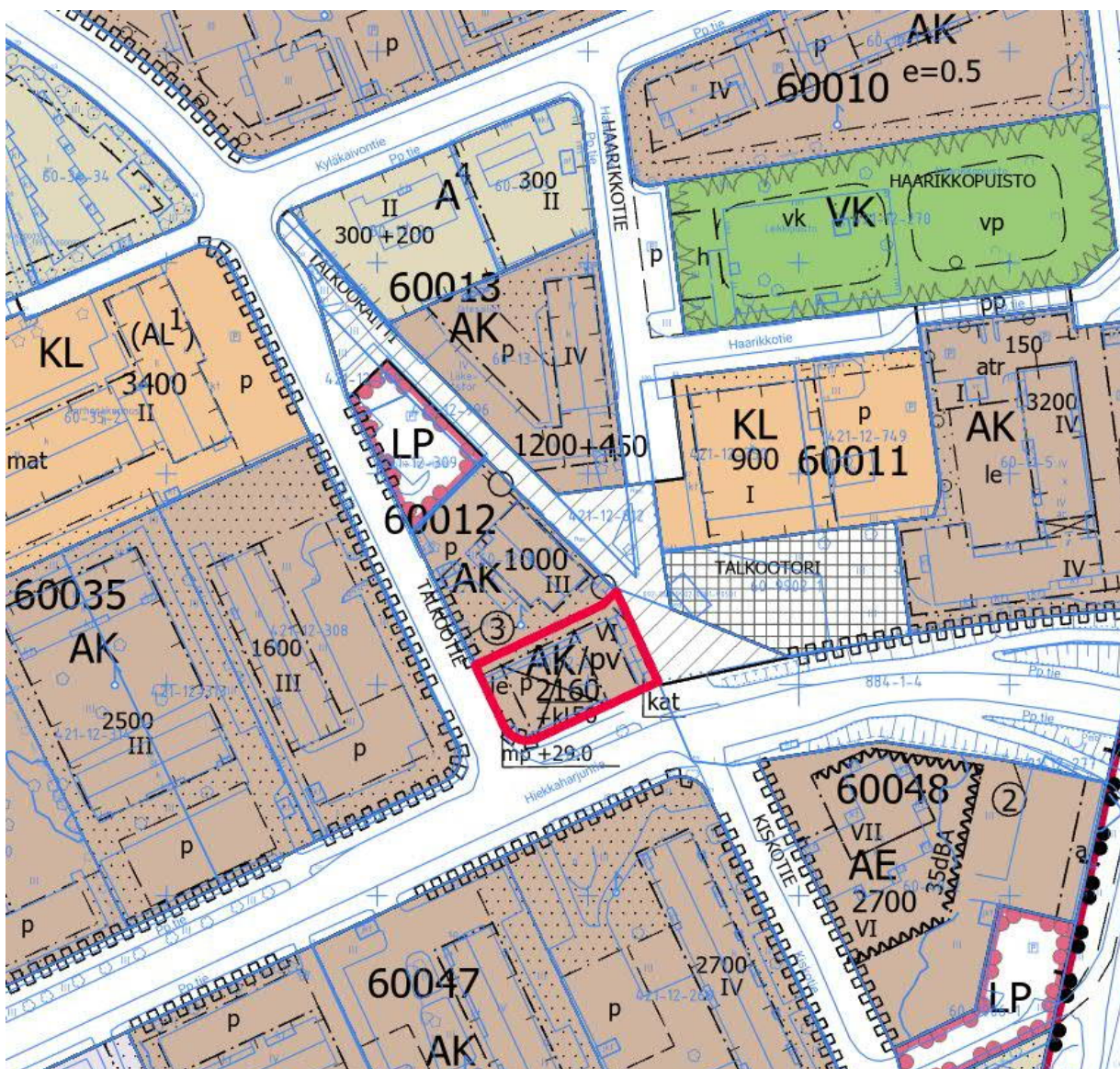


1/2

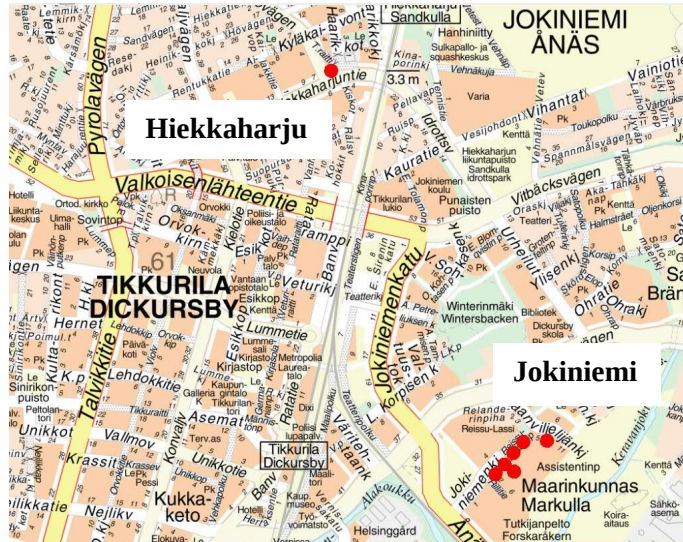
KARTTA ETUOSTON ENNAKKOLAUSUNTOA VARTEN

Kaupunginosa:
HIEKKAHARJU (60)

Tontti: 92-60-12-2



KOHTEEN SIJAINTI

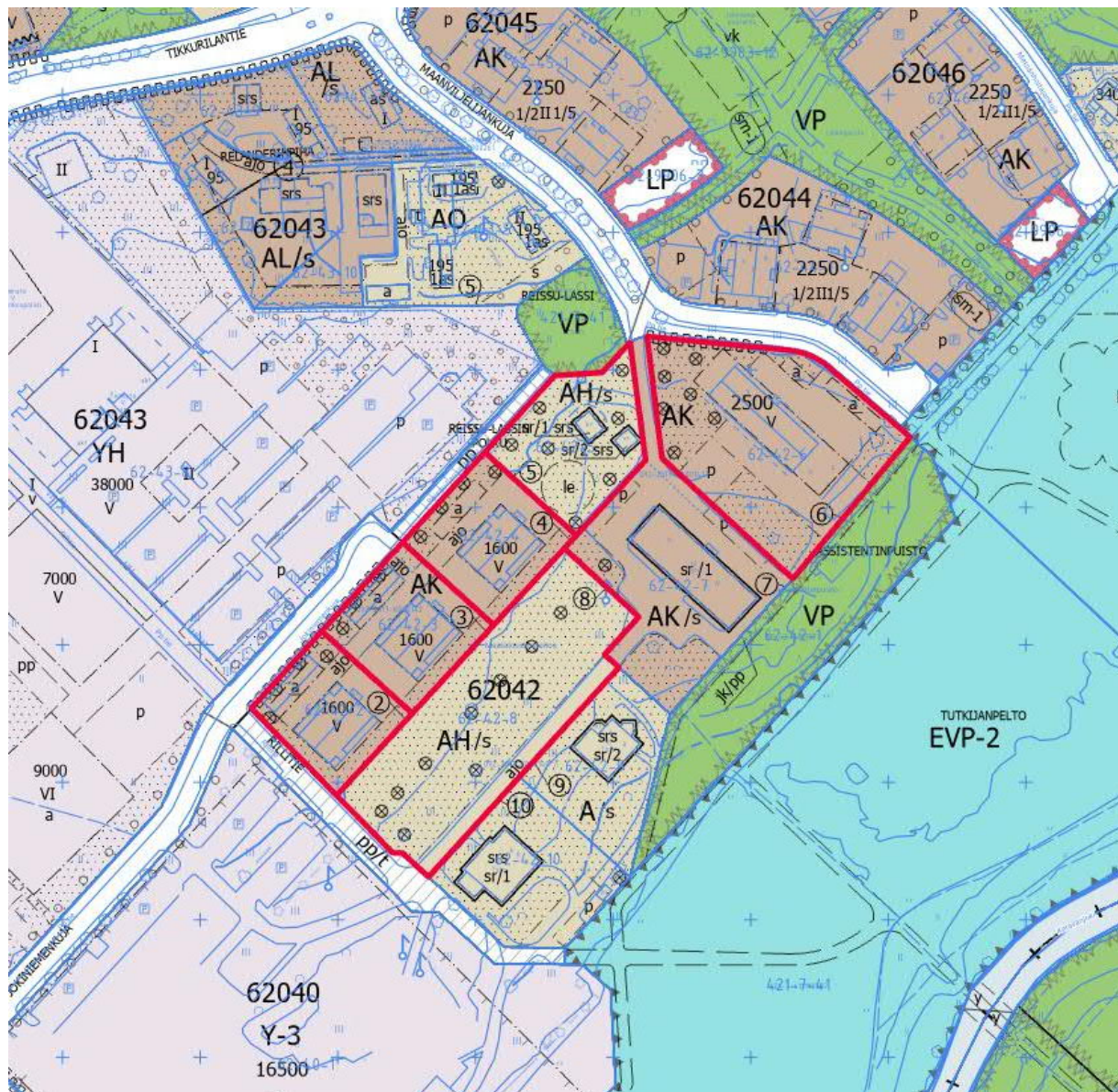


1/2

KARTTA ETUOSTON ENNAKKOLAUSUNTOA VARTEN

Kaupunginosa:
JOKINIEMI (62)

Tontit: 92-62-42-2
92-62-42-3
92-62-42-4
92-62-42-5
92-62-42-6
92-62-42-8





20 §

Vastaus Pirkko Leton ja 44 muun valtuutetun aloitteeseen Peijaksen sairaala-alueen kehittämisestä osana vantaalaista vetovoimaa

VD/3185/00.02.00.03/2019

HP/VK/KN/NJ/LS

Valtuutettu Pirkko Letto ja 44 muuta valtuutettua jättivät seuraavan hallintosäännön mukaisen valtuustoaloitteen:

”Peijaksen sairaala-aluetta on kehitettävä osana vantaalaista vetovoimaa

Tämän valtuustoaloitteen allekirjoittaneet valtuutetut edellyttävät, että Vantaan kaupunki käynnistää Peijaksen sairaala-alueen osalta maankäytön kokonaistarkastelun. Kokonaistarkastelussa on otettava huomioon sairaalatoimintojen laajenemismahdollisuudet niin HUS:n erikoissairaanhoidon kuin Vantaan perusterveydenhuollon osalta. Lisäksi maankäytön kokonaistarkastelun yhteydessä on otettava tarkasteluun sairaalan henkilökunnan monipuoliset asuntotarpeet sekä alueen asukkaita ja sairaalassa kävijöitä paremmin palvelevat joukkoliikennematkat.

Tämän lisäksi edellytämme, että Vantaan kaupunki käynnistää neuvottelut HUS:n johdon kanssa Peijaksen sairaalan kehittämisestä siten, että Peijaksen sairaala kehittyy edelleen osana vetovoimaista HUS Helsingin yliopistollista sairaalaa.

Perustelut:

Peijaksen sairaala-aluetta on kehitettävä tiiviinä osana HUS Helsingin yliopistollisen sairaalan (HUS:n) toimintaa sekä Vantaan omaa perusterveydenhuoltoa vahvistavana toimintana. Vantaan kaupungin on otettava päätöksissään ja toiminnassaan huomioon Peijaksen sairaalan vetovoimatekijät ja tunnistettava Peijaksen sairaalan merkitys koko alueelle kuin myös sen vahvuudet Vantaan elinkeinopolitiikan keskiössä. Laadukkaat ja kehittyvät terveydenhuolto palvelut lisäävät vantaalaisten hyvinvointia ja edistävät koko pääkaupunkiseudun terveyspalveluiden menestymistä sekä Vantaan kaupungin roolia palveluiden osa-mahdollistajana.

Peijaksen sairaalassa toimii osa HUS:n erikoissairaanhoidon ja osa Vantaan sairaalaa. Vantaan sairaalan osuus on volyymiltään pienempi; Peijaksen sairaalan yhteydessä toimii kaksi akuuttigeriatriasta arviointiosastoa ja kotisairaala. Lisäksi Peijaksen sairaalassa toimii HUS:n järjestämä erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon yhteispäivystys. Perusterveydenhuolto ja HUS-Peijaksen erikoissairaanhoidon tekevät tiivistä yhteistyötä.

HUS:ssa on valmisteilla Peijaksen sairaalan pitkän aikavälin tilatarve suunnitelma, joka ottaa huomioon väestömäärän kasvun sekä väestön vanhenemisen. Tämän suunnitelman laatiminen on tärkeää, sillä jo nyt Peijaksen sairaalan kehitys on jäänyt varjoon monien muiden HUS:n sairaaloiden kehityksestä kuten Jorvin ja Hyvinkään sairaalan kehityksestä esimerkiksi mitattaessa potilaspaikkojen määrää tai erikoisalojen määrää. Vantaan ja vantaalaisten palveluiden tulevaisuuden kannalta on tärkeää huolehtia kaupungin aktiivisesta roolista HUS:n sairaaloiden kehitystyössä.

Tämän valtuustoaloitteen allekirjoittaneet haluavat, että Peijaksen sairaalan merkitys ja sen vahvuudet tunnistetaan, sille luodaan entistä parempia toimintaedellytyksiä ja yhteistyötä HUS:sin kanssa tiivistetään tähtäimessä paremmat palvelut asukkaille ja menestyvät toimintaedellytykset koko Peijaksen sairaala-alueen tulevaisuudelle.”



Kaupunginvaltuusto 8.4.2019 § 16

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala sekä sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala ovat käynnistäneet neuvottelut HUS:n edustajien kanssa. Alustavassa kokouksessa HUS on linjannut kehittämistarpeita, jotka sisältyvät sen pitkän aikavälin toiminta- ja tilasuunnitelmaan. Suunnitelmaan sisältyvät myös Vantaan kaupungin perusterveydenhuoltoon liittyvät nykyiset ja tulevat tilatarpeet Peijaksen sairaalassa.

HUS tekee yhteistyössä kaupungin kanssa tarkemman selvityksen tulevista tilatarpeista sekä suunnitelman tilojen järjestämiseksi. Lähtökohtana sairaalan toiminnan tehokkaan järjestämisen varmistamiseksi on kasvaa ja laajentua tiiviissä toiminnallisessa kokonaisuudessa ensisijaisesti nykyisen tontin alueella.

Maankäytön suunnittelun näkökulmasta suunta on aivan oikea, koska sairaala-alue on rajattu muulla rakentamisella alueellisesti hyvinkin tarkkaan nykyisessä asemakaavassa olevaan korttelialueeseen. Se kuitenkin sisältää alustavan selvityksen mukaan tarpeellisen määrän laajenemismahdollisuuksia. Kaupunkisuunnittelu on valmistautunut tarkentamaan asemakaavaa, jos tarvetta suunnittelun aikana ilmenee.

Henkilökunnan asumisen järjestämiseen sairaala-alue ei ole tarkoituksenmukainen kokonaisuus ja asuntoasiaa tarkastellaan alueen yleisen asuntotuotannon kautta erityisesti VAV:n kanssa. HUS ei ole ollut ole aktiivinen oman asuntotuotannon järjestämisessä tällä alueella.

Peijaksen sairaalan joukkoliikenteen toimivuus- ja kehittämistarkastelua on tehty kaupungin ja HSL:n välisenä yhteistyönä ja sitä jatketaan edelleen. Joitain vuoroväleihin liittyviä parannuksia on tulossa, kun Lahdenväylän uusi linjastosuunnitelma tulee käyttöön.

Kaupunginhallitus 21.10.2019 § 14

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa valtuutetulle Pirkko Letolle ja 44 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Päätettiin yksimielisestä palauttaa asia valmisteluun.

Kaupunkiympäristön toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Pääkaupunkiseudun sairaala-aluevisio 2030 (PKS-kunnat ja HUS 2009) mukaan Peijaksen sairaala on yksi neljästä pääkaupunkiseudun akuutista ja päivystävästä yksiköstä Meilahden, Jorvin ja Malmin lisäksi. Toiminnallisesti Peijaksen sairaala on keskeinen osa HYKS-sairaanhoitoaluetta ja HUSin sairaaloiden kehittyvää työnjakoa. Tavoitteena tulevaisuudessa on kehittää kampusta integroiduksi



erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon kokonaisuudeksi, joka perustuu potilaan ehjiin ja sujuviin hoitoketjuihin yhteistyössä alueen terveystieteiden, vanhuspalveluiden ja sosiaalipalveluiden kanssa.

Maankäyttötoimi ja Sosiaali- ja terveystoimi käynnistivät neuvottelut HUS:n edustajien kanssa. Alustavassa kokouksessa HUS linjasi kehittämistarpeita, jotka sisältyvät sen pitkän aikavälin toiminta- ja tilasuunnitelmaan. Siihen sisältyvät myös Vantaan kaupungin perusterveydenhuoltoon liittyvät nykyiset ja tulevat tilatarpeet Peijaksen sairaalassa.

HUS on sen jälkeen tehnyt yhteistyössä sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan kanssa tarkemman selvityksen tulevista tilatarpeista ja suunnitelman niiden järjestämiseksi (Peijaksen sairaalan pitkän aikavälin toiminta- ja tilasuunnitelma 2020). Lähtökohtana sairaalan toiminnan tehokkaan järjestämisen varmistamiseksi on kasvaa ja laajentua tiiviissä toiminnallisessa kokonaisuudessa nykyisten tilojen kanssa.

Maankäytön suunnittelun näkökulmasta suunta on aivan oikea koska sairaala-alue on rajattu muulla rakentamisella alueellisesti hyvinkin tarkkaan nykyisessä asemakaavassa olevaan korttelialueeseen. Se kuitenkin sisältää ko. suunnitelman edellyttämän määrän täydentämismahdollisuuksia. Kaupunkisuunnittelu on valmistautunut aloittamaan asemakaavamuutoksen yhteistyössä hankkeen kanssa v.2021–2022.

Henkilökunnan asumisen järjestämiseen sairaala-alue ei kuitenkaan riitä ja asuntoasiasia tarkastellaan alueen yleisen asuntotuotannon kautta erityisesti VAV:n kanssa. HUS ei myöskään ole aktiivinen oman asuntotuotannon järjestämisessä tällä alueella.

Vantaan kaupungin näkökulmasta Peijaksen kampuksen tavoitteena on toimia vaikuttavasti, tehokkaasti ja kokonaisvaltaisesti potilaan hoidon turvaamiseksi. Tavoitteena on, että Peijaksen kampuksessa toteutuu saumaton ja integroitu perusterveydenhuollon, erikoissairaanhoidon ja sosiaalihuollon kokonaisuus, joka mahdollistaa merkittävien toiminnallisten synergioiden hyödyntämisen.

Peijaksen sairaalan joukkoliikenteen toimivuus- ja kehittämistarkastelua on tehty kaupungin ja HSL:n välisenä yhteistyönä ja sitä jatketaan edelleen.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 19

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa valtuutetulle Pirkko Letolle ja 44 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Pirkko Leton ja 44 muun valtuutetun aloite Peijaksen sairaala-alueen kehittämisestä osana vantaalaista vetovoimaa

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys kaupunginvaltuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto



Lisätiedot: aluearkkitehti Vesa Karisalo, puh. 0407507339, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Valtuustoaloite:**Peijaksen sairaala-aluetta on kehitettävä osana vantaalaista vetovoimaa**

Tämän valtuustoaloitteen allekirjoittaneet valtuutetut edellyttävät, että Vantaan kaupunki käynnistää Peijaksen sairaala-alueen osalta maankäytön kokonaistarkastelun. Kokonaistarkastelussa on otettava huomioon sairaalatoimintojen laajenemismahdollisuudet niin HUS:n erikoissairaanhoidon kuin Vantaan perusterveydenhuollon osalta. Lisäksi maankäytön kokonaistarkastelun yhteydessä on otettava tarkasteluun sairaalan henkilökunnan monipuoliset asuntotarpeet sekä alueen asukkaita ja sairaalassa kävijöitä paremmin palvelevat joukkoliikennetkaisu.

Tämän lisäksi edellytämme, että Vantaan kaupunki käynnistää neuvottelut HUS:n johdon kanssa Peijaksen sairaalan kehittämisestä siten, että Peijaksen sairaala kehittyy edelleen osana vetovoimaista HUS Helsingin yliopistollista sairaalaa.

Perustelut:

Peijaksen sairaala-aluetta on kehitettävä tiiviinä osana HUS Helsingin yliopistollisen sairaalan (HUS:n) toimintaa sekä Vantaan omaa perusterveydenhuoltoa vahvistavana toimintana. Vantaan kaupungin on otettava päätöksissään ja toiminnassaan huomioon Peijaksen sairaalan vetovoimatekijät ja tunnistettava Peijaksen sairaalan merkitys koko alueelle kuin myös sen vahvuudet Vantaan elinkeinopolitiikan keskiössä. Laadukkaat ja kehittyvät terveydenhuolto palvelut lisäävät vantaalaisten hyvinvointia ja edistävät koko pääkaupunkiseudun terveyspalveluiden menestymistä sekä Vantaan kaupungin roolia palveluiden osa-mahdollistajana.

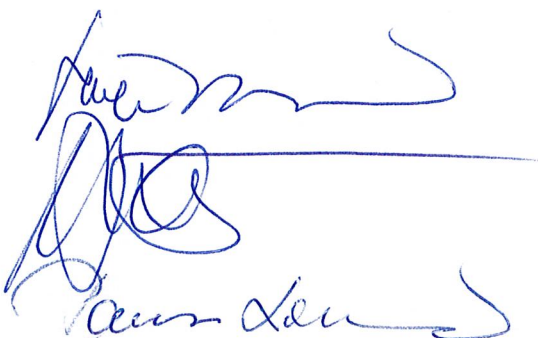
Peijaksen sairaalassa toimii osa HUS:n erikoissairaanhoidon ja osa Vantaan sairaalaa. Vantaan sairaalan osuus on volyymiltään pienempi; Peijaksen sairaalan yhteydessä toimii kaksi akuuttigeriatriasta arviointiosastoa ja kotisairaala. Lisäksi Peijaksen sairaalassa toimii HUS:n järjestämä erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon yhteispäivystys. Perusterveydenhuolto ja HUS-Peijaksen erikoissairaanhoidon tehtävät tiivistä yhteistyötä.

HUS:ssa on valmisteilla Peijaksen sairaalan pitkän aikavälin tilatarve suunnitelma, joka ottaa huomioon väestömäärän kasvun sekä väestön vanhenemisen. Tämän suunnitelman laatiminen on tärkeää, sillä jo nyt Peijaksen sairaalan kehitys on jäänyt varjoon monien muiden HUS:n sairaaloiden kehityksestä kuten Jorvin ja Hyvinkään sairaalan kehityksestä esimerkiksi mitattaessa potilaspaikkojen määrää tai erikoisalojen määrää. Vantaan ja vantaalaisten palveluiden tulevaisuuden kannalta on tärkeää huolehtia kaupungin aktiivisesta roolista HUS:n sairaaloiden kehitystyössä.

Tämän valtuustoaloitteen allekirjoittaneet haluavat, että Peijaksen sairaalan merkitys ja sen vahvuudet tunnustetaan, sille luodaan entistä parempia toimintaedellytyksiä ja yhteistyötä HUS:sin kanssa tiivistetään tähtäimessä paremmat palvelut asukkaille ja menestyvät toimintaedellytykset koko Peijaksen sairaala-alueen tulevaisuudelle.



Pirkko Letto



Sade Tahvanainen

Jussi Särkelä

Paula AEMMUSKALLIO

2. ~~Susanna Bruun~~ Susanna Bruun
3. ~~Jaana Heiskanen~~ Jaana Heiskanen
4. ~~Ulla Kavkula~~ Ulla Kavkula
5. ~~Sari Särkiö~~ Sari Särkiö
6. ~~Piirjo Ala-Kape-Häkkinen~~ Piirjo Ala-Kape-Häkkinen
7. ~~Jukka Mölsä~~ Jukka Mölsä
8. Minna Räsänen
9. Torja Eklund TORJA EKLUND
10. ~~Faysal Abdi~~ Faysal Abdi
11. ~~Sirkka-Liisa Kähärä~~ Sirkka-Liisa Kähärä
12. ~~Salla Lindblad-Palo~~ Salla Lindblad-Palo
13. ~~Päivi Laakso~~ PÄIVI LAAKSO
14. ~~Jarmo Eskelinen~~ JARMO ESKELINEN
15. ~~Joel Linnainmäki~~ JOEL LINNAINMÄKI
16. ~~Kati Tuusjärvi~~ KATI TUUSJÄRVI
17. ~~Pirkko Kotila~~ PIRKKO KOTILA
18. ~~Nina Pispala~~ Nina Pispala
19. ~~Jussi Saramo~~ JUSSI SARAMO
20. ~~Joni Järskeläinen~~ JONI JÄRSKELÄINEN
21. JUHA HIRVONEN
22. IRJA ANSALEHTO-JALMI
23. Jarmo Järskeläinen
24. TIINA TUOMELA
25. Anssi Aarni
26. Maija Rautavaara
27. ~~Minna Atige~~ Minna Atige
28. ~~Svetlana Silvennoinen-Huiskula~~ Svetlana Silvennoinen-Huiskula
29. Sari Laakso
30. ~~Timo Järskeläinen~~ TIMO JÄRSKELÄINEN

31. ~~Anders~~ ~~Heino~~ Vauke Norrena
32. ~~Minna~~ Minna Kurse(a)
33. Siira Kauppinen
34. Emmi Pajunen
35. Eve Ramo
36. ~~Riina~~ Marlene
37. Eija Linnakoski
38. JUHA MALMI
39. Pietari Järveläinen
40. JENNI CHEN-YE + 4 = 44 valtuutettua
41.
42.
43.
44.
45.
46.
47.
48.
49.
50.
51.
52.
53.
54.



21 § Yleiskaava 2020 (YK0048) hyväksyminen

VD/4419/10.02.02.00/2017
RV/HP/TLA/MSI/KN/HY-L

Kaupunginhallitus päätti 16.11.2020 § 6 saattaa yleiskaava 2020 (YK0048) kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Tämän jälkeen on käynyt ilmi, että hyväksyttävän yleiskaavan rajausta ja hyväksymiskäsittelyn aikataulua on tarpeen muuttaa Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan liittyvien ristiriitojen takia. Rajausta on vaatinut Uudenmaan ELY-keskus yleiskaavaehdotuksesta antamassaan lausunnossa. Ennen valtuuston käsittelyä aineistoa täydennetään vielä ELY-keskuksen luonnonsuojelulain 65 § ja 66 § mukaisella lausunnolla.

Uusi koko kaupungin yleiskaava 2020 on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa maankäytön kehitystä haluamaansa suuntaan. Tavoitevuosi on 2050. Keskeisiä ajan ilmiöitä, jotka vaikuttavat suunnitelman taustalla ovat mm. kaupungistuminen ja vahvan kasvun jatkuminen, kestävyiden kaikki näkökulmat, joissa korostuu ilmastonmuutos sekä segregaaion uhka.

Yleiskaava 2020 jatkaa voimassa olevan yleiskaavan viitoittamalla tiellä. 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.

Tärkeimpiä suunnittelulinjauksia on olemassa olevien ja uusien asemanseutujen kehittäminen seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Ratikka parantaa merkittävästi poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja Lentokentän välillä. Ratikka kytkee eriytymiskehityksen uhkaamia asuinalueita tiiviimmin kiinni kaupunkirakenteeseen parantaen mm. työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuutta. Uusin asemanseutuina mukana ovat Kivistön keskustan laajennus Lapinkylän asemalle, Vallinojan asemanseutu pääradan varressa sekä Länsisalmen metroasema Östersundomissa. Joukkoliikennekaupungin kehittymistä tukee myös yleiskaavan jatkosuunnittelua ohjaavat linjaukset liikujan laadukkaasta lähiympäristöstä. Yleiskaavassa on määritelty seudullisesti kattava ulkoilureittien verkosto sekä pyöräilyn baanat. Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille, on yleiskaavan ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon.

Kaupungin elinvoiman ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaan määritelty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Työpaikkoja sijoittuu sekä keskuksiin että työpaikka-alueille. 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. Lentomelualueista merkittävä osa on varattu työpaikkarakentamiseen, koska uutta asumista niille ei voi sijoittaa. Asemakaava määrittelee tulevaisuudessa yleiskaavaa tarkemmin käyttötarkoitukset asumisesta työpaikkoihin. Laajentuneet melualueet ulottuvat olemassa oleville asuntoalueille, joissa on yleiskaavamääräyksen haluttu turvata häiriöistä huolimatta nykyisen asutuksen säilymismahdollisuudet.

Myös asumisen varantoa on tulevaa kasvua varten riittävästi. Yleiskaavassa sitä on tarpeen ylivoimaisesti, koska jatkosuunnittelussa ratkaisujen täsmentyessä siitä osa jää toteutumatta. Asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu



hyvin maltillisesti. Rakennettaviksi osoitetuista aluevarauksista on arvioitu noin 65 % korttelimaaksi. Muu osuus on esimerkiksi katuja tai puistoja. Palvelujen sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävistä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin. Lähipuistoja ja virkistysalueita tulee varata riittävästi ja rakentamisen tulee olla vihertehokasta niin asunto- kuin työpaikka-alueellakin.

Yleiskaava linjaa maankäytön tulevasta kehityksestä monitasoisesti, koska sama suunnitelma sekä mahdollistaa kaupungin kasvun että säilyttää arvoja. Uusi yleiskaava on edeltäjänsä tavoin laadittu aluevarauskaavana, jotta sujuva jatkumo yleiskaavasta toteutukseen voi edelleen toimia. Voimassa olevaan yleiskaavaa verraten uuteen on tuotu paljon asioita määräyksiin. Yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Yleiskaava toteutuu tulevina vuosikymmeninä jatkosuunnitelmien ja päätösten kautta. Uusi yleiskaava ei kumoa voimassa olevia asemakaavoja vaan ohjaa uusien laadintaa.

Yleiskaavan laadinta

Yleiskaavaa on laadittu vaiheittain ja vuorovaikutteisesti lähes neljä vuotta. Työ käynnistyi kaupunginhallituksen päätöksellä 22.5.2017 § 59. Kaupunginhallitus nimitti yleiskaavatoimikunnan ohjaamaan yleiskaavatyötä 14.8.2017 § 8 kaupunginhallituksen toimikaudeksi 2017–2019. Ensimmäisenä työvaiheena laadittiin tavoitteet yleiskaavatyölle tavoitteet, jotka kaupunginhallitus hyväksyi 22.1.2018 § 8. Tavoitteet määriteltiin kolmeen eri mittakaavaan ja teemaiseen kokonaisuuteen: paikallinen elinympäristö ja näkyvä kaupunki, seudullinen joukkoliikennekaupunki sekä kansainvälinen lentokenttäkaupunki. Tavoitteiden kehityksen muodosti kestävä kehityksen raami. Kaupungin kestävä kasvu on ainoa vaihtoehto, eikä sitä näin ollen voitu nostaa tavoitteeksi vaan se määriteltiin reunaehdoksi.

Tavoitteet ohjasivat yleiskaavaluonnoksen laadintaa, joka työvaiheena kesti lähes koko vuoden 2018. Keväällä järjestettiin avoin karttapohjainen kysely yleiskaavan sisällöstä ja kierrettiin alueittain keskustelemassa asukkaiden kanssa (ns. road show). Luonnosvaiheessa käytiin laaja asiantuntijakeskustelu suunnitelmasta niin sisäisesti kuin yhteistyötahojen kanssa. Yleiskaavaluonnoksen ratkaisuja käytiin aiheittain ja alueittain läpi yleiskaavatoimikunnassa, joka hyväksyi luonnoksen 21.1.2019. Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaluonnoksen nähtäville 30 päiväksi MRA 30 § mukaisesti 11.2.2019 § 14.

Yleiskaavaluonnos toimi keskustelun pohjana, siksi keväällä 2019 järjestettiin useita asukastilaisuuksia ja haettiin aktiivisesti palautetta tehdyistä ratkaisuista mm. karttapalautejärjestelmän avulla. Mielipiteitä luonnoksesta saatiin yli 700 ja niiden pohjalta tehtiin useita muutoksia niin kaavakarttaan kuin yleiskaavamääräyksiin. Myös luonnosvaiheen lausuntojen ja luonnoksesta laadittujen vaikutusten arviointien pohjalta säädettiin ratkaisuja. Syksyllä 2019 käytiin yleiskaavatoimikunnan kanssa läpi muutosesitykset, joiden avulla koottiin yleiskaavaehdotus. Yleiskaavatoimikunta hyväksyi ehdotuksen kokouksessaan 27.2.2020. Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaehdotuksen 6.4.2020 § 14 nähtäville 22.04.-18.06.2020 väliselle ajalle ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot. Poikkeustilasta ja kokoontumisrajoituksista johtuen ehdotusvaiheen vuorovaikutus toteutettiin hyödyntämällä sähköisiä välineitä mahdollisimman laajasti. Nähtävilläoloaikaa pidennettiin tavanomaisesta 30 päivästä 58 päivään.

Yleiskaavaehdotuksesta saatiin 332 muistutusta, jotka on tiivistetty vastauksineen alueittain ja aiheittain vuorovaikutusraporttiin IV. Lausuntoja saatiin 30. Alustavista vastineista keskusteltiin lausunnonantajien kanssa ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelussa 3.9.2020, minkä jälkeen vastineita vielä päivitettiin. Lausuntojen tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet on koottu omaksi raportiksi.



Kaupunginhallituksen hyväksymispäätöksen jälkeen vastausraportit toimitetaan sekä muistutuksen jättäjille sekä lausunnonantajille. Päätösesityksen oheismateriaaliksi on koottu yleiskaavan hyväksymisvaiheessa kirjaamoon saapunut palaute.

Vaikutusten arvioinnit oli ehdotukseen tehtyjen muutoksien myötä tarpeen päivittää. Arvioinneissa on lisäksi huomioitu ehdotuksesta saatujen lausuntojen palaute. Osa päivityksistä on tehty lisäliitteinä alkuperäiseen ja osa siten, että on päivitetty koko arviointi. Arvioinneista yksi on kokonaan uusi: luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen Natura-arviointi, mistä on pyydetty lausunnot maanomistajilta ja Uudenmaan ELY-keskukselta 6.11. mennessä. Yksityisiltä maanomistajilta ei ole saatu arviointia koskevia lausuntoja, vaan ne ovat kohdentuneet yleisesti ratkaisuihin ja ovat mukana oheismateriaalissa. Metsähallituksen ja ELYn lausuntoa ei ole vielä saatu, joten ne täydentyvät yleiskaavan aineistoon seuraavaan käsittelyyn. Arvioinneista on koottu tiivistelmät yleiskaavan selostukseen.

Hyväksyttävä yleiskaava

Hyväksyttävä yleiskaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta: kaavakartasta ja kahdesta liitekartasta. Yleiskaavaan kuuluu lisäksi selostus, joka avaa kaavan ratkaisuja. Nämä kaikki ovat päätösesityksessä hyväksyttävänä liitteinä. Selostus on vielä taittamaton; taitettu versio valmistuu kaupunginvaltuustoon. Yleiskaavatyön tueksi on laadittu useita vaikutusten arviointeja ja selvityksiä ennen prosessia ja työn aikana. Selvitykset ja arvioinnit löytyvät yleiskaavan nettisivuilta <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Ehdotusvaiheen jälkeen on yleiskaavaan tehty vuorovaikutuksen ja vaikutusten arviointien pohjalta muutamia täsmennyksiä. Kaavakartan muuttamisen sijasta päädyttiin korjaamaan erityisesti määryksiä, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua kattavasti kaikilla vastaavilla alueilla.

Huoli olemassa olevista pientaloalueista nousi vahvasti esiin saaduissa muistutuksissa, siksi sekä pientaloalueita (AP) että asuinalueita (A) koskevia määryksiä on edelleen muokattu paremmin pientaloalueita turvaaviksi. Asuinalueiden määryksestä on palautteen perusteella poistettu lause ”alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä”. Lause ymmärrettiin siten, asuinalueelle voisi minne vaan tehdä kerrostaloja. Myös määryksen pientaloalueita koskevassa osuus on useiden vaiheiden jälkeen yleiskaavatoimi-kunnan päätöksellä 22.10. korjattu muotoon: ”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. Lisäyksen taustalla olivat yleiskaava-toimikunnan saamat yhteydenotot mm. Jyvätien, Minttutien, Johdintien, Hiekkaharjun, Vaaralan ja Luhtitien pientaloalueilta. Ne ovat esimerkkejä alueista, joiden ominaispiirteitä tällä määryksellä halutaan vaalia. Myös pientaloalueiden (AP) määrystä on korjattu vastaamaan A-määryksen pientaloalueita koskevaa osuutta: ”Alue varataan pientaloasumiseen. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pien-talotyyppejä 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.”

Yleismääryksiin on kaupunginmuseon (museoviranomaisen) lausunnon perusteella lisätty ”sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäänösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäänökset ja muut kulttuuriperintökohteet”, koska muut kulttuuriperintökohteet eivät ole muinaismuistolain suojaamia. Strategisiin merkintöihin on Natura vaikutusten arvioinnin perusteella tehty lisätty joen varren



virkestyskäytön kehittämisvyöhykkeen määräykseen ”Virkestyskäytön kehittäminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi Vantaa-joki on liitetty Natura 2000-verkostoon”.

Keskustatoimintojen alueen määräystä on täsmennetty ELYn ja Uudenmaan liiton lausuntojen pohjalta siten, että Lapinkylä on lisätty mukaan alueisiin, joille ”voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä”. Kaupan alueiden määräyksiä on täydennetty ELYn ja Uudenmaan liiton lausunnoissa esiin nostetun maakuntakaavassa määritellyn enimmäismitoituksen osalta. Lisäksi kaupan määräystä on täydennetty lauseella: ”Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.”

Liikennettä koskevia määräyksiä on myös täsmennetty. 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”.

Yleiskaavatoimikunnan päätöksellä 22.10.2020 on luonnonsuojelualueen määräystä täydennetty luonnosvaiheen yleismääräyksellä: ”Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen”. ELYn lausunnon perusteella on lisätty pohjavesialueen määräykseen kaksi jatkosuunnittelua ohjaavaa lausetta: ”Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.”

Kaavakarttaan on tehty yksi muutos lentoliikennealueen rajaukseen Turbiinitien varressa, mistä on kuultu erikseen maanomistajia (MRA 32§). Kaavakartasta on poistettu ratikan reitistä kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti Valkoisenlähteentien kautta kulkeva vaihtoehto. Aviapoliksessa joukkoliikenteen runkoyhteys on siirretty tarkentuneiden suunnitelmien myötä korttelirakenteesta Tikkurilantielle.

Kaupunginhallitus 16.11.2020 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- antaa liitteen 5 mukaiset vastineet muistutuksiin ja liitteen 6 mukaiset vastineet lausuntoihin; ja
- saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi liitteiden 1–4 mukainen 16.11.2020 päivätty yleiskaava 2020 (YK0048).

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Lauri Kaira poistui kokouksesta yhteisöjääviyden vuoksi ja hallintoasiantuntija Lotta Silfverberg poistui kokouksesta osallisuusjääviyden vuoksi tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.



Merkittiin, että kaupunginjohtaja täydensi esittelytekstin Hyväksyttävä yleiskaava -otsikon alla olevan kolmannen kappaleen keskelle seuraavan lauseen:

”Lisäyksen taustalla olivat yleiskaavatoimikunnan saamat yhteydenotot mm. Jyvätien, Minttutien, Johdintien, Hiekkaharjun, Vaaralan ja Luhtitien pientaloalueilta. Ne ovat esimerkkejä alueista, joiden omi-naispiirteitä tällä määräyksellä halutaan vaalia.”

Kaupunginhallituksen jäsen Sakari Rokkanen teki seuraavan muutosesityksen:

”Porttipuistosta tulee poistaa kaavamääräys, joka estää päivittäistavaran suuryksiköiden sijoittamisen sinne.”

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Sari Multala kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Sakari Rokkasen esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 7 jaa-ääntä (Tahvanainen, Kaukola, Puoskari, Pajunen, Abdi, Norrena, Tyystjärvi) ja 5 ei-ääntä (Multala, Rokkanen, Orpana, Niikko, Jääskeläinen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrena teki seuraavan muutosesityksen:

”Lavangon moottorirata-alueen merkintä (EM) palautetaan yleiskaavan luonnosvaiheen TT:ksi.”

Kaupunginhallituksen jäsen Sirpa Pajunen kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrenan esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 9 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Kaukola, Puoskari, Abdi, Tyystjärvi, Rokkanen, Orpana, Niikko) ja 3 ei-ääntä (Norrena, Pajunen, Jääskeläinen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

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 moottorirata-toiminnalle 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 16.11.2020 § 6 saattaa yleiskaava 2020 (YK0048) kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Kaavan aineistoa täydennetään kaupunginvaltuustoon vielä yleiskaavan Natura-arvioinnista pyydettyillä lausunnoilla (LsL 65 §), mistä on neuvoteltu lausuntoa valmistelevan Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Kriittiseksi asiaksi keskusteluissa on noussut Korkeimmassa hallinto-oikeudessa käsittelyssä oleva Östersundomin yhteinen yleiskaava ja sen Natura-vaikutukset.

Edellä kuvatun tilanteen johdosta on tarkoituksenmukaista rajata kaupunginhallituksen uudella päätöksellä hyväksyttävästä yleiskaavasta pois Kehä III ja Porvoonväylän itä- ja eteläpuolelle jäävä Länsisalmen alue. Pois rajaaminen tarkoittaa, että kyseistä aluetta jää koskemaan voimassa oleva yleiskaava 2007. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisua Östersundomin yhteisen yleiskaavan osalta odotetaan vuodenvaihteessa, joten se on toivottavasti tiedossa yleiskaavan hyväksymisvaiheessa. Mikäli KHO päättää ratkaisussaan, että yhteinen yleiskaava tulee edes osittain voimaan, saattaa alueelle tulla voimaan 11.12.2018 hyväksytty yhteinen yleiskaava. Ratkaisultaan se vastaa yleiskaavaehdotuksen sisältöä.

Yleiskaava 2020 viimeistellään esitetyllä uudella rajauksella hyväksyttäväksi kaupunginvaltuustoon tammikuussa. Samalla yleiskaavan selvitysaineistoa täydennetään maantie 152 jatkeen aluevaraussuunnitelmalla, joka ei ollut valmis vielä marraskuussa.

Yleiskaavakarttojen uusi rajausta on esitetty liitteissä 10–12. Lopulliset, kaavamääräykset sisältävät kaavakartat päivitetään kaupunginvaltuuston kokoukseen. Samoin muu kaava-aineisto päivitetään vastaamaan uutta rajausta ennen kaupunginvaltuuston kokousta.

Kaupunginhallituksen 16.11.2020 antamien vuorovaikutuksen vastineiden osalta informoidaan muistutuksen jättäneitä ja lausunnon antaneita uudesta aluerajauksesta ja aikataulun muutoksesta.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 21

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, että

- a) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi yleiskaava 2020 (YK0048) kaupunginhallituksen 16.11.2020 § 6 päätöksen mukaisesti, kuitenkin siten muutettuna, että yleiskaavasta rajataan pois Kehä III ja Porvoonväylän itä- ja eteläpuolelle jäävä Länsisalmen alue liitteiden 10–12 mukaisesti,
- b) yleiskaavan aineistoa täydennetään kaupunginvaltuuston käsittelyyn yleiskaavan Natura-arvioinnista pyydettyillä lausunnoilla sekä maantie 152 jatkeen aluevaraussuunnitelmalla ja muu aineisto päivitetään vastaamaan uutta kaavarajausta.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Lauri Kaira poistui kokouksesta yhteisöjääviiden vuoksi ja hallintoasiantuntija Lotta Silfverberg poistui kokouksesta osallisuusjääviiden vuoksi tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Merkittiin, että kaupunginjohtaja muutti esitystään siten, että kohta b) poistettiin päätösesityksestä.

Päätös:

Päätetään, että saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi yleiskaava 2020 (YK0048) kaupunginhallituksen 16.11.2020 § 6 päätöksen mukaisesti, kuitenkin siten muutettuna, että yleiskaavasta rajataan pois Kehä III ja Porvoonväylän itä- ja eteläpuolelle jäävä Länsisalmen alue liitteiden 10–12 mukaisesti.



Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:

1. YK0048 Yleiskaava 2020 kaavakartta, 16.11.2020
2. YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteinen liitekartta: arvokas kulttuuriympäristö, 16.11.2020
3. YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteinen liitekartta: luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet 16.11.2020
4. YK0048 Yleiskaava 2020 Yleiskaavan selostus 16.11.2020
5. YK0048 Yleiskaava 2020 Vuorovaikutusraportti IV 16.11.2020
6. YK0048 Yleiskaava 2020 Lausuntotiivistelmät vastineineen 16.11.2020
7. YK0048 Yleiskaava 2020 Ehdotusvaiheen lausunnot 16.11.2020
8. YK0048 Yleiskaava 2020 hyväksymisvaiheessa kirjaamoon saapunut palaute / 6.11.2020
9. Oheismateriaali: maantie 152 ympäristövaikutusten arviointiselostus.
10. YK0048 Yleiskaava 2020 kaavakartan uusi aluerajaus 30.11.2020
11. YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteisen liitekartan: arvokas kulttuuriympäristö uusi aluerajaus 30.11.2020
12. YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteisen liitekartan: luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet uusi aluerajaus 30.11.2020

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys kaupunginvaltuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 3360159, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

Vantaan kaupunki

Kaupunkisuunnittelu

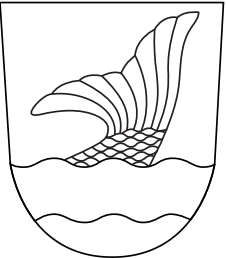
Yleiskaavaehdotus

Työn numero

YK0048

Oikeusvaikutteinen liitekartta 1,

Arvokas kulttuuriympäristö



Vanda stad

Stadsplaneringen

Förslag till generalplan

Arbetsnummer

YK0048

Bilagskarta med rättsverkningar 1,

Värdefull kulturmiljö

KH 16.11.2020

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 maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, pihipiirit 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 sijoituksestaan, mittasuhteiltaan, tyyliään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoinen 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, pihipiirit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet, pelitot 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.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kyläkuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoituksestaan, mittasuhteiltaan, tyyliään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoinen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Kaupunkikuvallisesti 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 tyyliään 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 miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

RKY-kohde

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön pienet alueet: Dikurilan 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.

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 kulturmiljödatabas 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 miljövård 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 byggnadet 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 kulturmiljödatabas 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 miljövård 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 byggnadet av både byggnader och miljö till läge, dimensioner, stil och material anpassas sig till omgivningen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de öppna landskapsrummens kanter.

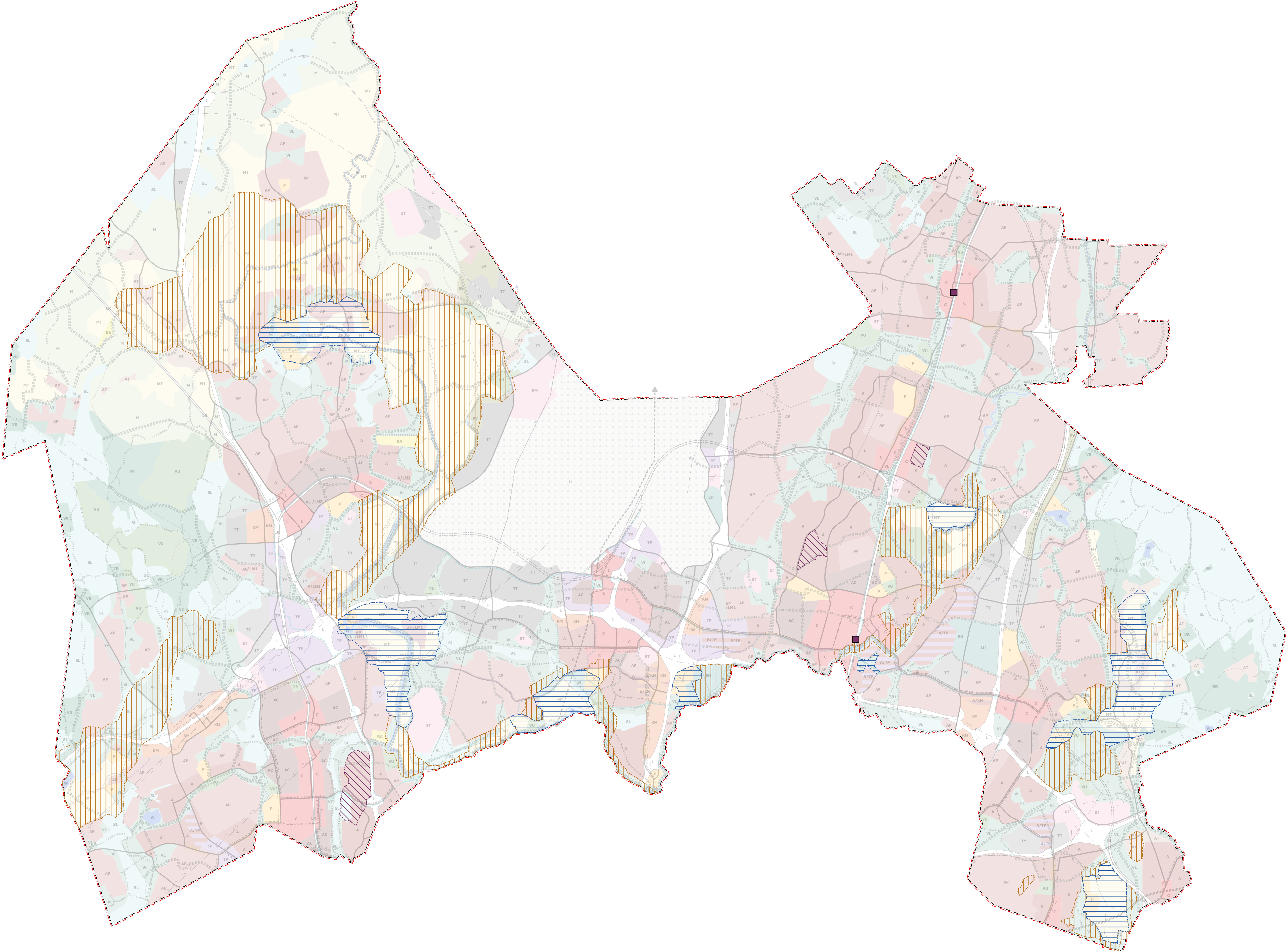
Stadsbildsmässigt värdefullt bostadsområde från 1960-1980-talet

Stadslandskap, vars byggnads- och kulturhistoriska värden och stadsbild ska skyddas. I planeringen och byggnadet av området ska man följa de ursprungliga stadsplaneringsprinciperna för området och se till att byggnadet till sin stil och sin material passar in i omgivningen. Miljöbyggnade och miljövård 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 miljön betydelsefulla karaktär förstörs.

RKY-objekt

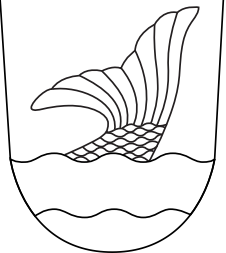
Små områden med byggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse: Dicksby järnvägsstation och Korso järnvägsstation. I områdesanvändningen ska man försöka sig om att kulturmiljöns värden bevaras. Vid mer detaljerad planering, byggnade och användning ska värdandet om den värdefulla kulturmiljön tas i beaktande.

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
Yleiskaavaehdotus



Vanta stad
Stadsplaneringen
Förslag till generalplan

Työn numero
YK0048

Bilagskarta med rättsverkningar 2,
Områden som är särskilt viktiga
med tanke på naturens mångfald

KH 16.11.2020

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.

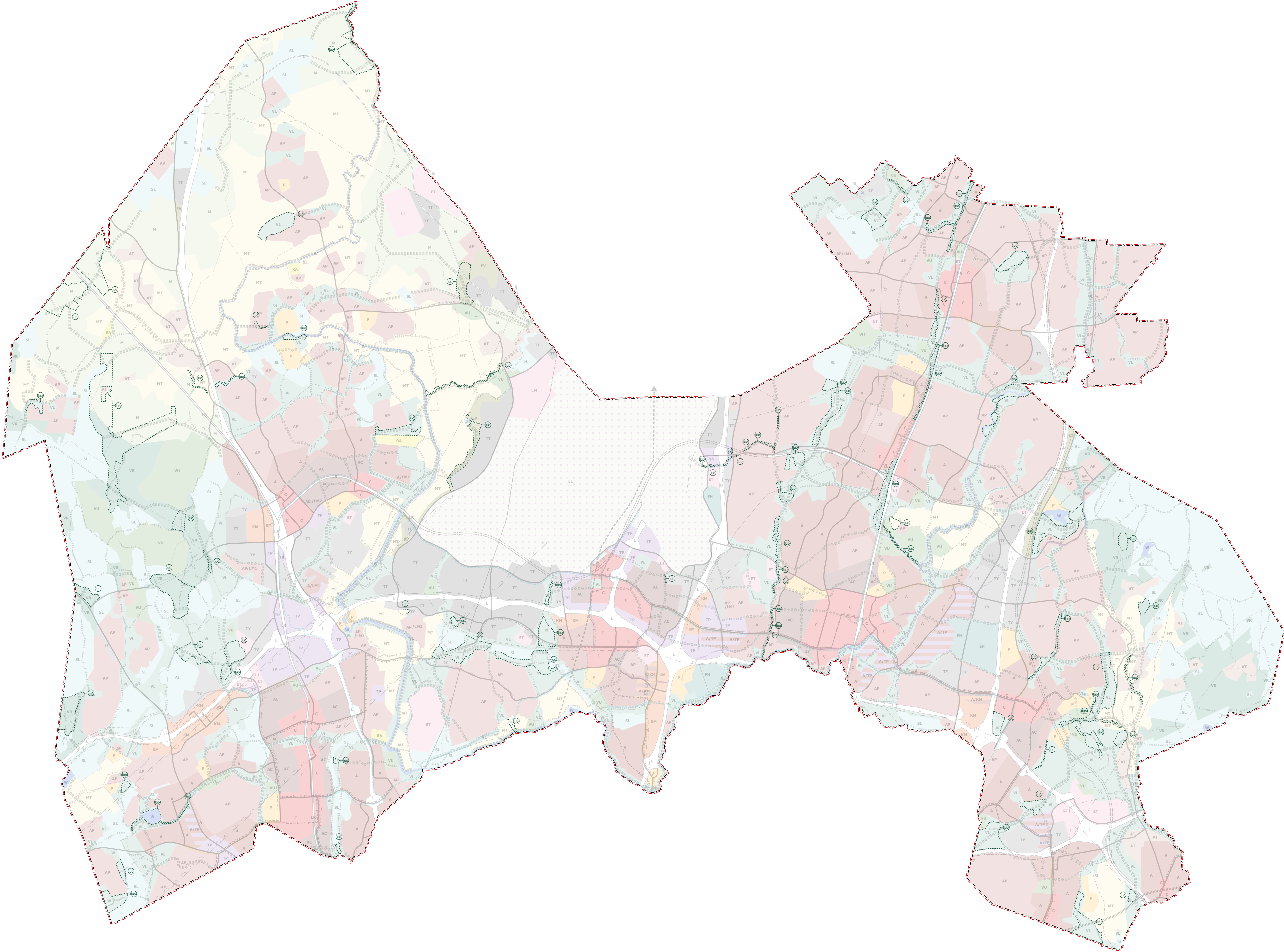
Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasottamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

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 karakteristiska 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.





YLEISKAAVA 2020

YK0048

16.11.2020

Sisällysluettelo

Johdanto	5
1. Tiivistelmä	6
2. Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa	8
3. Mitoitus	10
4. Yleiskaava 2020 – kaavakartta ja -määräykset	14
5. Yleiskaavan kaavatekninen ratkaisu	32
6. Maankäytön ratkaisut	34
6.1 Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut	34
6.1.1 Sisäänpäin kasvulla parempaa joukkoliikennekaupunkia	34
6.1.2 Uudistuminen on mahdollisuus	36
6.1.3 Keskustat	37
6.1.4 Asemanseudut	40
6.1.5 Kaupan sijoittamisen ohjaaminen	42
6.1.6 Palvelut	44
6.1.7 Toimitila-alueet ja työpaikat	45
6.1.8 Asuminen	47
6.1.9 Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa	54
6.2 Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima	56
6.2.1 Ekologinen verkosto	57
6.2.2 Alueiden virkistyskäyttö	62
6.2.3 Viheryhteyksien kehittämiskohdat	66
6.2.4 Metsät kasvavassa kaupungissa	66
6.3 Kulttuuriympäristön suojelu	68
6.4 Kaupungin kytkeytyminen	72
6.4.1 Liikennejärjestelmä	72
6.4.2 Lentokenttä	78
6.4.3 Tekninen verkosto	80
7. Yleiskaava alueittain	85
7.1 Myyrmäki	85
7.1.1 Keskustat ja asuminen	86
7.1.2 Palvelut	87
7.1.3 Suojeluarvot	88
7.1.4 Toimitila-alueet	90
7.1.5 Liikenne	91
7.1.6 Tekninen verkosto	91
7.2 Kivistö	93
7.2.1 Keskustat ja asuminen	94

7.2.2	Palvelut.....	95
7.2.3	Suojeluarvot	96
7.2.4	Toimitila-alueet	98
7.2.5	Liikenne	98
7.2.6	Tekninen verkosto.....	99
7.3	Aviapolis	101
7.3.1	Keskustat ja asuminen	102
7.3.2	Palvelut.....	103
7.3.3	Suojeluarvot	104
7.3.4	Toimitila-alueet	106
7.3.5	Liikenne	106
7.3.6	Tekninen verkosto.....	107
7.4	Tikkurila	108
7.4.1	Keskustat ja asuminen	109
7.4.2	Palvelut.....	109
7.4.3	Suojeluarvot	110
7.4.4	Toimitila-alueet	111
7.4.5	Liikenne	111
7.4.6	Tekninen verkosto.....	112
7.5	Korso ja Koivukylä	113
7.5.1	Keskustat ja asuminen	114
7.5.2	Palvelut.....	115
7.5.3	Suojeluarvot	115
7.5.4	Toimitila-alueet	117
7.5.5	Liikenne	117
7.5.6	Tekninen verkosto.....	118
7.6	Hakunila	119
7.6.1	Keskustat ja asuminen	120
7.6.2	Palvelut.....	121
7.6.3	Suojeluarvot	121
7.6.4	Toimitila-alueet	122
7.6.5	Liikenne	123
7.6.6	Tekninen verkosto.....	124
8.	Tiivistelmä vaikutusten arvioinneista	125
8.1	Luontovaikutusten arviointi	125
8.2	Natura-vaikutusten arviointi	126
8.3	Ilmastovaikutusten arviointi	127
8.4	Vaikutukset kulttuuriympäristöön	128

8.5 Liikenteellisten vaikutusten arviointi	129
8.6 Melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arviointi	131
8.7 Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutukset	132
8.8 Taloudellisten vaikutusten arviointi	133
8.9 Kaupan vaikutusten arviointi	134
8.10 Asumisen vaikutusten arviointi	135
8.11 Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi	136
8.12 Sosiaalisten vaikutusten arviointi	137
9. Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus	138
9.1 Viestintä ja vuorovaikutus	138
9.2 Aloitus- ja tavoitevaihe	138
9.3 Luonnosvaihe	139
9.4 Kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseksi	140
9.5 Kaavaehdotuksesta kohti hyväksymiskäsittelyä	141
10. Yleiskaavan toteuttaminen	147
Liite 1. Ekologinen verkosto	148
Liite 2. Luonnonsuojelu	149
Liite 3. Luonnonsuojelualueet (SL)	150
Liite 4. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo)	152
Liite 5. Vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta	154
Liite 6. Lentoestekorkeudet Vantaalla	155
Liite 7. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto	156
Liite 8. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäiltyt maat Vantaalla	157
Liite 9. Vesihuolto	158
Liite 10. Jätevesihuolto	159

Johdanto

Uusi koko kaupungin 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 jatkosuunnitelman kautta toteutukseen voi edelleen toimia.

1. Tiivistelmä

Tulevaisuuskuva Vantaan maankäytön kehityksestä vuoteen 2050 asti on määritelty yleiskaavaan 2020. Tehtävänsä mukaisesti yleiskaava linjaa kokonais kuvan 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 resursseja maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseutut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Uuden ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymiskehityksen uhkaamia alueita.



Kuva 1. Vantaan yleiskaavan keihäänkärjet

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 asemanseutuinä yleiskaavassa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa, Vallinojan asemanseutua pääradan varressa ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmea. Yleiskaava 2020 määrittelee seudulliset pyöräliikenteen baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston. Lisäksi yleiskaava ottaa kantaa myös muiden jalankulku- ja pyöräilyreittien laatuun.

Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaan määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen 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 lähivuosikymmenille. 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 pientalo-alueillakin. 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 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 kestävällä liikkumisella.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana, jotta se ohjaa sujuvasti asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmenävät 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.

Yleiskaava 2020 korvaa kaikki nämä yleiskaavat. Tässä selostuksessa viitataan näiden edeltävien yleiskaavojen yhdistelmään käyttämällä termiä ”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. ilmastomuutoksen vaikutuksiin varautuminen sekä muiden ympäristöhäiriöiden, kuten lentomelun, pölyn ja värinän aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisy. Luonnon monimuotoisuuden säilyminen on nostettu yleiskaavan raamisessa 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, viherrakenteeseen, luonnon ja kulttuuriperinnön suojeluun. Uudenmaan rajaaminen omaksi toiminnalliseksi kokonaisuudekseen on vaikeaa, koska harva asia noudattaa maakunnan rajoja ja kasvu keskittyy vahvasti Helsingin seudulle. Maakuntavaltuusto hyväksyi Uusimaa 2050 -kaavakokonaisuuden kokouksessaan 25.8.2020. Maakuntahallituksen on määrä päätätä kaavan voimaantulosta loppuvuonna 2020. Kaava on laadittu kolmena alueellisenä vaihekaavana, joiden alueet määrittyvät toiminnallisina kokonaisuuksina. Vantaa kuuluu Helsingin seudun vaihemaa-kuntakaavan alueeseen. Uusimaa-kaavasta rajattiin ulos Östersundomin alue, jonne oli 2018 kesällä hyväksytty täydennys Uudenmaan 2. vaihemaa-kuntakaavaan. Hyväksymispäätöksestä oli valitettu Hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset päätöksellään 29.11.2019. Päätöksestä on valitettu Korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Maakuntakaavat ohjaavat yleiskaavan laadintaa. Ohjaaminen painottuu maakunnallisesti merkittäviin asioihin, eikä yksityiskohtiin. Rinnakkaiset laadintaprosessit ovat mahdollistaneet hyvän vuorovaikutuksen kaavaratkaisuja pohdittaessa.

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 tavoitetila on kuvattu 2019 valmistuneeseen MAL 2019 – suunnitelmaan. Siinä määritellään seudun ensisijaiset maankäytön kehittämisyhdykkeit, 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 joukkoliikenne selvitys Klaukkalan ja Kivistön välisistä yhteyksistä, jotka tukevat Klaukkalan kasvua uuden osayleiskaavan mukaisesti laajuuksiin. Tuusula työstää uutta yleiskaavaa aikatahtämällä 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 liittynyt 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 resurssiviisauden tiekartta** (kaupunginvaltuusto 18.06.2018) on pitkän aikavälin tavoiteohjelma kaupungin resurssitehokkuuden ja ympäristövastuullisen toiminnan edistämiseksi. Resurssiviisauden tiekarttaa ja sen toteuttamisohjelmaa laadittiin samaan aikaan yleiskaavan tavoitteiden ja yleiskaavaluonnoksen kanssa vuosina 2017 ja 2018. Sekä yleiskaavaan että tiekarttaan vietiin samansuuntaiset maankäyttöä koskevat tavoitteet, joissa maankäytön tiivistäminen raideliikenteeseen tukeutuen samalla viheralueita säästämällä on keskeistä. Tavoitteena on hiilineutraali ja jätteen tulevaisuuden kaupunki, jossa luonnonvarojä käytetään säästeliäästi ja luodaan edellytyksiä kestäväälle hyvinvoinnille. Tiekartassa 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.

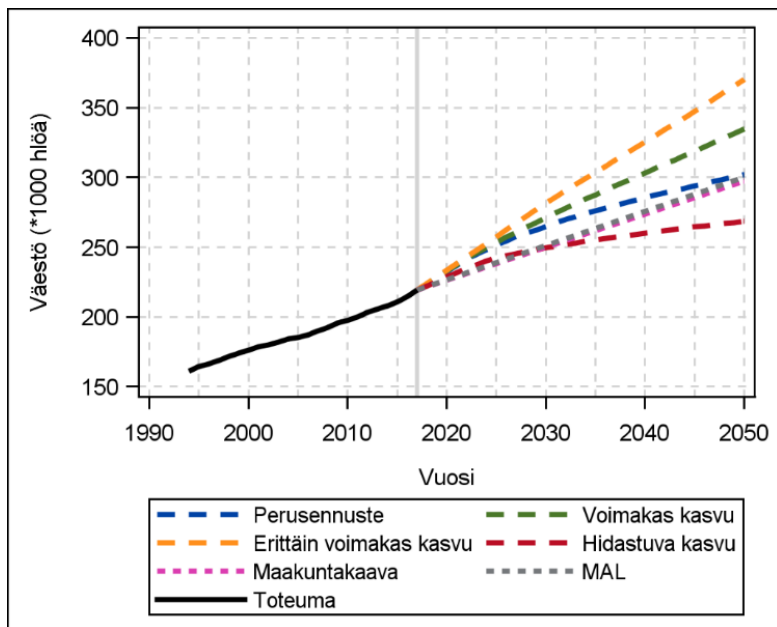
Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset on valmisteltu samaan aikaan Vantaan strategian 2018–2021 ja uuden yleiskaavan kanssa. Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päämäärät ja tavoitetilat löytävät monia yhtymäkohtia valtuustostrategiassa päätettyihin painopistealueisiin ja niiden tavoitteisiin, kuten hiilineutraaliin Vantaaseen 2030, kaupungin tiivistämiseen lähiluontoa vaalien, asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen, 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 valtuustokauden 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 työllisyystilanteen kehitys on koko pääkaupunkiseudun vahvinta, ja että Vantaa tunnetaan entistä houkuttelevampana ja juuristaan ylpeänä tapahtumakaupunkina.

3. Mitoitus

Yleiskaavalle ei ole määritelty 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 tulevana 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.



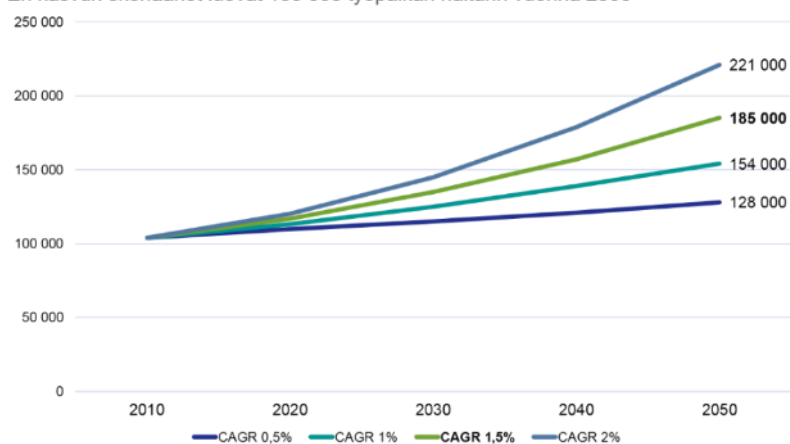
Kuva 2. Väestöskenaariot

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 osaamisintensiivisissä liike-elämän palvelu -työpaikoissa ja majoitus- ja ravitsemustoinnin 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.

Työllisyys Vantaalla (alueella työssäkäyvät) 2010-2050 skenaarioissa 0,5-2%/a

Eri kasvun skenaariot luovat 100 000 työpaikan haitarin vuonna 2050



Kuva 3. Työpaikkaskenaariot

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.

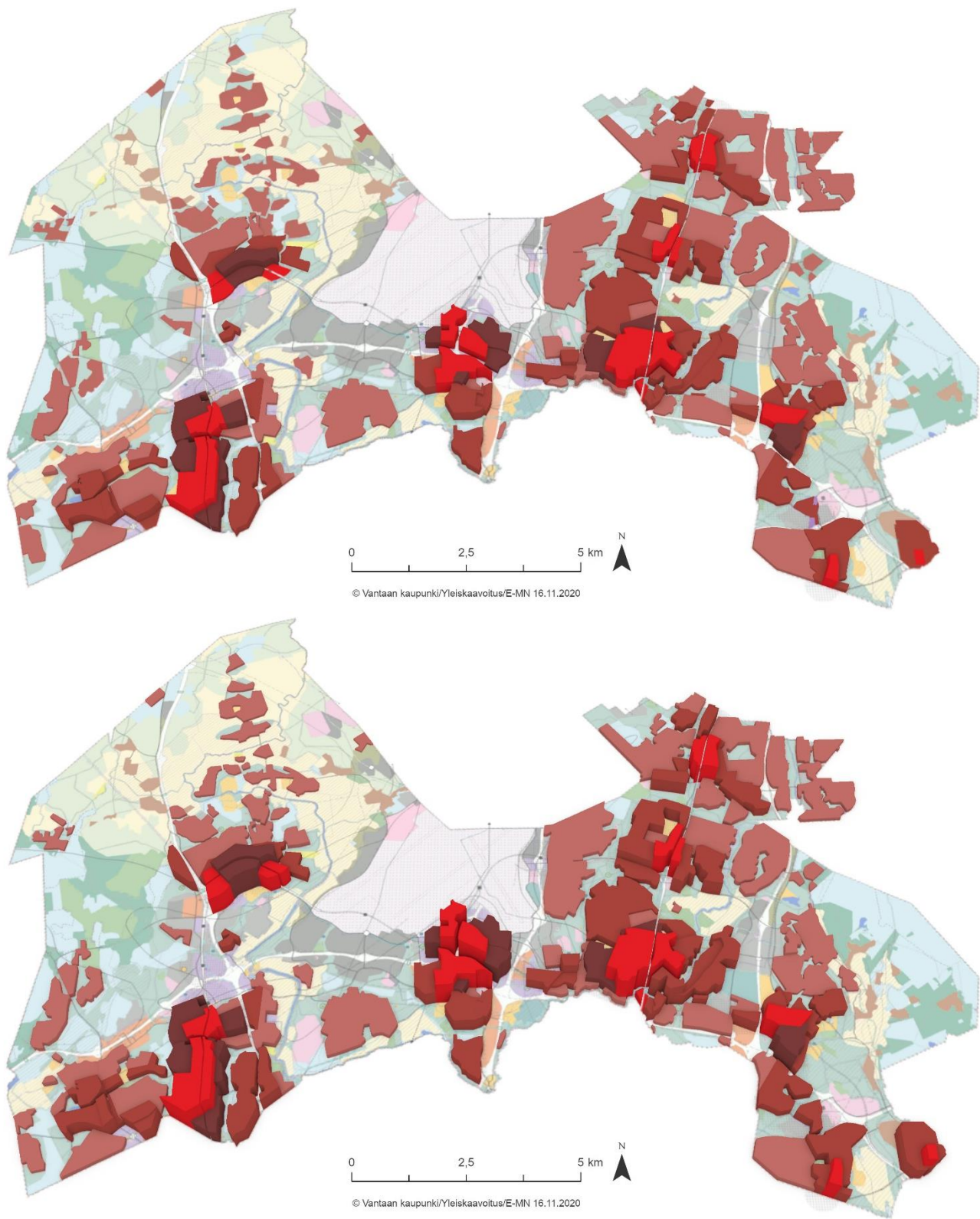
Yleiskaavan mahdollistamia rakentamismahdollisuuksia on arvioitu laskennallisen yleiskaavavarannon avulla. Kaavoituksessa varannolla tarkoitetaan sellaista kaavanmukaista rakentamisen määrää, mitä ei vielä ole toteutettu; ns varastossa olevaa rakennusoikeutta. Yleiskaava ei anna suoraan rakennusoikeutta, 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 kerrosneliometriä. Yleiskaavaratkaisujen pohjalle laadittujen karttatarkastelujen lisäksi kasvun edellyttämän rakentamisen tilavaateita 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 alueprofiilikohtaisten yhtälöiden kautta. Varannon pohjaksi on peilattu voimassa olevissa asemakaavoissa annettua rakennusoikeutta ja toteutunutta rakennusoikeutta (korttelitehokkuuksia käyttäen) sekä paikkakohtaisesti arvioituja tulevaisuuden korttelitehokkuuksia. Suurimmat tehokkuudet yleiskaavan varantolaskennassa on maankäytön vyöhykemallin mukaisesti osoitettu pääkeskustoihin sekä keskusta-alueiden ympäristöön vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Alueilla, joilla nykyinen rakenne ei selvästi mahdollista täydennysrakentamista, on laskennassa säilytetty aluetehokkuudet voimassa olevan asemakaavan tehokkuuksien keskiarvona, mikä tuottaa vain vähän uudisrakentamisen mahdollisuuksia. Myös olemassa olevien pientaloalueiden yleiskaavavaranto on laskettu hyvin maltillisen täydennysrakentamisen pohjalta. Laskennassa kaikille asumisen maankäyttöalueille on arvioitu jonkin verran täydennysrakentamista; yleiskaavan kaupunkikeskustoihin (C) ja kaupunkikeskustojen asuinalueille (AC) eniten, asuinalueille (A) aluekohtaisesti laskentamallia soveltaen ja pientalovaltaisille asuinalueille (AP) maltillisesti. Käytännössä varanto jakautuu epätasaisemmin kuin laskennassa.

Yleiskaavavaranto on laskettu arvioitujen rakentamistehokkuuksien, pinta-alan ja korttelimaan osuuden suhteena. Alueilla rakentamiseen käytettävä korttelimaan osuus on vähintään 65 % pinta-alasta. Asumisen osuus vaihtelee yleiskaavamerkinnästä ja alueesta riippuen 50 %-95 % rakentamisen määrästä. Arviotehokkuus on määritelty alueen olemassa oleva rakennuskanta huomioiden. Laskennassa käytetyt kortteleiden tehokkuudet vaihtelevat välillä $e=0,15 - e=2,5$.

Koko kaupungin alueelle näin on mitoitettu mahtuvaksi yhteensä yli 12 miljoonaa kerrosneliötä uutta asuntorakentamista. Suuralueille laskennallinen yleiskaavavaranto jakautuu siten, että Myyrmäkeen kohdistuu n. 19 %, Kivistön alueille n. 15 %, Aviapolikseen n. 14 %, Tikkurilaan n. 17 %, Korsoon n. 10 %, Koivukylään n. 11 % ja Hakunilaan n. 14 % kokonaisvarannosta.



Kuva 4. Rakentamisen määrä vuosina 2019 (yllä) ja asumisen varanto yhdessä nykyisen rakentamisen kanssa vuonna 2050 (alla) yleiskaavan kaupunkikeskustan ja asumisen alueilla. Käytännössä varanto jakautuu epätasaisemmin kuin laskennassa.

Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050. Elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnissa on esitetty arvio uusien työpaikkojen ja toimitilarakentamisen potentiaalista toimitila-alueilla (taulukko 1). Työpaikkakasvun edellyttämän toimitilakerrosneliömetrimäärän arvioiminen on vielä asumista haastavampaa. Yleiskaavassa on esitetty mm. toimitila-alueiden muuttamista asumisen ja työpaikkojen alueeksi, mikä voi edellyttää suurimmillaan yli miljoonaa uutta korvaavaa toimitilakerrosneliometriä. Epävarmuuksien takia yleiskaavan tulee mahdollistaa noin 6

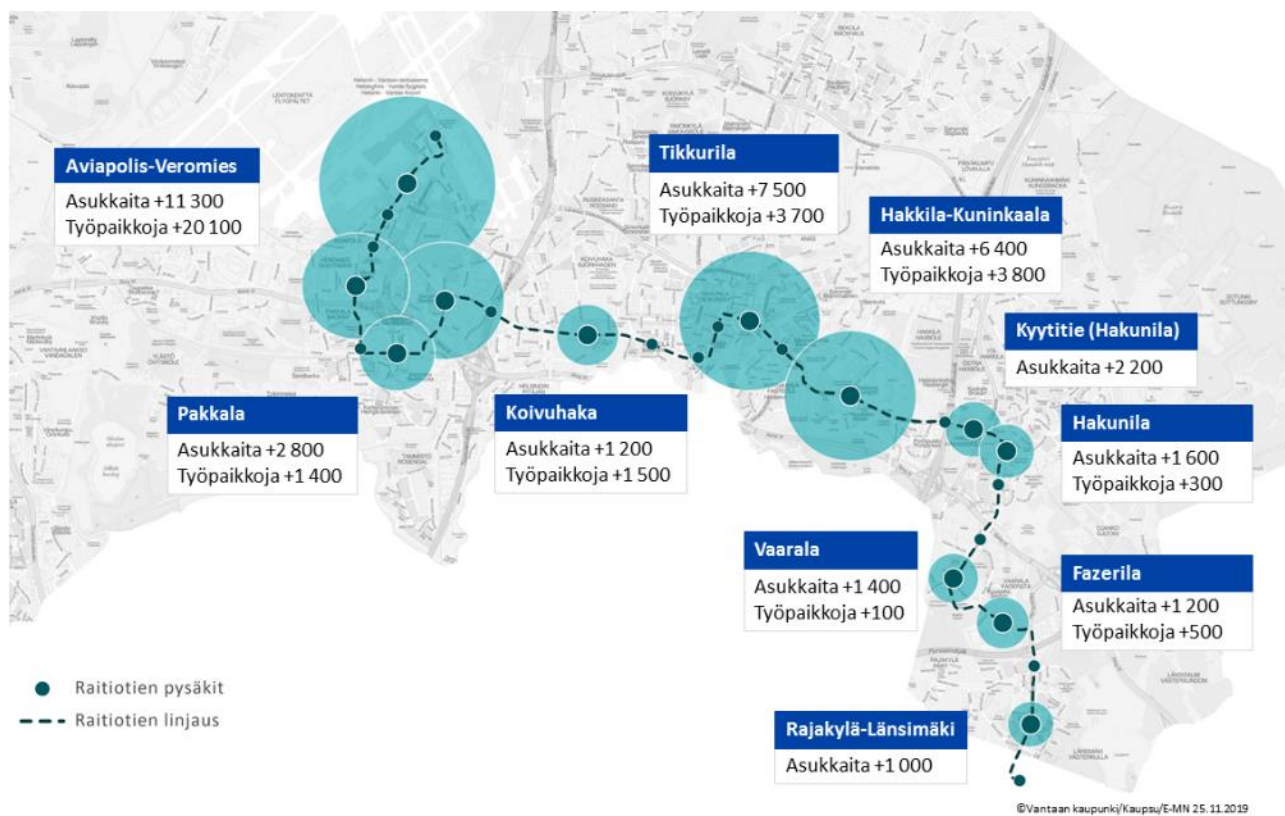
miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentaminen. Elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan tämä tavoite saavutetaan keskimääräisillä työpaikkaväljyyksillä arvioituna, mutta tämä edellyttää toimitila-alueiden tiivistämistä ja tehostamista.

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

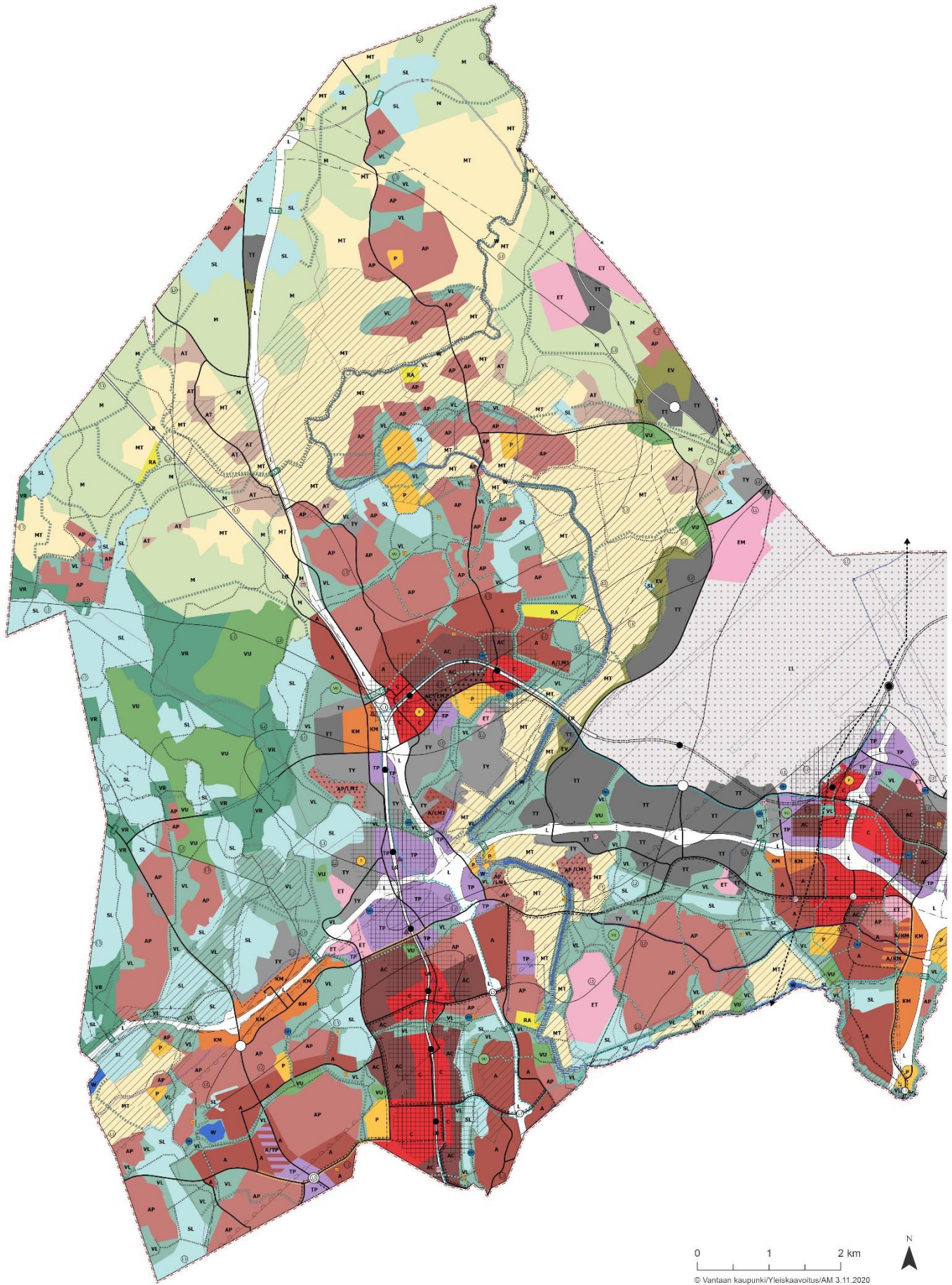
* mukana vain rakentuneet (osittain tai kokonaan) alueet

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 vuoteen 2050 mennessä. Rakentamispotentiaali mahdollistaa asukas- ja työpaikkaväljyydestä riippuen myös suurempia kasvulukuja.



Kuva 5. Arvio Vantaan ratikan potentiaalista

4. Yleiskaava 2020 – kaavakartta ja -määräykset



YK0048 Vantaan yleiskaava 2020

KH 16.11.2020

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 säädellessään pääasiassa yleiskaavalla. Muilla alueilla edellytetään pääsääntöisesti asemakaavaa.

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset 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. Muokattu 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. Ilmanlaatuhaajojen 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.

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-verkoston kuuluvan alueen "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" välillä. Yhteyttä ei saa heikentää ennen kuin Länsisalmen alueen länsipuolinen uusi ekologinen yhteys on käytettävissä.

Lapinkylän suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kehittää metsäinen etelä-pohjoissuuntainen ekologinen yhteys ja rajata avoin maaseudun kulttuurimaisema.

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.

Generalplan för Vanda 2020

KH 16.11.2020

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. Byggnaden 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 grönkorridor 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.

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 försämrans innan den nya ekologiska förbindelsen väster om Västersundomområdet kan användas.

I planeringen och byggandet av Lappböle ska en ekologisk förbindelse utvecklas i syd-nordlig riktning och ett öppet kulturlandskap ska avgränsas på landsbygden.

Byggnaden av nya arbetsplatsområden längs förlängningen av landsväg 152 och utbyggnaden av arbetsplatsområden är möjligt först då förlängningen av landsväg 152 är i bruk.

Byggnaden av ett nytt arbetsplatsområde i Vierumäki förutsätter en detaljplan och en trafikförbindelse från Tusbynsidan 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 rakentumiseen.

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 suunnitellun 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.

Maankäyttömerkinnät

C

Kaupunkikeskustan alue

Kaupunkikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrää kehitetty edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Keskeisillä keskusta-alueilla maantasokerrosten tilojen tulee avautua kaupunkitilaan ja ne tulee osoittaa liike- ja toimitiloiksi.

Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Asema-kaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Myyrmäessä, Kivistössä, Aviapoliksessa, Tikurilassa, Koivukylässä, Korsossa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lapinkylässä, Länsimäessä ja Länsisalmessa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Länsisalmessa vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen tulee ajoittaa asuntorakentamisen aikatauluun.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorotaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaisia kadunvarsipysäköintiä.

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 rekreatiionsbruk

Med beteckningen anvisas de åstränder som i första hand ska utvecklas för rekreatiionsbruk. 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 rekreatiionsbruket får inte äventyra de naturvärden vars skydd medfört att Vanda å har anslutits till Natura 2000-nätverket.

Markanvändningsbeteckningar

Stadscentrumområde

Stadscentrumområden utvecklas till en mångsidig stadsmiljö med blandade funktioner. I de redan existerande centrumerna 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 markplansvinningar öppnas upp mot stadsrummet och de ska anvisas som affärs- och kontorslokaler.

Promenadvänlighet ska vara utgångspunkten för stadsmiljön. Området ska byggas grön effektivt. 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, Kivistä, Aviapolis, Dickursby, Björkby, Korso och Häkansböle kan man placera stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. I områdena Lappböle, Västerkulla och Västersundom kan man placera stora detaljhandelsenheter av lokal betydelse. I Västersundom ska byggandet av stora detaljhandelsenheter anpassas till bostadsbyggandets tidtabell.

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.

AC**Kaupunkikeskustan asuinalue**

Kaupunkikeskustan asuinaluetta 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 läpikulkettavia jalan sekä pyöräillen ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositeltuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

A**Asuinalue**

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 kestäville 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 pientalotyyppejä 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.

AP**Pientalovaltainen asuinalue**

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.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestäville 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 asemakaavoitusta, alueelle salli-

Bostadsområde i ett stadscentrum

Ett bostadsområde i ett stadscentrum utvecklas till en bostadsdominerad, mångsidig stadsmiljö med blandade funktioner. Bygandet av nya bostäder i området ska vara effektivt och alla typer av hus kan ingå i byggandet.

Stadsmiljön ska bilda en fungerande och trivsam 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 betjänar 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.

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 rekreationsområden. 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 rekreationsområden 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.

Bygandet regleras med generalplanen tills en detaljplan har utarbetats för området. Ifall byggandet inte försvårar områdets framtida detaljplanering, tillåter man bygg-

taan 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.

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 saatavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

KM

Kaupallisten palveluiden alue

Alue varataan kaupallisille palveluille ja ympäristöhäiriötä 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.
- 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 - Petikkoon saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m².

gande 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.

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. Byggnaderna ska anpassas till miljön. Ingen stor detaljhandelsenhet får placeras i området. Områdets existerande bostadsbestånd får upprätthållas och kompletteras på ett översäkrat 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 förlägs 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 specialaffärsheter av regional betydelse och sådan ny detaljhandel som med beaktande av närliggande områden för centrumfunktioner stödjer och förstärker servicestrukturen.
- 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 Björkhamnen

- Storenheter för dagligvaruaffärer eller centruminriktade specialaffärer får inte placeras i områdena.

- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m².
- Petakseen saajajointaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m². Petaksessa kaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisempi suunnittelu edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä Kehäraataan 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

- 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 landskapsplanen 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

A/KM

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue

Alue varataan sekä asumiseen että kaupallisille palveluille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaa kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikennetyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuin ympäristöön.

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 kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa. Alueella on suositava 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 joukkoliikennetyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuin ympäristöön.

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 kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa kauppa. Alueella on suositava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

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 rekreationsområden.

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.

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.

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.

ET**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 virkistysvapaa-ajantoiminnoille. 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-, tasottamis- ja täyttämistöitä, mikäli alueelle tuodaan maamassoja.

VU**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**Lähevirkistysalue**

Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisina 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 peruseräntäminen, 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 maise-

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 miljöstörningar 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. Byggnad 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.

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 rekreationsbruk. Områdena underhålls och utvecklas som sammanhängande, lättillgängliga, till sina funktioner och sin naturmiljö mångsidiga rekreations- 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 rekreativ verksamhet 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

maa 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.

Kaupunkikeskuksissa 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 toimintoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisina 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 ja matkailua palveleva vähäinen rakentaminen. Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusrakentaminen, 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 metsänhoitotoimia.



Viheryhteyden kehittämiskohta

Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alkukulkua 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. Luonnonsuojelualan tarkka rajausta määrätty rauhoituspäätöksessä.

Alueella sallitaan ainoastaan sen käyttötarkoitusta palveleva vähäinen rakentaminen. Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo 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.

markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Förbindelse för rekreationsområden

Serie av rekreationsområden, friluftsled eller grönområde som förenar vidsträckt rekreationsområde. Förbindelsen ska vara sammanhängande och dess karaktär kan variera från byggd till naturlig.

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 rekreationsbruk. Områdena underhålls och utvecklas som sammanhängande, lättillgängliga, till sin naturmiljö mångsidiga rekreations- 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.

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 ökas.

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 grönbrot 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.

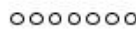
**Natura 2000-verkoston alue**

Merkinnällä 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 tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ja varmistaa, että ekologinen yhteys säilyy tai kehittyy luonnon olosuhteiltaan monipuolisena ja mahdollisimman leveänä.

**Ohjeellinen ulkoilureitti**

Ulkoilureitti voidaan toteuttaa ulkoilutienä tai ulkoilupolkuna. Reitin sijainti on ohjeellinen. Ulkoilureitin sijainti ja tyyppi tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

**Ohjeellinen ratsastusreitti**

Ratsastusreitien toteuttamiselle on varattava tilaa jatkosuunnittelussa. Ratsastusreitien 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.

**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 ruopasta, kaivamista ja täyttämistä.

**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 tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää. Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maa-perä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

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 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.

Riktgivande friluftsled

Friluftsleden kan byggas som en friluftsväg eller friluftstig. 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 vattenvårdsplanen 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 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.

MT**Maatalousvaltainen alue**

Alue varataan maatalouteen. Alueella sallitaan tilalla harjoitettavaa maatilataloutta palvelevaa rakentamista 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttää kahtakymmentä hehtaaria kohti.

Lisäksi sallitaan ulkoilua, virkistystä tai matkailua palveleva vähäinen rakentaminen.

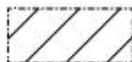
Rakentaminen on ensisijaisesti sijoitettava tilakeskusten yhteyteen tai siirrettävä AT- tai AP-alueille. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee turvata.

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 suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttää 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 toimenpiderajoitus, 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 tiemiljöeseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia.

L**Liikennealue**

Alue varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevalle väylälle.

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.

Bygandet ska i första hand förläggas så att det 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.

Bygandet ska i första hand förläggas så att det 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 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 vägparterna. 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.

	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.
	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 liityntä- 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.
	Raitiotie	Raitiotien reitti, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.
	Raitiotien varikko	Raitiotien varikko, jolle on varattava riittävä tila.
	Trafikförbindelse	Viktig led för lokal- eller regiontrafik, för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.
	Område för tung spårtrafik	Området reserveras för järnvägar.
	Tunnelavsnitt för tung spårtrafik	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.
	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 kärnätet 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.
	Spårväg	Spårvägsled, för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.
	Spårvägsdepå	Spårvägsdepå för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.

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.

**Rautatieasema**

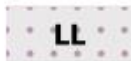
Ohjeellinen sijainti rautatieasemalle. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.

**Metroasema**

Ohjeellinen sijainti metroasemalle. 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**

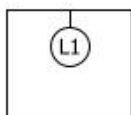
Alue varataan lentoliikenteelle ja lentoaseman toiminnalle välttämättömille rakennuksille ja laitteille.

**Lentotermiinalin alue**

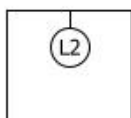
Alueelle saa sijoittaa lentoaseman termiinalirakennuksia.

**Kiitotien alue**

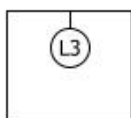
Kiitotielle varattu alue.

**Lentomeluviyöhyke 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.

**Lentomeluviyöhyke 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.

**Lentomeluviyöhyke 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 sijaitsevalle asuinalueella ei saa lisätä asuntojen määrää.

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.

Järnvägsstation

Riktgivande läge för järnvägsstation. Anslutnings- och bytesförbindelserna ska hålla god nivå. Stationen ska förses med tillräckligt många platser för cykelparkering.

Metrostation

Riktgivande läge för metrostation. 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.

Startbaneområde

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. Kompletteringsbyggnad 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 ytterstaket 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 ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueet tulee suojata lentomelulta kattamalla.

**Laskeutumisvyöhyke**

Lentokoneiden laskeutumisvyöhyke, jolla melu on huomiotava rakentamisessa. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

**Maakaasun runkolinja**

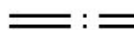
Valtioneuvoston asetuksen maakaasun käsittelyn turvallisuudesta mukaiset rakennusten, teiden ja ratojen suojaetäisyydet maanalaiseen maakaasun siirtoputkeen tulee huomioida ympäröivän maankäytön suunnittelussa.

**Voimajohto**

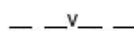
Johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Johtoalue rajoittaa ympäröivää maankäyttöä.

**Maanalainen voimajohto**

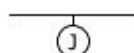
400 kV maakaapelilyhteys.

**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.

**Kaupungin raja****20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva****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 ytter-skiktet 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.

Rävattentunnel

I rävattentunnelns 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.

Stadsgräns**Linje 20 meter utanför generalplaneområdet**

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

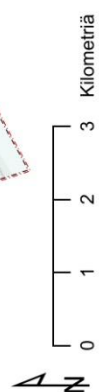
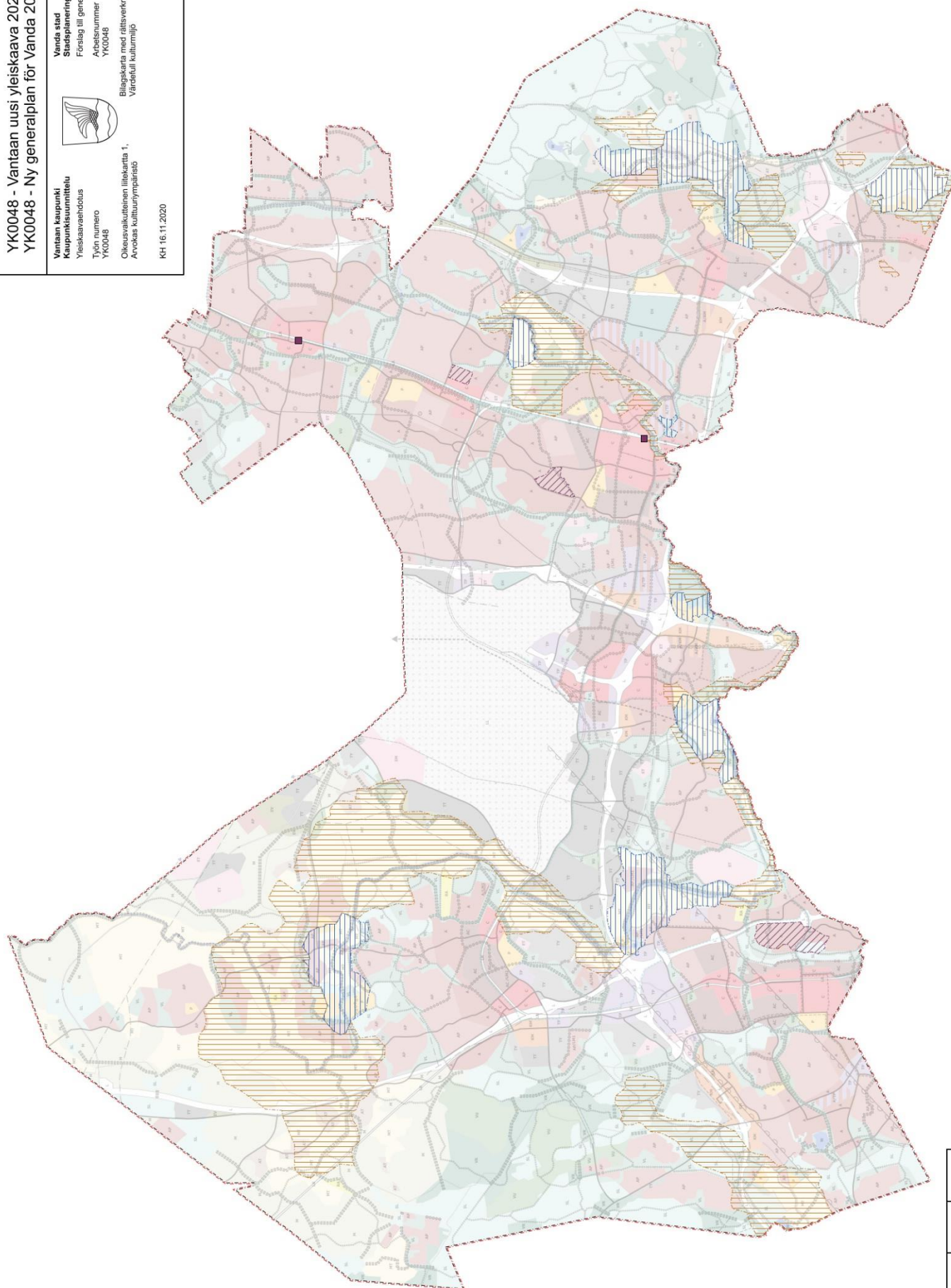


Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaavaehdotus
Työn numero
YK0048

Vanda stad
Stadsplaneringen
Förslag till generalplan
Arbetsnummer
YK0048

Oikeusvaltuutetun liitekartta 1,
Arvoas kulttuuriympäristö
Biogiskarta med rättsverklningar 1,
Värdefull kulturmiljö

KH 16.11.2020



YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

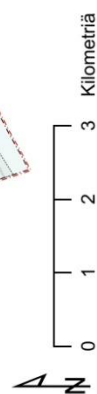
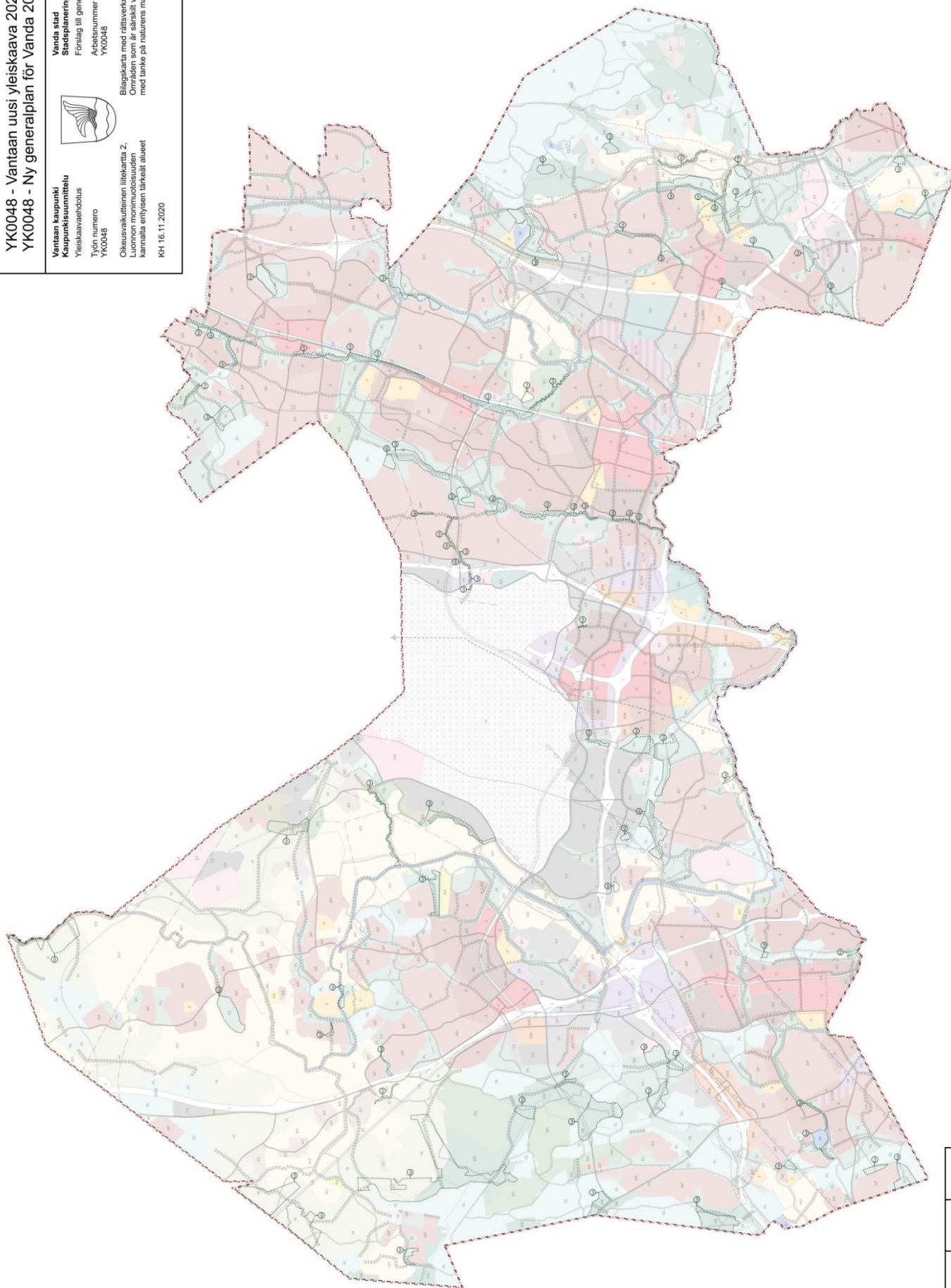


Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaavahoidos
Työn numero
YK0048

Vanda stad
Stadsplaneringen
Förslag till generalplan
Arbetsnummer
YK0048

Biogekarta med rättsverningar 2.
Områden som är särskilt viktiga
kannalla erityisen tärkeitä alueet
med tanke på naturens mångfald

KH 16.11.2020



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 miljöönsä 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 sijoituksestaan, 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 miljöönsä kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kyläkuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoituksestaan, mittasuhteiltaan, tyyliältään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.



Kaupunkikuvallisesti 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 ympäristöönsä. Alueella tapahtuvan ympäristörakentamisen ja -hoidon tulee perustua sen

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 kulturmiljödata-bas 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 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 byggandet av både byggnader och miljö till läge, dimensioner, stil och material anpassar 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 kulturmiljödata-bas 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 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 byggandet av både byggnader och miljö till läge, dimensioner, stil och material anpassar 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 byggandet av området ska man följa de ursprungliga stadsplaneringsprinciperna för området och se till att byggandet till sin stil och sina material passar in i omgivningen. Miljöbyggnade och miljövärd i området ska baseras på dess stadsbildsmässiga, kulturhistoriska

kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaitteellisiin 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.

och arkitektoniska värden. Byggnaderna i området får inte ändras till det yttre så att deras kulturhistoriskt värdefulla eller med tanke på miljön 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, byggande och användning ska värnandet om den värdefulla kulturmiljön tas i beaktande.

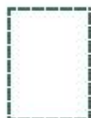
Vid utvecklingen av kulturmiljön ska dess värden tas i beaktande och anpassas efter markanvändningen enligt det användningsändamål som anges i generalplanen.

Oikeusvaikutteinen liitekartta 2, Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

Bilagskarta med rättsverkningar 2, Områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald

Oikeusvaikutteisen liitekartan 2 merkinnät ja määräykset

Beteckningar och bestämmelser för bilagskartan 2 med rättsverkningar



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.

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 grävnings-, brytnings-, utjämnings- och utfyllnadsarbeten eller annan med dessa jämförbar åtgärd ifall jordmassor förs till området.

5. Yleiskaavan kaavatekninen ratkaisu

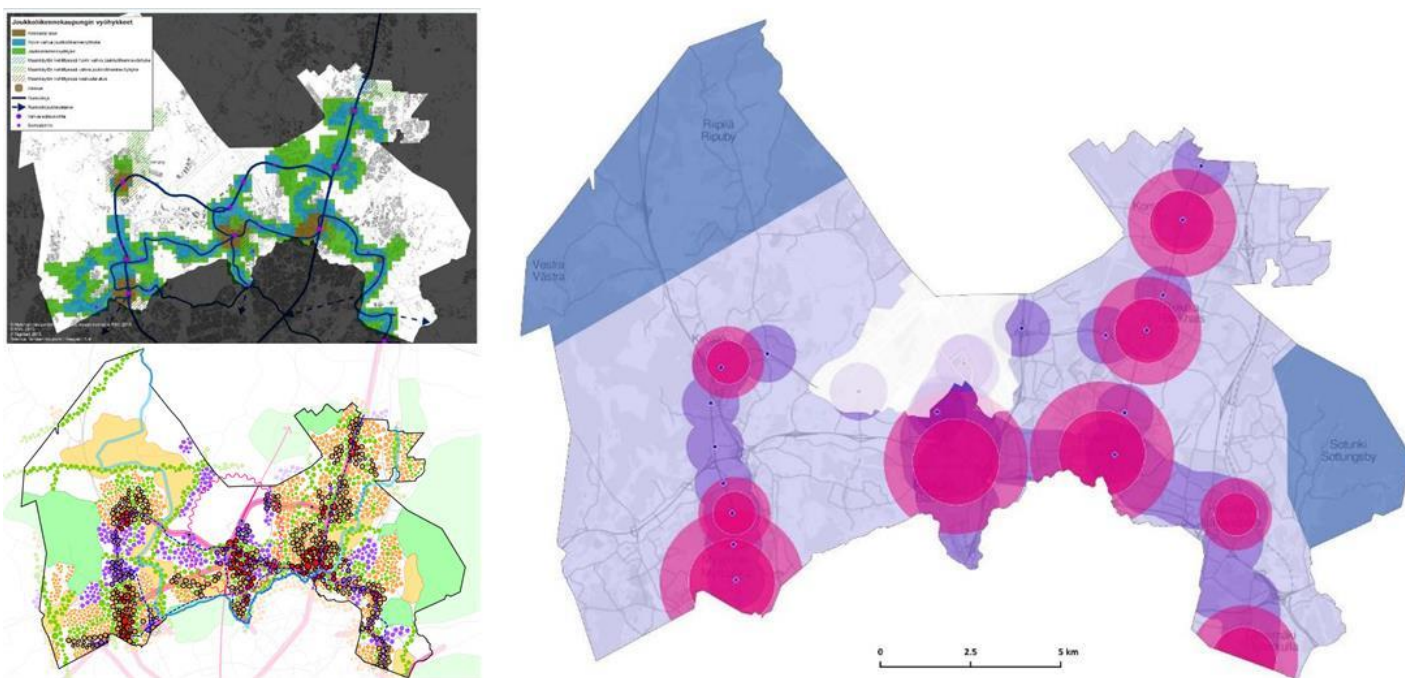
Maankäyttö- ja rakennuslaki asettaa yleiskaavan laatimisen tarpeen arvioinnin ja ajantasaisena ylläpidon kunnan vastuulle. Yleiskaavan esitystavasta maankäyttö- ja rakennuslaki vaatii, että yleiskaava esitetään kartalla ja siihen kuuluvat kaavamääräykset ja -merkinnät sekä selostus.

Vantaan yleiskaavat on esitetty maantieteellisesti määritellyin aluevarausmerkinnöin maankäytön tarkoitusta modernismin hengen mukaisesti erotellen. Niitä edeltäneet ensimmäiset yleiskaavalliset suunnitelmat oli laadittu hyvin strategisina suunnitelmina 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 kehittäismerkinnät, 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.



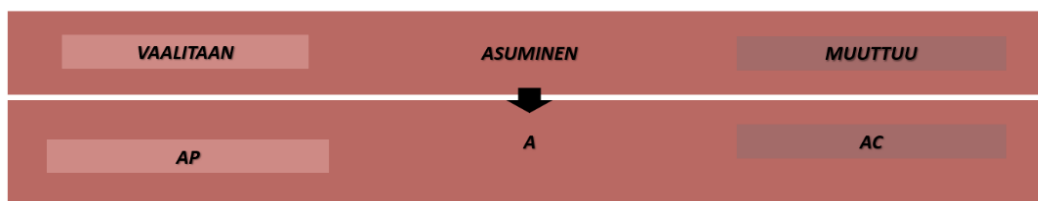
kuva 6. Yleiskaavan maankäytön vyöhykemallia on määritelty Vantaan joukkoliikennekaupunki selvityksen (2015) saavutettavuusvyöhykkeistä ja Yleiskaavan tavoitteiden kehityskuvan (2017) painopistealueista.

Kaavakartan ratkaisun pohjana on maankäytön vyöhykemalli. Vyöhykkeet vaihtelevat maankäytön luonteen ja intensiteetin kehittyvän ja varjeltavan ympäristön välissä. Väkirikkaimmat, palveluintensiiviset ja toiminnoiltaan monipuolisimmat kaupunkiympäristöt sijoittuvat keskustoihin ja muihin kestävän saavutettavuuden paikkoihin. Erityisesti malli

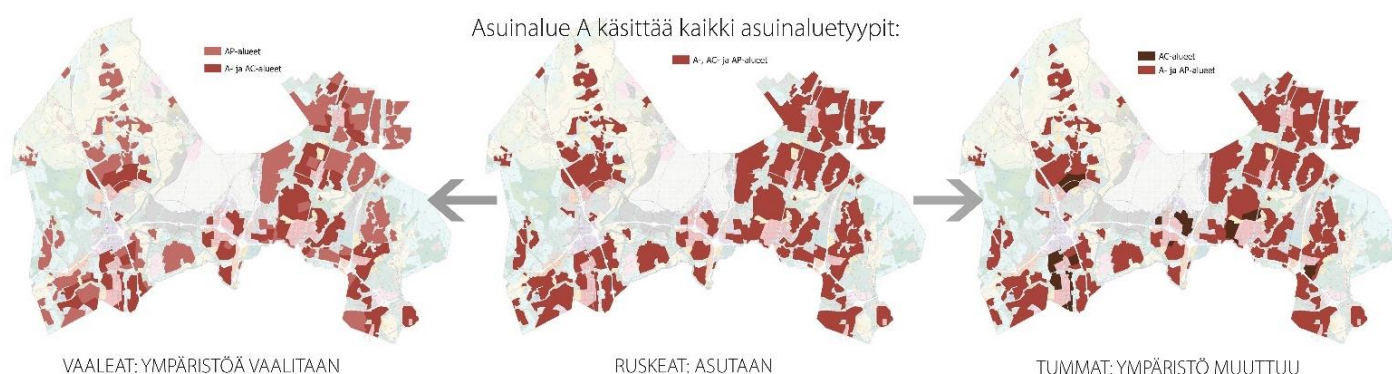
näkyä asumisen ratkaisuissa, missä luokittelun keskiöön on nostettu tavoiteltavan palvelurakenteen luonne, kaupunkiympäristön laatu ja käyttäjämäärät. Myös työpaikka-alueiden määrittelyssä näkyy vyöhykeajattelu.

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 laatuvaateita.

Yleiskaavan asumisen alueiden luokittelu on muodostettu siten, että kaikkia asumisen alueita käsittävistä 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.

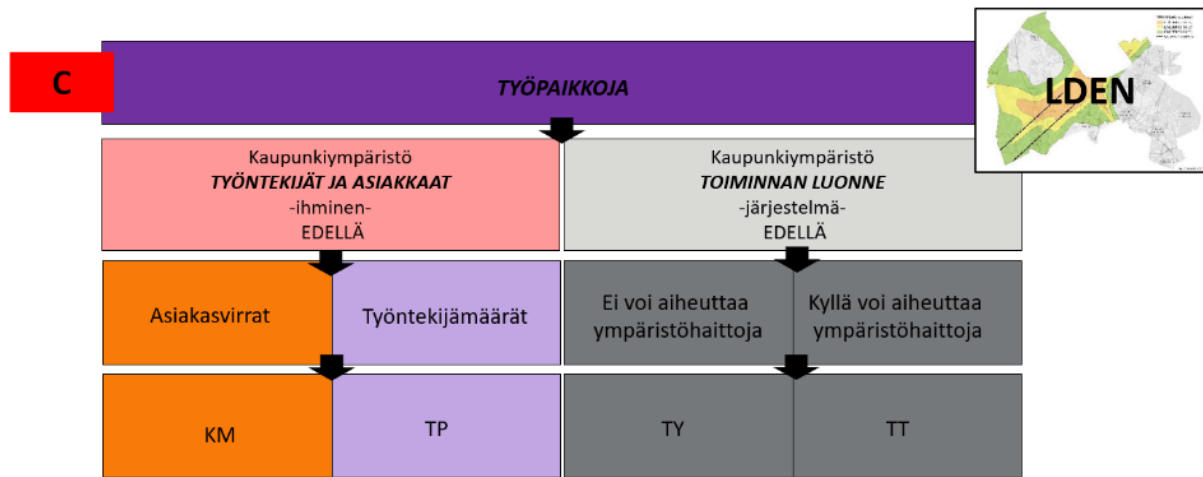


Kuva 7. Asumisen merkintöjen vyöhykemallin periaate.



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 kehittämiselle yleiskaava asettaa tavoitteeksi tiiviimmän ja laadukkaamman kaupunkitilan. 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. Kaupunkitilaa edellyttävät toimintala-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 (TT) ja häiriöitä rajoittaviin alueisiin (TY).



Kuva 9. Työpaikka-alueidenluokittelu vyöhykemallissa jakaa alueita saavutettavuuden ja työpaikkatoiminnan luonteen mukaan.

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 määritellä 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.

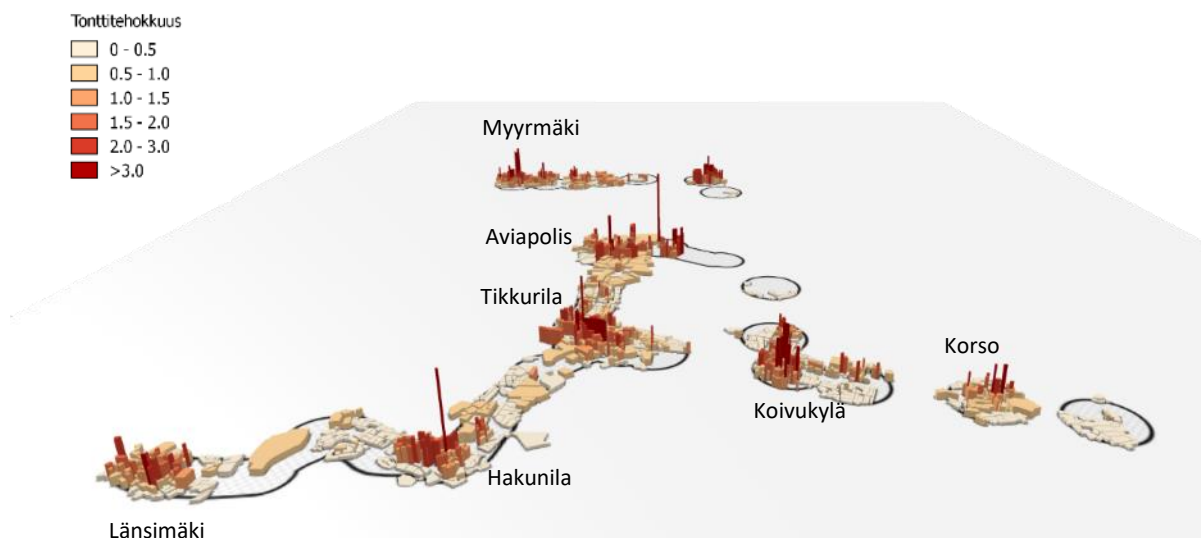
6. Maankäytön ratkaisut

6.1 Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut

6.1.1 Sisäänpäin kasvulla parempaa joukkoliikennekaupunkia

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäten resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Yleiskaavassa on strateginen merkintä *kestävän kasvun vyöhyke*, millä osoitetaan alue, mihin väestönkasvua tulee ensisijaisesti keskittää ja missä liikuminen voi tukeutua kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut 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 hyvistä joukkoliikenteen saavutettavuudesta sekä joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta sopivista kävelymatkoista asemalle tai raitiotien pysäkillä.

Yleiskaavan laadinnan ajanhetkellä 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 raitiotietien 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 vaatteet 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, lähiöitä, joiden asunnot ovat nyt peruskorjausten edessä ja asuinympäristö kaipaa päivitystä. Osalla alueista asuntokanta on kovin yksipuolista. Monessa kohteessa korjaustaakka voi olla taloudellisesti mahdoton 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.

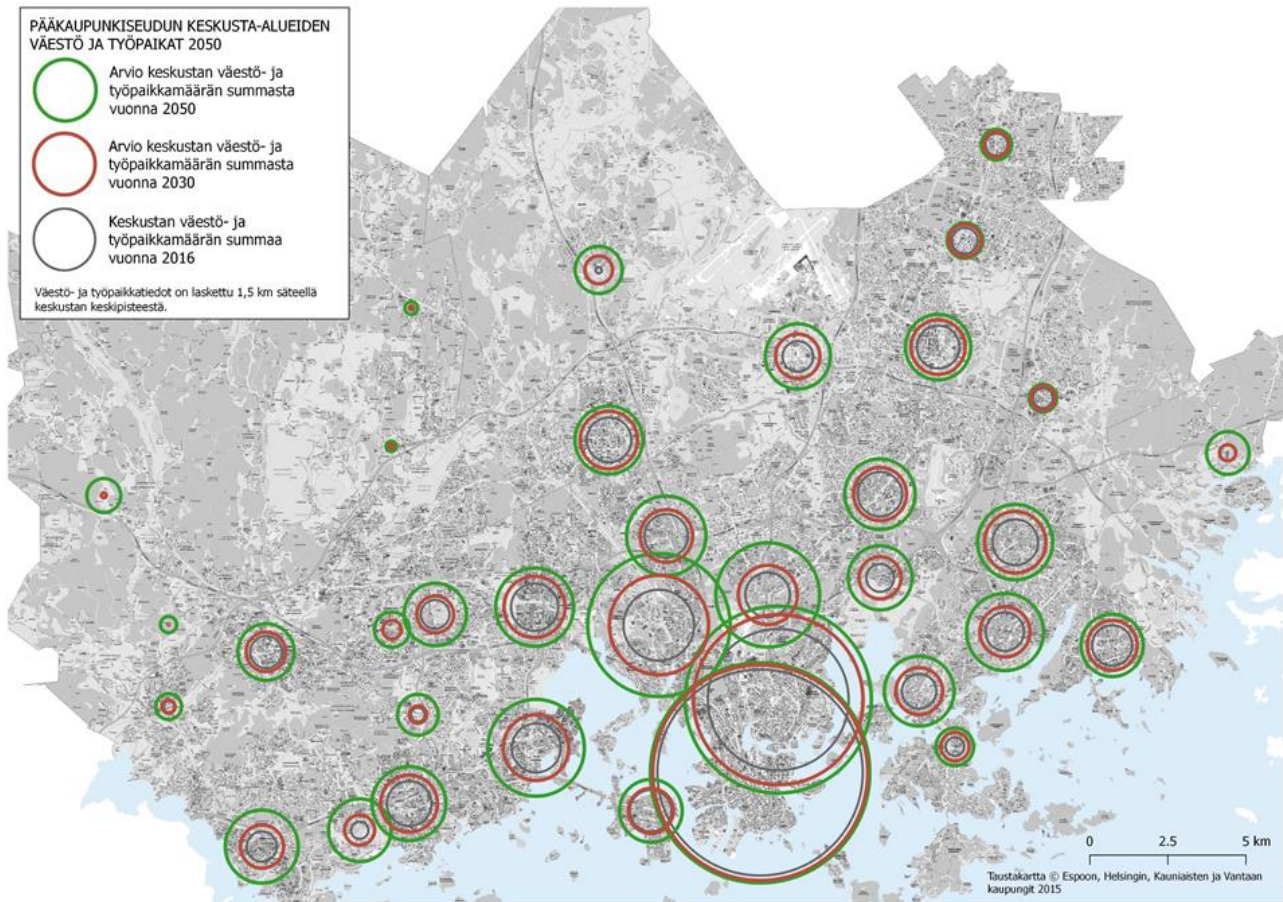
Jotta uudistumisesta seuraa hyvää, tulee sitä suunnitella. Kyse ei ole vain kaupunkisuunnittelusta vaan myös mm. asunto- ja maapolitiikasta, palveluverkon suunnittelusta ja eriytymiskehityksen estämisestä. Uhkana uudisrakentamisessa on jälleen asuntokannan yksipuolisuus esimerkiksi asuntokoon osalta. 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 suojelu.

6.1.3 Keskustat

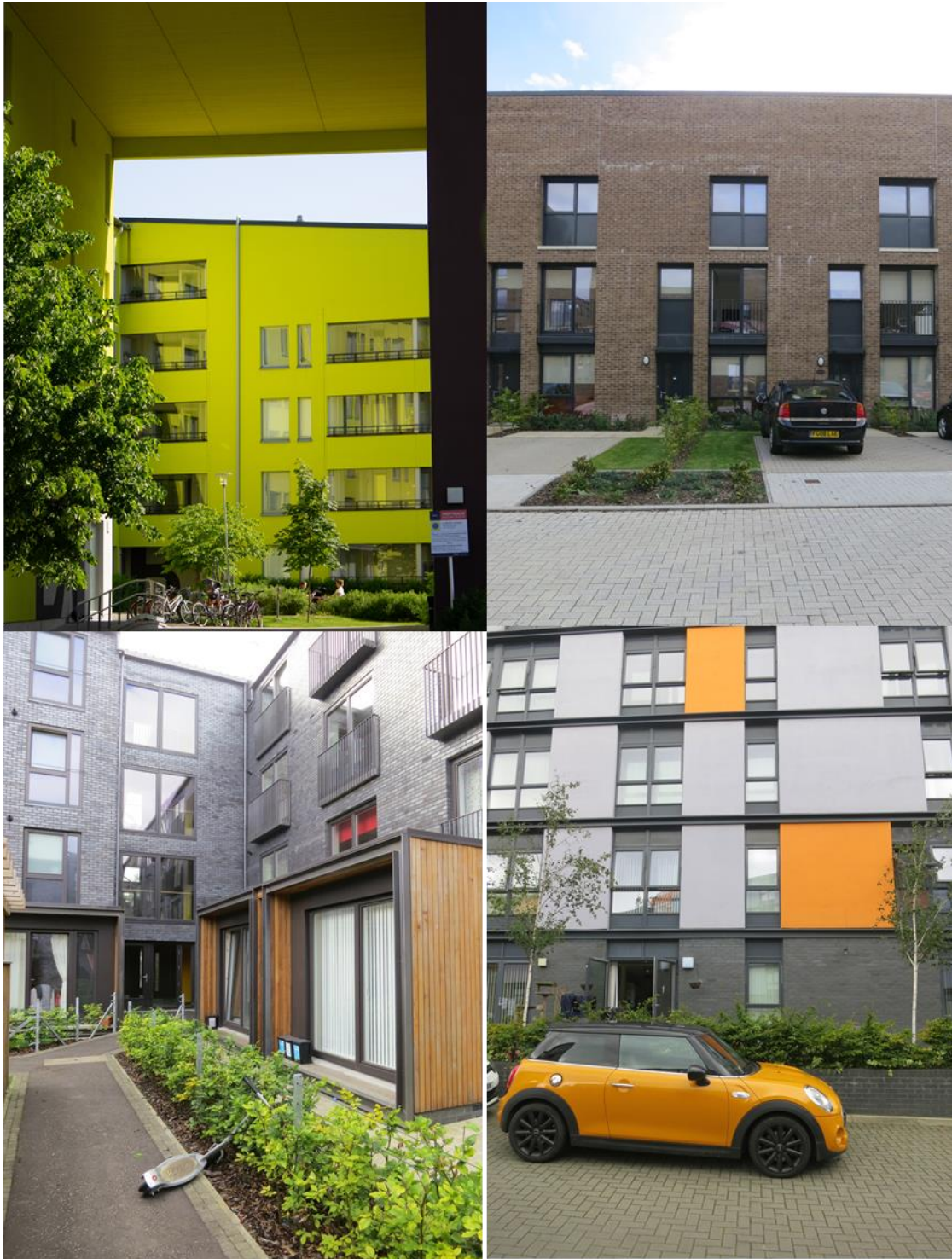
Vantaa on muotikeskuksineen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaava nostaa Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen pääkeskustoiksi. Nämä kolme keskustaa ovat Vantaan keskustoista seudullisesti merkittävimpiä muiden kasvaessa paikallisempina ytiminä.



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 määräävää 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)

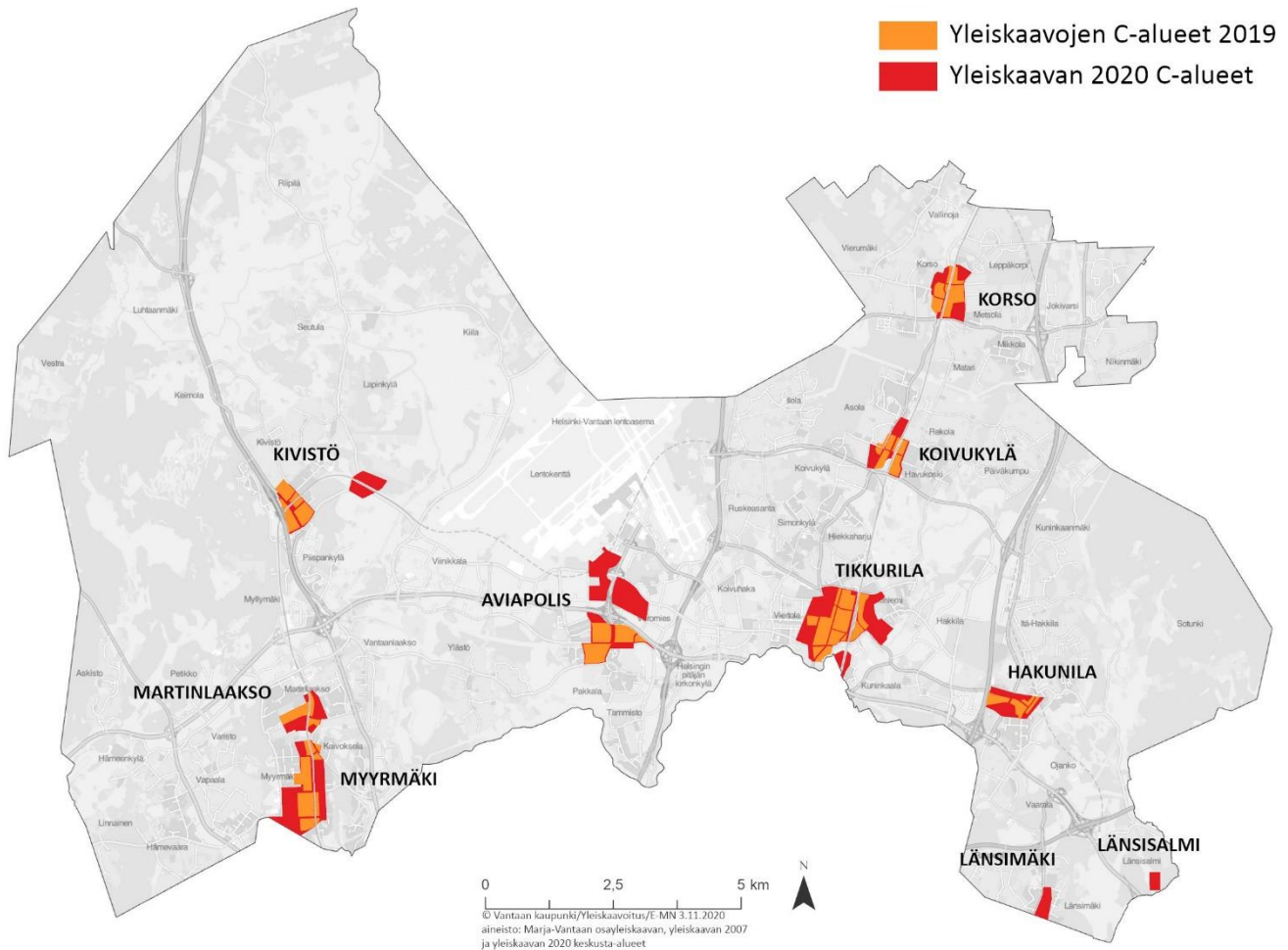
Seudullinen keskustavisio

Aviapolis on 2010-luvulla noussut seudulliseksi keskukseksi, 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 - sijaitseehan 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.



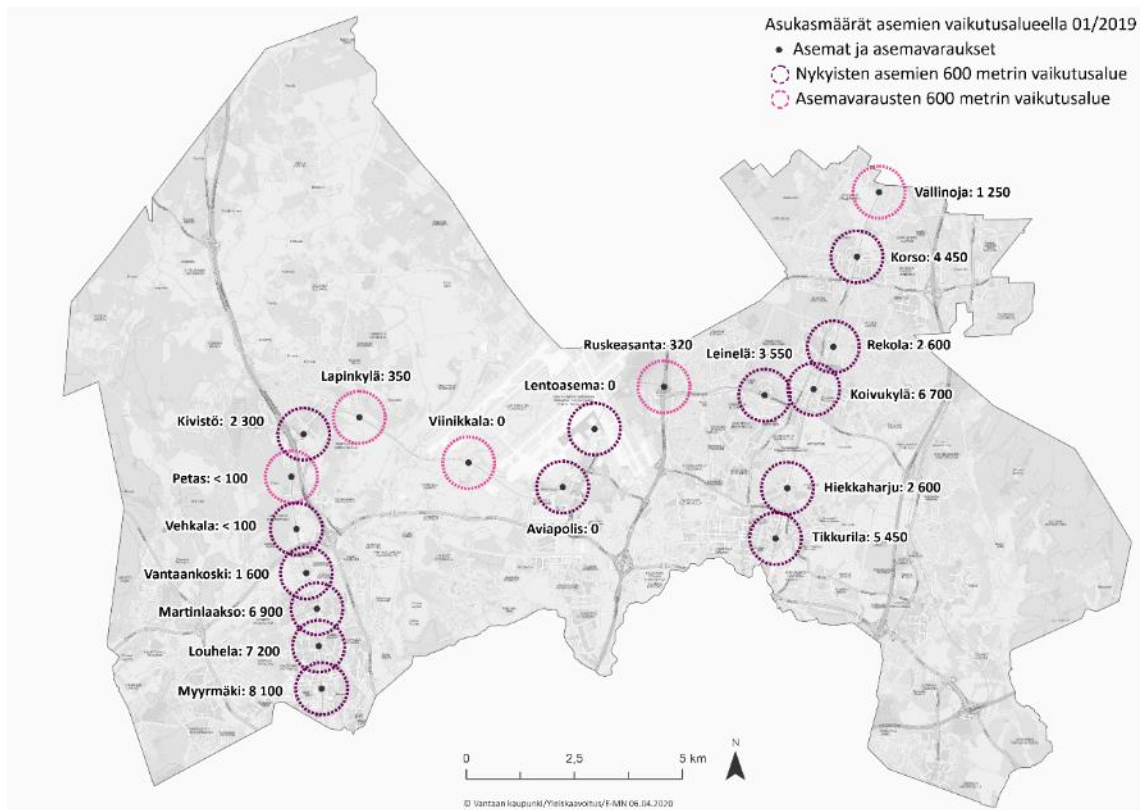
Kuva 15. Yleiskaavan ratkaisussa keskusta-alueiden pinta-ala kasvaa merkittävästi.

6.1.4 Asemanseudut

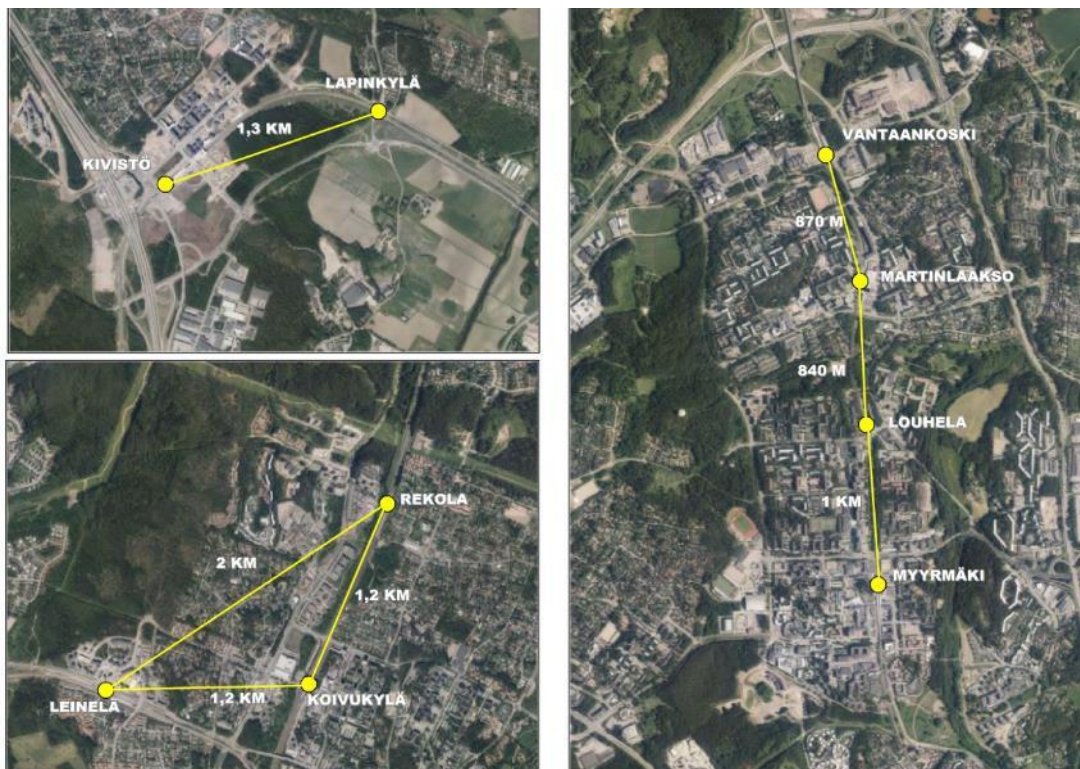
Yleiskaavassa on 19 rautatieasemaa, joista 14 on käytössä ja loput viisi asemavarausta. Jokainen asema muodostaa lähialueen palveluille ja muille toiminnoille luonnollisen solmukohdan. Rakennetussa ympäristössä sijaitsevien asemien ympärille on määritelty 600 m säteellä *kestävän kasvun vyöhyke*. Vyöhykkeellä 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 kävellessä on olennainen osa järjestelmän toimivuutta. Joukkoliikenteen palvelutaso on sitä korkeampi, mitä helpokäyttöisempi järjestelmä kaupunkitilassa on kävelijälle.

Yleiskaavalla ohjataan kehittämistä myös vierailevien käyttäjien näkökulmasta joukkoliikennekaupungin vyöhykkeellä ja keskustoissa. Kestävän 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 kävellessä tai pyöräliikenteellä liikuttavaksi, lisää lähekkäin sijaitsevien asemanseutujen elinvoimaa. Kaupunkirakenteen esteettömyys ja helppo orientoitavuus ovat osa aseman ja joukkoliikenteen vaihtoalueen esteettömyyttä. Läheisten keskustojen ja asemanseutujen keskinäisellä kytkeytymisellä on iso merkitys kaupungin toimivuudelle.



Kuva 16. Kestävän kasvun vyöhykkeen nykyisistä asukkaista 62% asuu yleiskaavan rautatieasemien lähellä. Kuvassa nykyiset väestömäärät asemaseuduittain ($r=600m$).



Kuva 17. Kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevia asemanseutukokonaisuuksia ovat mm. Myyrmäki-Louhela-Martinlaakso-Vantaankosken asemien nauhakaupunkimainen kokonaisuus, Kivistö-Lapinkylän kaksoisasemakeskusta, sekä Leinela-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

Yleiskaavan määrittelee kaupunkitasoiset kaupan sijoittamisen ohjaamisen periaatteet ja täsmentää maakuntakaavan linjauksia. Elinvoiman ja seudullisen kaupanverkon näkökulmasta on keskeistä, että yleiskaava mahdollistaa keskus-
tojen ja kaupan alueiden kasvun sekä parantaa niiden saavutettavuutta eri kulkumuodoilla. Tasa-arvoinen saavutet-
tavuus ja autoriippuvuuden vähentäminen tukevat myös kaupungin tavoitteita vähentää eriytymiskehitystä ja olla hii-
lineutraali vuonna 2030.

Kaupan ratkaisun taustaa

Yleiskaavan kaupan ohjaaminen perustuu nykytilanteeseen, voimassa olevaan maakuntakaavaan sekä useisiin selvi-
tyksiin. Kauppa on merkittävä toimiala Vantaalla. Paikallisilla kaupan palveluilla ja alueilla on seudullisesti tärkeä rooli
jo nyt. Keskustoista on kaupallisesti vahvin Aviapolis myynniltään Suomen suurimman kauppakeskuksen myötä. Tik-
kurilasta ja Myyrmäestä löytyvät riittävät palvelut nykyiselle asukaspohjalle ja jatkuva kasvu vahvistaa niitä. Tammisto-
Vantaanportti, Porttipuisto ja myös 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 mahdolis-
tama muutos nykytilanteeseen Tammisto-Vantaanportissa ja Porttipuistossa ei ole merkittävä, koska alueet on ker-
taalleen jo rakennettu täyteen. Tiivistäminen ja sitä kautta sisäisten yhteyksien parantaminen antaa tilaisuuden kehittä-
tää alueista paremmin toimivia – myös joukko liikenteellä, pyörällä ja kävellen liikkuville.

2015 laadittu ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040” määritteli kaupan maankäytöllisen kehittä-
misen ja ohjaamisen periaatteet. Selvitys hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.11.2015 § 10 jatkosuun-
nittelun 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 muo-
dostumista.
- 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 kaupunkiraken-
teen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liiketilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen
avautuminen katutilaan.
- Keskustojen liiketilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kävellen, pyöräillen ja julki-
sella 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 myy-
tävät tuotteet vievät paljon tilaa.
- Tammistoa, Porttipuistoa, Petikko-Varistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina.
Kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden ke-
hittämistä. Alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asioimista kävellen, pyöräillen ja julkisella liiken-
teellä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksi-
köitä. Alueelle voidaan sallia päivittäistavarakauppoja, jotka palvelevat lähiasutusta (alle 1000 k-m²) ja
tukeutuvat asuntorakenteeseen.

- 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 sisältövaatimuksen 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 toimitilan määrä kehittyä edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla.” Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikkana keskusta on ensisijainen, mitä määräys vielä keskustoitain täsmäntää: ”Myymäessä, Kivistössä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Koivukylässä, Korsossa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lapinkylässä, Länsimäessä ja Länsisalmessa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Länsisalmessa vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen tulee ajoittaa asuntorakentamisen aikatauluun.” 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.

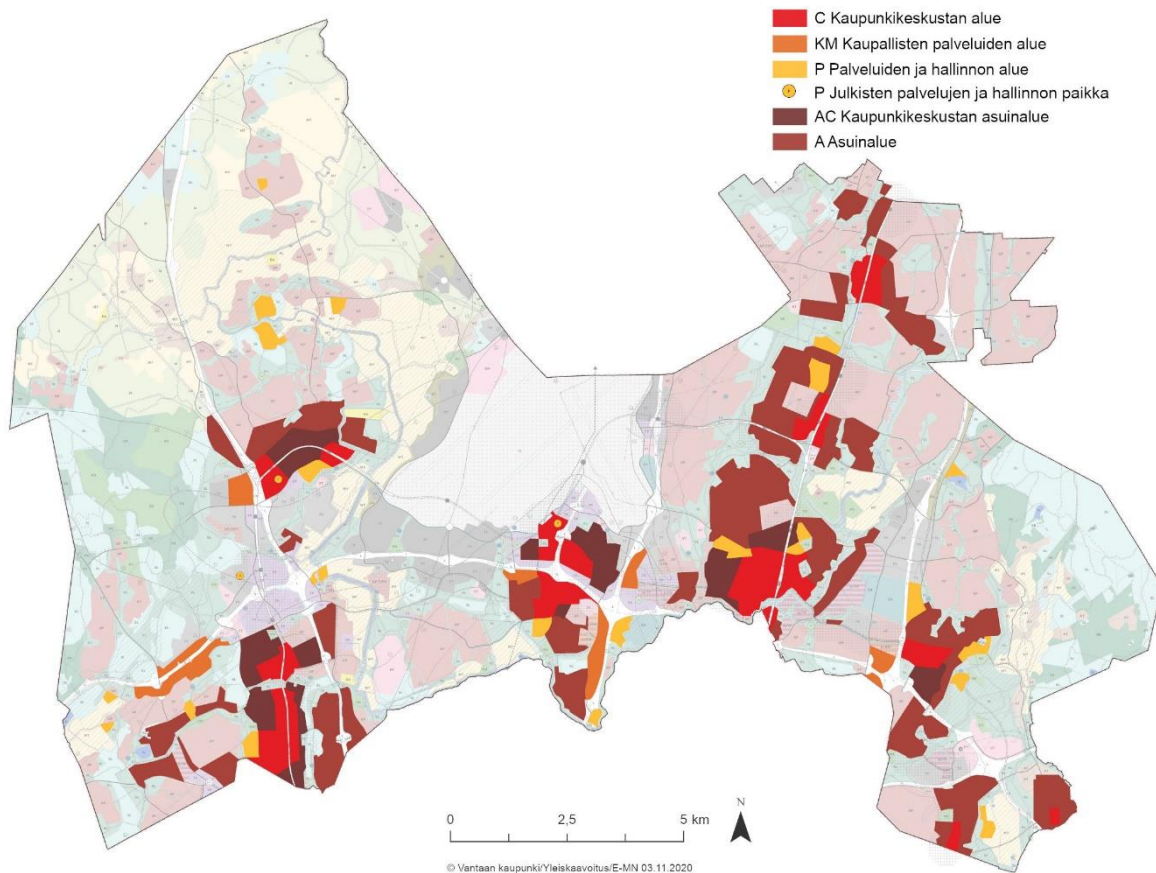
Asukkaiden eniten käyttämä yksityinen lähipalvelu on päivittäistavarakauppa, siksi niiden sijainnin ohjauksella on merkitystä myös mm. segregaaion näkökulmasta. Lähikaupan tulee palvella kaikilla liikennemuodoilla liikkuvia kuluttajia ja mahdollistaa kohtuulliset asiointimatkat. Suuryksiköiden sijoittuminen 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 kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.” Asemakaavoituksen ja hankeohjauksen yhteydessä tulee tarkastella, että lähialueen asukaspohja on hankekokoa vastaava eikä ratkaisuilla haitata kaupan palveluverkon tasapainoa.

Kaupan alueet (KM) täydentävät kaupallisten palveluiden tarjontaa osana seudullista kaupan verkkoa. Niille saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä ympäristöhaiiriöitä 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. Petäksen kaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisempi suunnittelu edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä Kehäraataan liittyvästä asemasta. KM-alueita koskevissa aluekohtaisissa määräyksissä käytetään ilmaisua ”päivittäistavarakaupan suuryksikkö”, jolla viitataan vähittäiskaupan suuryksikkökoon ylittävään päivittäistavarakauppaan. Määräyksiin sisältyy maakuntakaavassa (Uusimaa 2050) määritelty aluekohtainen enimmäismitoitus. Kaupan hankkeiden jatkosuunnittelussa tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon voimassa olevassa maakuntakaavassa määritelty 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

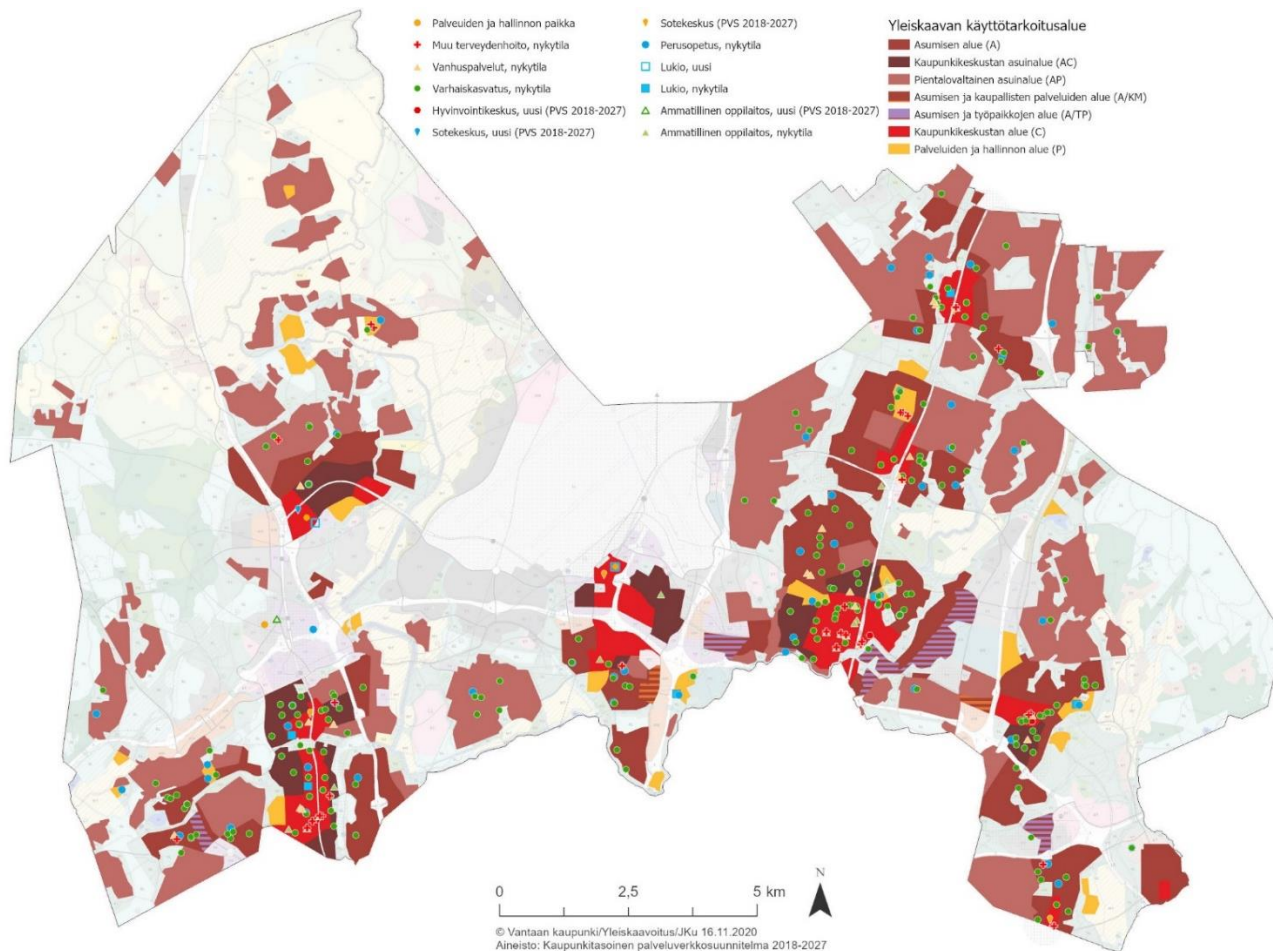


Kuva 18. Yleiskaavan palveluiden alueet.

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. Ideaalitilanteessa keskustamaisilla alueilla palvelut voi saavuttaa helposti kestävin kulkumuodoin. Vantaalaisilla asukkailla on odotusarvoja urbaanin asumisen eduista: sujuvasta arjesta ja palvelujen saavuttamisesta kävellen. 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 luo sille 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 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.



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.

Matkailun kehittämisen näkökulmaa sekä kulttuuriympäristöjen roolia osana kaupunkilaisten elinympäristöä tukevat myös kartanoalueet ja muut historialliset miljööt. Nämä kohteet korostavat Vantaan monisatavuotista 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 suojelevarvot ovat huomioonotettava reunaehto.

Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 24.09.2018 palveluverkkosuunnitelman vuosille 2018–2027. Suunnitelman sisältö on otettu huomioon yleiskaavan palveluiden aluevarauksia ja määräyksiä laadittaessa.

6.1.7 Toimitila-alueet ja työpaikat

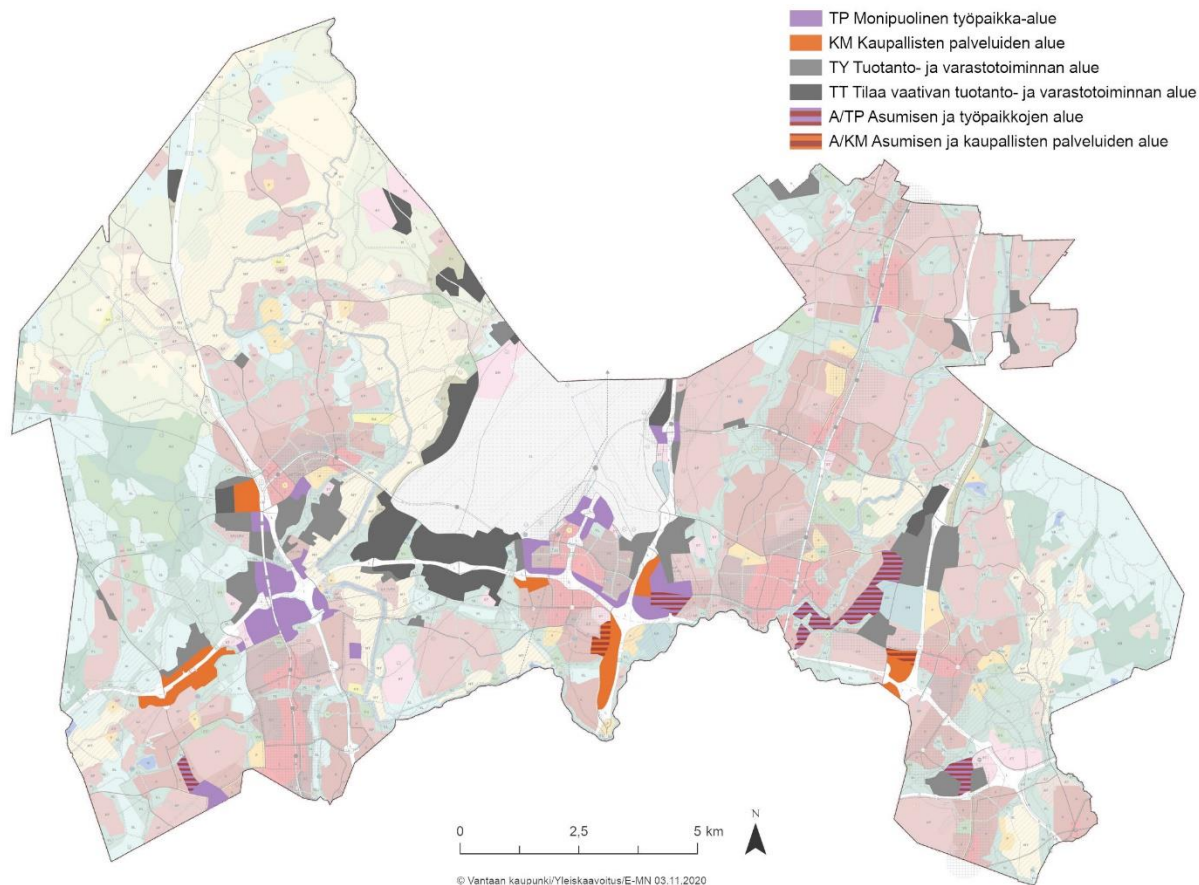
Työpaikkojen määrä Vantaalla on kasvanut voimakkaasti Suomen pitkästä taantumasta huolimatta. 2010-luvulla työpaikkamäärä on kasvanut yli kuusi prosenttia. Määrän ennustetaan kasvavan myös jatkossa. Teollisuuden ja kaupan työpaikkojen osuus työpaikoista pienenee, kun taas etenkin matkailu- ja ravitsemistoiminnan, 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 kestävä 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.

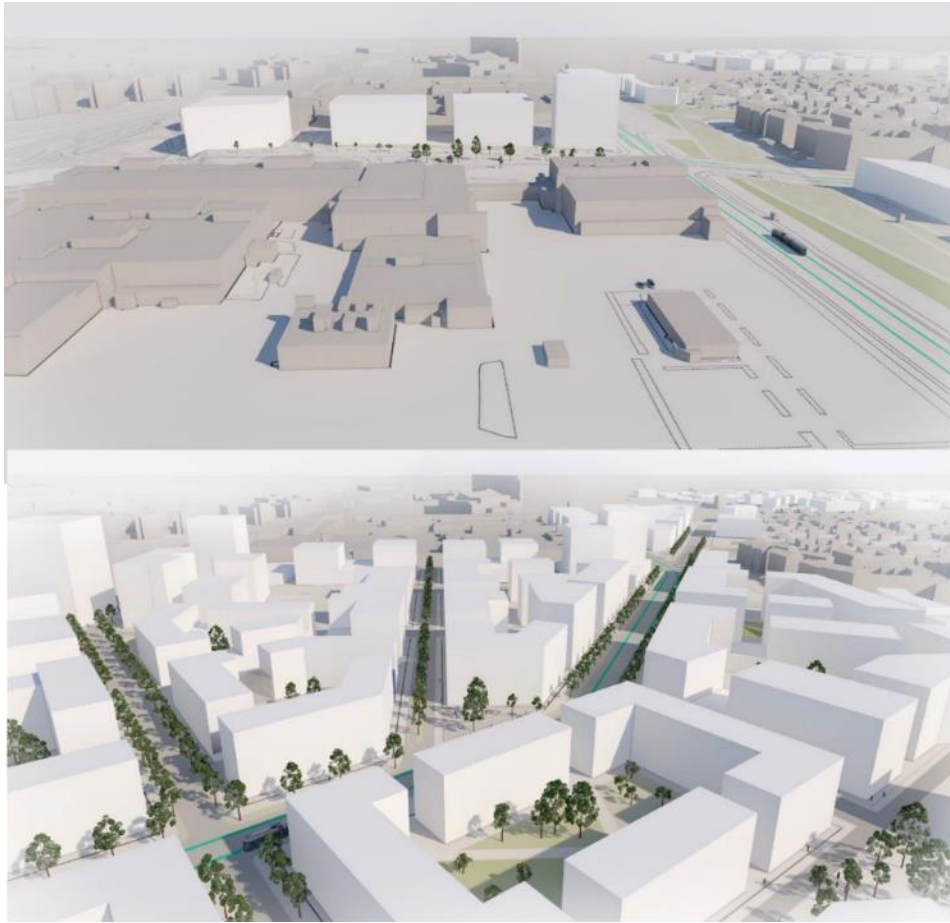
Monipuolisiksi työpaikka-alueiksi on varattu etenkin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla sijaitsevia toimitila-alueita, jossa on hyvät edellytykset toimisto-, palvelu- ja tehokkaan tuotantotoiminnan kehittämiseen. Alueiden kehittämisessä tulee huomioida laadukkaan kaupunkitilan syntyminen, jalankulkijan ja pyöräilijän liikkumismahdollisuudet sekä vihertehokkuus. Suurimmat monipuolisten työpaikka-alueiden kokonaisuudet sijoittuvat Vantaankoski-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.



Kuva 20. Yleiskaavan toimitila-alueet.

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 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. Asukkaat tuottavat eloa kaupunkiin, kunhan asuminen ei ole alueen ainoa toiminto. Yleiskaavan asuinalueilla on sallittua sijoittaa asumista tukevia palveluita ja asumiselle häiriötä tuottamattomia muita toimintoja.

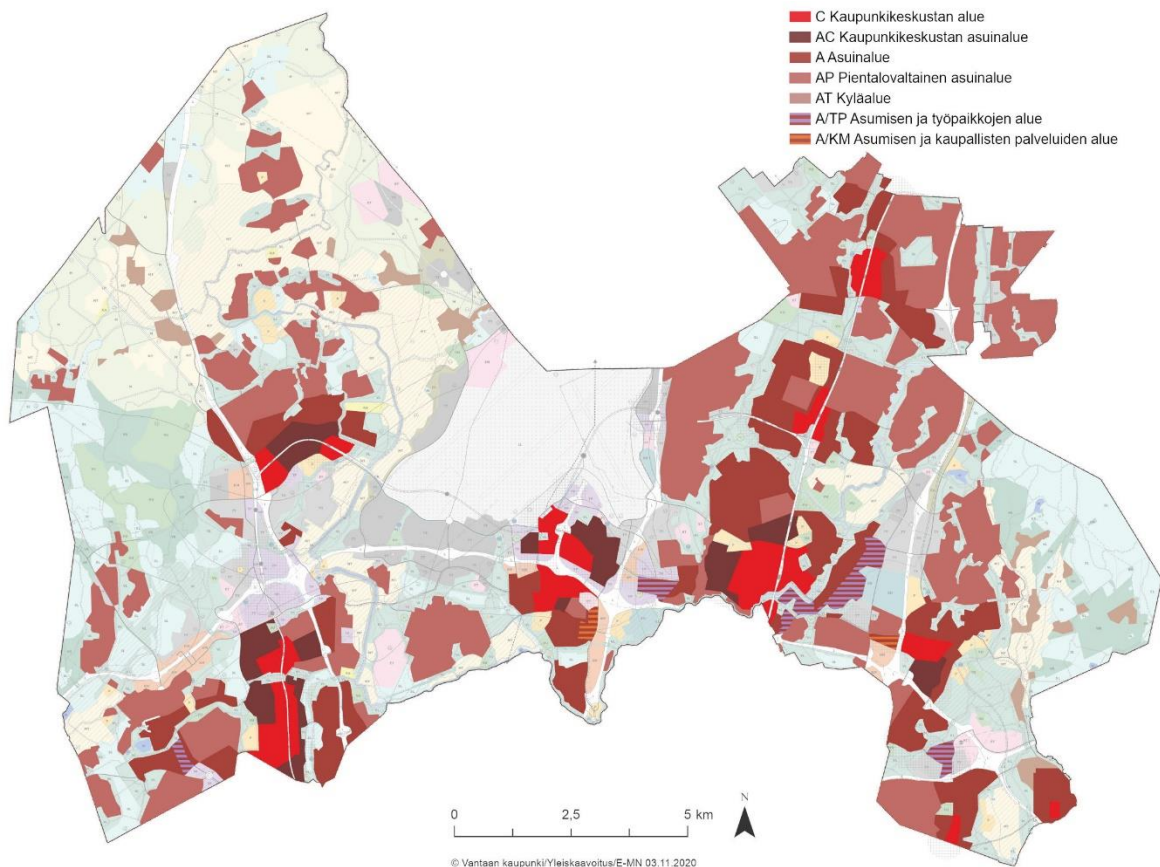
Tilaa uudelle asuntorakentamiselle on mitoitettu ensisijaisesti olemassa olevan väljästi rakennetun rakenteen sisään täydentämään tai korvaamaan nykyistä asuntokantaa. Lisäksi asumista on osoitettu aiemmin muuhun maankäyttöön varattuja alueita. Esimerkiksi raitiotien reitin varrella on muutettu työpaikka-alueita asumiselle.

Yhtenä täydennysrakentamisen ja kaupunkirakenteen eheyttämisen ratkaisuna yleiskaavassa on tehokkaan asuntorakentamisen sijoittaminen tiemäisten katujen avoimiin maisemiin. Tavoitteen 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. Vain Länsisalmeen Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan pohjautuva merkintä metroaseman ympäristöstä tekee tässä poikkeuksen. Sinne on esitetty laajalti uusia rakentamisen alueita.

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 maapinta-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. Asuinaluetyypit eroavat toisistaan enemmän niille asetetussa elinympäristötavoitteessa kuin siinä, millaisia rakennuksia alueille on mahdollista rakentaa.



Kuva 22. Asumiseen varatut alueet yleiskaavassa.

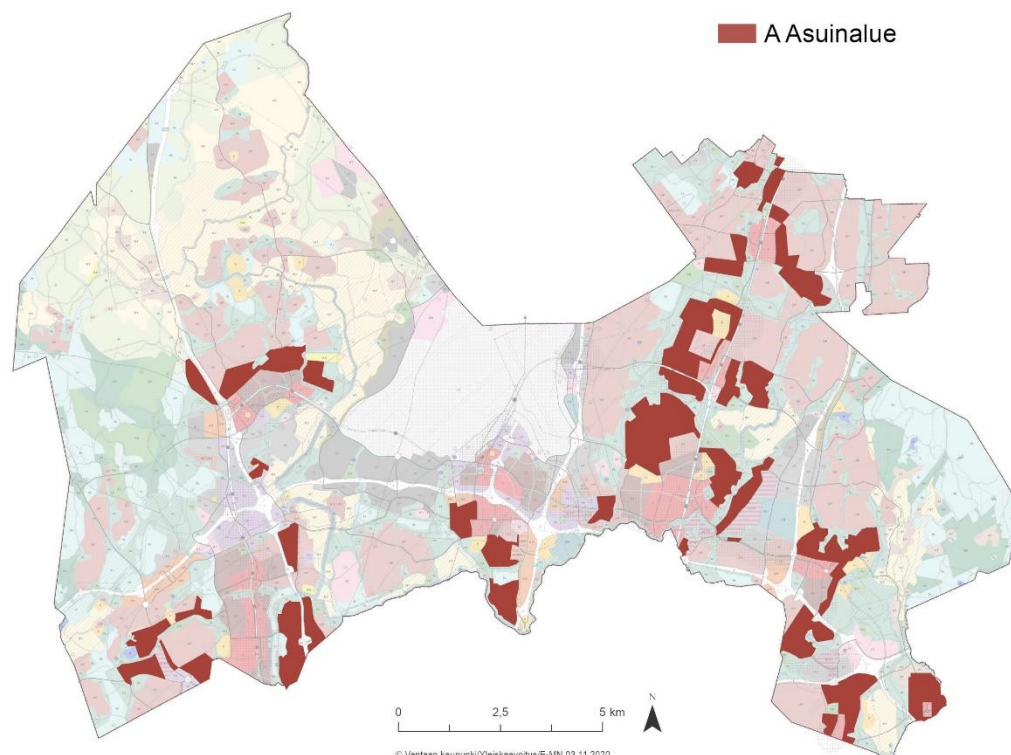
Asuntoalueiden monipuolistamisen mahdollisuuksia:

Vyöhykemalli asumisen maankäyttöluokkien jakoperusteena

Yleiskaavan asumisen alueet on luokiteltu kaupunkirakenteellisen sijainnin perusteella. Ratkaisu vahvistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen toteutumisen edellytyksiä. Toisena tavoitteena on edistää asuinkortteleiden toteutuksessa uusien ratkaisumallien kehittämistä.

Yleiskaavan asuntorakentamisen ohjauksessa talotyyppi ei ole hallitseva. Vain pientalovaltaisilla alueilla ohjataan rakentamista talotyyppi-termillä. Kaikkia muita alueita voi rakentaa ns. 'kaikilla talotyypeillä'. 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 ratkaisuin. 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 ratkaisuin.

Yleiskaavalla halutaan mahdollistaa samoihin kortteleihin monien erilaisten rakennustypologioiden rakentamista. Tulevaisuuden asuinalueille 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 toisentyyppisiä 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 asuinalomalleja, mitä ei määritellä kerrostaloina.

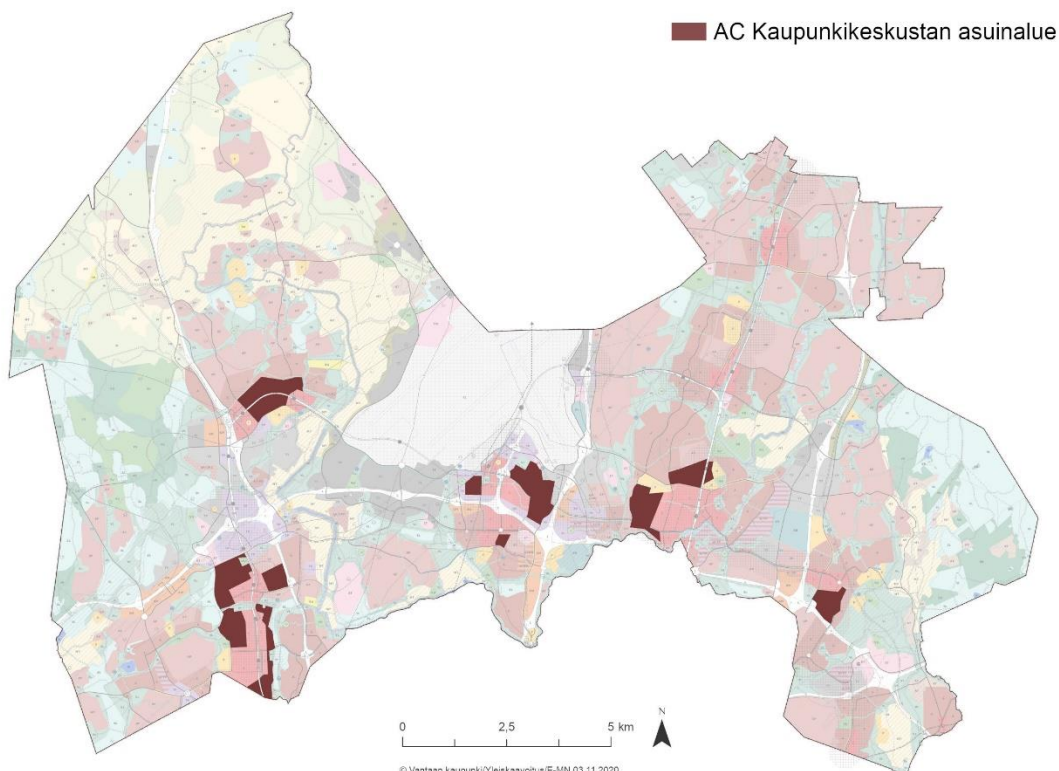


Kuva 23. Asuinalueet (A) yleiskaavassa.

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 kestävän 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 asuntoalueita. Kaikkien vanhojen keskustojen viereiset asuntoalueet on pääosin merkitty asuinalueina (A). Hyviä esimerkkejä tavoitetilasta ovat Kartanonkoski ja Arabianranta.

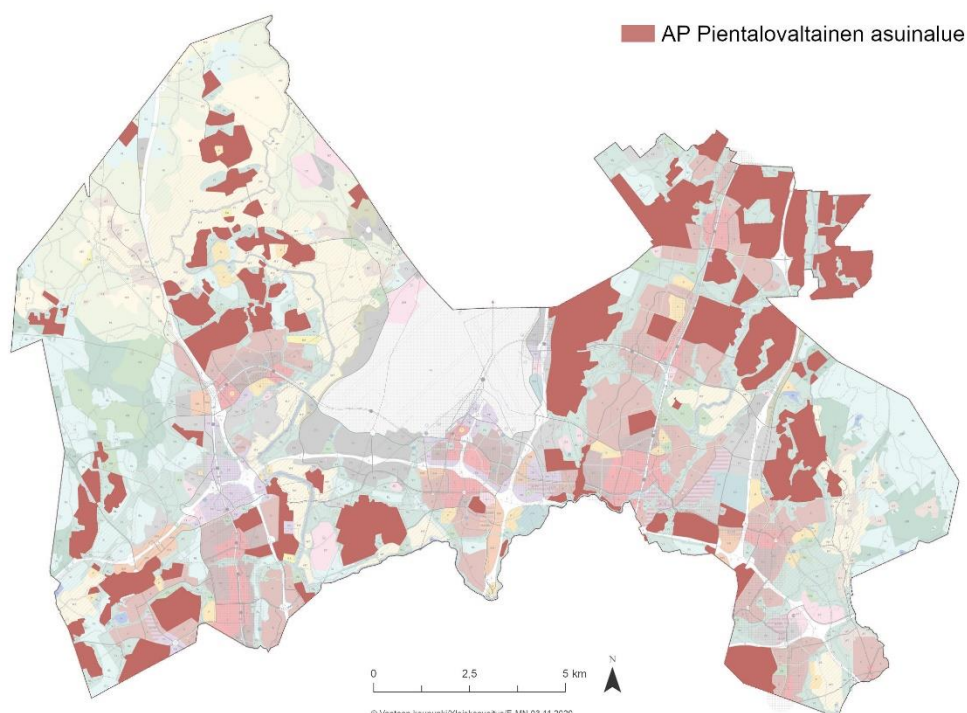


Kuva 24. Kartanonkosken alue on hyvä esimerkki yleiskaavan A-merkinnän tavoitetilasta. (Kuva: Vantaan kaupungin aineistopankki / Lentokuva Vallas Oy, Pekka Turtiainen)



Kuva 25. Kaupunkikeskustan asuinalueet (AC) yleiskaavassa.

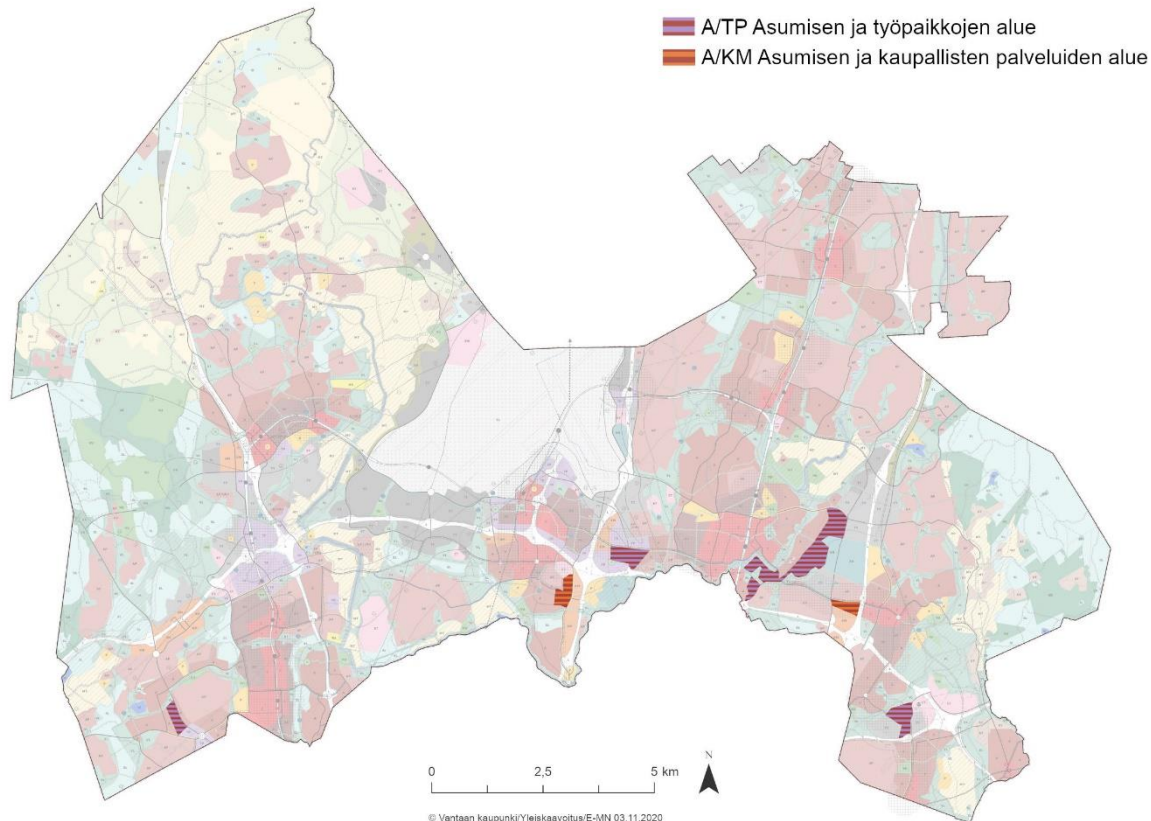
Kaupunkikeskustan asuinalue (AC) ohjaa keskustoihin rajoittuvien asuntovaltaisten alueiden kehittämistä voimakkaasti kasvavia keskusta-alueita tukeviksi. Kaupunkitilan laatuun, viherkkenteeseen ja korttelirakenteeseen pätee samat tavoitteet ja vaateet kuin keskusta-alueillakin. Vain kaupan sijoittamisen edellytykset erottavat asuntovaltaisen keskusta-alueen kaupunkikeskustan alueesta. AC-alueiksi on määritelty yhteensä 540 ha maata.



Kuva 26. Pientalovaltaiset asuinalueet yleiskaavassa.

Pientaloalueiden linjausten tavoitteena on vaalia olemassa olevia pientalomiljöitä ja luoda uusia. Pientalovaltainen asuinalue voi rakentua niin yhtiömuotoisilla ratkaisuilla 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 4100 ha, mikä on pinta-alaltaan suurin yleiskaavan kaikista rakentamisen maankäyttöluokista.



Kuva 27. Asumisen ja työpaikkojen sekä asumisen ja kaupallisten palveluiden alueet yleiskaavassa.

Kahden maankäyttöluokan merkinnöillä (raidalliset aluevarausmerkinnät) on määritelty alueita joukkoliikennevyöhykkeellä, jotka kehittyvät nykyisen toiminnon, työpaikkojen tai kaupan, lisäksi asumiseen. Näiden alueiden toimivuuden ja riittävän tehokkuuden kannalta on erittäin tärkeää ohjata muutosta laajoja kokonaisuuksia kattavilla suunnitelmilla, 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 olemassa olevan vaalimisessa. Alueita halkovat laajimmat viheraluekokonaisuudet 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 yhteydessä selvitetään lähipalvelujen riittävyys ja varataan niille tarvittaessa riittävästi tilaa.

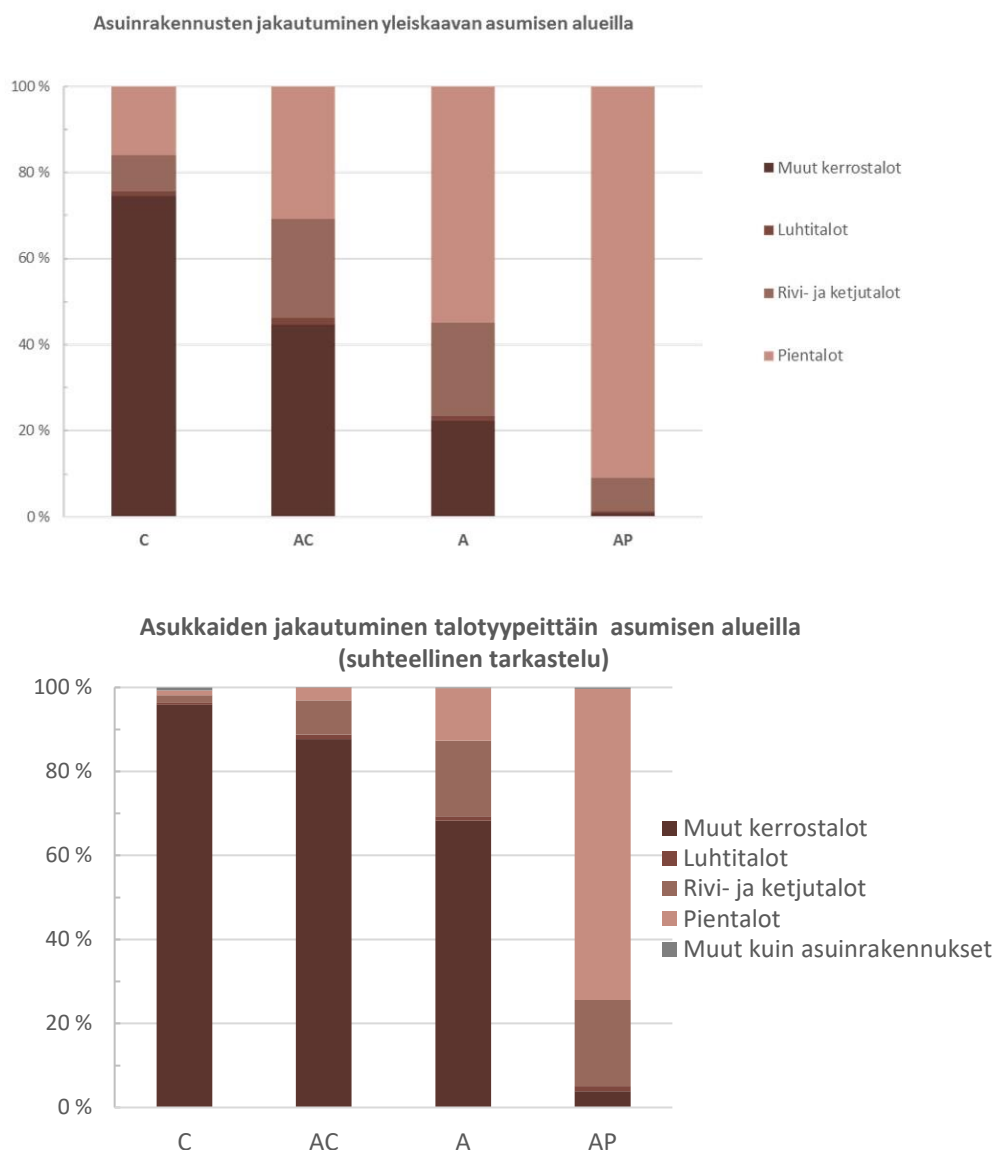
Asuinalueiden talotypologioista yleiskaavamääräyksissä

Yleiskaavamääräyksistä on tarkoituksellisesti häivytetty rakennustypologia. Vain pientalot on rakennustyyppinä nostettu määräyksiin. Vantaalle 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 pientalovaltainen asuinalue (AP) merkinnöissä pientalokortteleiden vaaliminen on yleiskaavamääräyksiin osoitettu. Maankäyttömerkinnöistä eniten pinta-alaa yleiskaavakartalla valtaa pientalovaltaisen asuinalueen (AP) merkintä, noin 17 % kokonaispinta-alasta. Asuinalue (A) merkintää on kartalla noin 8 % pinta-alasta, ja kaupunkikeskustan (C) ja kaupunkikeskustan asuinalueen (AC) merkintöjä yhteensä n. 5 % pinta-alasta. Yleiskaavan

asuinaluumerkinnällä (A) merkityillä alueilla olemassa 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 kolmekerroksinen asuinrakennus, jossa jokaiseen asuntoon on maantasosta oma sisäänkäyntinsä. Jokaiseen asuntoon voi liittyä oma asuntopiha. Yleiskaavamääräyksissä tarkoitetun pientalomääritelmän täyttäviä talomalleja voidaan kutsua myös mm. erillispientaloiksi tai omakotitaloiksi, paritaloiksi, atriumtaloiksi, kytketyiksi pientaloiksi, rivitaloiksi, rinnetaloksi tai terassitaloksi/kerrospientaloiksi, tyyppitaloksi tai pakettitaloksi, kaupunkipientaloksi tai viipaletaloksi. Tärkein yleiskaavan tarkoittaman pientalon ominaisuus on vähäinen asuntojen määrä ja rakennuksen matala korkeus.



Kuva 28: Asuinrakennusten jakautuminen yleiskaavan asumisen alueilla ja asukkaiden jakautuminen rakennustyypeittäin vuonna 2019 (Aineisto: HSY/ Seutudata 2019).

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. Suunnittelutarveratkaisussa arvioidaan hankkeen sopivuus kyseiselle paikalle. Siitä ei saa aiheutua haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle. Se ei saa vaikeuttaa luonnonsuojelun tavoitteiden saavuttamista eikä vaikeuttaa 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.

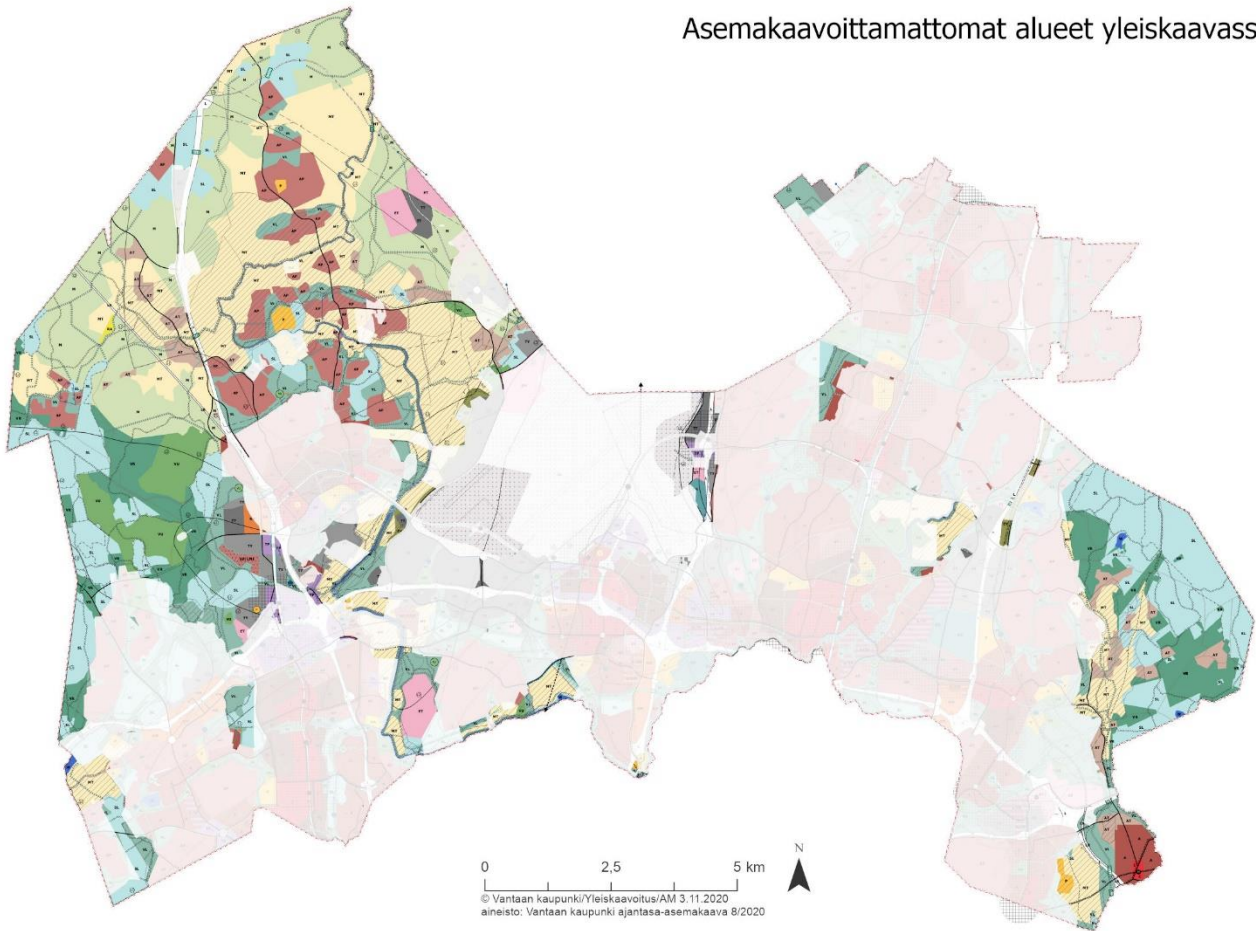
Rakentamisen ohjaamisessa yleiskaavan AP-, AT-, M- ja MT-alueilla käytetään emätilaperiaatetta, mikä tarkoittaa, että tilalla sallittujen asuntojen enimmäismäärä lasketaan emätiloittain. Rakennusoikeuden laskentasäännöt ilmaisevat, kuinka monta asuntoa voidaan enintään rakentaa tietyn ajankohdan kiinteistöjaotustilanteen 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.

Taulukko 2. Rakentamismahdollisuuksien määräytymisperusteet yleiskaavassa

	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

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 rakennettujen asuntojen lukumäärä, joka vähentää jäljellä olevien rakentamismahdollisuuksien määrää. Asunnoiksi lasketaan myös voimassa olevat suunnittelutarveratkaisut, poikkeamispäätökset sekä rakennusluvut.

Huomioitavaa on, että laskelma on teoreettinen, koska se ei ota huomioon esimerkiksi rakennusjärjestyksen määräyksiä rakennuspaikkojen pinta-alasta ja sijainnista. Myöskään tarkkoihin rakentamisaikoihin ei yleiskaavassa oteta kantaa, koska rakennuspaikat määritellään aina suunnittelutarveratkaisuihin.



Kuva 29. Asemakaavoittamattomilla alueilla rakentamista ohjataan yleiskaavan emätilaperiaatteen mukaisesti ja suunnittelutarveratkaisuun perustuen.

Kaupungissa on asemakaavoittamattomilla alueilla asuinrakennuksia, jotka eivät ole yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisia. Tällaisia asuinrakennuksia sijaitsee mm. yleiskaavan lähivirkistysalueilla (VL) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan (TY) alueilla. Mikäli tällainen rakennus tuhoutuu tai muusta syystä on purettava, sen voi korvata uudella yleiskaavan käyttötarkoituksmerkinnästä riippumatta.

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.

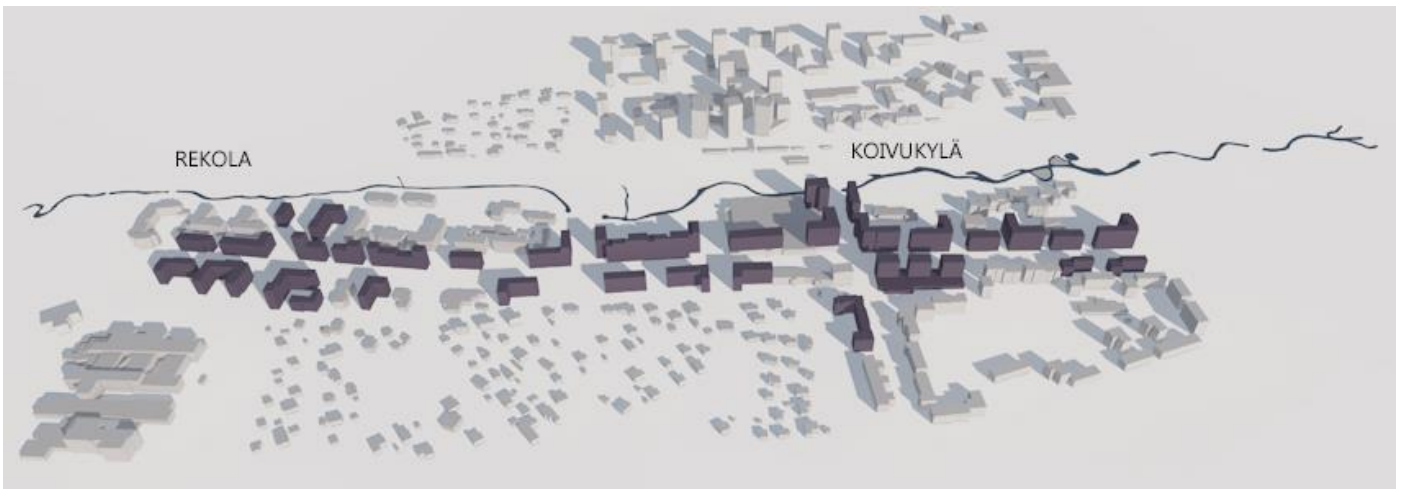
Yleiskaavan läpileikkaava strategia

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 kestävyttä tuken. Kaupunkitilan tulee kannustaa liikkumaan lihasvoimalla ja kestäväillä kulkumuodoilla sekä valitsemaan turhan kulkuttamisen sijasta muuta tekemistä. Kaupunkitila voi parhaimmillaan vahvistaa paikallisyhteisöjen muodostumista.

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 katuympäristöjen 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, Valkoisenlähteentie, Asolanväylä, Kulomäentie, Länsimäentie ja Lahdentie. Merkinnät on esitetty kohteisiin, jotka toimivat reittinä läheisille keskusta-alueille ja vaikuttavat niiden kehitykseen.



Kuva 30. Visio Asolanväylän katukuvaa kohentavasta täydennysrakentamisesta kolmen kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevan aseman keskellä. (Kuva: Irene Sarvi/Vantaan kaupunki)



Kuva 31. Visio Rajatorpantien katukuvaa kohentavasta 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 viivyttämällä 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 ilmastomuutokseen 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.

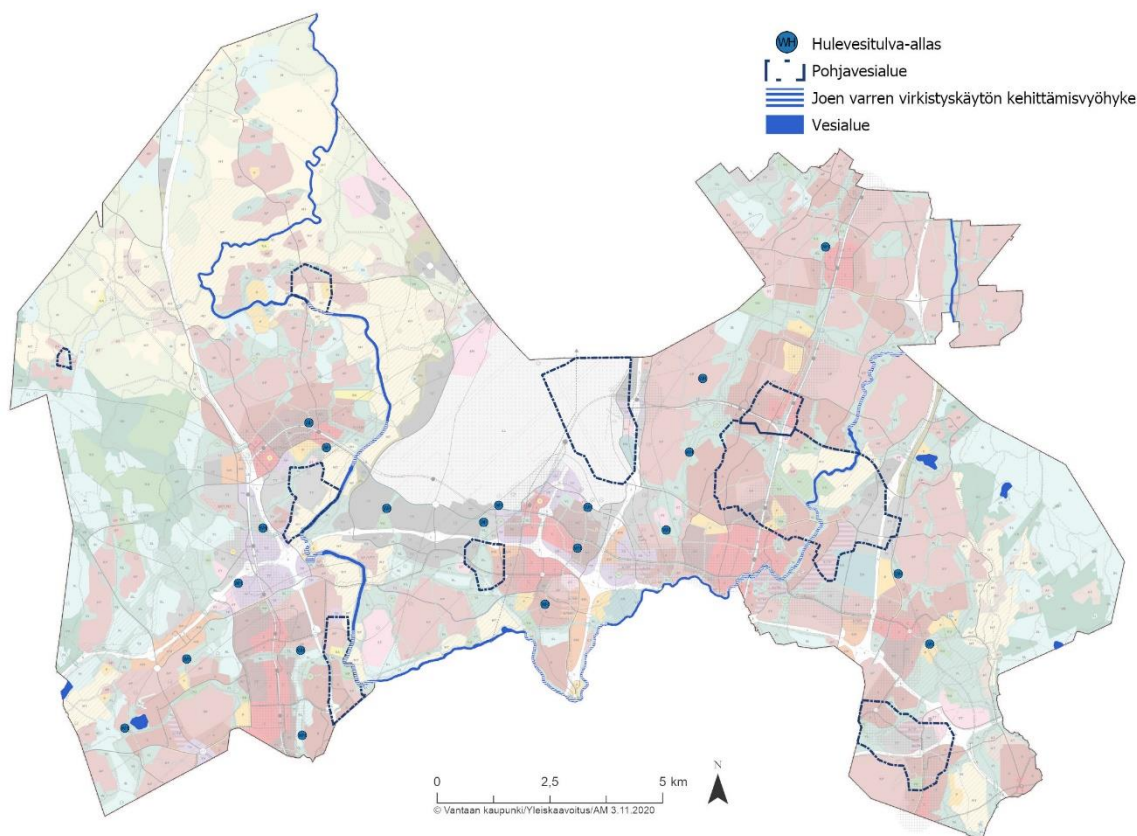
Kaupungin kasvun ohjaaminen sisäänpäin olemassa olevaa rakennetta tehostaen tuo lisää käyttäjiä viheralueille. Vehreiden kaupunkiympäristöjen laatua tulee vaalia ja käytettävyyttä parantaa alueiden käyttöä ohjaamalla ja paikkojen saavutettavuutta kehittämällä.

Merkittävänä kaupungin vetovoimaresurssina virtaavat Vantaalla joet. Yhtenä kaupunkitilan laatua strategisesti ohjaavana merkintänä yleiskaavakartalla on jokien varsien virkistyskäytön kehittämisvyöhyke. Joen varren kehittämisen merkintää on esitetty yleiskaavassa niille joen varren alueille, joiden lähellä on väestökasvupotentiaalia.



Kuva 32. Käyttäjämäärien kasvaessa voi luonnon kulumista hillitä rakentamalla paikkoja ja reittejä luontoa varjellen ja ihmisten kulkua helpottaen. (Kuvat: Virpi Mamia)

Hulevesitulviin varautumiseksi yleiskaavassa on osoitettu paikkoja vesitulva-aloille symbolimerkinnällä, ja niiden paikat ja koot tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa. Hulevesitulvien arvioidaan lisääntyvän rakentamisen tehokkuudesta ja ilmastonmuutoksesta johtuen. Yleiskaavassa on varauduttu tulviin siten, että asuinrakentaminen ohjataan tulva-alueiden (1/250 a) 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. Yleiskaavassa 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 kytkevät ekologiset runkoyhteydet. 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 hemiborealisella 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 aluekohtaisissa 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 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 kartoitusta 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 huomioimiseksi 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 ydinaluetta, joiden pinta-ala on yhteensä n. 1 071 ha. Ydinalueista n. 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 suojelusuunnitelman, joka perustuu yleiskaava 2007:n ja uuden yleiskaavan valmisteluaineiston väliseen vertailuun. Yleiskaavan valmisteluaineistossa maankäyttöön tehdyt 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 tarkoitettu rauhoittamaan 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.

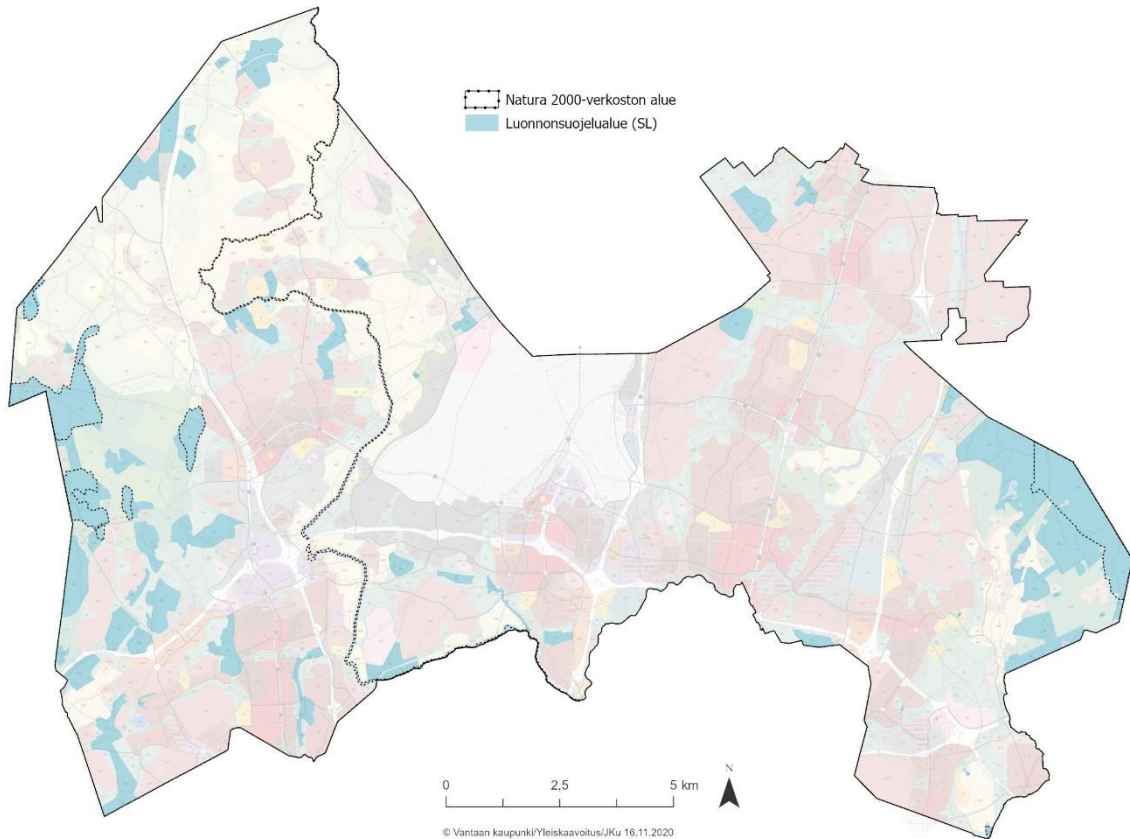
Luonnonsuojelualueiden toteuttaminen

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 monimuotoisuudelle 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.



Kuva 36. Yleiskaavan luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet

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 ekologisia 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.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä 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 rajasuhteet 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.

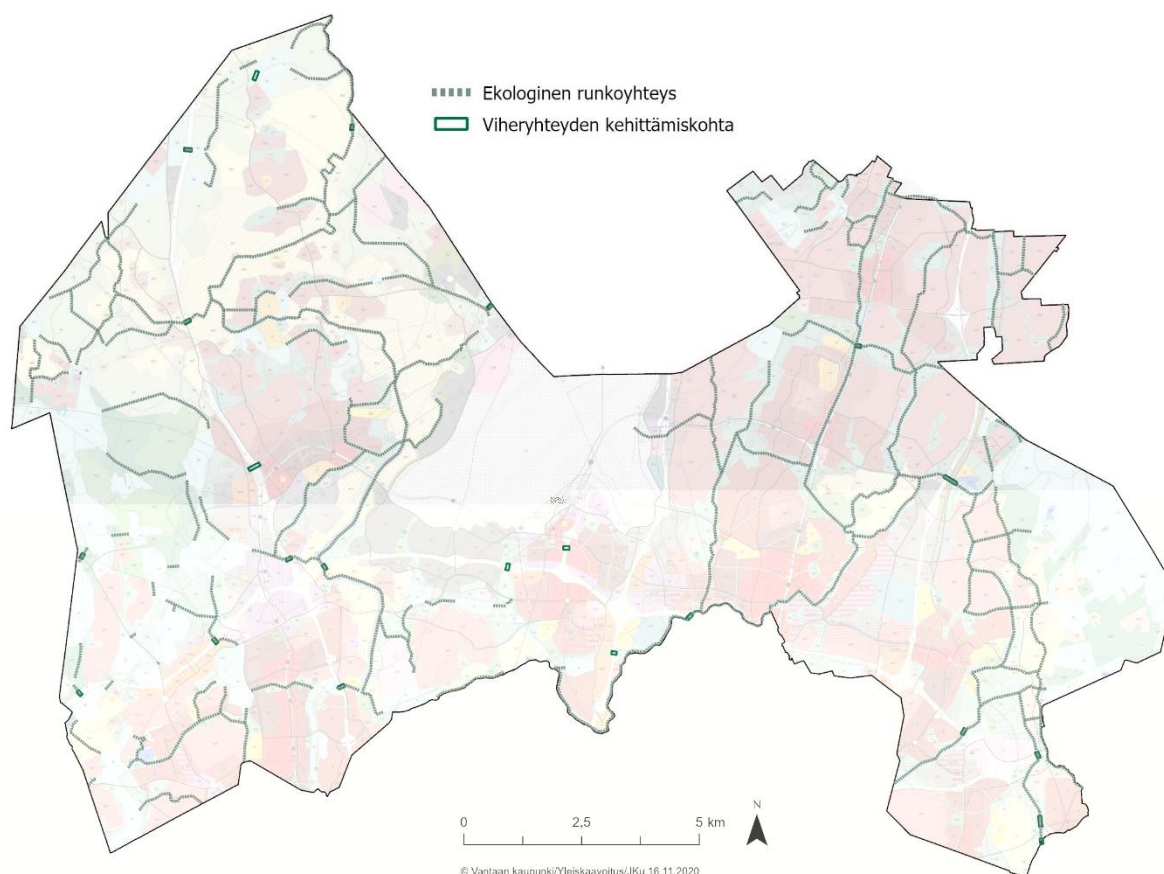
Luo-alueet sijoittuvat pääosin VR- ja VL-alueille päällekkäismerkintänä, mutta niitä on myös muilla alueilla. Luo-alueen määräys velvoittaa maaomistajaa hakemaan maisematyölupaa maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n mukaisesti siinä tapauksessa, jos tarkoitus on kaivaa, louhia, tasoittaa, täyttää tai tehdä 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 tilavarausta, koska monet lajit voivat liikkua pihoja pitkin. Runkoyhteydet tukeutuvat myös asemakaavoitettuihin viheralueisiin.



Kuva 37. Ekologiset runkoyhteydet ja viheryhteyden kehittämiskohdat 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 hyvin sijainteihin.

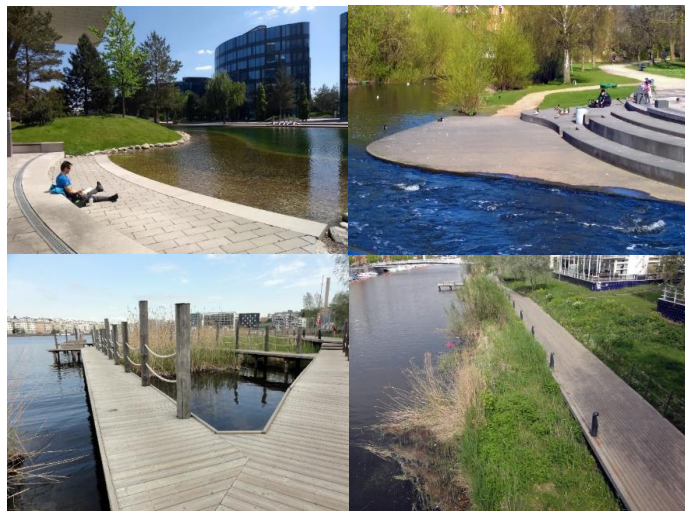
Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueet (VU) on tarkoitettu pääasiassa ulkoilmassa tapahtuvaan liikuntaan, urheiluun, peleihin ja muihin aktiivisiin virkistystoimintoihin. Palvelut voivat olla julkisia tai yksityisiä. Urheilu- ja virkistyspalvelualueita yleiskaavassa ovat urheilukentät, golfkentät, ratsastuskeskukset, 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 tarkoitettut 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.



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. (Kuvat: Laura Muukka)

Yleiskaava osoittaa jokien varsien virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeet. Ensisijaisesti virkistyskäyttöön kehitettäviksi on merkitty ne jokien varsien alueet, jotka sijaitsevat lähimpänä tiiviisti asumiseen rakennettuja alueita, tai joilla on merkittävää matkailun kehittämispotentiaalia.

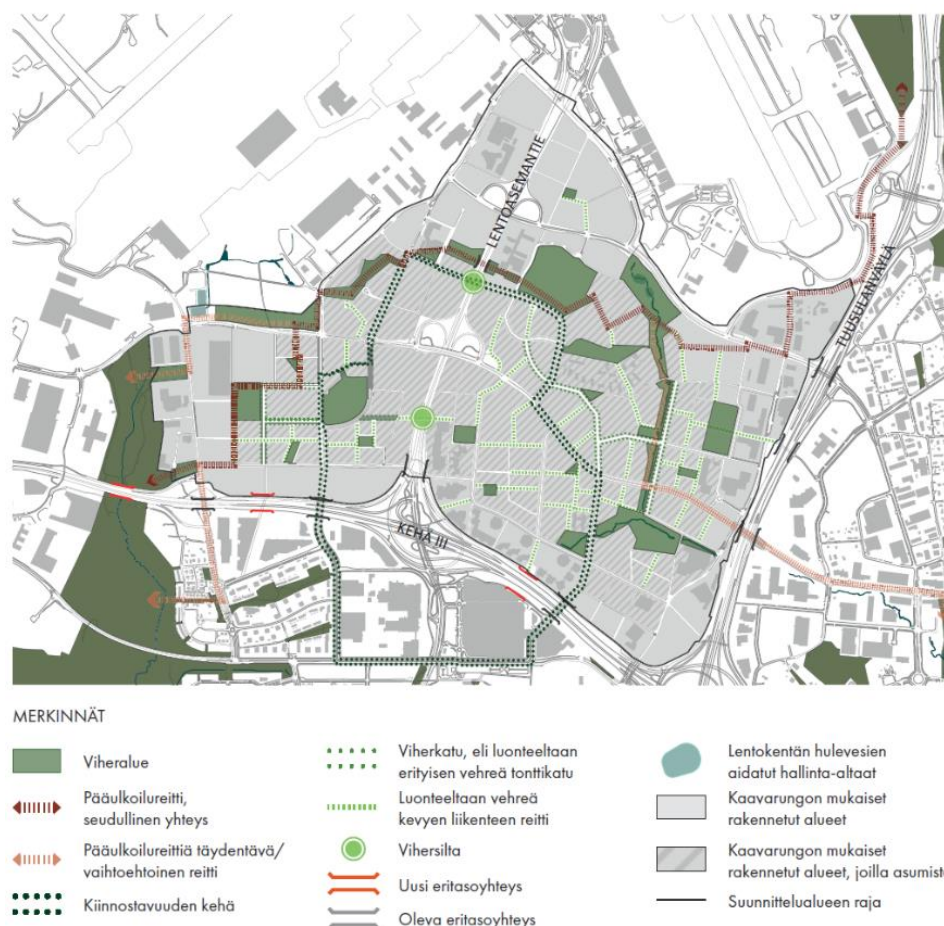
Virkistysalueiden toteuttaminen

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 kaupoin. 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 jokamiehenoikeudella.

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 kaupunkikeskustoissa 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 oleskellaan omilla pihilla. Virkistysalueyhteyksiä onkin suunniteltu erityisesti tehokkaasti rakennetuille tai rakennettaville alueille.



Kuva 39. Esimerkki virkistysalueyhteyksistä. Ote diplomityöstä "Veromiehen viheralueverkosto – kehittämissuunnitelma" (Laura Turunen 2018.)

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. Yleiskaavassa osa on jo toteutettuja reittejä, osa tarkemmin suunniteltuja ja osa reittiyhteystarpeita. Ulkoilureittien verkostoa on suunniteltu rinnan Vantaan ulkoilureitistön yleissuunnitelman kanssa. Se sisältää tiedot olemassa olevista reiteistä, eri yhteyksissä tarkemmin suunnitelluista reiteistä, ja siinä suunnitellaan uusia reittejä. Yleissuunnitelma tarkentaa yleiskaavaan merkittyjen ohjeellisten reittien sijaintia ja tyyppiä.

Lisätietoa on viime vuosina tullut muun muassa reittien perustamisolosuhteista. Jokien rannoilla on usein paksu ja pehmeä savikko, jolle ulkoilutien perustaminen edellyttää stabilointia tai jonkin muun menetelmän käyttöä. Sen tähden ulkoiluteille on pyritty löytämään sijainteja kauempana jokien rannoista. Rantojen halutaan kuitenkin edelleen olevan yleisessä virkistyskäytössä: rannalla voi kulkea ilmankin ulkoilutietä ja rannoille voidaan tehdä myös kevyemmin perustettuja polkuja. Reittilinjoja 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 luonnonsuojelualueella voidaan ohjata erilaisilla rakenteilla.



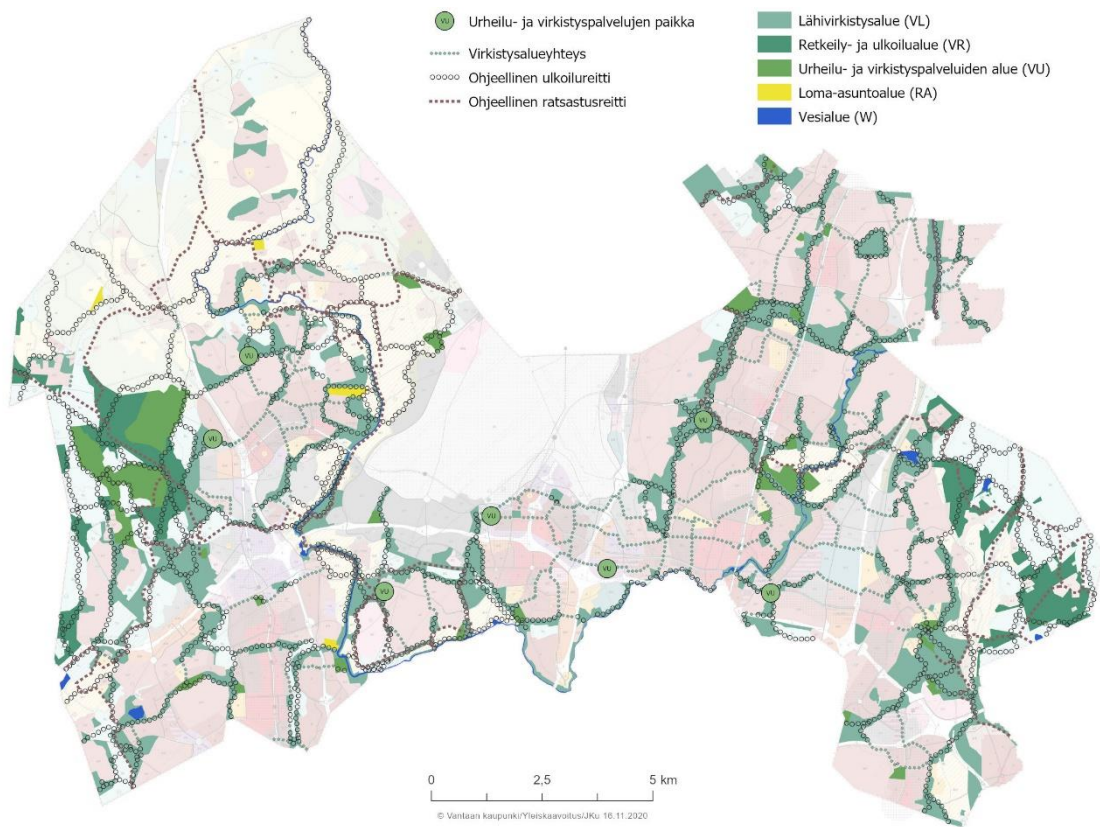
Kuva 40. Esimerkki laadukkaasta ulkoilun ohjauksesta luonnonsuojelualueella: Lammassaaren pitkospuut Helsingissä. (Kuva: Laura Muukka)

Ohjeelliset ratsastusreitit

Vantaan ratsastusreittien ja -keskusten tarveselvityksen (2004) pääanti oli sen huomaaminen, että Vantaalla on paljon ratsuhevosia ja monet kaupunkilaiset haluavat harrastaa ratsastusta lähellä asuinpaikkaansa, ja toisaalta eri liikkumismuodot 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.



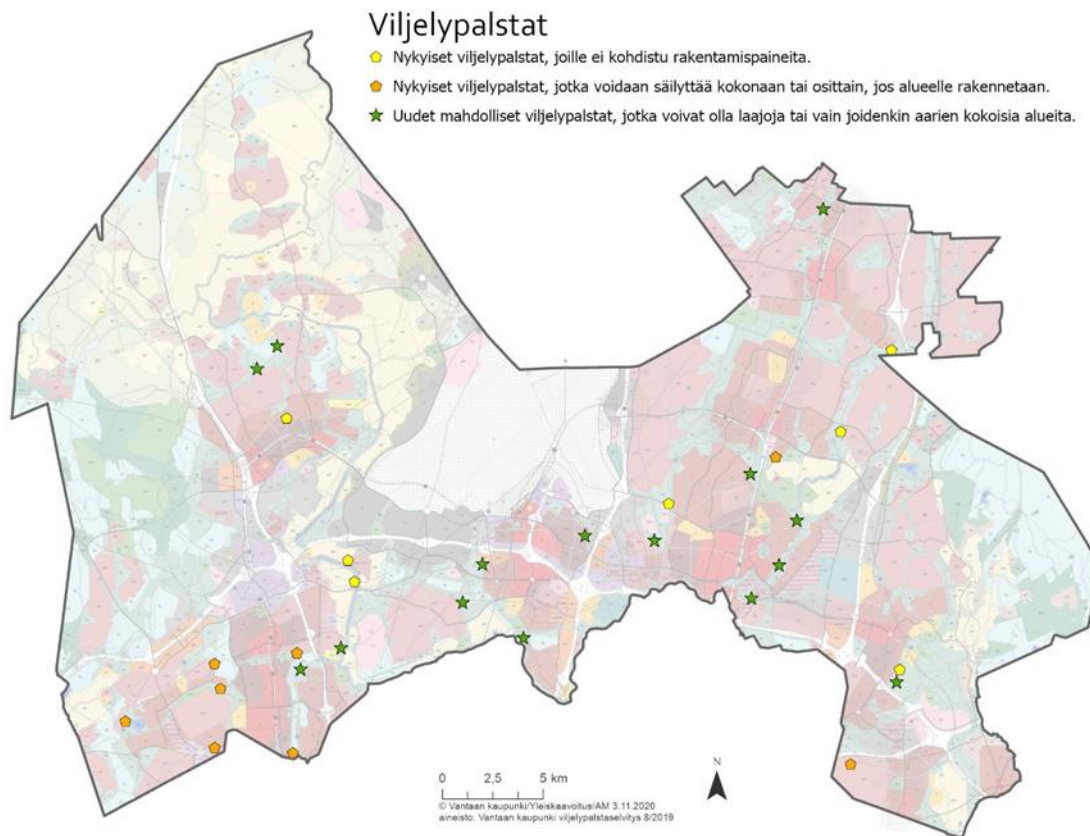
Kuva 41. Yleiskaavan virkistysreitit ja alueet

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. Merkitylle kohdalle tulee rakentaa vihersilta tai kehittää alikulkua ihmisten ja eläinten liikkumista tukeviksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.”

6.2.4 Metsät kasvavassa kaupungissa

Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Metsien väheneminen Vantaalla jatkuu vääjäämättä. 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 käyttötarkoitusalueilla. 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 asemakaavoituksen yhteydessä viheralueverkosto, jonka osana metsiä tai metsiköitä säästyy. Myös tonteille jää puustoa – varsinkin, kun asemakaavoissa yleiskaavamääräyksen mukaisesti asetetaan tavoite vihertehokkuudelle, mikä johtaa usein siihen, että 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 tulevaisuuden mahdollisen 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 hyönteistuhoris-kiä. Vantaan metsät ovat keskimäärin melko vanhoja, ja ikääntyvä puustorakenne saattaa lisätä tuhoriskiä. Luonnonsuojelualueilta voi periaatteessa levitä esim. kirjanpainaaja yksityisalueelle. Kirjanpainaajatuhoja syntyy hellekesinä samaan aikaan erilaisissa paikoissa, niin talous- kuin suojelumetsissä. Suojelluissa metsissä on yleensä monilajinen ja moni-ikäinen puulajisto ja hyönteislajisto, joiden joukossa on tuholaiden luontaisia vihollisia, jotka vaikuttavat siihen, että tuholaiset eivät välttämättä pääse kovin laajalle alueelle leviämään. Laissa metsätuhojen torjunnasta on määriteltä, 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. Maisematyöluvan 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 2019 punaisessa kirjassa 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 maankäyttömerkinnän perusteella tehtävälle kehittämiselle.

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot kulttuuriympäristön suojelun lähtökohtina

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

Vantaanjokilaakson viljelymaisema on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, joka edustaa eteläisen Uudenmaan 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 kyläkuvaluonnista ja maisemallisesti arvokkaiden alueiden rajausta.

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.



kuva 43. Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokasta maisemaa Seutulassa. (Kuva: Pertti Raami)

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, Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet, Sotungin kylä ja Håkansböle, Suuri rantatie sekä Tikkurilan rautatieasema.

Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt

Uudenmaan liiton selvityksessä 2012 ”Missä maat on mainiommat” on tunnistettu maakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, jotka sisältyvät 4. vaihemaakuntakaavaan. Vantaalla maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ovat: Hämeenkyliän ulottuva Espoonjokilaakson maisema-alue, Kaivokselan asuntoalue,

Simonmetsän kerrostaloalue, Tikkurilan kulttuurimaisema, Hanabölen kylämaisema, Havukosken asuntoalue sekä Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano RKY-aluetta laajempänä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan alueelle sijoittuu Länsisalmen kulttuurimaisema.



Kuva 44. Kaivoksela on yksi Vantaan maakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (Kuva: Seppo Niva)

Vantaan kulttuuriympäristöselvitykset

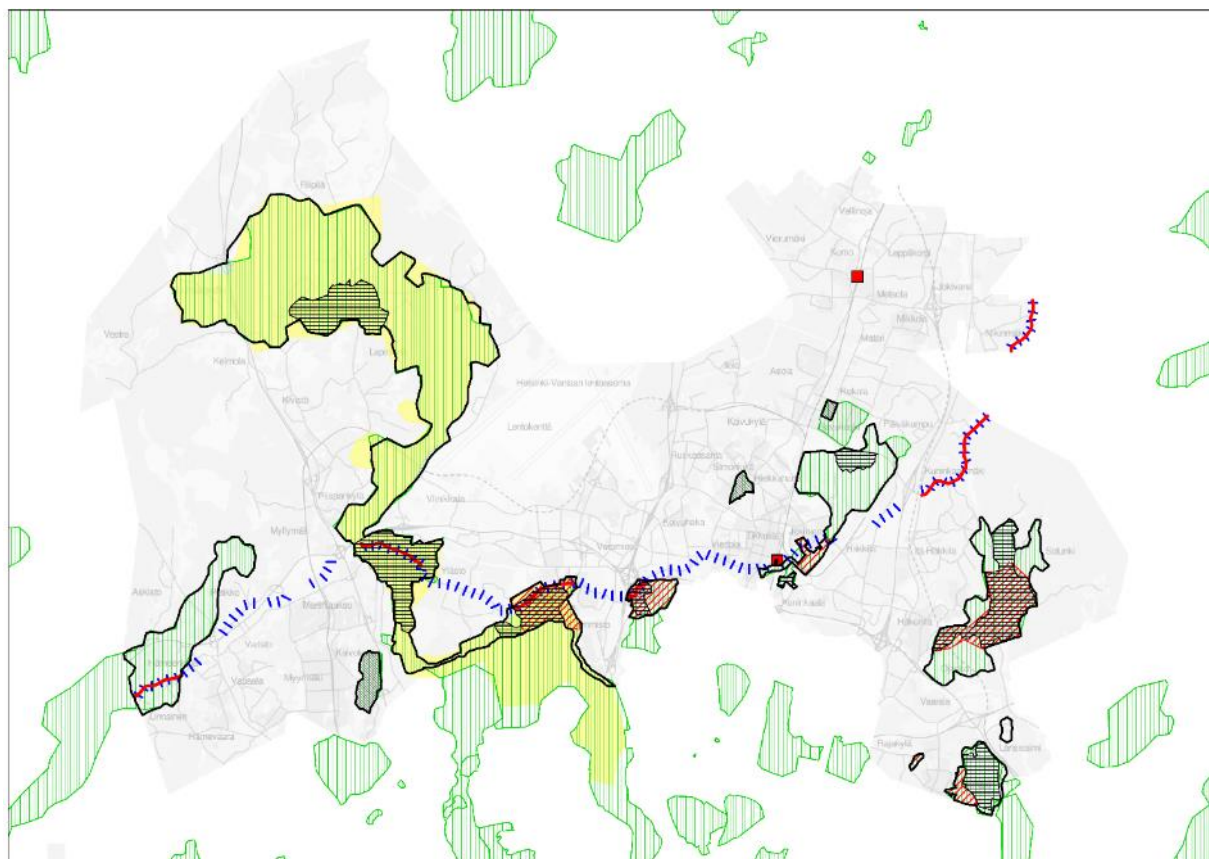
Kulttuurimaisemaselvitys 2005 ja viljelymaiseman maisemakuvan uusi inventointi

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 viljelysmaisemien maisemakuva inventoitiin uudelleen 2017. Yleiskaavassa 2007 suojellut kyläkuvallisesti 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 tavoitetila sekä toimialakohtaiset toimenpiteet. Hankkeen osana laadittiin yleiskaavan kulttuuriympäristövaikutusten arviointi.



Kaavakartalla:

Arvos 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)

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot:

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)

Suuren rantatien osuus, joka on RKY

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue 2010-2014 inventoinnin mukaan

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö 2012

Kuva 45. Arvos 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 muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet

ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Merkittävät rakennusperintökohteet määrittyvät inventointien kautta. Museoviranomaisen, joka tällä hetkellä on Vantaan kaupungin museo, 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 arvokkaiden alueiden, muiden arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaiden kylämaisemien määräyksissä kehoitetaan säilyttämään näitä ominaispiirteitä ja sopeuttamaan uudet lisäykset arvoihin. Erityisen arvokkaissa kylämaisemissa maisemallisesti merkittävät pellot ja niityt on säilytettävä.

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella maankäyttömerkintä on pääsääntöisesti maatalousvaltainen 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 ja lisätty pala Sotungissa. 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 – Elanon suurtila peltoineen on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä. Yleiskaavassa 2007 aluetta ei merkitty kyläkuvaluokaksi 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 (kaupunkikuvaluokasta 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 tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöön. Alueella tapahtuvan ympäristörakentamisen ja -hoidon tulee perustua sen kaupunkikuvaluokkaan, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueella olevien rakennusten ulkoasu ei saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu. Verrattuna yleiskaava 2007:ään kaupunkikuvaluokasta arvokkaiden 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 oheisella (yllä olevalla) kartalla. 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 puolestaan 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 tekniikan 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 häirittejä. Tie- ja katuliikenteen sekä 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 kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

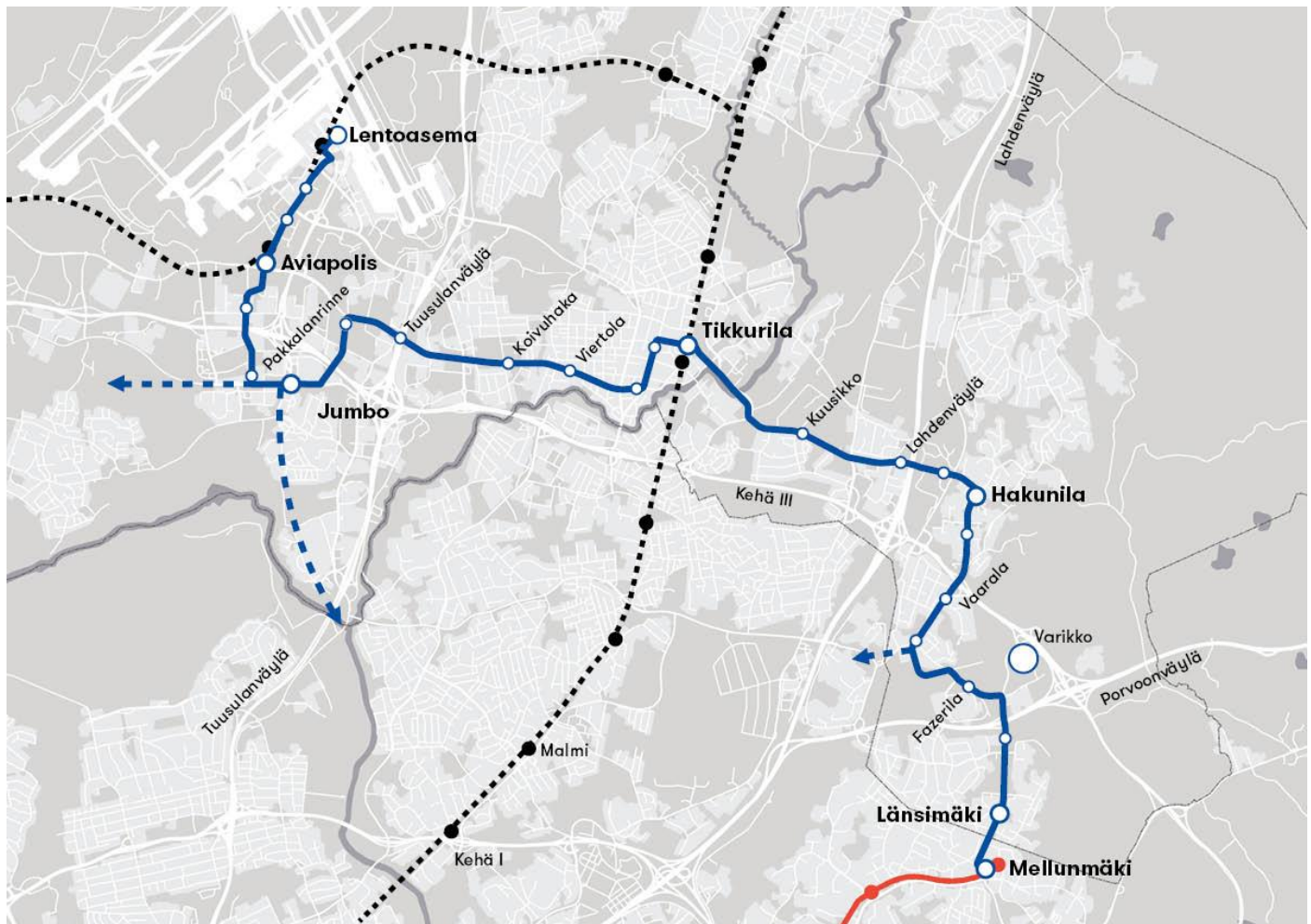
Petaksen asemalta erkanee yleiskaavassa aluevarauksena Klaukkalan rata, joka on pitkän aikavälin raidevaraus eikä välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys kehittynee aluksi bussiliikenteenä. Yleiskaavassa on lisäksi varauduttu omalla *Raskaan 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. Heli-radalle on yleiskaava 2007:ssa varaukset Vaaralassa ja Ojangossa. 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 ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella Östersundomin yhteisen yleiskaavan ja 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.



Kuva 46. Vantaan ratikan yleissuunnitelmavaiheen mukainen reitti sekä alustavat pysäkit.

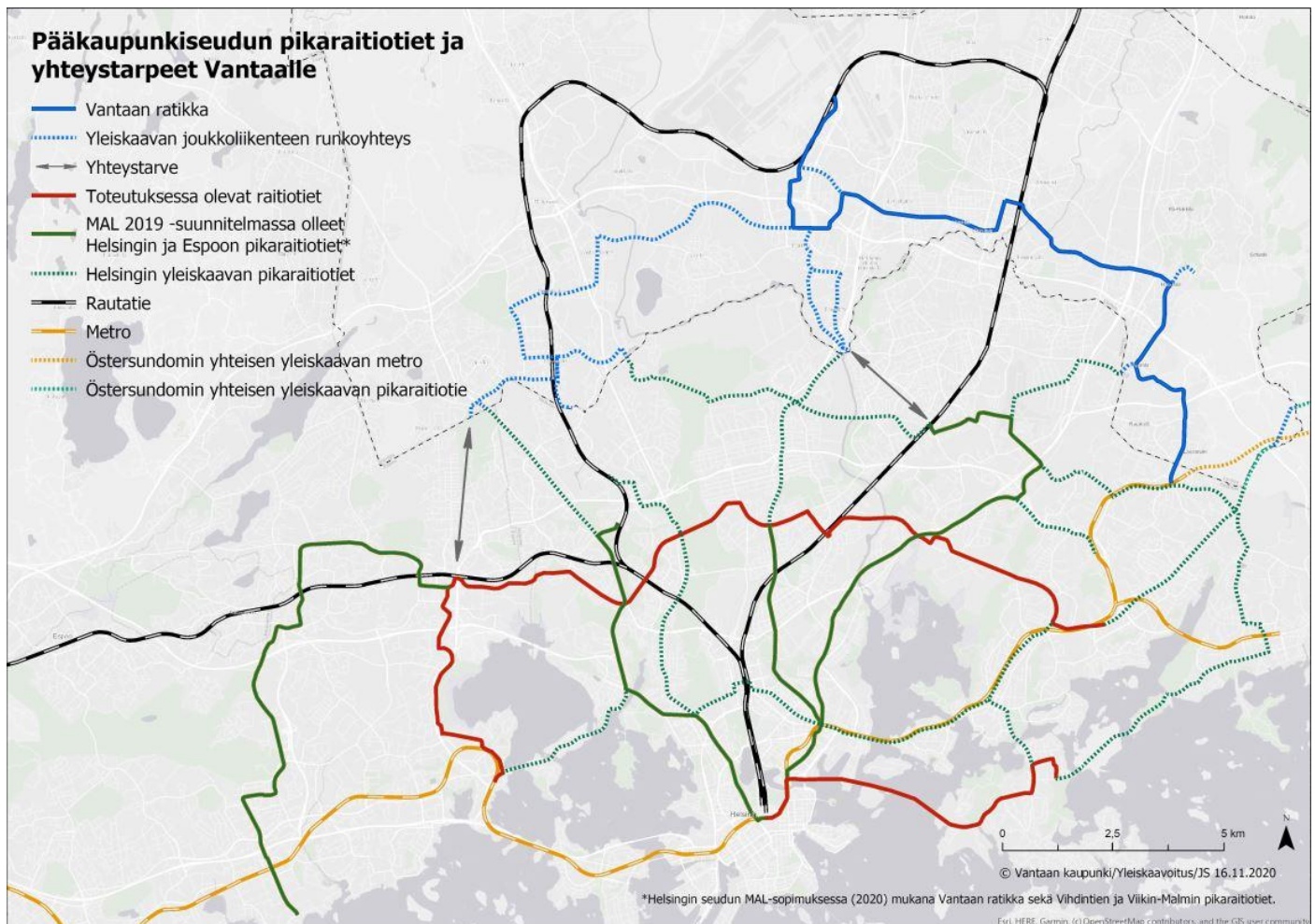
Raitiotien varikolle on yleiskaavassa varaus Vaaralassa. Varikon sijainti on osoitettu omalla symbolimerkinnällä ja sille on tehty ET-alueelle varaus yleissuunnitelman mukaisesti. Linja-autovarikkoja ei ole esitetty kaavakartalla, mutta niiden sijainnit on esitetty yhdyskuntateknisen huollon verkoston liitekartalla 7. Ojangan linja-autovarikko sijaitsee Kehä III pohjoispuolella ET-alueella ja Länsi-Vantaan varikolle on puolestaan varattu tilaa Petaksen asemavarauksen 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 Viikki-Malmi -raitiotien jatkumisen Hakunilan urheilupuiston tienoille ja Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa olevan Itäväylää mukailevan raitiotien Länsisalmen kautta Majviktiin. Tammiston ja Pakkalan alueilla joukkoliikenteen runkoyhteys kulkee Tammiston ja Kartanonkosken asuinalueiden kautta sekä myös Hagelstamintien kautta Tammiston kauppalielle. 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 Tammin 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 tunnelivarauksen 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.



Kuva 47. Yleiskaavan raitiotievaraukset mahdollistavat Vantaan liittymisen pääkaupunkiseudun raitiotieverkkoon.

Juna-asemat, metroasema, tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat sekä seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet on merkitty yleiskaavaan symbolimerkinä. 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.

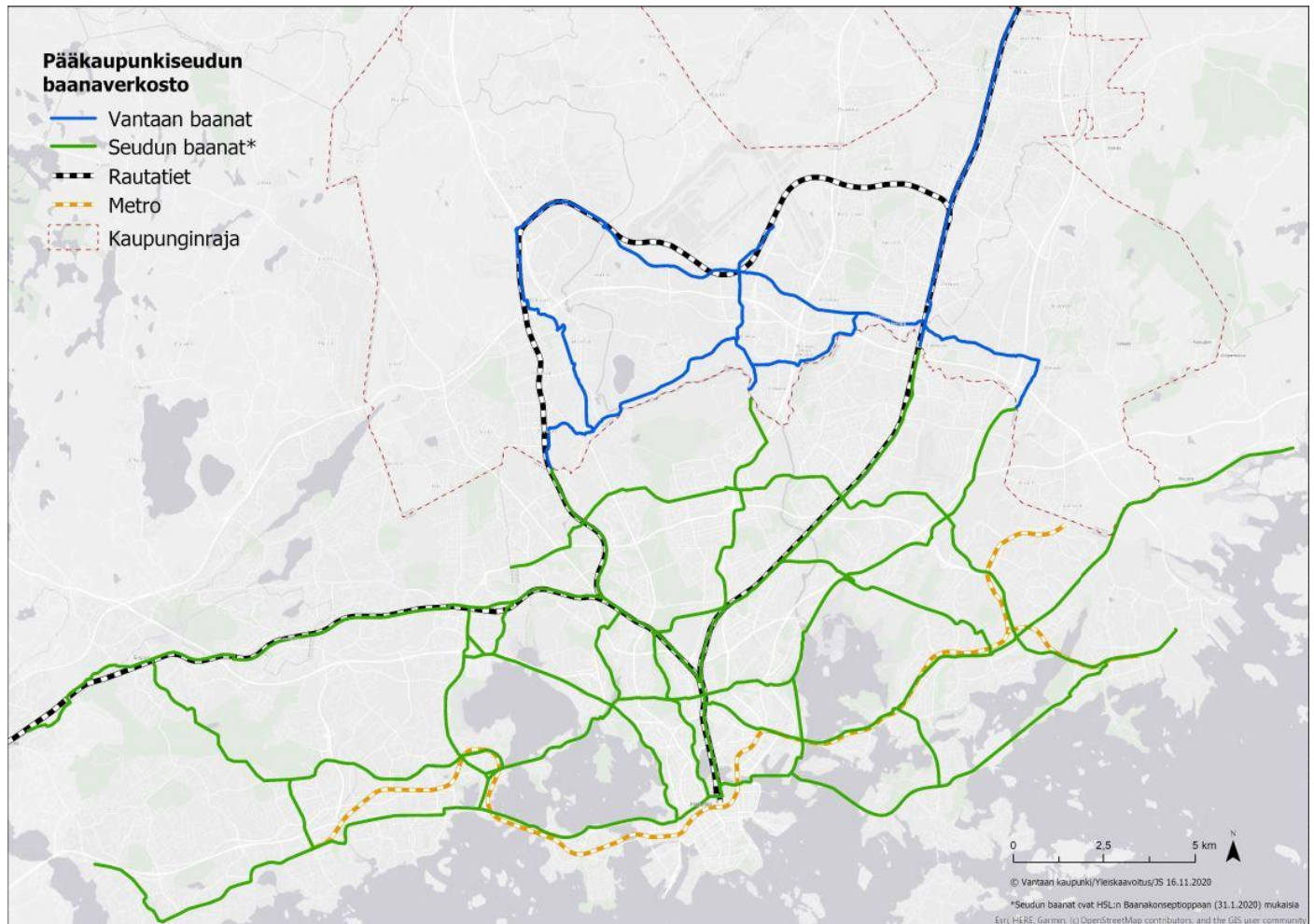
Keskuksien asemat sekä Hakunilan keskusta toimivat omien alueidensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuodosta toiseen. Kivistön ja Ruskeasannan asemat palvelevat lisäksi kehyskunnista tulevien bussilinjojen liityntäasemana Kehäradalle sekä tarjoavat mahdollisuuden liityntäpysäköintiin Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän autoilijoille. Muut seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet sijaitsevat Tikkurilan, Vehkalan, Vantaankosken, Martinlaaksosken 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 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.

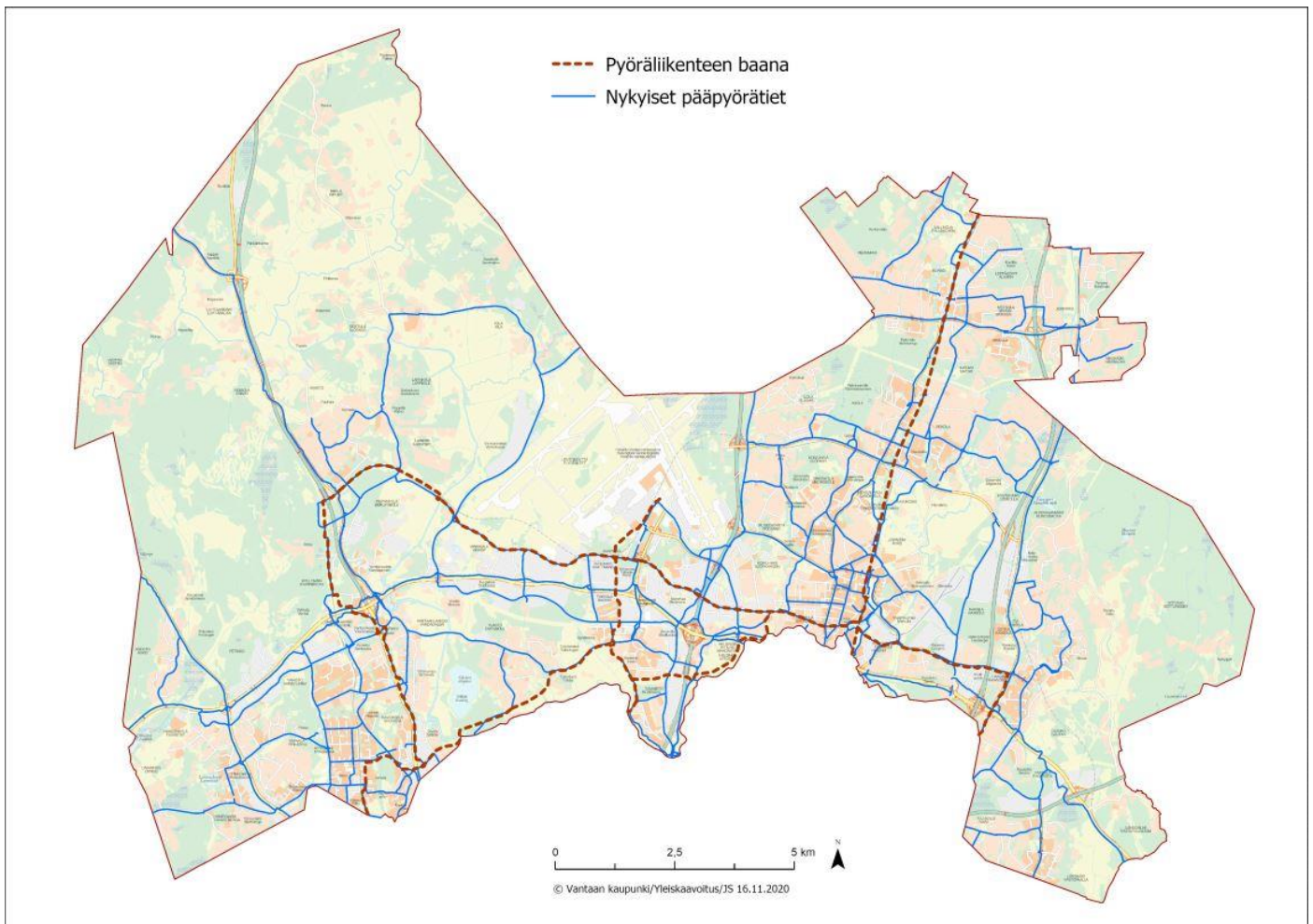
Jalankulku ja pyöräily

Pyöräliikenteen baanat muodostavat Vantaalle keskuksien välisen laadukkaan pyöräilyverkon, joka yhdistyy seudulliseen baanaverkostoon. Baanat palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä, eivätkä ne välttämättä kulje aivan keskusta-alueilla. Niiltä järjestetään erinomaiset yhteydet asemille ja muihin keskustojen palveluihin.



Kuva 48. Pääkaupunkiseudun baanaverkosto. Kuvan baanat ovat HSL:n baanakonseptioppaan (31.1.2020) mukaisia.

Pohjoiseteläsuuntaiset 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.



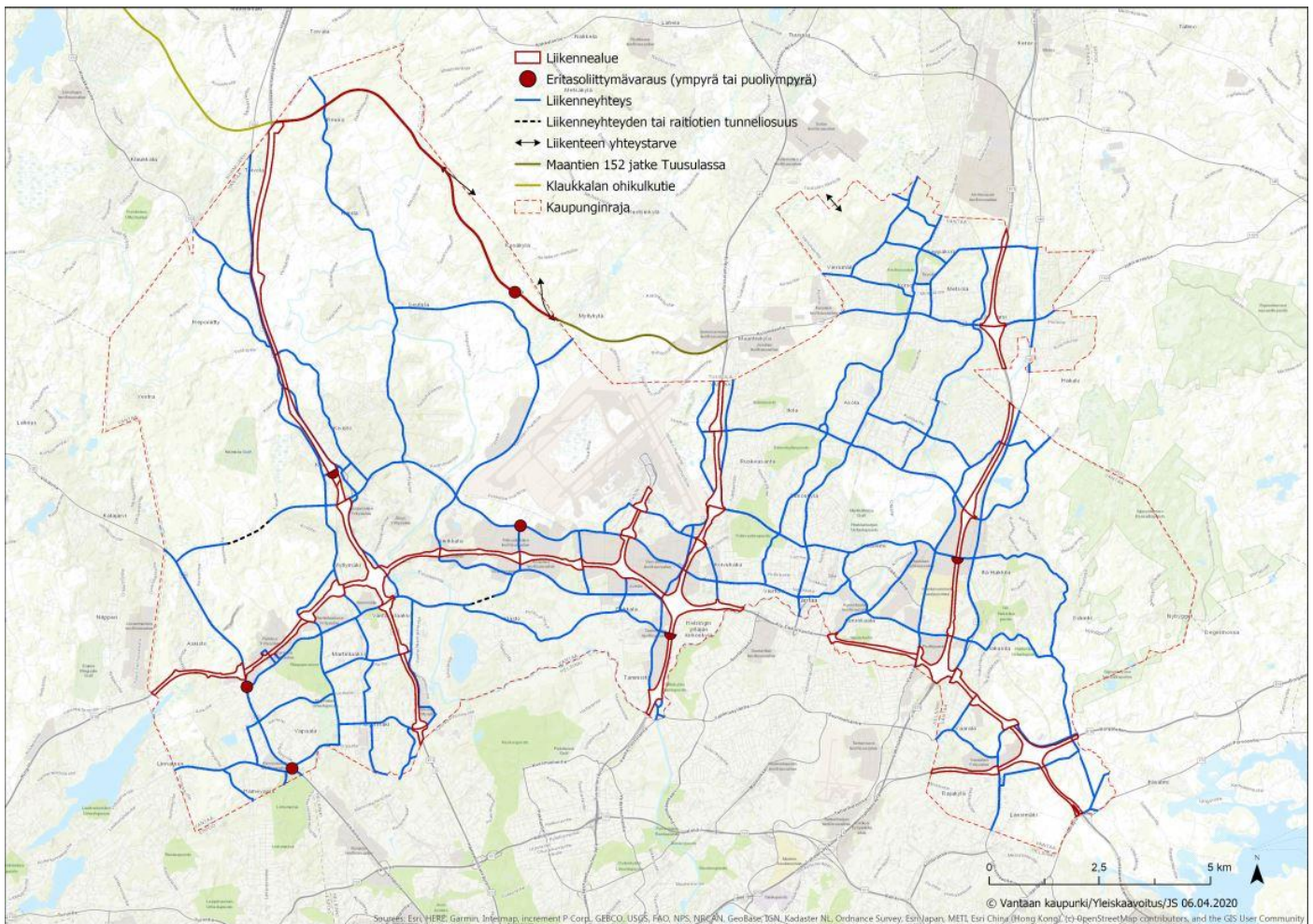
Kuva 49. Pyöräliikenteen baanat sekä nykyiset pääpyörätiet.

Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreitiverkosto 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.

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 aluevaraussuunnitelma ja osana sitä tiestä on tehty myös ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Tavoitteena oli löytää hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu ja YVA-menettelyssä tutkituista vaihtoehtoista 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. Tie- ja katuverkon muutokset on selostettu tarkemmin suuralueita koskevissa kappaleissa.



Kuva 50. Yleiskaavan liikennealueet ja -yhteydet sekä eritasoliittymävaraukset.

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 logistiikkayrityksiä, 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.

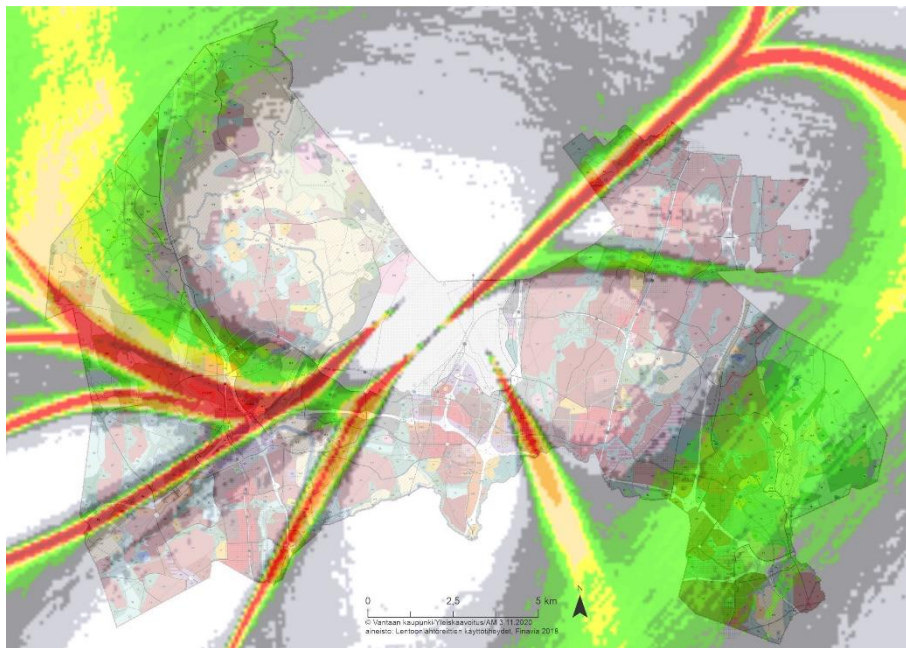
Eritasoliittymävaraus Caravellentien pohjoispäässä säilyy tulevaisuuden varauksena. Liittymä toimii yhteytenä Tikkurilantieltä Viinikkalan asemalle sekä mahdolliselle uudelle terminaalille.

Lentokentän kasvuun on varauduttu osoittamalla riittävät varaukset lentoliikenteen alueelle sekä uudelle lentoterminaalialueelle Viinikkalan asemavarausten yhteyteen. Lentokentän sisääntuloalueet on osoitettu monipuolisiksi työpaikka-alueiksi, mikä mahdollistaa lentokenttään tukeutuvan työpaikkarakentamisen tuhansille uusille työpaikoille.

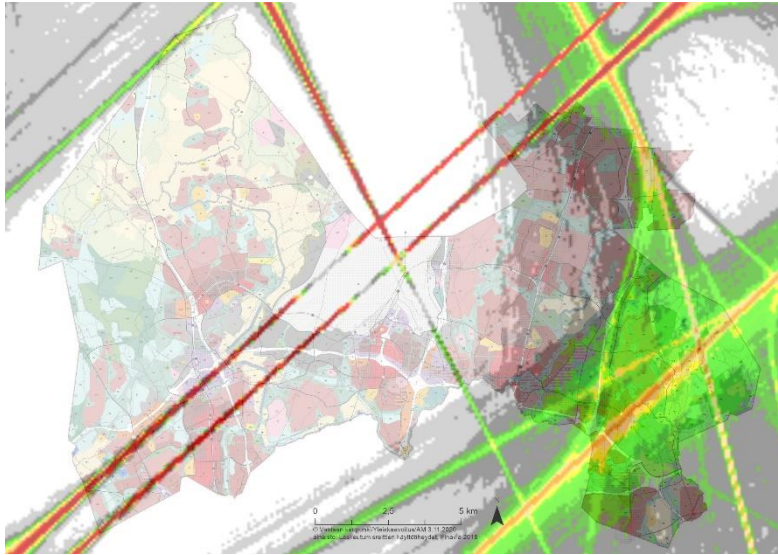
Lentomelu

Lentomelu on merkittävimpiä maankäytön reunaehtoja Vantaalla, koska melu rajoittaa asuntorakentamisen ja myös useiden palveluiden (ns. muut herkat 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 laskulinjalle (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.



Kuva 51. Lentoonlähtöreittien käyttötiheydet. Useimmin käytetyt reitit punaisella (keskimäärin yli 8 lentoonlähettä/vrk). Aineisto: Finavia.



Kuva 52. Laskeutumisreittien käyttötiheydet. Useimmin käytetyt reitit punaisella (keskimäärin yli 8 laskeutumista/vrk). Aineisto: Finavia.

Finavia on esittänyt ympäristölupahakemuksensa (2008) yhteydessä uudet lentomelukäyrät, jotka ovat paikoin yleiskaavan 2007 lentomelualueita laajemmat. Lentomelualueet on osoitettu maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050, hyväksymiskäsittelyssä). 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.

Laskeutuvien lentokoneiden aiheuttaman melun vuoksi laskeutumisreittien alle kiitoteiden jatkeille on osoitettu laskeutumisvyöhyke, jolla on asetettu ääneneristävyysvaatimus asuinrakennuksille ja muille herkille toiminnoille. 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-merkinnän leveys on määritelty kiitoteiden jatkeiden ja Finavian laatimien lentokoneiden laskeutumisreittien käyttötiheyksien perusteella (Kuva 52.). Laskeutumisvyöhyke on osoitettu maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) selostuksen liitekartassa. Yleiskaavassa laskeutumisvyöhykkeeksi on tästä osoitettu Länsi-Vantaalla se osa, joka sijaitsee aivan laskeutumisreittien alla. Yleiskaavan yhtenä tavoitteena on ollut varmistaa lentokentän kasvun edellytykset sekä lentämisen ympäristöhäiriöiden hallinta.

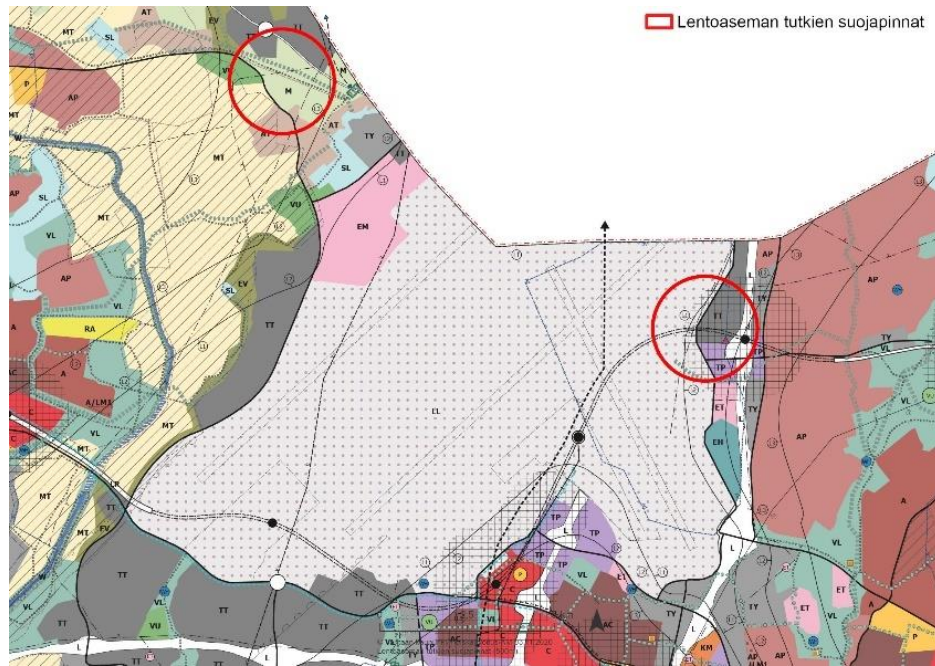
Vierumäen-Vallinojan alueella tämä laskeutumisvyöhyke sijoittuisi Vantaan alueella lentomeluvyöhykkeen 2 (Lden 55-60 dB) päälle. Lentomeluvyöhykkeellä 2 on vastaava ääneneristävyysvaatimus kuin laskeutumisvyöhykkeellä, joten laskeutumisvyöhyke on Koillis-Vantaalla jätetty pois.

Lentokentän ja sen laitteiden suojavyöhykkeet

Lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi lentokentän lähistöllä on asetettu rajoituksia rakentamisen korkeudelle. Lentokentän lentoesterajoituspinnat 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 m MSL.

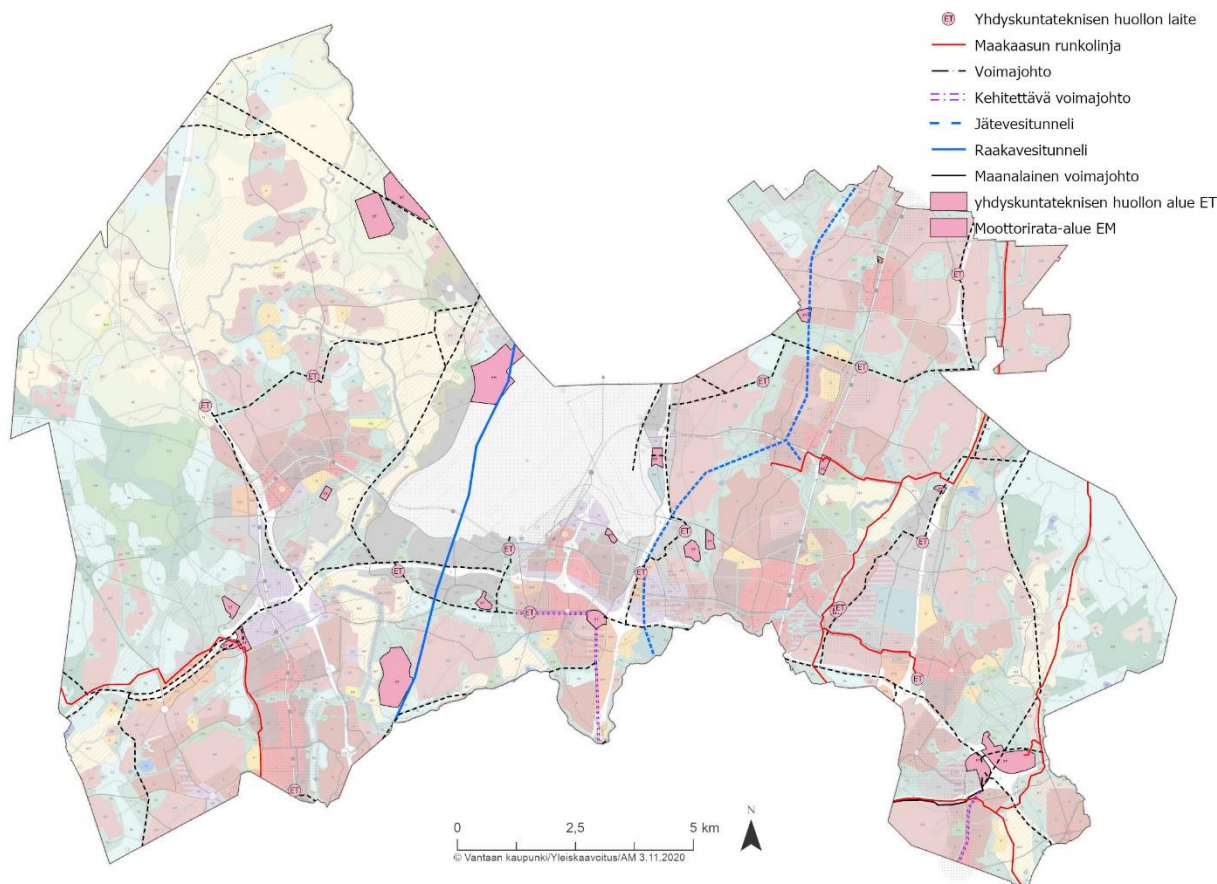


Kuva 53. Lentoaseman tutkien suojapinnat punaisella.

6.4.3 Tekninen verkosto

Vantaan kautta kulkee seudullisesti merkittäviä yhdyskuntateknisen infrastruktuurin verkkoja: sähkön kantaverkkoa ja muuta suurjänniteverkkoa, maakaasun runkojohtoja sekä raakavesi- ja jätevesitunnelit. Näiden lisäksi Vantaalla on sähkön- ja kaukolämmön tuotantolaitoksia, sähkön siirtoverkkoa 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 kasvulle. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto on esitetty kuvassa 54 ja verkosto sekä alueiden tarkemmat käyttötarkoitukset liitekartassa 7.

Voimajohtoverkosto, jäte- ja raakavesitunnelit, maakaasun runkojohtot, voimalaitokset sekä keskeisimmät sähköasemat on merkitty myös maakuntakaavassa. 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 vesihuollon 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. Voimajohtokäytävien tarkempi leveys määrittäytyy 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 raitiotielinjakuksen 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 suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä, Tammiston kauppatie 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-alueina). 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 aurinkoenergiapotentiaalikartoituksen perusteella huomattavan paljon aurinkoenergian tuotantoon soveltuvaa kattopinta-alaa. Aurinkopaneelin tai -keräimen sijoittamiseen rakennukseen, rakennelmaan tai pihamaalle ei vaadita toimenpidelupaa. Yleiskaavassa 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 ratkaisuilla. 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 runkojohtolle 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 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 molemmiin puolin) on mainittu myös kaavamääräyksissä. Suojavyöhykkeellä toimimista varten on olemassa Pääkaupunkiseudun Vesi Oy:n laatima tarkempi ohje (Päijännetunnelin huomioiminen rakentamisessa ja maankäytön suunnittelussa 20.12.2010).

Vesihuollon rakennettu päärunkoverkko, 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.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluvaiheessa on esitetty tilavaraus uutta jätevedenpuhdistamoa varten. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat 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. 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. Vantaan yleiskaavassa jätevesitunnelien yhteystarpeet on esitetty Jätevesihuoltoa koskevassa liitekartassa 10.

Täyttömäet

Vantaan kaupungin täyttömäkiin kasataan pelkästään puhtaita, pilaantumattomia ylijäämämaita (maa- ja kallioainesta). Petikossa sijaitseva Pitkäsuon täyttömäki eli Petikonhuippu ja Korson suuralueella sijaitseva Kulomäen täyttömäki on aikaisemmin osoitettu urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) päällä olevilla määräaikaisen yhdyskuntateknisen huollon alueina, 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. MT 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 yleiskaavavaroja. Yleiskaavan yhdyskuntateknisen huollon (ET) alueita, mm. lumenvastaanottoaikoja, 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 keväänä HSY:n hallituksen hyväksymässä 10 vuoden investointiohjelmassa. Täyden mittakaavan sorttiasema edellyttää noin 2 hehtaarin tilavaruuden. Yleiskaava-mahdollistaa sorttiaseman sijoittamisen Petaksen TT-alueelle ja teknisen verkoston liitekartalla 7. on huomioitu sorttiaseman 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 lumenvastaanottoaikojen tarpeisiin. Näistä neljä on käytössä (Vehkalanmäki, Koisoie, Kulomäki ja Ojanko), yksi rakenteilla (Tolkinkylä) ja yksi on toteuttamaton aluevaraus (Päiväkumpu). (liite 7.). Mikäli tulevaisuudessa lumenvastaanottoaikoja tarvitaan 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 Koisoie 7 ja Koisoie 10 (lumenvastaanottoaikojen yhteydessä) sekä Voimalantiellä Martinlaakson voimalaitoksen vieressä ET-alueella. Petaksen TT-alueelle on mahdollista sijoittaa myös varikotoimintoja. Kaupungin keskusvarikko sijaitsee yleiskaava 2007:ssa Tuupakan 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 lumenvastaanottoaikojen 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 julkaisu 25/2020) yleiskaavan 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.

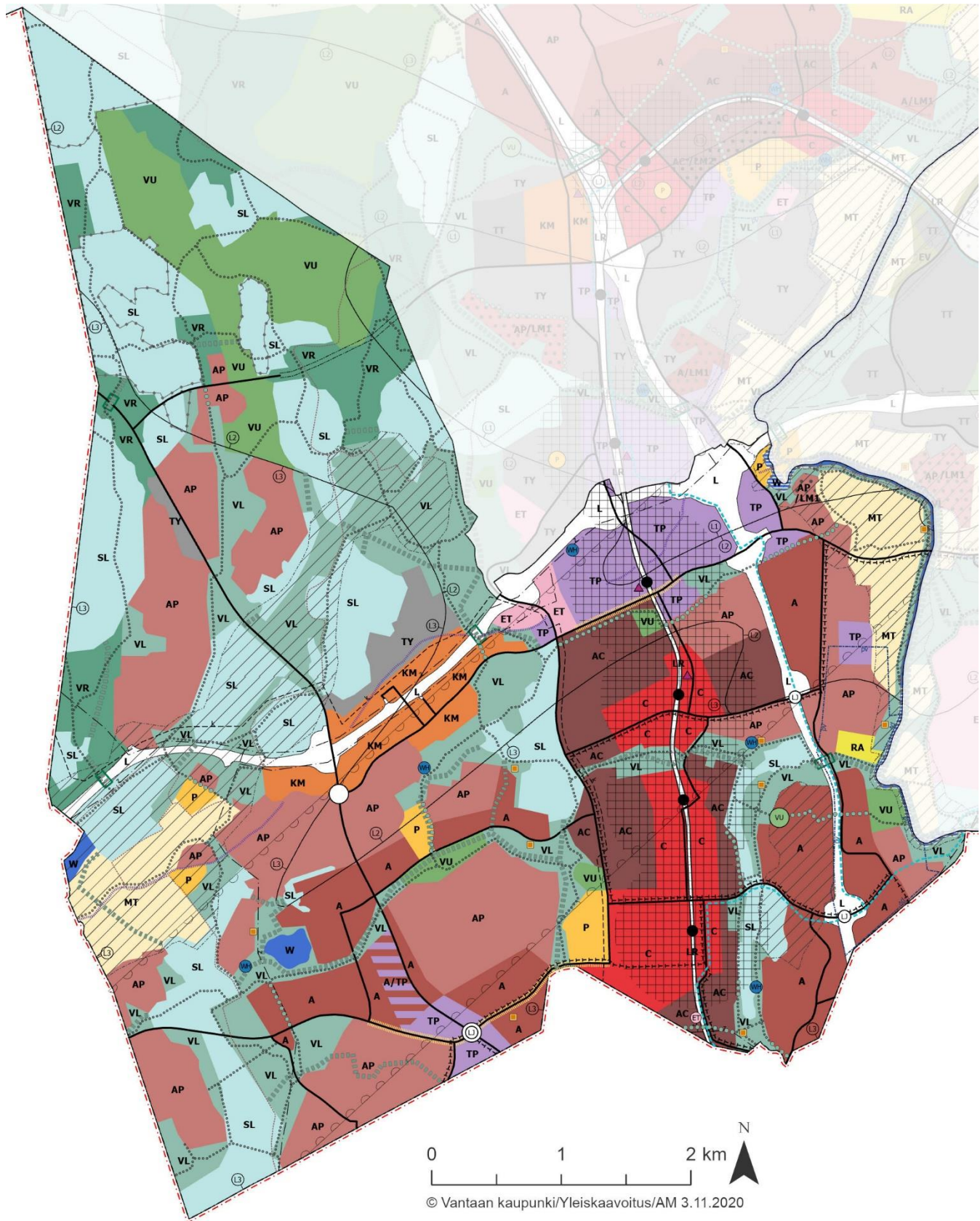
Mitään päätöksiä ja suunnitelmia varikon sijoittamisesta Petakseen ei ole tehty, joten mahdollisen hankkeen vaikutuksia ei ole voitu yleiskaavan yhteydessä tarkemmin arvioida. Hankkeen täsmennettyä alueelle on mahdollista laatia esimerkiksi osayleiskaava. Yleiskaavaan lähijunaliikenteen varikkoa ei ole merkitty. Mahdollisen junavarikon vaikutukset tulee arvioida kokonaisuudessaan hankkeen edellyttämien kaavojen ja muiden tarkempien suunnitelmien yhteydessä sekä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä ja ympäristölupaprosessissa.

Moottorirata-alue

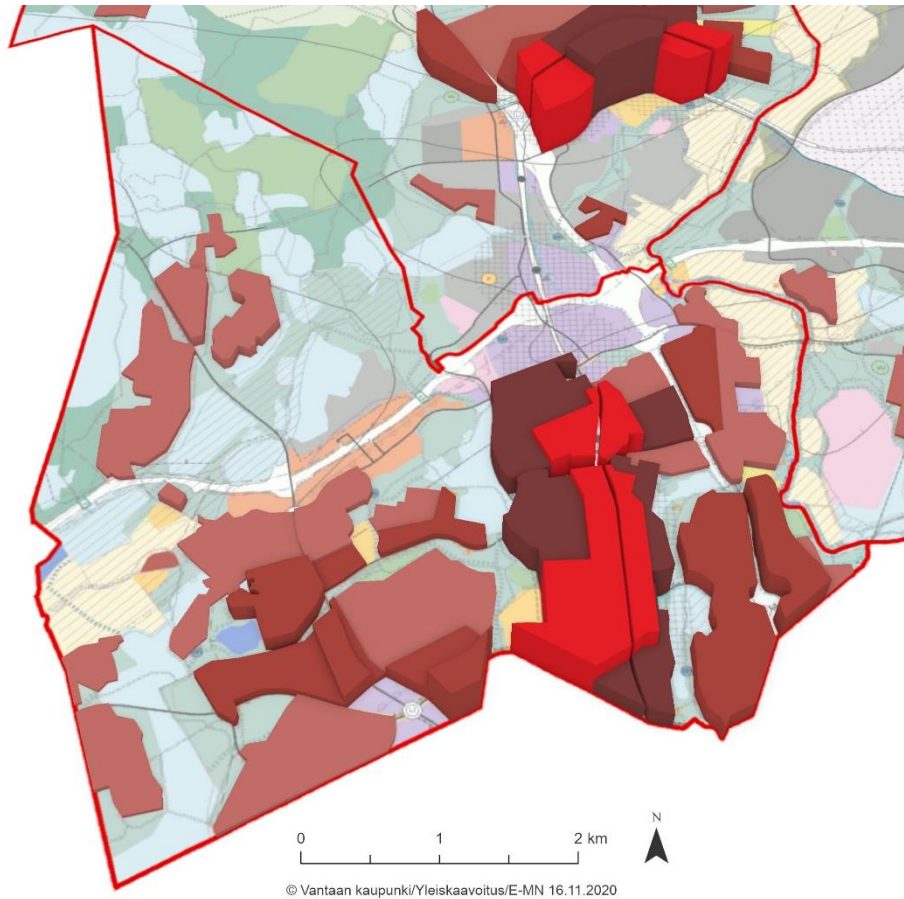
Lavangon moottorirata-alue Kiilan kaupunginosassa on osoitettu omalla erityisalueen merkinnällään (EM) moottoriurheilua ja ajokoulutusta varten.

7. Yleiskaava alueittain

7.1 Myyrmäki



7.1.1 Keskustat ja asuminen



Kuva 55. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Myyrmäen suuralueella

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 Martinus-talolle ja sen naapurina uudistuville kortteleille asti. Sekä Myyrmäen että Martinlaakson keskusta-alueita täydentävät kaupunkikeskustan asuinalueet (AC).

Vantaankosken asema ei ole keskusta-alueita lentomelun rajoittaessa sinne sijoitettavia toimintoja. Keskustarakentaminen eteläisten asemien ympärillä tukee myös Vantaankosken kehittymistä työpaikkaintensiivisenä ja kaupunkiympäristöön laadukkaana alueena. Yleiskaavaan tehty täydennys asumisen alueeseen aseman eteläpuolella voi mahdollistaa palvelujen saamisen asemalle.

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. Alue kytkeytyy suoraan Helsingin puoleiseen Kuninkaantammeen. Molempien alueiden kautta kohti Myyrmäkeä kulkee joukkoliikenteen runkoyhteys, joka on mahdollista toteuttaa raitiotienä.

Lentomeluvyöhyke 2 (L_{den} 55-60 dB) ulottuu yleiskaavassa entistä laajemmalle Vantaanlaaksossa ja Martinlaaksossa. Vyöhykkeelle ei ole osoitettu uutta asutusta, mutta nykyisen täydentäminen on mahdollista ääneneristävyysvaatimukset huomioiden. Lentomeluvyöhyke 3 (L_{den} 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 (L_{den} 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 laskeutuvine 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. Lähipalveluita löytyy kattavasti jokaiselta suuremmalta asuntoalueelta. Yleiskaava ohjaa päivittäistavarakaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja tiiviimmille asuntoalueille, koska kestävyys tavoite edellyttää usein käytetyiltä palveluilta hyvää saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla. Hämeenkylä-Varisto-Petikon kaupan alue voi kasvaa tilaa vievän kaupan alueena maakuntakaavaluonnoksen linjausten mukaisesti.

Palvelujen ja hallinnon alueina (P) on osoitettu Myyrmäen urheilupuisto sekä Hämeenkylä koulun kokonaisuus, Tuomelan koulu, kulttuurihistoriallisista kohteista Hämeenkylä 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. Herukkaajan 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. Hämeenkylä kulttuurimaisemaan on merkitty ulkoilu- ja ratsastusreittien verkosto.

Kaivoksen liikuntapuisto on merkitty urheilun ja virkistykseen paikaksi. Merkintä tukee liikuntapuiston kehittymistä kasvavan väestön tarpeisiin. Urheilun ja virkistykseen palveluina 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 Kaivoksen 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 liikkumista palveleva houkutteleva yhteys.

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 luonnonsuojelualueutta on laajennettu Vaskivuoren SL-varauksella (Mätäoja-Vaskivuori).



Kuva 56. Vasemmalla näkymä Myyrmäenlehdosta ja oikealla Raappavuorelta vuoden 2017 elokuun myrskyn jälkeen. (Kuvat: Paula Kankkunen)

Uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue) on osoitettu ja joitakin olemassa olevia laajennettu. Uusia ovat Yhteismaannotko (ent. Ainontie), Hoorikinrinne (ent. Hermanskär), 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 ilmeisen 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). 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 pientaloalteen (AP) päälle. Se kulkee asemakaavan VL-alueilla, mutta paikoitellen niin kapeana, että yhteydelle ei ole tehty aluevarausta.



Kuva 57. Myyrmäen lehdon ja Mätäojan luonnonsuojelualueen yhdistävää ekologista käytävää virkistysreitillä vierellä. (Kuvat: Paula Kankkunen)

Myyrmäen suuralueelle on osoitettu kaksi viheryhteyden kehittämiskohtaa Kehä III:n varteen, toinen Muuripuiston/Pärispruunsaran kohdalle, toinen Lintutorninsillan kohdalla lähellä Espoon rajaa, sekä Hämeenlinnanväylälle Kaivoksen alueelle Hankapuiston kohdalle.

Kulttuuriympäristö

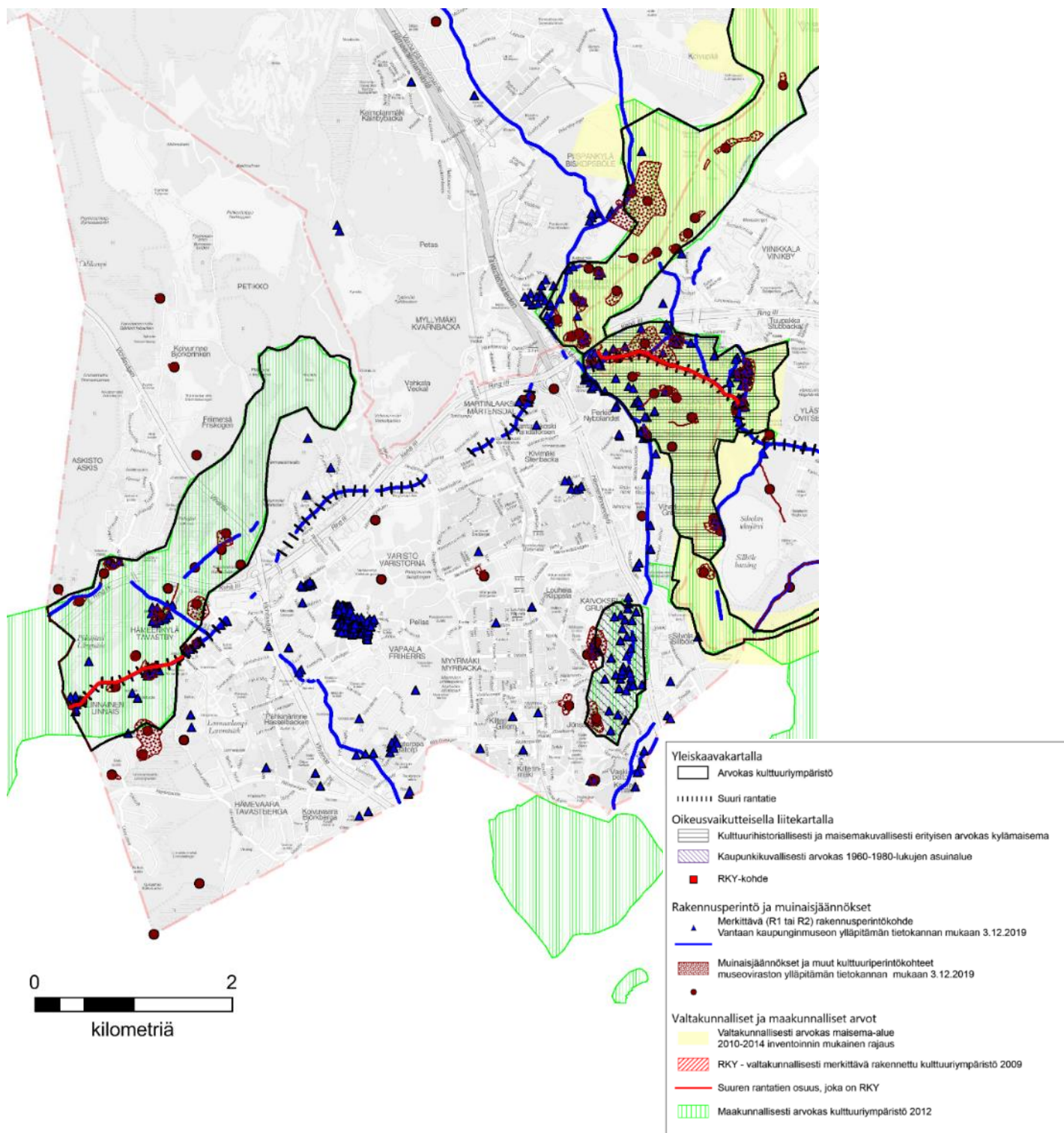
Vantaanjokilaakson maisema-alueella Vantaanlaakso on yksi sen hyvin säilyneistä ja paljon rakennettua kulttuuriperintöä sisältävistä osista. Vantaanlaakso on oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuullisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Vantaanjokilaakson 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 ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

7.1.4 Toimitila-alueet

Vierekkäin sijaitsevat Vantaankoski ja 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, Vihtintien ja Rajatorpantien risteyskohdassa. Toimitila-alue on merkitty siten, että se mahdollistaa myös asuinalueiden uudis- ja täydennysrakentamisen hyviin yhteyksiin tukeutuen. Vihtintien varsi Askistossa ja ns. Vaisalan alue Vantaanlaaksossa on osoitettu toimitila-alueiksi.

Kaivoksen työpaikka-alue Hämeenlinnanväylän molemmiin puolin on osoitettu kokonaisuudessaan asuntorakentamisen alueeksi. Ratkaisu pohjautuu pitkälti alueelle käynnistettyyn yleiskaavan muutokseen, joka luonnosvaiheensa jälkeen sulautettiin koko kaupungin yleiskaavaan.

7.1.5 Liikenne

Myyrmäen alueella on varauduttu usean seudullisen joukkoliikenneyhteyden 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 vaihtoehdoista 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- ja kaukobussiliikenteeseen. Näiden lisäksi alueen juna-asemat ovat vaihtopaikkoja Kehäradan, joukkoliikenteen runkoyhteyksien sekä liityntäliikenteen välillä. Vantaankosken ja Martinlaaksosken asemilla on myös seudullisesti merkittävät liityntä-pysäköintialueet.

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 Tolkinkylän kohdalla Ylästöntien varteen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreitiverkosto 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 katujaksoksi Liikenneviraston vetämässä työssä, jossa jäseneltiin 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 Martinlängentien 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 jalan- kulun, 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

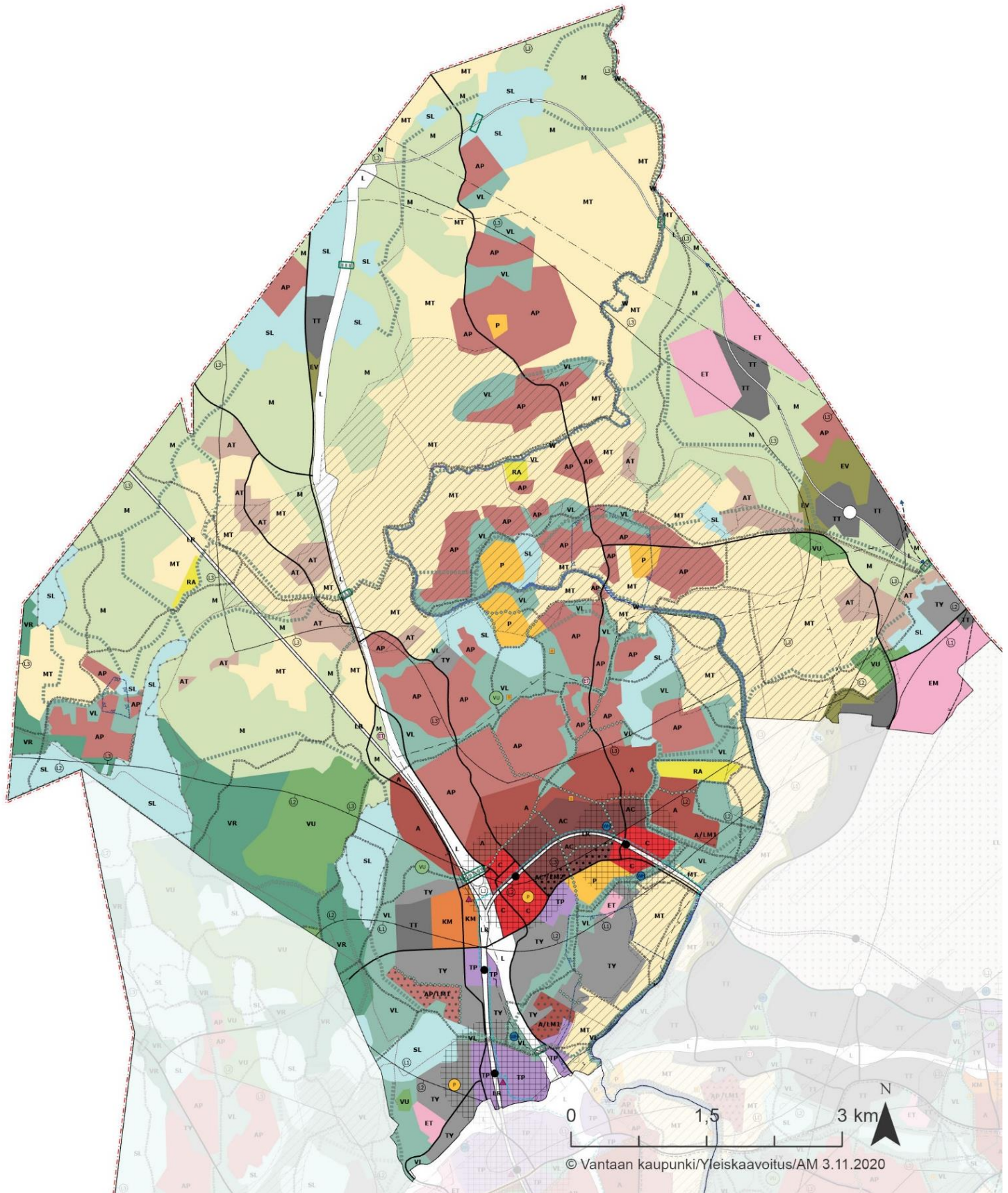
Varistossa on tarve uudelle sähköasemalle, joka sijoittuu Variston lämpökeskuksen länsipuolelle voimajohtokäytävän viereen. Sähköasemavarausta varten Lämpökeskuksen sekä viereisen Martinlaaksosken voimalaitoksen polttoainevaraston kattavaa yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevarausta on laajennettu länteen 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 Hämeenkylässä kautta takaisin Espooseen Leppävaaran sähköasemalle. Kehä III varressa varaus kulkee samassa johtokäytävässä nykyisen voimajohdon kanssa, joten toteutumaton voimajohtokäytävävarausta on noin 1 km matkalla. Varaus säilytetään yleiskaavassa.

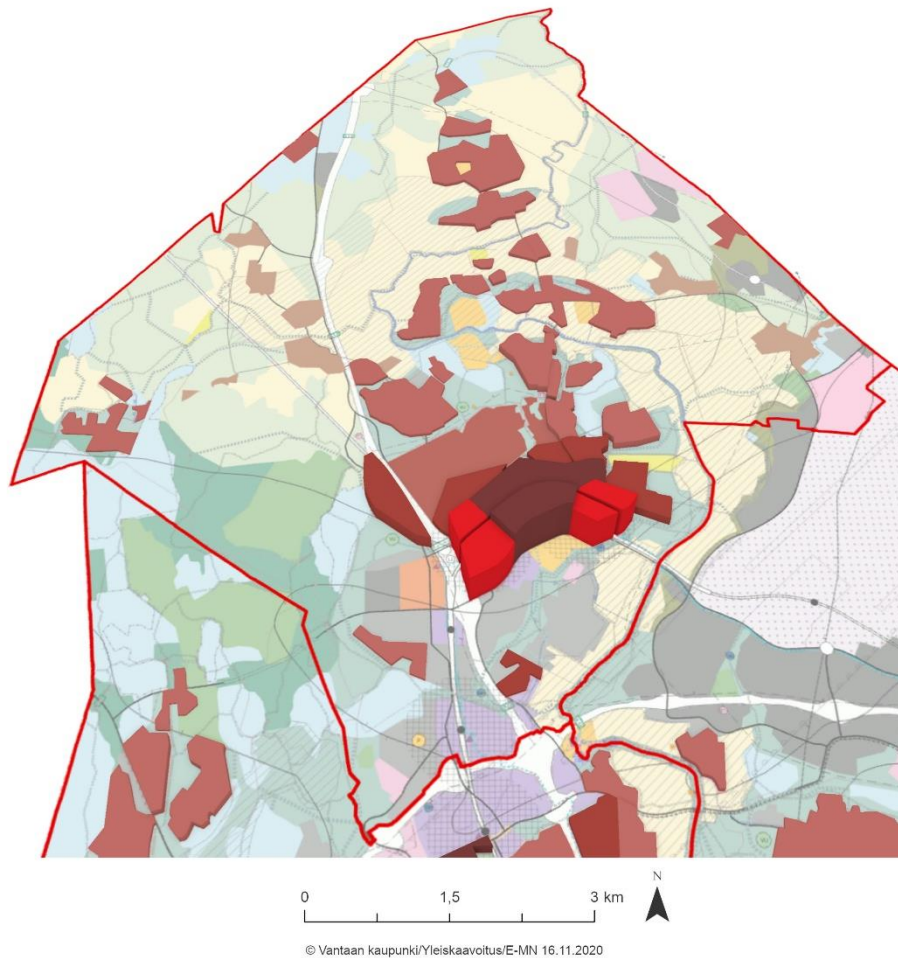
Petikonhuipun täyttömäki sijaitsee urheilu- ja virkistyspalveluiden (VU) alueella. Ylijäämämaiden sijoitusta alueelle jatketaan ja käyttöä laajennetaan maapankkitoimintaan. Toiminnan päätyttyä alue maisemoidaan.

Raappavuorenpuistossa, Kolokalliontien päässä sijaitsee vesitorni. Jätevedet johdetaan Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

7.2 Kivistö



7.2.1 Keskustat ja asuminen



Kuva 59. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Kivistön suuralueella

Kivistön keskusta on kaupungin uusimpia keskustoja 2000-luvulta. Se on määritelty yleiskaavassa kaksinapaisena, kah-
teen 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 aseman-
seudun asuinalueet on määritelty Kivistön keskustan kaavarunko-suunnitelman pohjalta.

Kivistön suuralueella on merkittävin määrä Vantaan asemakaavoittamattomista ja osin täysin rakentamattomista asu-
misen aluevarauksista, joista valtaosa on pientaloalueita. Yleiskaavassa näitä alueita on merkitty pientalovaltaisten
asuinalueiden merkinnällä (AP).

Lentomelualueet määrittelevät Kivistössä tarkkaan asuntorakentamiseen soveltuvan alueen. Siksi yleiskaavassa on lin-
jattu asemanseutujen lähikorttelien asuinalueelle reunaehtoja lentomelun rajoituksien vuoksi. Finavian ennusteen
mukaan lentomelualue Kivistön keskustassa levenee noin 200 metriä. Kivistön keskusta sijaitsee lentomeluvyöhykkeen
2 (L_{den} 55-60 dB) tuntumassa ja siellä on varauduttu lentomelun voimistumiseen tiukemmalla ääneneristävyytsvaati-
muksella kuin muilla vastaavan sijainnin alueilla. Tällä yleiskaavassa varmistetaan Kivistön keskustan toteuttaminen.
Lentomelualueen laajenemisen vuoksi alueelle on merkitty asumisen mahdollistavien kaavamerkintöjen alueilla lisä-
määräystä / LM2 (lentomelualueen laajenemisvyöhyke), joka takaa keskusta-asumisen alueella riittävät meluntorjun-
tatoimenpiteet niin rakennusten sisällä kuin ulko-oleskelualueilla: parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueita kat-
taa. Lisäksi pientalojen rakentamista rajoitetaan, sillä pientaloissa piha-alueet ovat keskeinen osa asumista ja ne on
vaikea suojata lentomelulta. Asemakaavoituksessa määritellään tarkemmin, kuinka em. toimenpiteillä voidaan taata
säästöjen edellyttämät melutason ohjearvot sisällä ja ulko-oleskelutiloissa.

Petaksen ja Vantaanpuiston asuinalueet sekä Koivupään alueen itäosa sijaitsevat lentomeluvyöhykkeellä 1 (L_{den} yli 60
dB) sisällä. Näillä alueilla on asumisen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella),
jonka mukaan asuntojen määrää alueella ei saa lisätä. Määräys selventää asuinalueen tilannetta: lentomelun vuoksi

rakennuspaikkoja ei tule lisää, 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 lentomeluvyöhykettä 1, missä keskiäänitaso on 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 asuntoalueena, 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 toteutumista 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 asemavarauksen 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 pensoittumassa. 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 asuinalueiden 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 metsä-alue, 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-alueita. 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), Jolvaholman (ent. Jolvaholm) laajennus, Syväoanmetsä (ent. Syväoan 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 purolaakso ja räme -luo-alueen laajennus, Lapinmetsä (ent. Lapinniitty) ja Kesämettä. 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 neljään kohtaan. Hämeenlinnanväylällä Luhtaanmäenjoen varren ekologista yhteyttä on parannettava väylän kunnostuksen yhteydessä. Vihersilta ei ole laakson pohjalla mahdollinen, vaan parannettava olisi väylän alitusta. Jolvaholmassa MT 152 on toteutettava luonnoltaan arvokkaan jyrkkäreunaisen laakson yli pitkällä sillalla. Vantaanjoen kulku maantien 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.

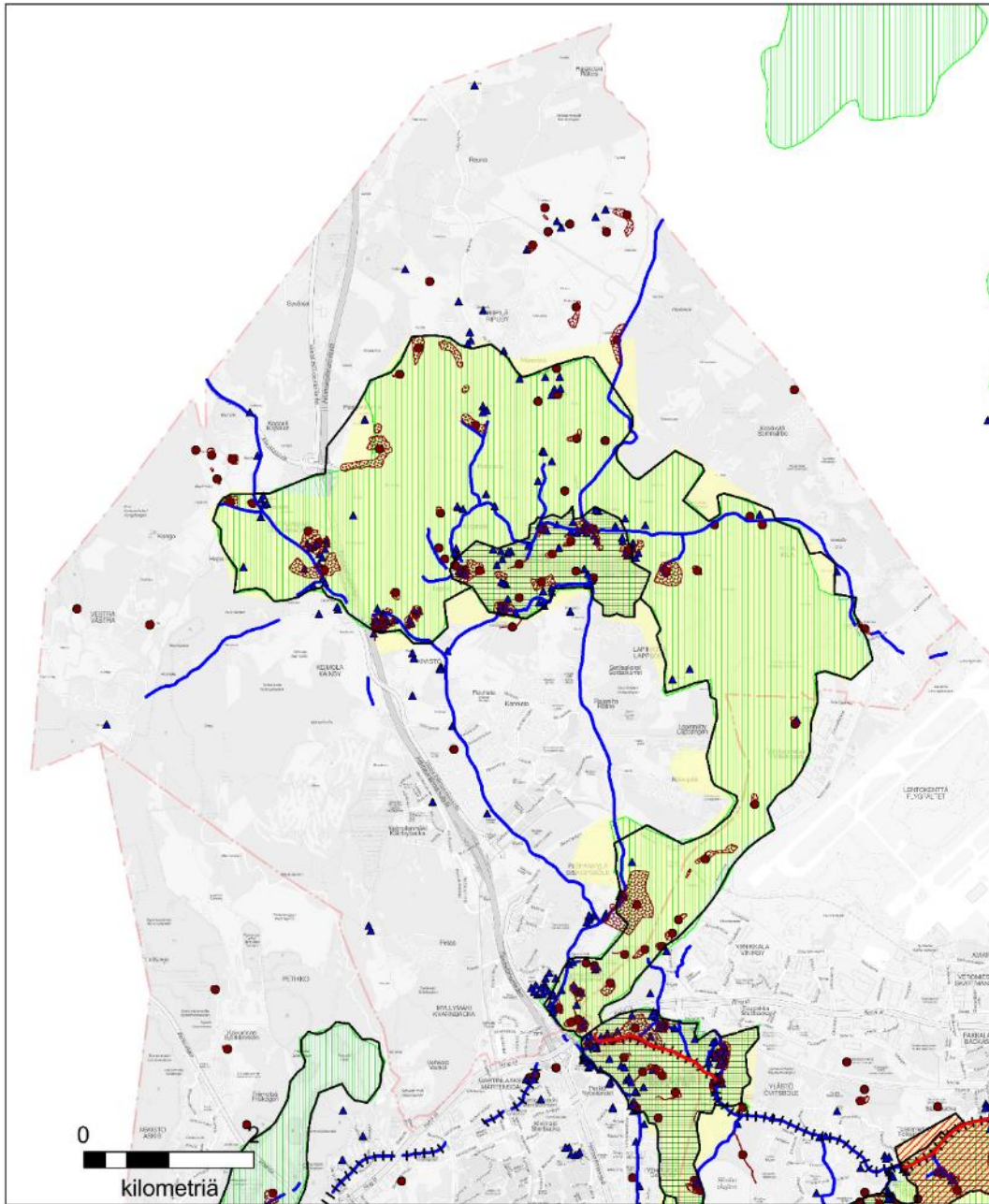
Kulttuuriympäristö

Kivistössä on valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson maisema-alueen pohjoisosa. Merkittävä rakennusperintö on pääosin maisema-alueen sisällä. Merkittävää tiestöä on sen ulkopuolellakin. Vantaanjokilaakso on arvokas kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämänä kulttuurimaisemana, joten rakennusperintökin on pääosin ennen 1930-lukua rakennettuja kartanoita, tilakeskuksia, kouluja ym. Alueella on runsaasti muinaisjäännöksiä.

Seutulan kylän ydinalue kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kohteineen sekä lähipeltoineen on alueen arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuullisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi.

Maantie 152:n linjaus rikkoo aikaisemmissa yleiskaavoissa kulttuurimaisemaa Riipilässä ja Luhtaanmäessä. Luhtaanmäessä on arvokkaan kulttuurimaiseman alue inventointeja laajempi, koska maantien liittymä ei tule rikkomaan metsän reunaa ja maisemakuvan eheyttä.

Riipilässä, Seutulassa, Kiilassa, Kivistössä ja Lapinkylässä arvokkaan kulttuuriympäristön raja on lähes sama kuin maakunnallisessa inventoinnissa, mutta tarkentaa 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. Kartan selite on kuvan 58 yhteydessä. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

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 Tikkuriläntien-Riipiläntien kierto-
liittymän 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 ympärillä oleva kaupunkikeskus.

7.2.4 Toimitila-alueet

Yleiskaavassa on huomattava määrä toimitilarakentamisen mahdollisuuksia Kivistön suuralueelle. Vehkalan asemanseutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi sekä länsipuolelta osin tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Vehkalan pohjoispuolella sijaitsevan Petaksen asemavarausten ympäristö on merkitty kokonaisuudessaan toimitila-alueeksi lentomelusta johtuen. Asemanseudun ydin on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja sitä ympäröivät alueet kaupallisten palveluiden ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi sekä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi. 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 lentomelusta ja heikoista joukkoliikennedyhteisistä johtuen. Maantie 152:n varauksen yhteen on osoitettu kaksi toimitilarakentamisen aluetta. Täyttömäkivarauksen yhteyteen on edelleen osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue. Kiilan kiertotalousalueen raja on merkitty sellaisella laajuudella, että se kattaa olemassa olevat toiminnot. Seutulan vanha kaatopaikka on merkitty suojaviheralueeksi.

Pienempinä toimitila-alueina on merkitty TT-alue Lamminsuon eteläpuolella sekä TY-alue Kylänpääntien varrella.

7.2.5 Liikenne

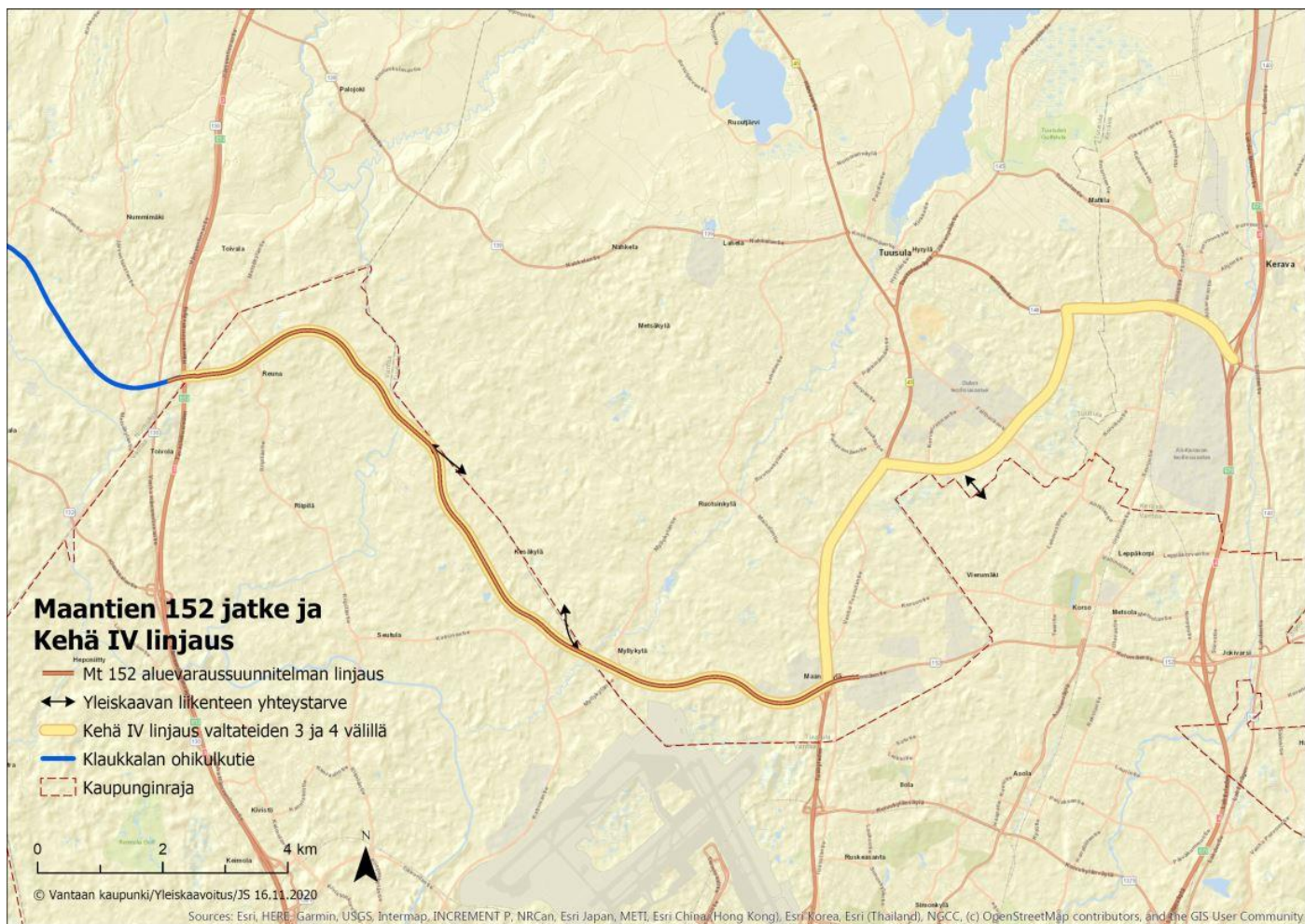
Kivistössä on yleiskaavassa nykyisten Kehäradan asemien, Kivistön ja Vehkalan, lisäksi kaksi asemavarausta: Lapinkylä ja Petas. Petaksen asemalta erkaneen Klaukkalan rata, joka on pitkän aikavälin raidevaraus. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys kehittyy ensi bussiliikenteenä. Lapinkylän asema 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 liityntäpysäköintialue 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 laatuksen 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 Kesäköyläntien itäpuolella sama kuin vuoden 2007 yleiskaavassa. Kyseisessä liikennealueena merkityssä linjauksessa varaudutaan tien toteutumiseen 1+1-kaistaisena. Maantien 152 jatke muodostaa seudullisen päätieyhteyden mahdollistaen toteutensa 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 Hankalliontien 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. Katuveraus 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). Linja-autovarikkoja 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 sähköasemavarausten kautta Seutulan peltoalueen halki haarautuen pohjoiseen Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä etelään Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä Seutulan sähköasemavarausta Tuupakan sähköasemalle. Seutulan sähköasemavaraus on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon symbolimerkinällä.

Piispankylässä on yhdyskuntateknisen huollon aluevaraus (ET), jolle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi tukikohtatointoja sekä lämpökeskus. Vehkalanmäen ET-alueella sijaitsee käytössä oleva lumenvastaanottopaikka. Länsi-Vantaalla on varauduttu tulevaisuuden bussivarikkotarpeisiin osoittamalla Petaksen alueelle tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TT), jolle on mahdollista sijoittaa myös varikkotoimintaa.

Helsingin seudun ympäristökeskus HSY:n jätehuollon investointiohjelmassa (lähde) on varauduttu uuden Sortti-aseman rakentamiseen tänä kevään HSY:n hallituksen hyväksymässä 10-vuoden investointiohjelmassa. Uuden Sortti-aseman rakentaminen ohjelmassa ajoittuu vuosille 2029-2030 ja aseman suunnittelu olisi tarkoitus aloittaa vuonna 2028. Tämän mittakaavan sorttiasema edellyttää noin 2 hehtaarin tilavarausta. Yleiskaava mahdollistaa

sorttiaseman sijoittamisen Petaksen TT-alueelle ja teknisen verkoston liitekartalla 7 on huomioitu sorttiaseman tarve. Tarkempi sijainti täsmentyy jatkosuunnittelussa HSY:n kanssa yhteistyössä.

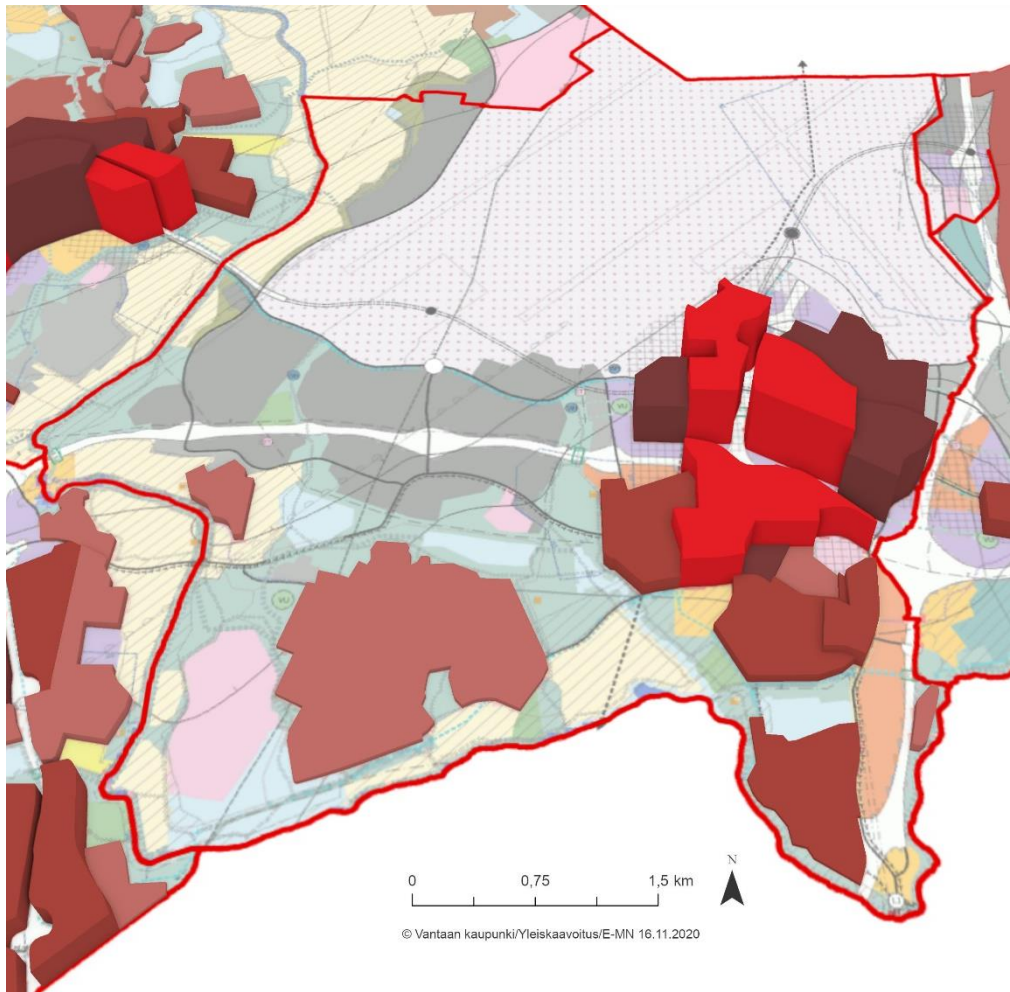
Vantaan nykyiset täyttömäet ovat täyttymässä lähivuosina ja on tarve osoittaa uusi alue ylijäämämaiden läjitystä varten. Yleiskaavassa on osoitettu uudelle puhtaiden ylijäämämaiden täyttömäelle yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus sekä kaupungin että yksityiselle hankkeelle Kiilan kaupunginosasta.

Lavangon moottorirata-alue Kiilan kaupunginosassa on osoitettu omalla erityisalueen merkinnällään (EM) moottoriurheilua ja ajokoulutusta varten.

Kivistössä on varaus ylävesisäiliölle, joka on osoitettu Vesihuollon liitekartassa 9. Raakavesitunneli kulkee Lavangon moottorirata-alueen eteläpuolella, jonka suojaetäisyydet tulee ottaa huomioon tarkemman tason suunnittelussa. Kivistön jätevedet johdetaan Myyrmäen viemäriverkoston kautta Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

© Vantaan kaupunki/Yleiskaavoitus/AM 3.11.2020

7.3.1 Keskustat ja asuminen



Kuva 62. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Aviapoliksen suuralueella

Aviapoliksen keskusta on Vantaan keskustoista laajin ulottuen Pakkalan puolen keskustasta Aviapoliksen asemalle. Keskustan kehittyminen alkoi Kehä III eteläpuolelta Jumbon rakentamisen myötä ja laajentui Kehäradan aseman myötä pohjoispuolelle. Lentomelualueet mahdollistavat kansainvälisestikin poikkeuksellisesti asuntorakentamiseen 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.

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 esitetystä asumisen alueista on merkitty asuinalueena (A), mikä tukee mm. Kartanonkoskelle 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 reittien jatkumiselle on Tammiston pohjoisosan kaupan kortteleissa, joihin on osoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia muun maankäytön ohien asumisen ja kaupallisten palvelujen aluemerkinällä (A/KM).

Aviapoliksesta itään on yleiskaavassa 2007 esitetty idea Aviapoliksen ja Tikkurilan välillä olevasta keskustamaisesta kaupunkiakselistä. Uusi yleiskaava säilyttää akselin: Tikkurilantielle on merkitty raitiotie ja siihen kohdistuvat sekä keskeisen kasvun vyöhyke että katukuvan kehitysalue -merkinnät. Lisäksi tämän kahta pääkeskusta yhdistävän akselin ajatusta tukee Veromiehen kaupunkikeskustan asuinalueet (AC).

Lentomelualueiden muutokset vaikuttavat Aviapoliksen alueella erityisesti Voutilassa, kun lentomeluvyöhyke 1 (L_{den} yli 60 dB) kattaa koko asuinalueen. 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 kaupallisia palveluita on Vantaanportin ja Tammiston kaupan alueilla. 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 liikenne ratkaisulla parannetaan alueen saavutettavuutta ja sisäisiä yhteyksiä. Osa kaupan alueesta on yleiskaavassa osoitettu asumisen ja kaupallisten palveluiden (A/KM) alueeksi.

Aviapoliksen alueen kulttuurihistoriallisista kohteista palveluiden alueina osoitetaan Vantaankoski, Backaksen kartano sekä Pitäjän kirkonkylän kulttuurihistoriallinen kokonaisuus rajattuna siten, että Kyrkobyskolan, Helsingesolan sekä Helsinges gymnasium sekä kirkonkylän vanha kyläasutus kuuluvat rajaukseen. Kyläasutusta saa ylläpitää ja täydentää kulttuuriympäristön arvot huomioiden.

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 symbolimerkinnällä Aviapoliksen asemanseudulle hyvien joukkoliikenneyhteyksien yhteyteen.

Tammiston eteläkärkeen tulevaisuuden ratikoiden risteykseen on osoitettu P-aluevaraus, jolla halutaan mahdollistaa paikan merkitystä kohottavan erityiskohteen kehittäminen ratikoiden risteykseen hyvälle joukkoliikennesaavutettavuudelle ja ”portiksi” Helsingin ja Vantaan rajalle, joen rantaan. Palveluiden (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 aluevarauksina. 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 Illenpuroon.

Urheilun ja virkistyspalvelujen tulevaisuuden tarpeeseen osoitettu VU-merkintä 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 kehittämisvyöhyke 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 viheryhteyksien 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-aluevarauksista laajennettiin Ylästöntien pohjoispuolella käsittämään hieman laajemmin purovarsimetsää, ja kokonaisuus sai uuden nimen Krakankuisto. Krakankuisto on rauhoitettu luonnonsuojelualueeksi 7.4.2020.

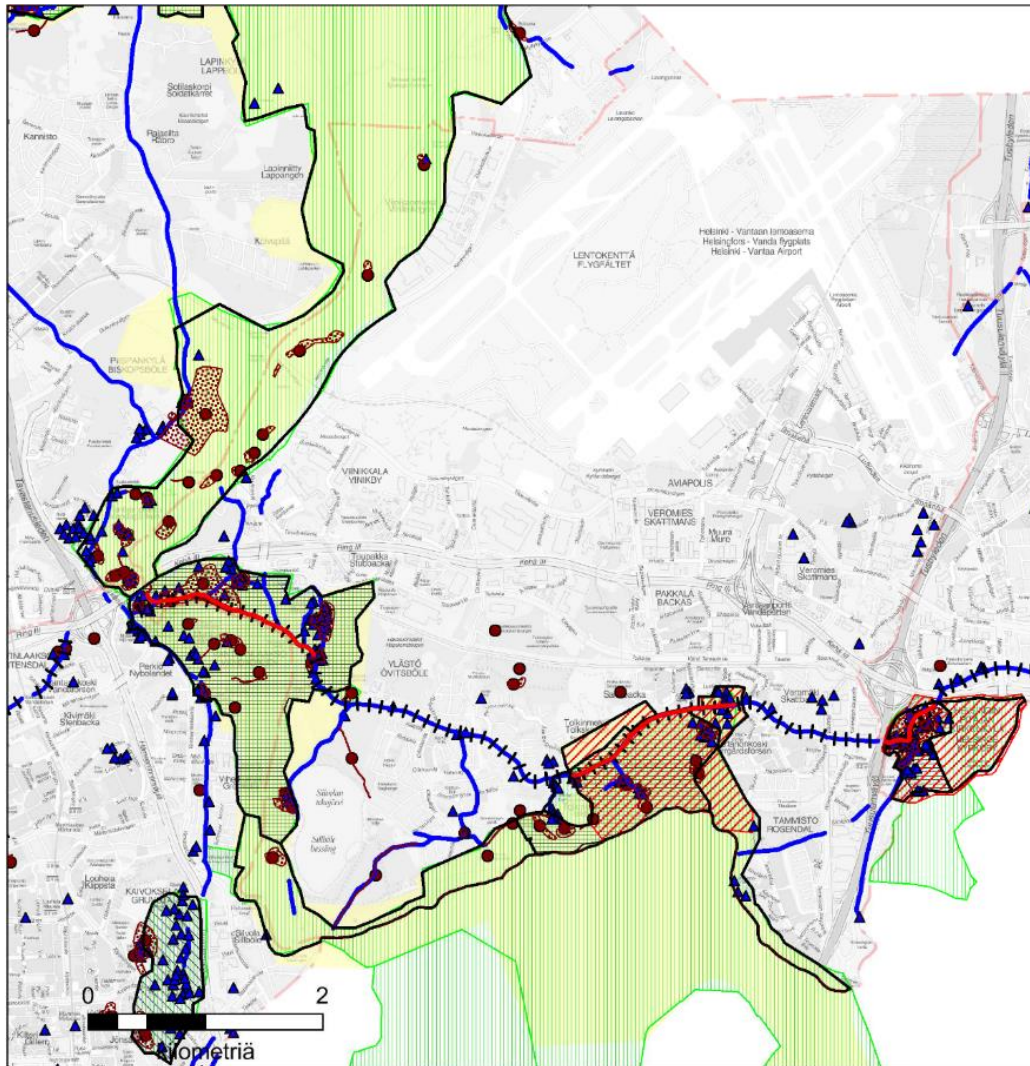
Aviapoliksen uusina luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina (luo) yleiskaavassa ovat Tuulenkuono, Sarkaniitty–Peltovuoren metsä (ent. Krakankuisto ja Tolkinmetsä), sekä Hagakärrsbergenin luo-alue. Hagakärrsbergenin luo-alue jatkuu yhtenäisenä Mustikkasuonkalliot-luonnonsuojelualueeseen asti. Hakasuonkallioiden SL-varaus ja Hagakärrsbergenin luo-alue merkintä yhdessä kattavat maakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun luontoarvoalueen, jonka sisäpuolelle jää mm. liito-oravan elinpiiriin 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 Silvolan metsästä Hakasuonkallioiden SL-aluevarauksen, Hagakärrsbergenin luo-alueen ja Mustikkasuonkallioiden SL-alueen kautta Krakanojalle. Viinikkalassa ekologinen runkoreitti on osoitettu TT-alueen reunustavalle metsäiselle EV-alueelle.

Aviapoliksen suuralueelle on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohteita Kehä III:n varteen kolmeen kohtaan (Vantaankosken, Tuupakan ja Krakanojan kohdalle), Tuusulanväylälle Ylästöntien kohdalle, ja Lentoasemantielle.

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 perusteissa 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. 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.



Kuva 63. Aviapoliksen suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 58 yhteydessä. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

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 Pitkäkosken metsäinen luonnonsuojelualue on rajattu pois maakunnallisen inventoinnin mukaisesti.

7.3.4 Toimitila-alueet

Aviapolis kehittyy maankäytöltään monipuolisen kaupunkikeskustan suuntaan, mutta on jatkossakin Vantaan suurin ja tärkein työpaikkakeskittymä. Viinikanmetsä, Viinikkala sekä Tuupakka on osoitettu lähes kokonaisuudessaan tilaa vaativien tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi lukuun ottamatta Voutilan kylän pohjoisreunaa, joka on osoitettu TY-alueeksi.

Veromiehen alueella Kehä III:n pohjoisreuna sekä Lentoasemantien pohjoisosa on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi. 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.

7.3.5 Liikenne

Yhtenä yleiskaavan tavoitteena on varmistaa lentoaseman kasvun edellytykset. Tavoitteen toteutumista edesauttaa *Raskaan raitieliikenteen 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 Caravellentien 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 Tikkurilantiella 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 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 toteuttamiskelpoisiin.

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 vaihtoasemiksi. Tammiston runkoyhteyksien välinen vaihtopaikka on merkitty Tapaninkyläntien liittymään.

Aviapoliksen läpi kulkee kolme pyöräliikenteen baanaa. Tikkurilantietä pitkin kulkeva Kivistö-Tikkurila -baana risteää Turbiinitien kohdalla lentoasemalta tulevan baanan kanssa. Tämä jatkuu Turbiinitieltä Veromiehen ja Pakkalan läpi Tammistonrantaan. Lentoaseman baana yhdistyy Tikkurilaan myös Kartanonkosken ja Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta kulkevan baanan välityksellä. Länteen päin Tikkurilan ja Myyrmäen välinen baana jatkuu Ylästöntietä pitkin Tolkin kylään asti, jossa se siirtyy kulkemaan Vantaanjoen pohjoispuolelle. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreitiverkosto 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

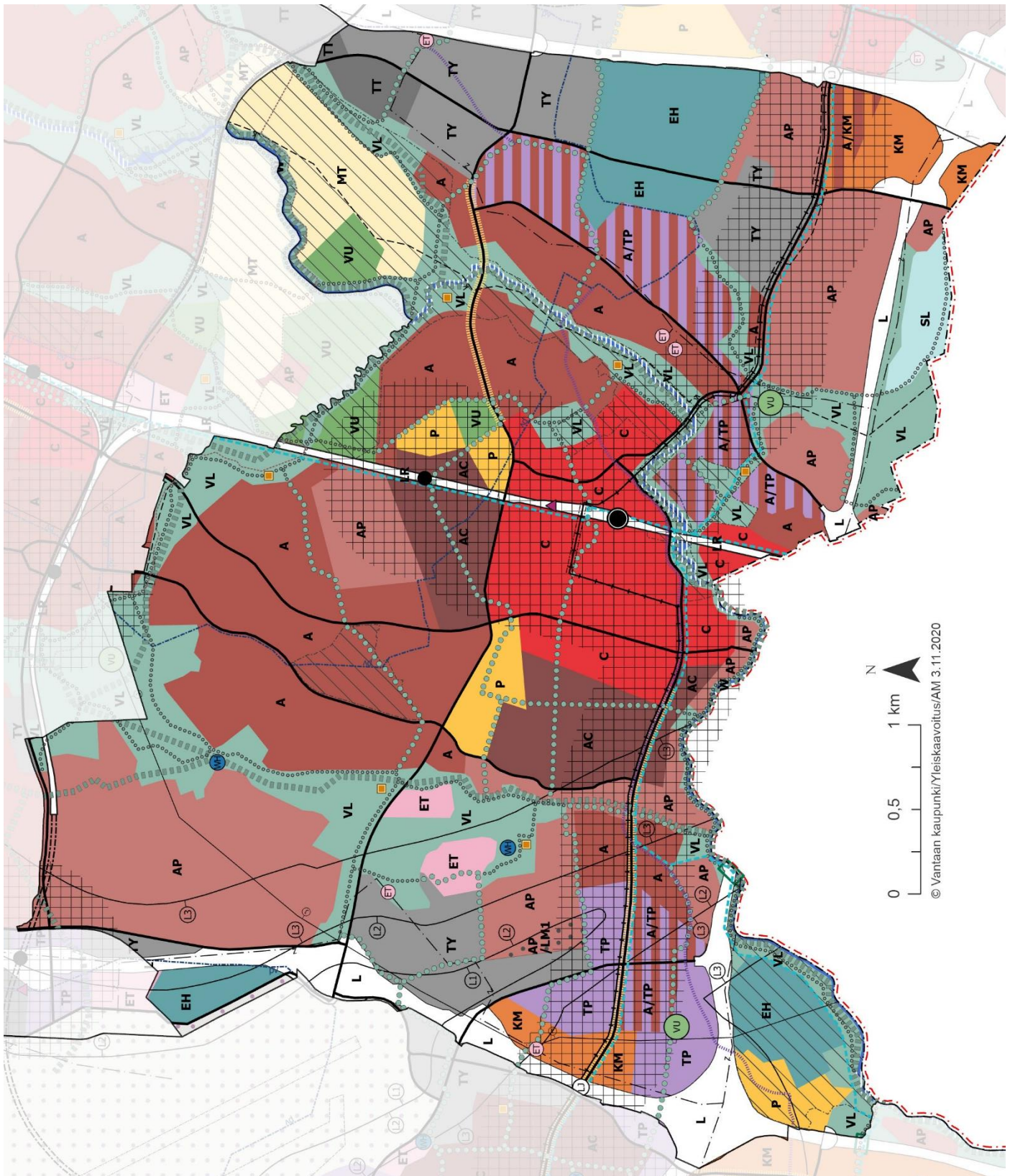
Seutulan sähköasemavaraukselta Tolkinkylän sähköasemalle kulkeva voimajohtolinjaus kulkee Turvalaakson kautta, Kehä III pohjoisreunaa pitkin. Voimalinja Tuulensuunpuistossa on siirretty puiston länsilaidalle, mikä mahdollistaa paremmin luontoarvojen turvaamisen ja johtokäytävän kehittämisen. Tolkinkylän 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 Tammiin erilaisia maankäytön ratkaisuja. Tammiston nykyinen sähköasema-alue on osoitettu ET-alueena.

Lentokenttäalueen tuntumassa Ilmakehän laidalla on teknisen huollon aluevaraus (ET), jolla sijaitsee lentokentän huolevesien käsittelyyn tarkoitettuja rakenteita.

Raakavesitunneli eli Päijänne -tunneli kulkee Aviapoliksen suuralueen halki etelä-pohjoissuunnassa. Raakavesitunnelin suojaetäisyydet tulee ottaa huomioon tarkemman tason suunnittelussa. Aviapoliksen jätevedet johdetaan Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

7.4 Tikkurila



7.4.1 Keskustat ja asuminen



Kuva 64. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Tikkurilan suuralueella

Tikkurila on kaupungin vanhin keskus, jonka rakentaminen alkoi Helsinki-Hämeenlinna-radan myötä 1800-luvulla. Seuraava vaihe käynnistyi Malmin siirryttyä osaksi Helsinkiä: Tikkurila lähti kasvamaan Helsingin maalaiskunnan 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 asumisen ja työpaikkojen alueista raitotien 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 kestävän kasvun vyöhyke että katukuvan kehitysalue -merkinnät. 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 asuinaluetta (AC) Hiekkaharjun asemalle asti. Muuten Tikkurilan asumisen alueet on merkitty asuinalueina (A). Useita Tikkurilan alueen pientaloalueista, kuten Kuusikko ja Hakkila, on esitetty pientalovaltaisten asuntoalueiden (AP) merkinnällä.

Lentomelualueet rajoittavat asuntorakentamista Koivuhaan kohdalla. Osa Koivuhaan pientalovaltaisesta alueesta sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 1 (Lden yli 60 dB), missä on asumisen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella).

7.4.2 Palvelut

Palveluiden (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Tikkurilan urheilupuisto sekä Tikkurilan lukion, Jokiniemen koulun sekä päiväkodin, 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 Piitistä pohjoiseen on osoitettu kaupan palveluiden alueena.

Porttipuistoon asumisen 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 Kylmäoan varteen ketjuttuvat tärkeimmät virkistysalueet. Kylmäoan 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 Kuninkaalaan kylään ja idässä Kanervanummen viheralueelle.

Virkistysalueyhteyksillä on osoitettu Tikkurilan keskustan kehitettävien julkisten ulkotilojen sarjoja, kehitettäviä yhteyksiä Veromiehen suuntaan, asuinalueilla 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

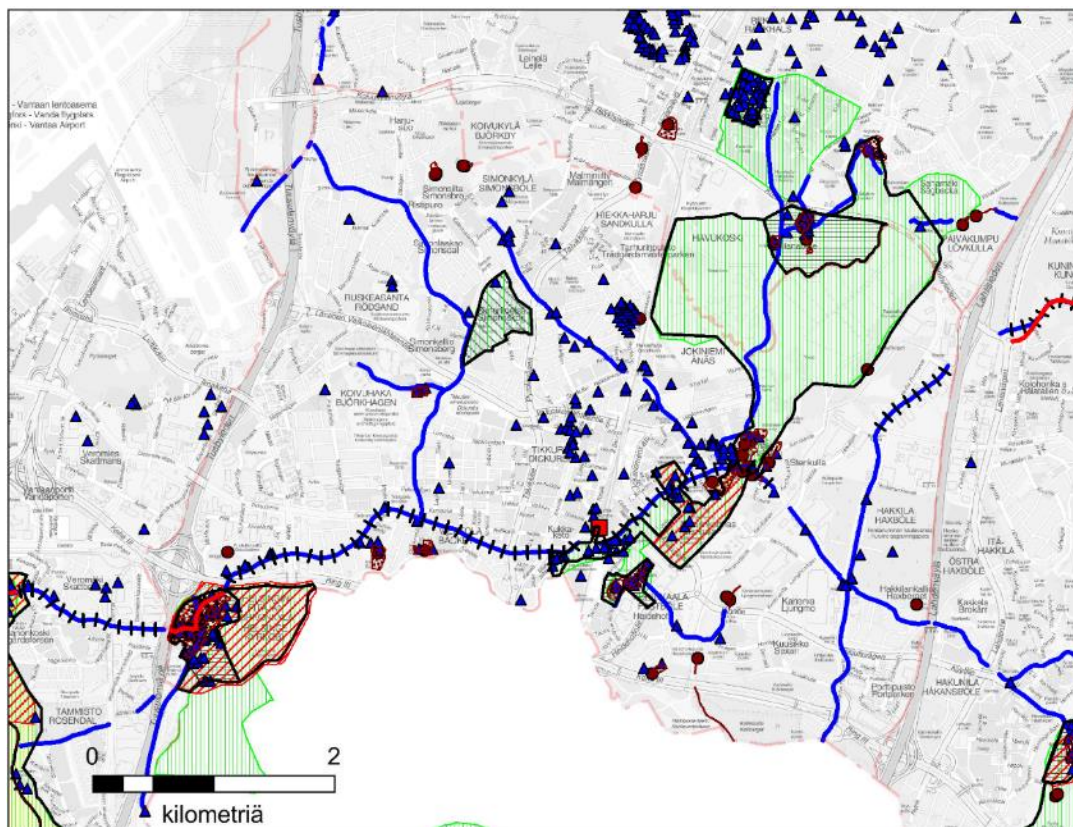
Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Tikkurilan suuralueella ei ole lainkaan luonnonsuojelualueita, koska alue on niin tiiviisti rakennettu. Alueelle on osoitettu uusina luo-alueina useita arvokkaita puoluontokohteita Kylmäoan varrelta, Kylmäoan alajuoksun luo-alueet. Myös pieni osa Kylmäoan 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 Kylmäoan, Rekolanojan ja Keravanjoen varsia pitkin, sekä poikittaisyhteytenä Simonmetsästä Rekolanojalle ja Vantaanjoen varrella.

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.



Kuva 65. Tikkurilan suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 58 yhteydessä. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

Tikkurilan maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö koostuu monista eri ikäisistä erillisistä fragmenteista, eivätkä niiden väliset alueet ole kokonaisuuden säilymisen kannalta merkityksellisiä. Jokiniemessä ja Kuninkaalassa on keskus-rikospoliisin 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.

7.4.4 Toimitila-alueet

Tikkurilan suurin työpaikkakeskittymä on Tikkurilan keskusta. Alueen kaupunkirakenteen uudistuspaine 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 sijoittuva Koivuhaan työpaikka-alue, jossa ratikan varsi on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja pohjoisempi alue tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Meiramintien 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 vaihtotasemaksi. Tikkurilan asemalla on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Hiekkaharjun asema toimii Tikkurilan aseman lisäksi alueensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuodosta toiseen. Tärkeitä vaihtopaikkoja alueella on asemien lisäksi kaksi. Molemmat ovat raitiotien reitillä ja ne sijaitsevat Lahdenväylän sekä Tuusulanväylän kohdilla. 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 lisäraideiden 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 Kuriiritielle, jolta se jatkuu Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta Tammistoon ja sieltä edelleen Ylästön läpi Myyrmäkeen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreitiverkosto 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.

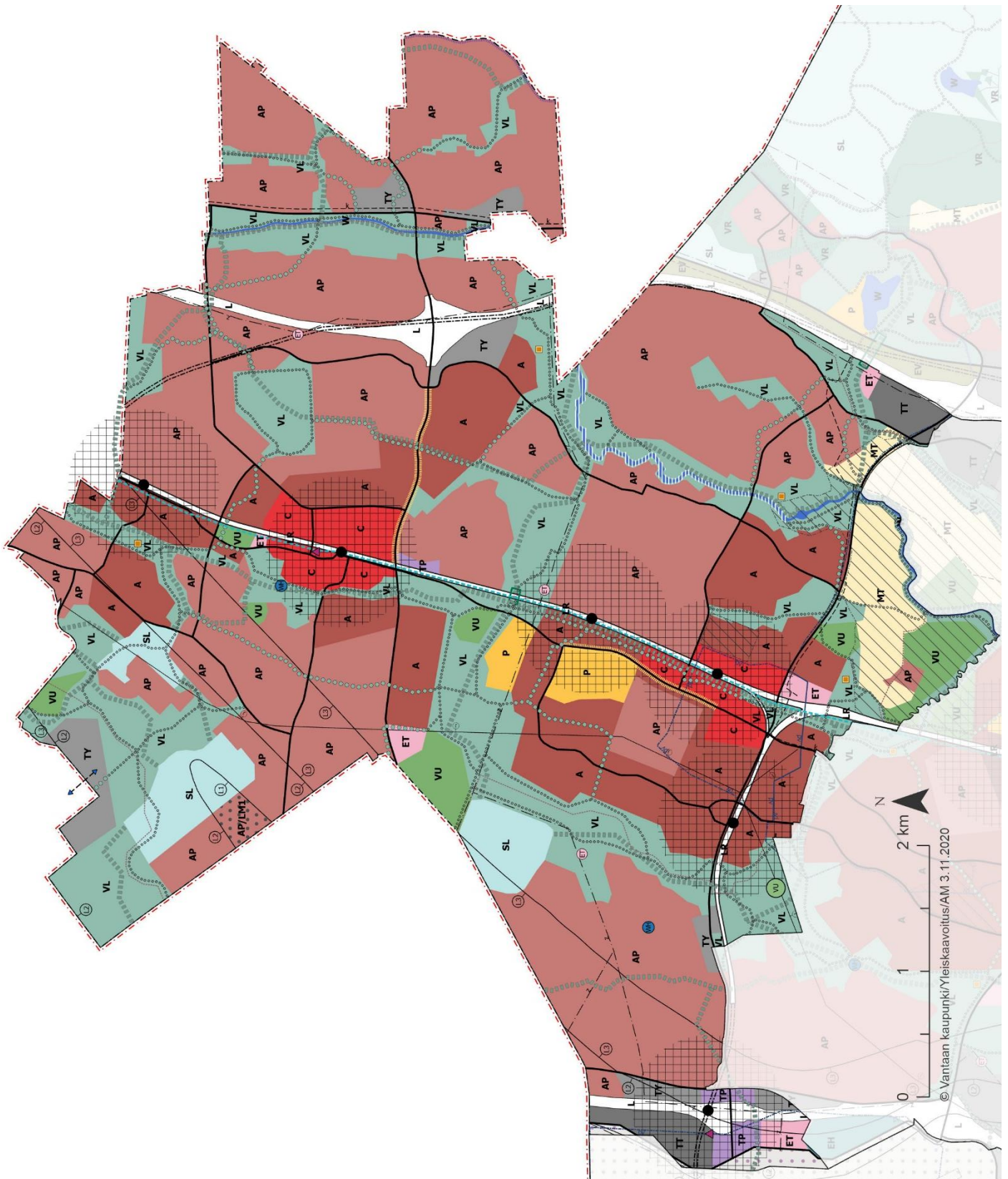
Santarata on Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään raideseppelikuljetuksiin. Lisäksi rataa on käytetty suurmuuntajien siirtokuormaukseen, mutta tämä tarve on jatkossa poistumassa ja suurmuuntajakuljetuksille on löydetty uusi reitti Vuosaaren kautta. Tällöin radalle jää käyttöä ainoastaan raideseppelikuljetuksissa. Raideseppeli 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



7.5.1 Keskustat ja asuminen



Kuva 66. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Korson ja Koivukylän suuralueilla

Korson keskusta on yleiskaavassa määritelty radan molemmiin puolin. Yleiskaava ohjaa keskustan kehittämistä kaventamalla radan estevaikutusta Korson itäisten ja läntisten osien välillä. Korson keskusta-alue on kokonaan kestävän kasvun vyöhykettä, jonne kaupunginosaan 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 asuinalue, jonka käyttöönotto edellyttää ratkaisuja Lahdenväylän melunhallintaan.

Koivukylässä kaupunkikeskustan alueen ratkaisu on samantapainen kuin Korsossa: keskustarakennetta tulee kehittää tasapuolisesti radan molemmiin 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 asuinaluetta 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 naapuriin on tuotu pientaloasutusta alueen asuntokantaa kirjavoittamaan.

Lentomelualueet laajenevat hieman Korson alueella ja sen vuoksi uusien asuinrakennusten ääneneristävyysvaatimukseen on kiinnitetty erityishuomiota. Osa Vierumäen asuinalueesta 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 (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 Mätäkipenmäen viheraluekokonaisuuteen.

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 Kylmäojoan korven ja Kylmäojoanmetsän luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu luonnonsuojelualue, josta edelleen koilliseen ja itään päin viheraluekokonaisuus yhdistyy Elmo-urheilupuiston kautta Rekolanpurolaaksoon. Yleiskaavassa Kehäradan pohjoispuolelta pääradan varrelle ulottuvan lähivirkistysalueen 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 Rekolanpurolaakson yli. Simonkylänpuisto on monipuolinen virkistysaluekokonaisuus, joka sijaitsee osin Koivukylän ja osin Tikkurilan suuralueella. Rekolanpurolaakso ja sen varren viheralueet ovat tiiviissä kaupunkirakenteessa tärkeitä. Keravan ja Vantaan välillä on viheraluetta rajan molemmin puolin.

Uusien asuinalueiden kytkeytyneiden virkistysalueiden tarve on yleiskaavassa esitetty virkistysalueyhteyksinä Rekolanmäessä, Leppäkorvessa ja Jokivarressa sekä Metsolansuon ja Rekolanpurolaakson välillä. Lisäksi virkistysalueyhteyksinä on esitetty kapeita jo asemakaavoitettuja viheralueita ja ulkoilureittiyhteyksien jatkuvuutta asuin- ja kyläalueiden läpi.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeeksi on merkitty Keravanjoen vartta Hanabölenkoskelta Matarinkoskelle ja kaupungin rajalle saakka.

Urheilun ja virkistyspalveluiden aluevarauksia on Elmoissa, Kalmuurissa sekä Vallinojalla. Uusi urheilu- ja virkistyspalveluiden varaus (VU-symboli) on merkitty Kehäradan eteläpuolelle Simonkylänpuistoon. Merkintä tukee alueen toimintojen jatkokehittämistä. 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, Ilolanoja, Rosenlund ja Metsolansuo. Alueella on luo-alueiksi osoitettavia arvokkaita puroluontokohteita Myllyniitynojan varrelta, Rekolanpurolaakson ylä-, keski- ja alajuoksulta, sekä Kylmäojoan varrelta.

Vahvoja etelä-pohjoissuuntaisia ekologisia runkoreittejä alueella tarjoavat virtavesien varret, eli Kylmäoja, Rekolanoja 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 asuntoalueen poikki. Maakuntakaavan mukainen viheryhteys on Keravan yleiskaavassa tarkennettu Vantaan rajalle. Vantaan puolella yhteyden jatkuvuus halutaan turvata. Rajalle osoitetaan VL-aluetta. Alueelle on osoitettu viheryhteyden 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.

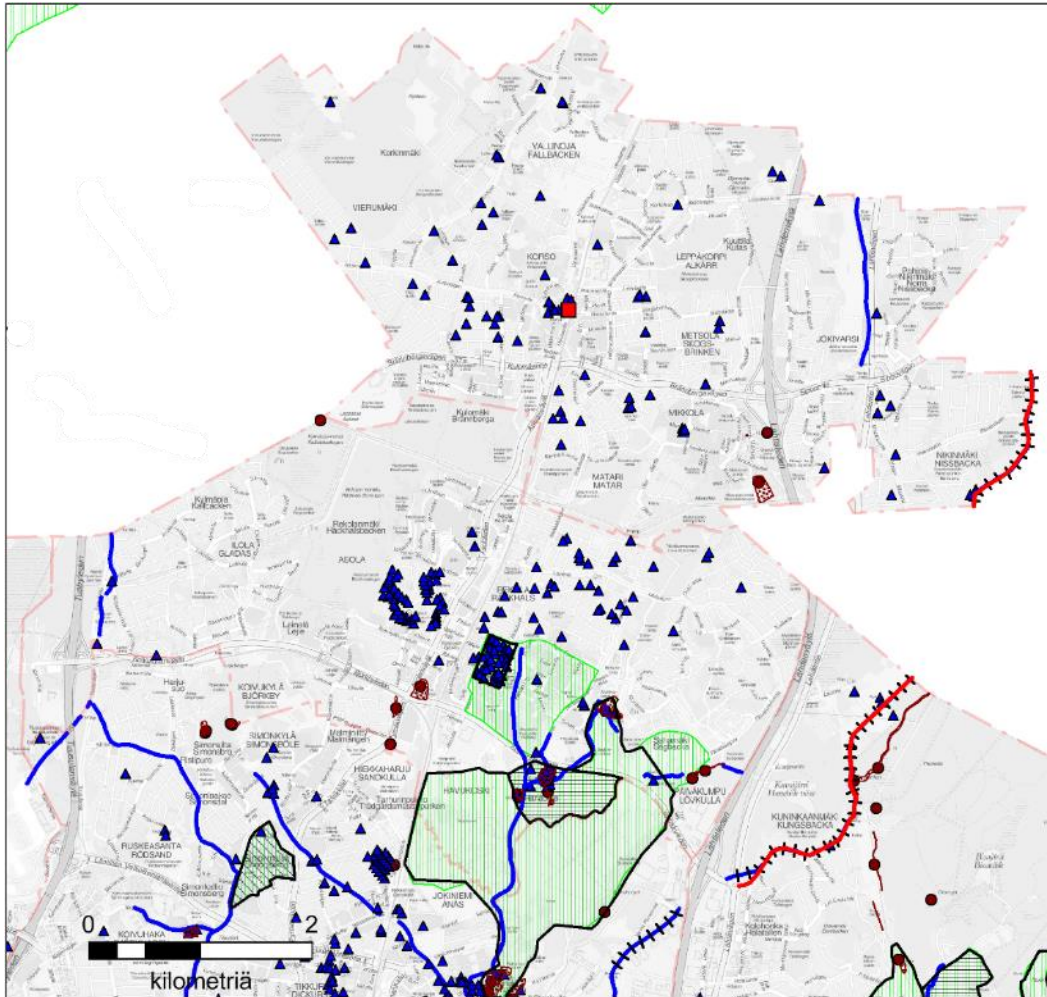
Metsän sisäosaa häviää Isoniitun alueella. Isoniitty on ollut vielä 40-30 vuotta sitten peltoa. Kestää kauan ennen kuin kerran pelloksi raivattu alue kehittyy metsäksi, jonka maaperä ja ekologiset rakennepiirteet vastaavat metsää, jota ei ole koskaan raivattu pelloksi. Muualla rakennettavaksi varatulla alueella on tehty hakkuita.

Kulttuuriympäristö

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 näkymisessä kaukomaisemaan. Asemakaavallisen ratkaisun (kulkureitit, rakennusten sijoittelu) ja rakennusten massoittelemalla pääperiaatteiden ylläpitäminen tukee kokonaiskuvan säilymistä.



Kuva 67. Korson ja Koivukylän suuralueiden arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 58 yhteydessä. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

7.5.4 Toimitila-alueet

Ruskeasannan asemavarausten yhteyteen sijoittuvat Koivukylän suurimmat toimitilarakentamisen potentiaalit. Asemaseutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja sitä ympäröivät alueet joko TY- tai TT-alueiksi riippuen asutuksen läheisyydestä. Ilolan toimitila-alue Koivukylänväylän varrella on merkitty ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle 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 bussiterminaali 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 tiivistä asuntoaluetta. Aseman ympärillä oleva kestävä kasvun vyöhyke mahdollistaa muutosta myös itäpuolen pientalovaltaisella asuntoalueella. 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 täydentää 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.

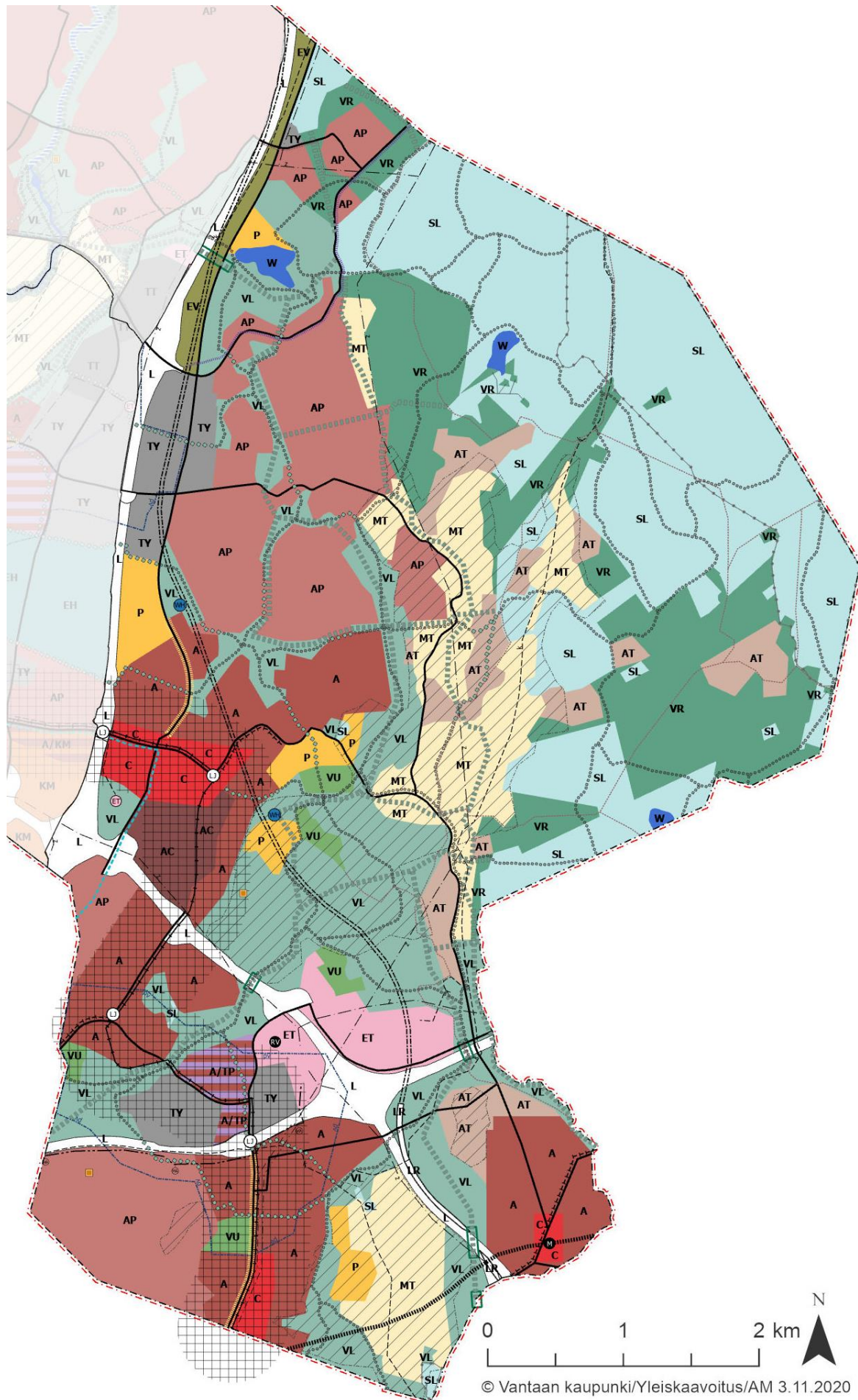
Kulomäentie on yleiskaavassa merkitty liikenneyhteydeksi sekä katukuvan kehitysalueeksi pääradan ja Pihkalantien väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin se on jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena on, että maantien 152 tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäentienellä 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

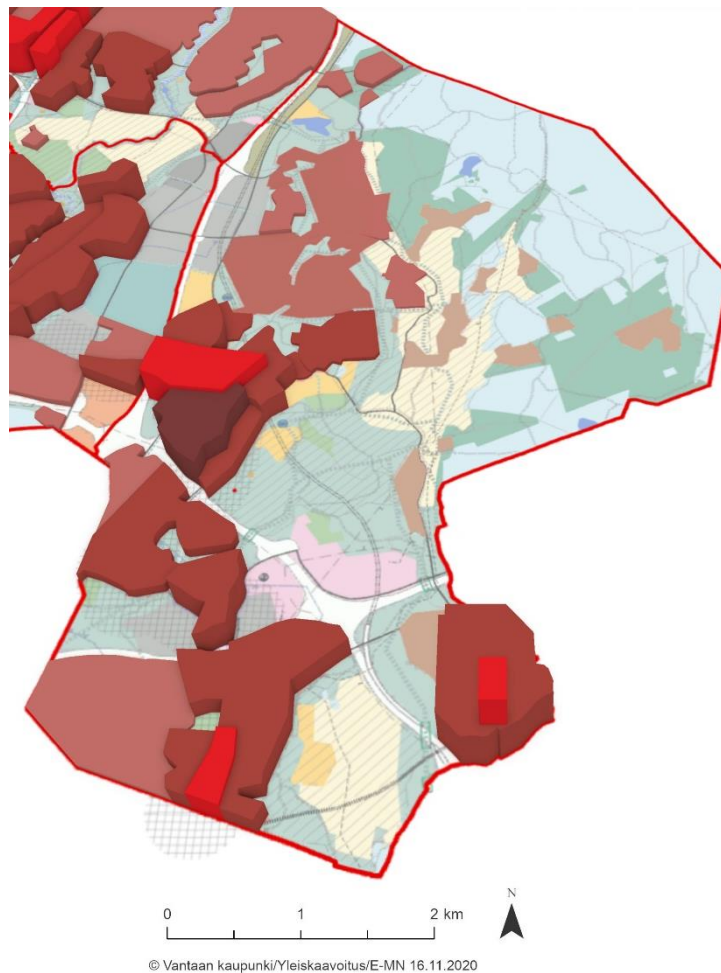
Korson kautta kulkee varaus toistaiseksi toteutumattomalle voimajohdolle Mikkolan pienteollisuusalueen ja Leppäkorven ohi Lahdenväylän viertä pohjoiseen. Tällä välillä on yhdyskuntateknisen huollon pistemerkintä sähköasemalle Leppäkorvessa. Matarin ja Rekolan rajalla sekä Ilolassa Rekolanmetsän laidalla 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 vastaanottopaikkaa varten.

Korson keskusta-alueen eteläpuolella, Aurinkomäellä sijaitsee olemassa oleva vesitorni. Korson ja Koivukylän jätevedet meriviemäritunnelin kautta Viikin jätevedenpuhdistamolle.

7.6 Hakunila



7.6.1 Keskustat ja asuminen



Kuva 68. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Hakunilan suuralueella

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 kaupungin osan 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 keskustakorttelien alue. Länsimäkeen on osoitettu korttelien rakennuskannan uudistamisen myötä kehitettävä oma keskus, jonne voi sijoittaa kasvavan kaupunginosan kaupallisia lähipalveluita sekä uutta asuntorakentamista.

Länsisalmeen merkityn keskustarakenteen toteutuminen on sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen rakentamiseen. Länsisalmen keskusta sijoittuu itämetron läntisimmän uuden aseman yhteyteen.

Hakunilan suuralue kasvaa vahvasti sisäänpäin. Uuden raitiotien varten 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).

Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa määritelty Länsimäen laajennus koilliseen on mukana yleiskaavan asumisen alueissa. Metron laajentaminen itään mahdollistaa aikanaan uuden kaupunginosan rakentamisen Länsisalmeen metrokeskukseen. Länsisalmen nykyinen kyläalue on rajattu laajana aluevarauksena metrokeskuksen pohjoispuolelle. Sotungin kyläalueisiin on tehty pieniä aluetarkistuksia rakentamistilanteen mukaan, mutta muutokset eivät vaikuta rakentamisen määrään.

7.6.2 Palvelut

Palveluiden (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asuminen 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 virkistysten 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 asuinalueiden kytkeytyneiden virkistysalueiden tarvetta on esitetty virkistysalueyhteyksinä Kaskelan ja Vaaran alueilla. Lisäksi virkistysalueyhteyksiä on esitetty kapeita jo asemakaavoitettuja viheralueita ja ulkoilureittiyhteyksien jatkuvuutta asuin- ja kyläalueiden läpi.

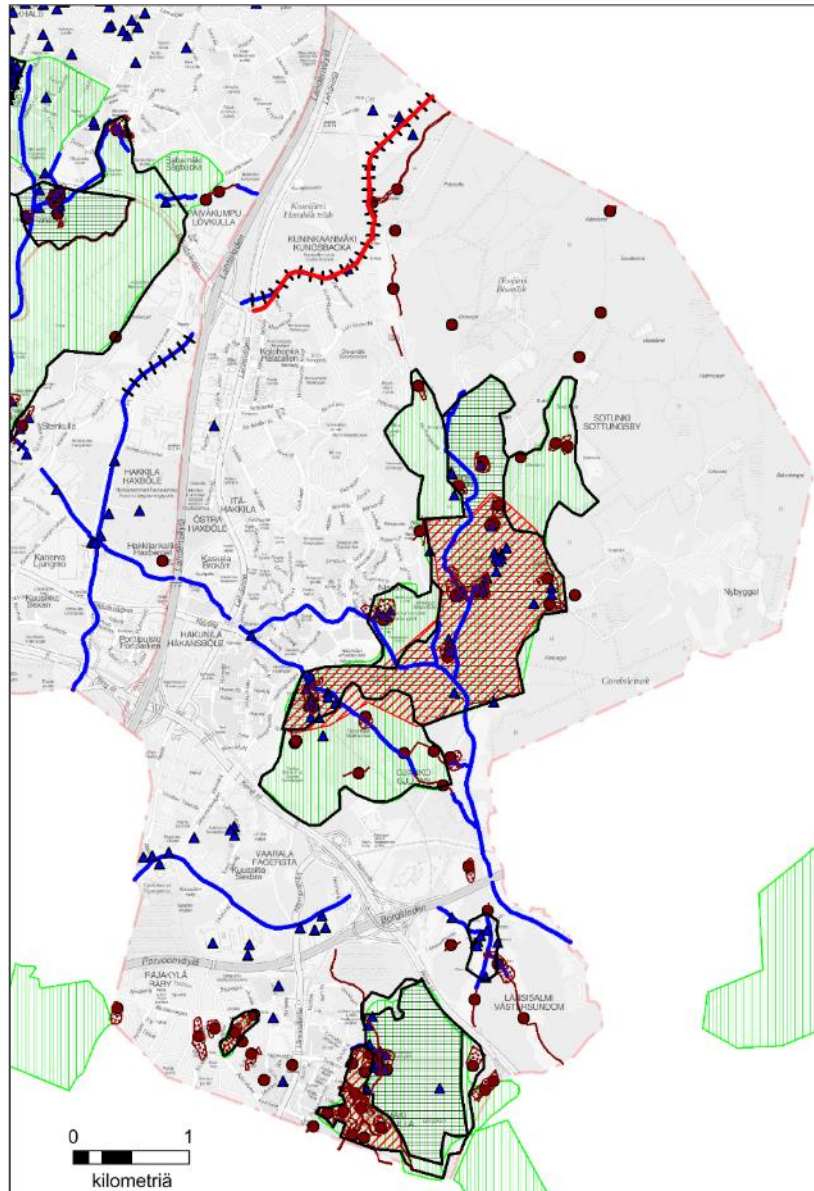
Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina on esitetty Hakunilan urheilupuiston kentät, Ponihaan ratsastuskoulun alue, Rajakylän liikuntapuisto, Ojangan koirien koulutusalue, sekä Vaaran lammet, joiden virkistyskäyttöä suunnitellaan yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.

7.6.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Hakunilan alueella on entuudestaan hyvin vahva luonnonsuojelualueverkosto. Sotungissa ja Länsisalmessa ovat itäisen Vantaan Natura 2000 -alueet Sipoonkorpi sekä 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), Slåttmossen 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 (Vaara, Länsisalmi) kuin pohjoisesta Hakunilasta Sipoonkorven suuntaan. Myyraksen- ja Sotungin- ja Krapuon ekologinen yhteys kulkee pitkiä matkoja myös MT-alueella pitkin tärkeitä purovesistöjä sekä muutamain paikoin Kuninkaankämmen ja Itä-Hakkilan pientalovaltaisilla asuinalueilla (AP). Kuusijärveltä Hanabölen pelloille ulottuu maakunnallinen ekologinen käytäväalue, jota halutaan vahvistaa Lahdentien ja Lahdenväylän ylittävillä vihersilloilla. Östersundomin yhteisen yleiskaavan alueelle on esitetty kolme vihersiltaa.



Kuva 69. Hakunilan suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 58 yhteydessä. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

Sotungissa ja Ojängossa arvokkaan kulttuuriympäristön raja on maakunnallisen inventoinnin mukainen ja sisältää kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön. Sotungin keskiajalta peräisin olevaa kylää ja Håkansbölen 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.

Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

Westerkullan kartanon alueella kaavakartta on Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan ratkaisun mukainen, vaikka merkintätavat ovat Vantaan yleiskaavan 2020 mukaisia.

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 Lahdenväylän 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 ja sille on tehty ET-alueelle varaus yleissuunnitelman mukaisesti. Varikon sijainti näkyy myös yhdyskuntateknisen huollon verkoston liitekartalla 7.



Kuva 70. Havainnekuva Hakunilasta (Vantaan ratikan yleissuunnitelma 18.09.2019)

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 Viikki – Malmi -raitiotien jatkeeseen Hakunilaan. Joukkoliikenteen runkoyhteys merkintä mahdollistaa varautumisen raitiotiehen Hakunilan ja Malmin välillä laajentaen samalla seudullista raitiotieverkkoa. Länsisalmessa joukkoliikenteen runkoyhteys on Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukainen ja mahdollinen yhteys kulkee Itäväylää mukaillen Helsingistä Länsisalmen kautta Majvikiin.

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 raitioteiden toteuduttua vaihtaa esimerkiksi Länsimäen suunnasta tultaessa Vantaan ratikasta Malmin suuntaan.

Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Kaavassa esitetty metrolinjaus sekä -asema ovat Östersundomin yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan mukaisia. Metrolinjauksen on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin.

Hakunilassa pohjoiseteläsuuntainen 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.

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.

Länsisalmeen on merkitty Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukaiset liikenneyhteydet. Näitä yhteyksiä ovat 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.

7.6.6 Tekninen verkosto

Hakunilan suuralueella on keskeisiä energiahuollon alueita ja yhteyksiä. Långmossebergenin alueella on laaja yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus jätevoimalan, lumenvastaanottoaikan 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.

Östersundomin kuntien yhteisessä yleiskaavassa sekä Helsingin maanalaisen 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. Jätevesitunnelien yhteystarpeet on osoitettu Jätevesihuollon liitekartalla 10.

8. Tiivistelmä vaikutusten arvioinneista

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnit on laadittu yleiskaavaluonnoksen pohjalta useasta eri näkökulmasta joko kaupungin omina töinä, tai konsulttitöinä. 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 yhdistelviä paikkatietoanalyysijä, jotta saatiin monipuolinen ja tasalaatuinen yleiskuva koko Vantaan luonnonoloista ja verkostoista, sekä kuva käytettävissä olevien tietojen kattavuudesta. Koottujen lähtötietojen ja niitä kokoavien kartta-analyyysien pohjalta tehtiin johtopäätöksiä kaavaehdotuksen vaikutusten suunnasta, kohdistumisesta ja alueellisesta painottumisesta.

Yleiskaavan laatimisen lähtökohdiksi on otettu monia luontoarvojen, monimuotoisuuden, ekologisen verkoston ja kestävän 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 käyttötarvemerkin 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 Isoniittu, 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 Josvaholmin suojelualuekokonaisuuden. Ekologisen verkoston kytkeytyneisyyttä on pyritty auttamaan merkitsemällä yleiskaavaan viherytteiden kehittämiskohta. Maantie 152:n vaikutuksia on arvioitu omassa prosessissaan. (Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä. Aluevaraussuunnitelma. 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)

Yleiskaavan maankäyttö Vantaan kaakkoisosassa (Kehä III:n ja Porvoonväylän eteläpuoli) on yhteneväinen Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan kanssa. Tältä osin kaavaehdotuksen mukaisen maankäytön vaikutuksia Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen (FI0100065 SAC/SPA) on arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon Natura-arvioinnissa.

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, pintavalunnan 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 asuinalueiden 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 Vantaanjoen Natura-alueeseen. Yleiskaava-alueesta 159 km² sijaitsee joko Vantaanjoen pääuoman siihen laskevan Keravanjoen 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 mukaista, Vantaan hulevesiohjelman mukaista hulevesien hallintaa, jotta vesistöihin kohdistuva kuormitus ei kasva. Vantaanjokivarteen on osoitettu joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeitä. 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 borealiset lehdot, kasvipeitteiset silikaattikalliot sekä lähteet ja lähdesuot, voi kohdistua paikallisesti vähäisiä haitallisia vaikutuksia kulumisen seurauksena.

8.3 Ilmastovaikutusten arviointi

Yleiskaavan ilmastovaikutuksia tarkasteltiin sekä ilmastonmuutoksen 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 hiilineutraaliustavoitetta ja ohjata kaupungin kehittämistä kestäväan suuntaan.

Vantaan kaupunki on sitoutunut vähentämään päästöjään ilmastonmuutoksen 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 liikkuksen verkoston kehittämisenä. Yleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnin tavoitteena oli selvittää, onko yleiskaavassa huomioitu päästövähennystavoite ja ilmastonmuutokseen 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 liikkuksen muutoksen mahdollistamisen kautta. Yleiskaava vie oikeaan suuntaan, mutta ei yksin riitä hiilineutraaliustavoitteen toteutumiseen.

Ilmastonmuutokseen sopeutumista arvioitiin ekosysteemipalveluiden näkökulmasta, mallintamalla kaupunkirakenteen lämpösaarekeilmiötä ilmastoskenaarioiden valossa sekä arvioimalla hulevesitulviin varautumisen toimenpiteitä. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen näkökulmasta keskeistä on turvata kattava viheralueverkosto sekä ylläpitää vettä haihduttavaa, viilentävää ja hulevesien imeytymistä edistävää viherrakennetta tiivistyillä kaupunkialueilla sekä huomioida vesistö- ja hulevesitulvien riskipaikat ja varata niillä tilaa tulvimiselle. Kaavoitus ja erityisesti yleiskaava on keskeinen keino huolehtia viheralueverkoston yhtenäisyydestä.

Yleiskaavan vaikutukset ilmastonmuutoksen 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 ilmastonmuutoksen hillintään tai sopeutumiseen, arvioitiin sanallisesti tarkemmin.

Asukas- ja työpaikkamäärien kasvu vaikuttaa ilmastonmuutoksen hillintään. Voimakas kasvu on haaste päästöjen vähentämiselle, sillä asukasmäärän kasvaessa tulee asukaskohtaisia päästöjä pystyä leikkaamaan noin neljänneksen 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 varten. 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 kestäville kulkumuodoilla. Eri kulkumuotojen valintaan pyritään yleiskaavalla vaikuttamaan mm. pyöräilyn baanojen, jalan- kulkuympäristön 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 asuinalueita laajennetaan yleiskaavan 2007 aluevarauksiin nähden ja osa yleiskaavan 2007 aluevarauksista on yhä toteuttamatta ja ne ovat nykyisin virkistyskäytössä. Uusia asumisen alueita viheralueille osoitetaan mm. Länsimäessä, Asolassa ja Kivistössä. Samalla muutetaan 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, millä on merkitystä myös ilmastonmuutoksen ja siihen sopeutumisen kannalta. 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 hiilineutraaliustavoite 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 hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen vaatii yleiskaavan toteutumista kestäväällä tavalla. Kestävyys on yksi elinympäristön laadun näkökulma, ja jatkossa sen painoarvo tulee todennäköisesti kasvan.

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 lukoon 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 kehittävän kokonaisuuden, mutta se jättää paljon vastuuta asemakaavoituksessa tehtävälle tarkemmalle suunnittelulle. Yhteistyö suunnittelijoiden ja museoviranomaisten kesken ja 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 mitoittamiseen liittyvät tekijät eivät muuttuneet kaavaluonnoksesta ehdotukseen. Vaikka joidenkin asuinalueiden aluerajaukset ja joidenkin alueiden tehokkuutta kuvaavat merkinnät muuttuivat, yleiskaavan aluevaraukset mahdollistavat edelleen luonnoksen lähtökohtana käytetyn asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Muutokset maankäytön mitoittamiseen 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” -skenaariossa 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” -skenaariossa 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 liikenteestä 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 kasvu 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” -skenaariossa ilman hinnoittelumuutoksia henkilöautoliikenteen osuus laskisi vain 3 prosenttiyksikköä ja joukkoliikenteen osuus nousisi 23 prosenttiin. Joukkoliikenteen kehittämisellä ilman liikenteen hinnoittelua ei siis päästä yhtä hyviin tuloksiin. Vuodelle 2050 yleiskaavan ja muun seudun toimenpiteillä arvioitiin henkilöautoliikenteen osuudeksi kaikista 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 yleistymisen 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 päästövähennyksistä. 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 kävelyyn 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 ratkaisulla kasva.

Joukkoliikenteellä keskustojen väliset matka-ajat lyhenevät ennusteen mukaan vuonna 2030 huomattavasti etenkin Hakunilasta Vantaan ratikan myötä. Pakkalan ja Hakunilan välinen matka-aika kasvaa ratikkasuunnitelmassa 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 liikennöintiajatuksista. 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 työpaikkamäärien kasvun myötä lentoaseman henkilöautolla puolessa tunnissa saavuttavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvu on kuitenkin suurta. Joukkoliikenteellä saavutettava alue pysyy myös suunnilleen samana tulevaisuudessa, mutta puolessa 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 päämittareista, 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 kulkutapaosuuksien kehitykseen.

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 meluhaitoille 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 asuinalueita 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 lentomeluvyöhykkeillä on täydennysrakentamista, mutta uusia asuinalueita ei ole osoitettu melualueille (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 asuinalueita. 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 ilmanlaatuhaitat 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 keskusta-alueille ja niiden lähellä sijaitseville tiivistyville asuinalueille 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 ilmanlaatu-työhykkeiden 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 Tuusulan määritelmän mukaisten (tilanne 8.3.2019) suuronnettomuutta ja ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutuksia. Arviointi tehtiin tarkastelemalla konsultointiväyhykkeille sijoittuvien asukkaiden määrän muutosta vertaamalla nykytilannetta sekä yleiskaava 2007:n maankäyttöalueita yleiskaavaan 2020. Tavoitteena oli tunnistaa konsultointiväyhykkeiden sisällä eniten muuttuvat alueet, joiden jatkosuunnittelussa tulee erityisesti huomioida konsultaatioväyhykkeiden 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 konsultaatioväyhykkeiden 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 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 kuljetusta tai ympäristöluvan uusimista.

Pilaantuneet tai pilaantuneeksi epäillyt maat

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tarkasteltu myös tilannetta pilaantuneiden tai sellaisiksi epäiltyjen maiden osalta. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäilyt maat (ns. Pima-maat) on käsitelty yleiskaavojen ajantasaisuuden arvioinnissa (Vantaan kaupunki 2017) ja ne ovat olleet osana yleiskaavan valmisteluaineistoa läpi yleiskaava-prosessin.

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, pilaantuneeksi epäiltyjä sekä jo kunnostettuja maita. Osa silloisista pilaantuneista alueista on kunnostettu, mutta samaan aikaan on löydetty ja kartoitettu lisää mahdollisesti pilaantuneita alueita.

Pilaantuneet ja pilaantuneeksi epäillyt 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 tutkimatta. 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 Kaivokselassa.

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 asemakaavavarojen lisäksi rakennettava reilut 7 miljoonaa uutta kerrosneliometriä asumiselle. Yleiskaava mahdollistaa vuosisatasella noin 2 280–2 670 asunnon rakentamisen. Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050, mikä tarkoittaa noin 5,6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliometrin rakentamista. Tämä tarkoittaa vuoteen 2050 mennessä vuosisatasella 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 vähenemistä. Tämä vaatii kuitenkin investointeja infraan ja yleisiin alueisiin. Keskusta-alueiden koko on noin kaksinkertainen yleiskaava 2007:ään verrattuna.

Kuntatalouden kannalta on edullista, että iso osa uudesta asumisesta osoitetaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen, sillä täydennysrakentaminen edellyttää suhteellisesti vähemmän kuntatekniikan investointeja. Aasukkaille ja maanomistajille merkittävimmät positiiviset taloudelliset vaikutukset syntyvät maan ja kiinteistön arvon noususta tehostuvan maankäytön alueella sekä saavutettavuuden parantumisesta, erityisesti kestävä kasvun vyöhykkeellä. Yritysten ja elinkeinoelämän taloudellista kehittämistä tuetaan yleiskaavassa osoittamalla riittävät toimitila-aluevaraukset ja parantamalla saavutettavuutta. Toisaalta nykyisten toimitila-alueiden muuttaminen asuinkäyttöön nostaa maaomaisuuden 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 infrainvestointeja liikenteeseen 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 ratikan 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). Lentomeluvyöhykkeille 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 kaupungin 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 WSPltä. Arviointi keskittyi yleiskaavamerkintöihin ja kaupan ratkaisuun. Tausta-aineistona kaupan ratkaisuihin ja niiden arvioinnissa on ollut 2015 valmistunut ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040”. Arviointia täydennettiin ehdotuksen ja siitä saatujen lausuntojen pohjalta.

Arvioinnissa keskeisiä kysymyksiä olivat vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Lisäksi työssä tarkasteltiin vaikutuksia lähipalveluiden toimintaedellytyksiin sekä palvelujen saavutettavuutta erityisesti joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn näkökulmasta. Arvioinnissa tarkasteltiin myös kaupan kilpailuedellytysten 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 kaavaan liittyvää aineistoa. Seudulliset vaikutukset on kattavasti arvioitu Uusimaa 2050 maakuntakaavan kaupan vaikutusten arvioinnissa. Seudullista osuutta ei ole laajennettu yleiskaavan vaikutusten arviointiin.

Luonnosvaiheen arvioinnin pohjalta selkeytettiin kauppaa ohjaavia määräyksiä siltä osin, minkälaisia kaupan yksiköitä sallitaan asumisen alueille (A, AP) työpaikka-alueille (TP, TY, TT) sekä kaupan alueilla (KM). Myös keskustatoimintojen alueen (C) ja asuntovaltaisen keskusta-alueen välistä eroa täsmennettiin. Keskustatoimintojen alueen määräykseen tehdyt muutokset tukevat keskuksien kehittymisestä ensisijaisina ja monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina toteutumista. Asuinalueiden määräyksiin tehdyt lisäykset tukevat toimivan kaupan lähipalveluverkon kehittämismahdollisuuksia ja toteuttavat yleiskaavan tavoitetta ”jokapäiväiset palvelut ruokakaupasta lähimetsään saavuttaa kaupunkialueella sujuvasti kävellen ja pyöräillen”. Asumisen ja kaupallisten palveluiden tai työpaikkojen alueilla muutokset edesauttavat lähipalveluverkon kehitystä, kunhan hankkeet mitoitetaan lähialueen asukasmäärille.

KM-alueen määräystä täydennettiin ehdotukseen ja sitä on täydennetty ehdotuksesta saatujen lausuntojen pohjalta mm. maakuntakaavassa osoitetun enimmäismitoituksen osalta. Mitoituksen väljyys mahdollistaa kasvun edelleen, mutta rajaa seudullisesti alueiden kokoa ja suhdetta toisiinsa. KM-alueiden ratkaisuja muun keskustahakuisen erikoiskaupan osalta ei ole muutettu maakuntakaavan ratkaisun muuttumisesta huolimatta, koska yleiskaavan ratkaisu vastaa nykytilannetta ja tavoitetilaa Vantaanportissa, Tammistossa ja Porttipuistossa. Jotta kyseisten alueiden kehittämisen 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 toteutusvaihtoehtoja 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 laajentamisessa 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 annetulla 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. vuoro-vaikutustilanteissa. A- ja AP-merkintöjen esittäminen kartalla oli paikoin ristiriitaista, eikä noudattanut tasapuolisesti vyöhykemallin ajatusta. Yleiskaavaehdotukseen kaavaratkaisua kehitettiin ja tarkastettiin sekä asumisen yleiskaava-merkintöjen nimeämistä, merkintöjen määräysten sisältöä kuin kartalla osoitettujen alueiden sijaintia ja rajoja.

Yleiskaavaehdotuksen pohjalta asumisen vaikutusten arviointiin lisättiin arvio yleiskaavan vaikutuksesta hajakentämisen ohjaamiseen. Tarkastelu osoitti, että hajakentämisen 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 ratkaisuihin 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 päätös vastuuta 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 suuraluetaiset arvioinnit, joita ei tähän tiivistelmään ole tuotu.

Vaikutusten arvioinnin tulokset ovat hyvin yleispiirteisiä, koska elinkeinoelämän kehitystä pitkälle tulevaisuuteen on äärimmäisen vaikea ennustaa. 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 yleiskaava 2007:ään ja Marja-Vantaan osayleiskaavaan.

Yleiskaava muuttaa osan kestävästä 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 asumiin 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 yritysjärjestyksen edistäjäksi. Vantaan kaupungin kilpailukyky riippuu ratkaisevasti siitä, miten se onnistuu luomaan yritysten sijaintitekojen 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 yksityiskohdaisemmassa 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 virkistymisen 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 ratkaisuissa 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 uudenlaisiin 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 kohtaa ympäristön laatua.

Virkistysalueiden verkostoon kohdistuvat muutokset ovat pääasiassa paikallisia ja pienehköjä, ja osa niistä parantaa virkistymisen 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 ratkaisuihin keskustoissa ja asemien ympäristöissä, sekä niiden läheisillä alueilla maankäytön odotetaan lisääntyvän sekä monipuolistuvan ja seikoittuvan 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 asuinalueen 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 tiivistävässä 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 aiheuttamat 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 riittävyyden ajantasainen varmistaminen, täydennysrakentamisen ja uudistamisen ympäristöhäiriöiden hallinta, ilmanlaatuvoimavarojen 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 verkkosivuilta. 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 Aloitukset 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.

Aloituvaiheen 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.

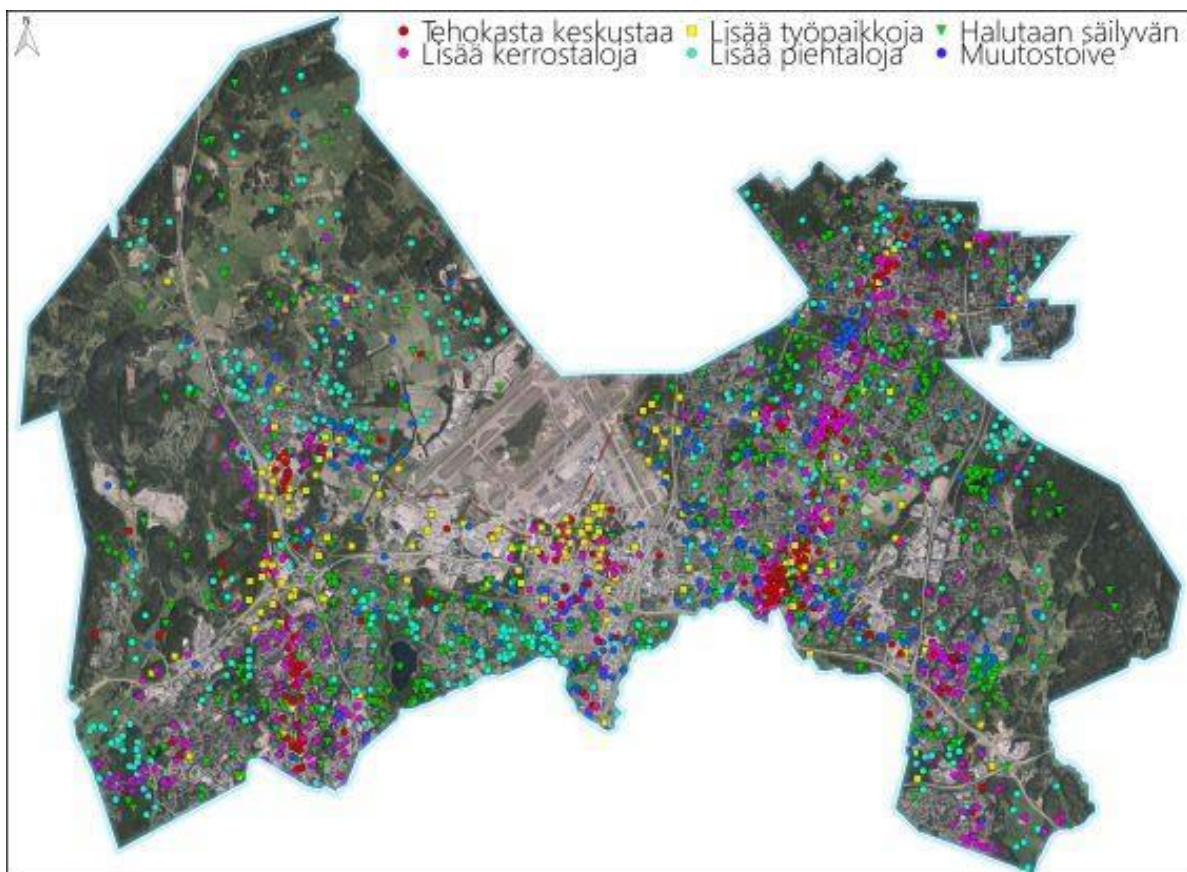
Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ollessa nähtävillä järjestettiin tilaisuus kaupunkisuunnittelun asiakaspalvelun ti-
loissa, jossa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa yleiskaavatyön lähtökohdista.

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 Län-
simäessä, Myyrmäessä, Kivistössä ja Koivukylässä.

Kaupunkilaisten ja muiden osallisten näkemysten hahmottamiseksi avattiin keväällä 2018 karttapohjainen kysely. Ky-
selyyn 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 muodossa. Uusia isoja rakentami-
sen 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 on järjestetty muun muassa kaksi työpajaa kaupungin henkilöstölle, vierailtiin kaupunginhallituksen asettamissa toimikunnissa ja alueellisissa kehittämistoimikunnissa, tavattiin naapurikuntien edustajia ja neuvoteltiin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Yleiskaavaaluonnosta 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 määräyksiä muutettiin Porttipuistossa siten, että alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa korkeintaan yhteensä 4000 k-m².

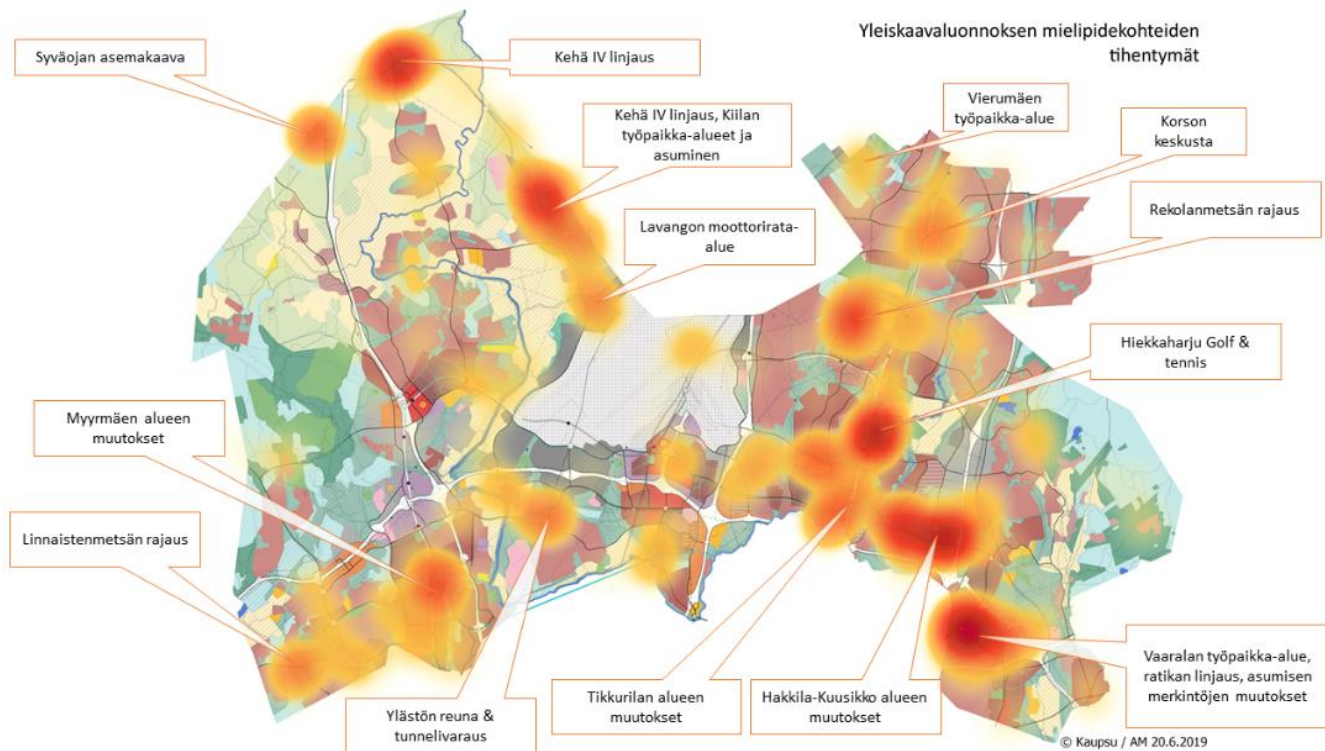
9.4 Kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseksi

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. ilmapäiviin, 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 anonymisti 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. (Kuva 60.)



Kuva 72. Yleiskaava-alueen mielipidekohteiden tiheyttä ja eniten puhututtaneet aiheet.

Yleiskaava-alueen mielipidekohteiden tiheyttä ja eniten puhututtaneet aiheet. Yleiskaava-alueen mielipidekohteiden tiheyttä ja eniten puhututtaneet aiheet. Yleiskaava-alueen mielipidekohteiden tiheyttä ja eniten puhututtaneet aiheet.

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 tuloksiköiltä 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 käsittelee 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. Nähtävilläoloaika 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. 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 nähtävilläoloaikana kaikkiaan 1145 kertaa.

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 epärealistiseksi, että kaavaan oli heidän kiinteistölleen, kokonaan tai osittain, merkitty SL-aluevaraus. Myös mahdolliset SL-aluevarauksesta aiheutuvat rajoitukset alueen käytölle herättivät kysymyksiä, 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.

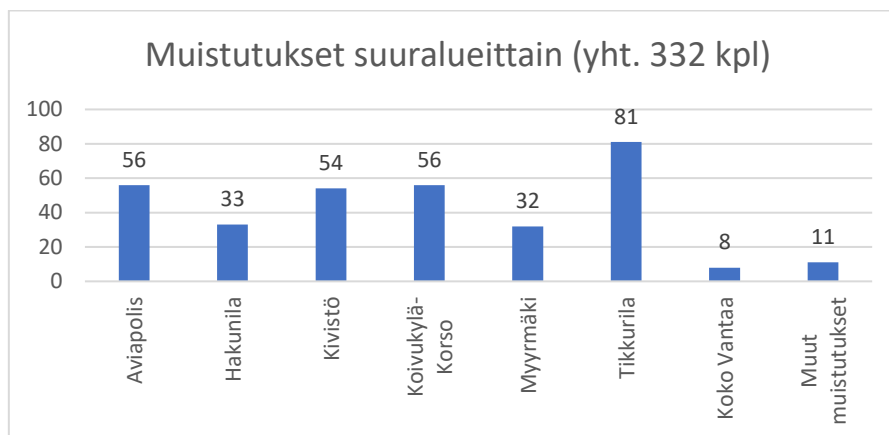
Lisäksi yleiskaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot tärkeimmiltä viranomaistahoilta sekä kaupungin sisällä muilta toimialoilta. Yleiskaavaehdotuksesta saatiin 30 lausuntoa. Lausunnoista ja niihin annetuista vastineista on laadittu oma tiivistelmäraportti.



Kuva 73. Yleiskaavan nähtävilläolon aikana hyödynnettiin erilaisia viestintä- ja vuorovaikutuskanavia mahdollisimman laajasti.

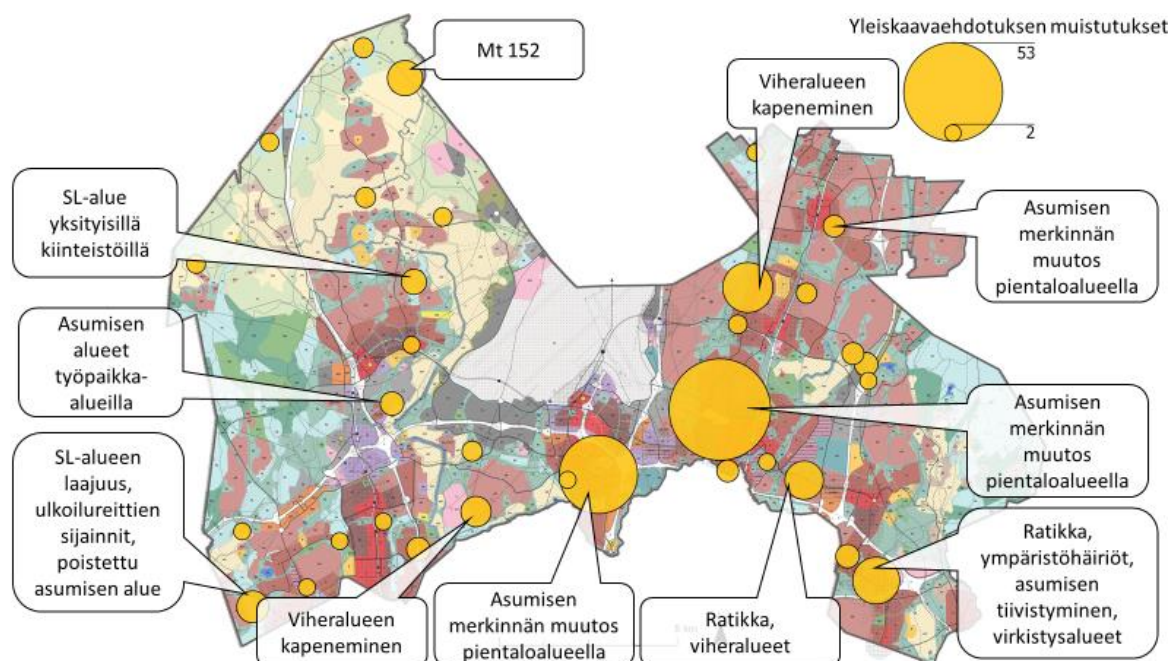
Yhteenveto muistutuksista

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.



Kuva 74. Muistutusten määrä suuralueittain. Eniten yksittäisiä muistutuksia saatiin Tikkurilan, Aviapoliksen sekä Koivukylä-Korson suuralueita koskevista yleiskaava-asioista.

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-Ylästöstä. 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 75. Kohteet, joista jätettiin useampi (>1 kpl) muistutus. Lisäksi saatiin 57 yksittäistä teemaa tai aihetta koskevaa muistutusta.

Yleiskaavasta saaduista muistutuksista on koottu suuralueittain Vuorovaikutusraportti IV ja muistutuksissa esille tuotuihin asioihin on vastattu tarkemmin aihepiireittäin ja alueittain. Raporttiin on pyritty kokoamaan kattavasti kaikki muistutuksissa esille tulleet asiat.

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 käydyn 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. Rajaus 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 voidaan 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 Valkoisenläntheentien kautta kulkeva vaihtoehto.
- Aviapoliksessa 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 kulttuuriperintökohdet”, 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-verkostoon”.
- Asuinalueiden (A) määräystä on korjattu edelleen paremmin tavoitetilaa vastaavaksi. Määräyksestä on muistutuksissa saadun runsaan palautteen perusteella poistettu lause ”alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppisiä”. 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 merkitykseltään 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 kapale 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. Asumakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan 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 pientalotyyppisiä 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 pientalotyyppisiä 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 määrittelyä.

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 ilmankin yleiskaavan luo-rajausta. 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 suojele 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 vaihtoehtoisia käyttöä, on suuri.”

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.

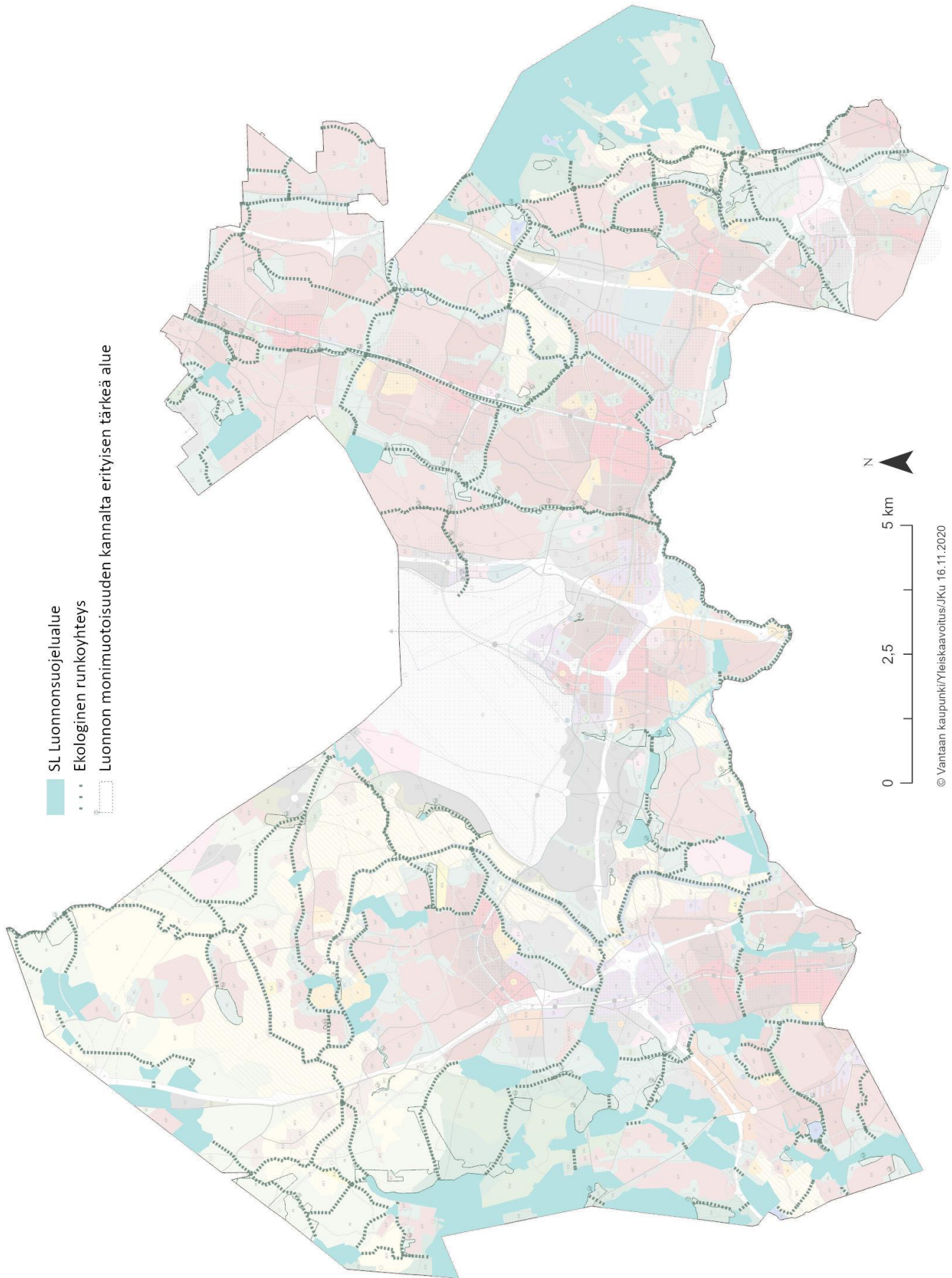
Yleiskaavan osoittamasta kasvusta merkittävä osa perustuu täydennysrakentamiseen tai nykyisen rakennuskannan uudistumiseen, mikä on toteuttamisen näkökulmasta vaikeampaa kuin rakentamattoman alueen käyttöönotto. Taloudellisesti ja muun kestävyysnäkökulmasta nykyisen kaupunkirakenteen ja sen verkostojen tehokkaampi käyttö on perusteltua. Laajempia muuttuvia ja täydentyviä alueita on tarpeen tarkastella kaavarunkotasoisilla suunnitelmillä. Yleiskaavan jatkotyönä on käynnistymässä ratikan kaavarunko- ja laadinta.

Yleiskaava kohdentaa ajoitusmääräyksiä ja muita ehtoja maantie 152 varren työpaikka-alueille, ns. itämetron ensimmäiselle asemanseudulle, 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. Länsisalmessa metron investointipäätökseen kytketyllä ajoitusmääräyksellä turvataan alueen säilyminen lähes rakentamattomana, jotta tuleva asemanseutu voidaan toteuttaa tehokkaana osana seudullista kasvusuuntaa. Maaston muodoiltaan vaikeasta alueesta ei ole vielä riittävän tarkkoja kokonaissuunnitelmia, että se voisi lähteä toteutumaan joltain osaltaan. Määräys on samassa muodossa kuin valituksen alaisessa Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa. Vierumäen uusi työpaikka-alue Tuusulan rajalla kytkeytyy liikenneyhteyksien ja muun infran osalta Tuusulaan, joten ennen alueen käyttöönottoa sinne tulee laatia asemakaavaa ja rakentaa aiottuun työpaikkatoimintaan 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 laajempaan kokonaisuuteen. 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 Kehäraataan liittyvästä asemasta.

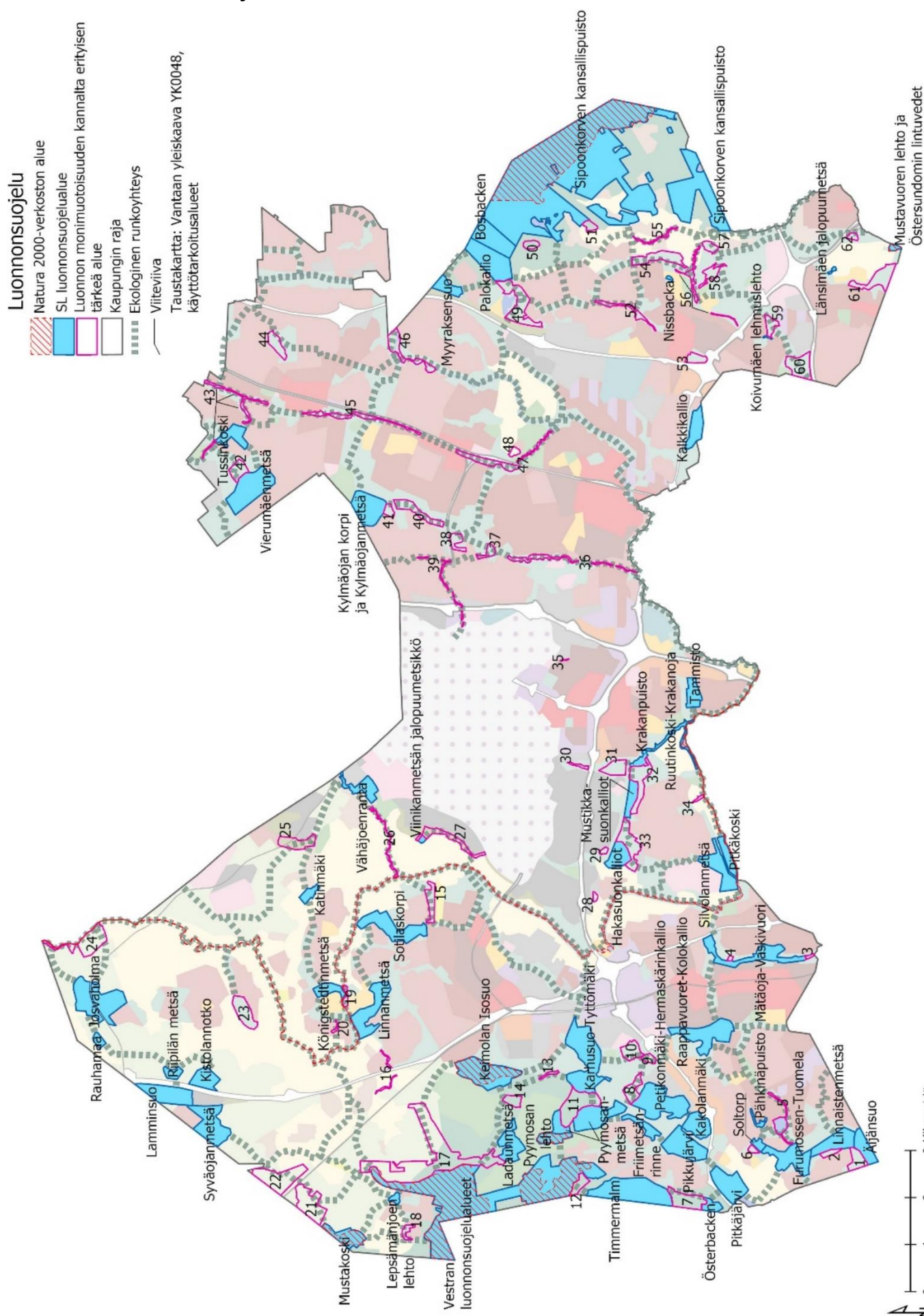
Jatkossa yleiskaavan, seudullisten suunnitelmien ja sopimusten (kuten MAL) ja ajankohtaisten hankkeiden pohjalta on tarkoitus laatia yhteenveto, joka osoittaa seuraavan vuosien painopisteet maankäytön toteuttamisessa. Yhteenvetoon linjausten toteutumista seurataan MATTI-järjestelmän maankäytön suunnittelun 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.

Liite 1. Ekologinen verkosto



Liite 2. Luonnonsuojelu



Liite 3. Luonnonsuojelualueet (SL)

Luonnonsuojelualueet

nimi	pinta-ala (ha)
Bosbacken (ent. Bosbackanmetsä)	37.6
Friimetsänrinne (ent. Friimetsä)	12.7
Furumossen-Tuomela	36.0
Hakasuonkalliot (ent. Hagakärrensbergen)	19.8
Josvahalma (ent. Josvholm)	62.4
Kakolanmäki	22.9
Kalkkikallio	19.8
Karhusuo-Tyttömäki (ent. Karhusuo-Tyttömaenmetsä)	73.5
Katinmäki	7.7
Keimolan Isosuo	55.6
Kistolannotko (ent. Lamminsuon kaakkoispuolen metsä)	19.6
Koivumäen lehmuslehto	0.6
Krakanpuisto	6.9
Kylmäojan korpi ja Kylmäojanmetsä	37.4
Königstedtinmetsä (ent. Königstedtin metsän laajennus)	12.7
Ladaunmetsä (ent. Alkärr)	27.2
Lamminsuu	35.6
Lepsämänjoen lehto	3.8
Linnaistenmetsä	28.5
Linnanmetsä (ent. Linnan metsä)	39.5
Länsimäen jalopuumetsä	1.1
Mustakoski	22
Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet	2.8
Mustikkasuonkalliot	13.4
Myyraksensuo	13.6
Mätäoja-Vaskivuori	39.3
Nissbacka	0.8
Palokallio	46.2
Petikonmäki-Hermaskärinkallio	56.5
Pikkujärvi	40.0
Pitkäjärvi	34.3
Pitkäkoski	12.6
Pyymosan lehto	13.2
Pyymosanmetsä	49.8
Pähkinäpuisto	3.5
Raappavuoret-Kolokallio (ent. Raappavuoret-Myyrmäen lehto)	46.5
Rauhamaa	5.2
Riipilän metsä	7.5
Ruutinkoski-Krakanoja	10.2
Silvolanmetsä	29.3

Sipoonkorven kansallispuisto	650.6
Soltorp	5.0
Sotilaskorpi	41.9
Syväojanmetsä (ent. Syväojan metsä ja lehto)	43.1
Tammisto	15.8
Timmermalm	70.4
Tussinkoski	18.1
Vestran luonnonsuojelualueet	287.1
Vierumäenmetsä	52.0
Viinikanmetsän jalopuumetsikkö	1.6
Vähäjoenranta (ent. Lillån-Solbacka)	18.8
Äijänsuo	18.4
Österbacken	8.5
yhteensä yleiskaava-alueella	2238.9

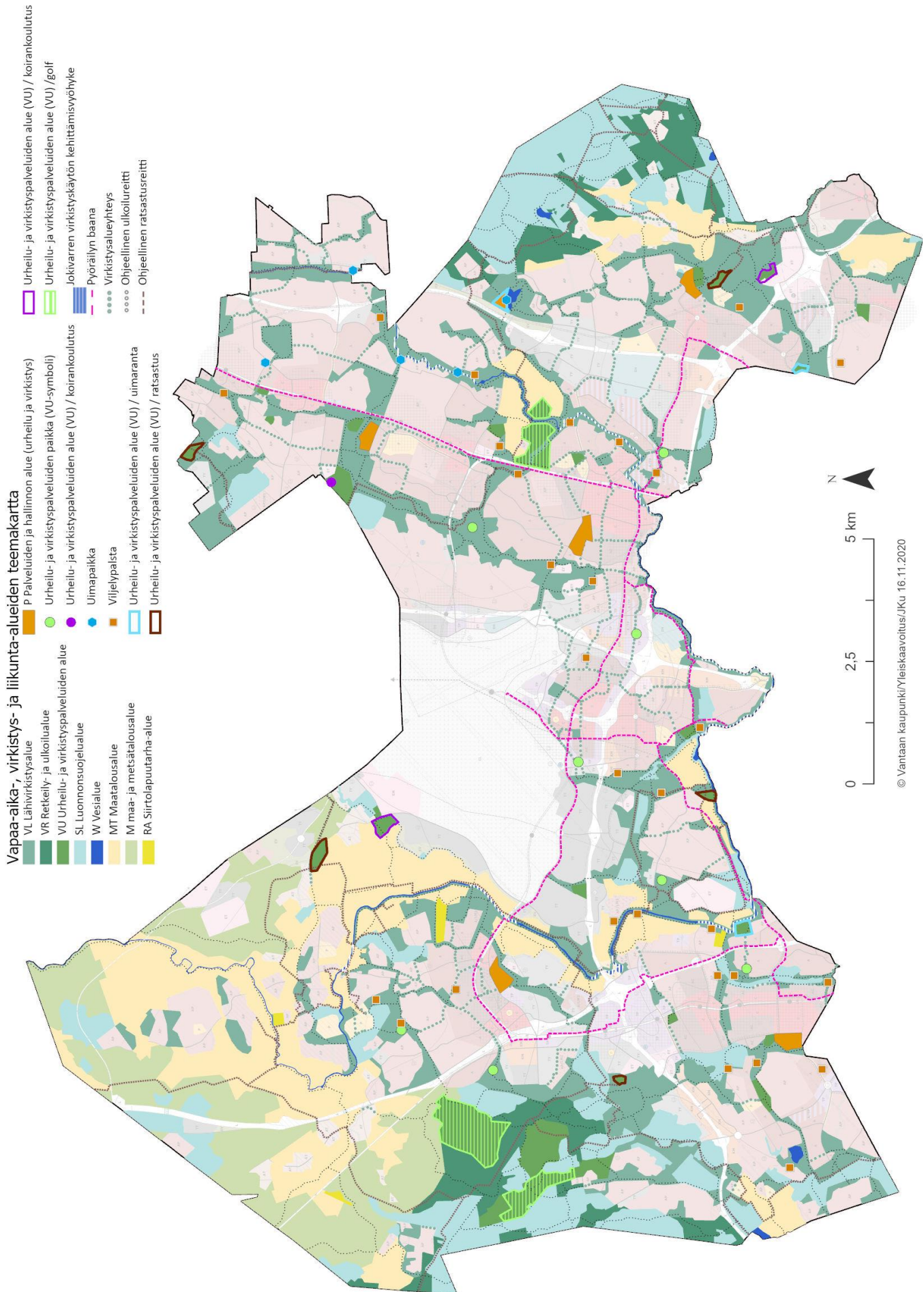
Liite 4. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo)

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

nro	nimi	pinta-ala (ha)
1	Kulkusmäen luo-alue	11.8
2	Kulkusojan luo-alue	4.1
3	Mätäojan eteläinen luo-alue	1.2
4	Mätäojan pohjoinen luo-alue	1.1
5	Lammaslampi	10.9
6	Yhteismaannotko (ent. Ainontie)	2.4
7	Askistonmetsä	21.6
8	Hoorikinrinne (ent. Hermankär)	12.3
9	Pyymosanmetsä (ent. Petikon Isosuo)	4.4
10	Vehkalan mäki	12.8
11	Pelininmetsä (ent. Alkärr)	34.6
12	Lampimäki (ent. Koivurinne)	8.7
13	Kynikenoja	2.1
14	Bredmalmen (ent. Bredmalm)	7.4
15	Lapinmetsä (ent. Lapinniitty)	11.3
16	Jelmusanoja	3.3
17	Nummimäet (ent. Riitukki)	119.6
18	Jokimaanrinne (ent. Jokimaa)	4.2
19	Linnan joenvarsimetsä	3.3
20	Tapolan niityt	1.1
21	Konkoonkalliot	30.6
22	Tammionkalliot (Palomäki)	35.3
23	Yli-Kistolan mäki (ent. Yli-Kistola)	19.8
24	Rajakoskenranta (ent. Rajakoski)	28.8
25	Kesämetsä	16.3
26	Lillån	4.6
27	Viinikanmetsä	14.4
28	Voutilan kallioketo	1.6
29	Tuupakan lampi	1.9
30	Krakanojan latva	2.1
31	Tuulensuunpuisto	13.3
32	Sarkaniitty – Peltovuorenmetsä (ent. Krakanelto ja Tolkinmetsä)	22.3
33	Hagakärrsbergen	23.9
34	Ylästön purovarsi	1.3
35	Pytinoja	0.3
36	Kylmäojan alajuoksun luo-alueet	11.2
37	Simonsillan metsä ja purovarsi	5.2
38	Kylmäojan metsä	7.4
39	Kylmäojan yläjuoksun ja länsihaaran luo-alueet	4.4
40	Ilolanoja	15.8

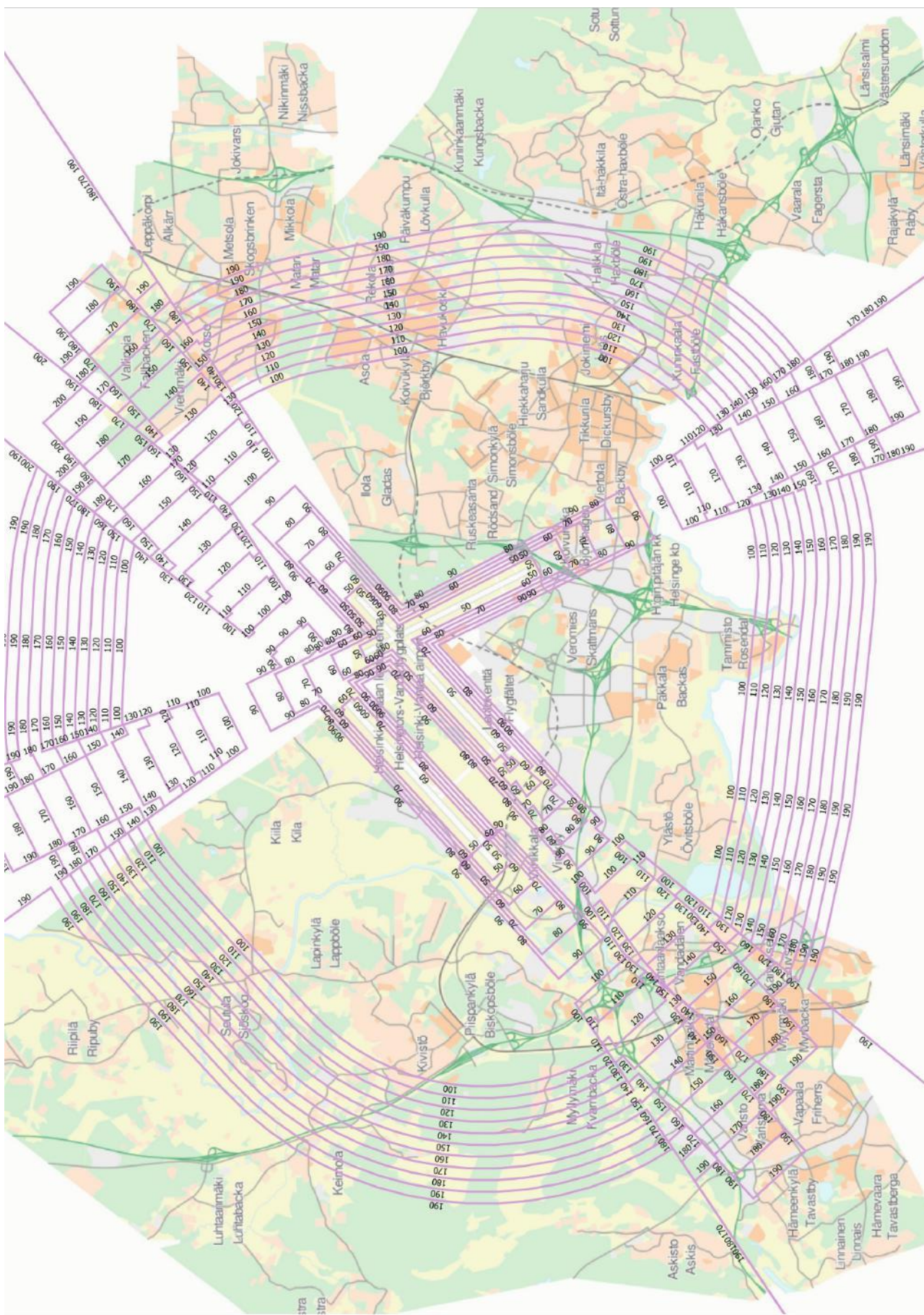
41	Satupuisto	4.5
42	Korkinmäki (ent. Vierumäki)	11.1
43	Myllyniitynoja	9.7
44	Metsolansuo	11.1
45	Rekolanojan yläjuoksu	12.9
46	Matarinkoski ja Pikkukoski	16.9
47	Rekolanojan keski- ja alajuoksu	17.3
48	Rosenlund	3.1
49	Kustaa III:n puisto (ent. Kuusijärvi)	32.2
50	Sotungin kilpikaarnamännikkö	5.1
51	Kalkkiuuninvuoren metsälaidun	4.5
52	Itä-Hakkilan oja, Itä-Hakkilan ojan alajuoksu ja Liinapelto	7.9
53	Käärmekallio	7.4
54	Sotungin Kirkkokallio (ent. Kirkkokallio)	20.5
55	Sotungin purokäytävä	3.4
56	Kormuniitynoja	8.3
57	Pikkukoulunmäki (ent. Luontokoulu)	5.4
58	Brandtsinmäet (ent. Ojanko)	8.4
59	Lähdepuisto (ent. Kuussilta)	7.6
60	Slåttmossen	21.0
61	Myllymäki	21.2
62	Westerkullan entiset laitumet	2.7
	yhteensä yleiskaava-alueella	780.9

Liite 5. Vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta

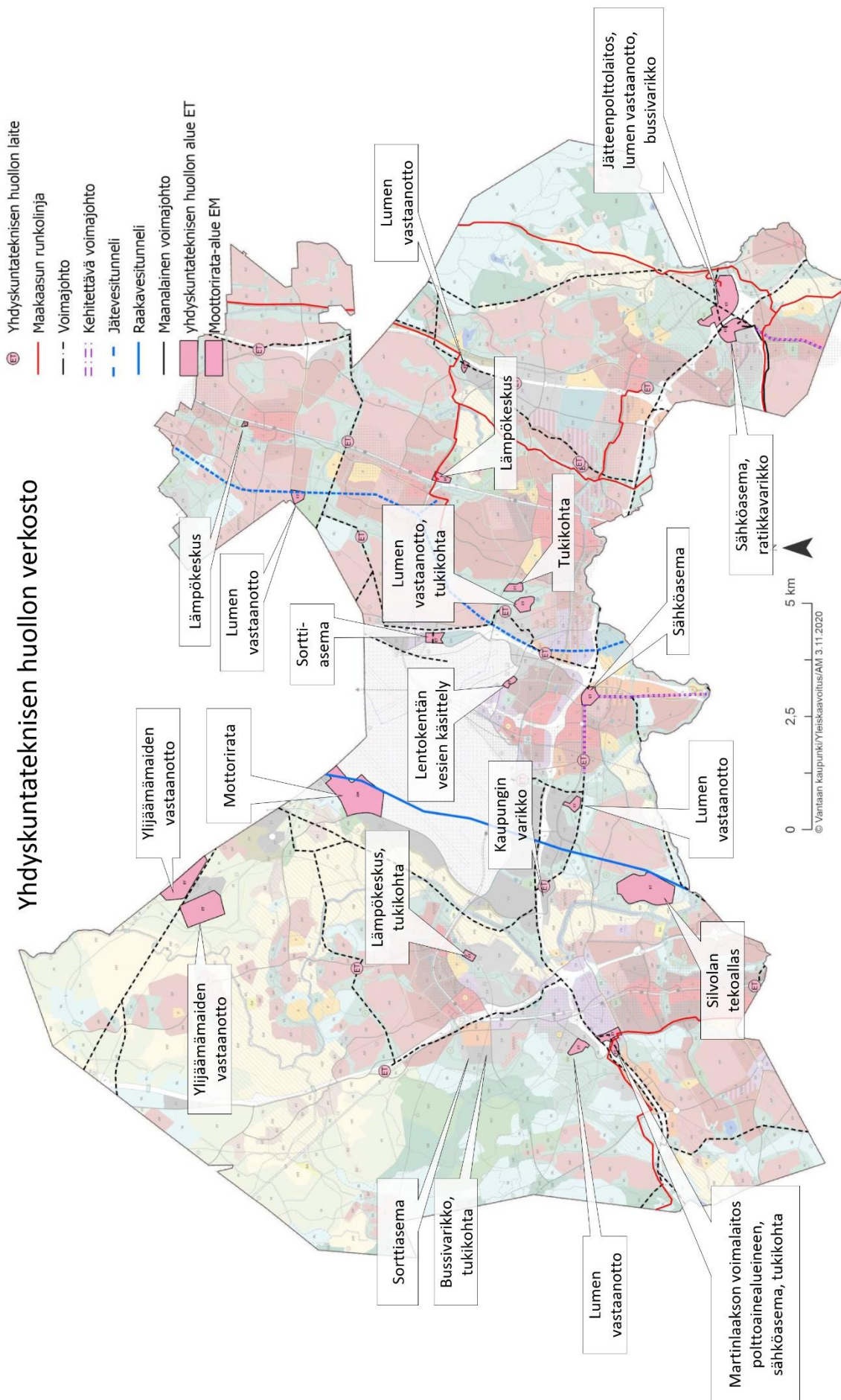


© Vantaan kaupunki/Yleiskaavoitus/JKu 16.11.2020

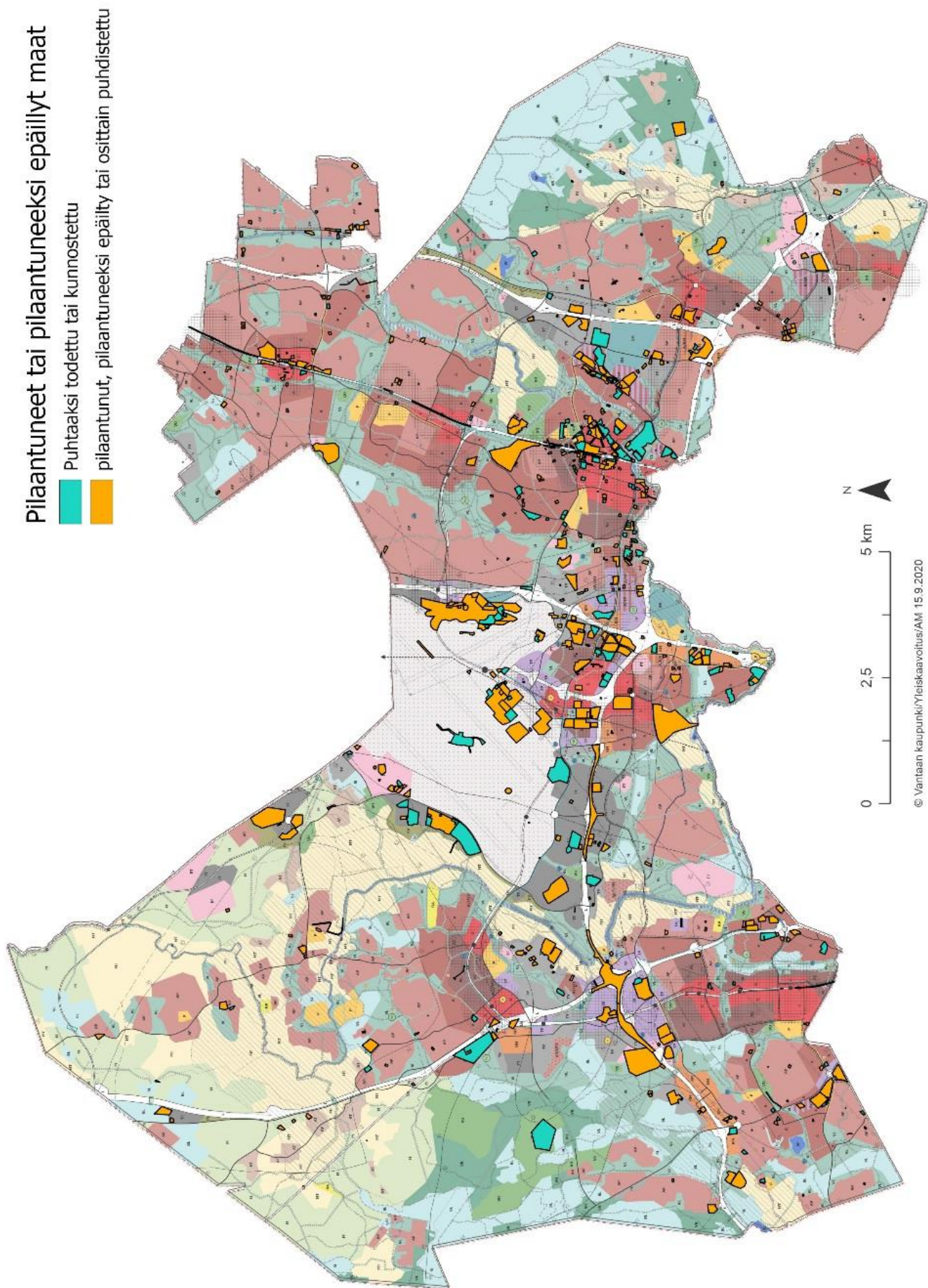
Liite 6. Lentoestekorkeudet Vantaalla



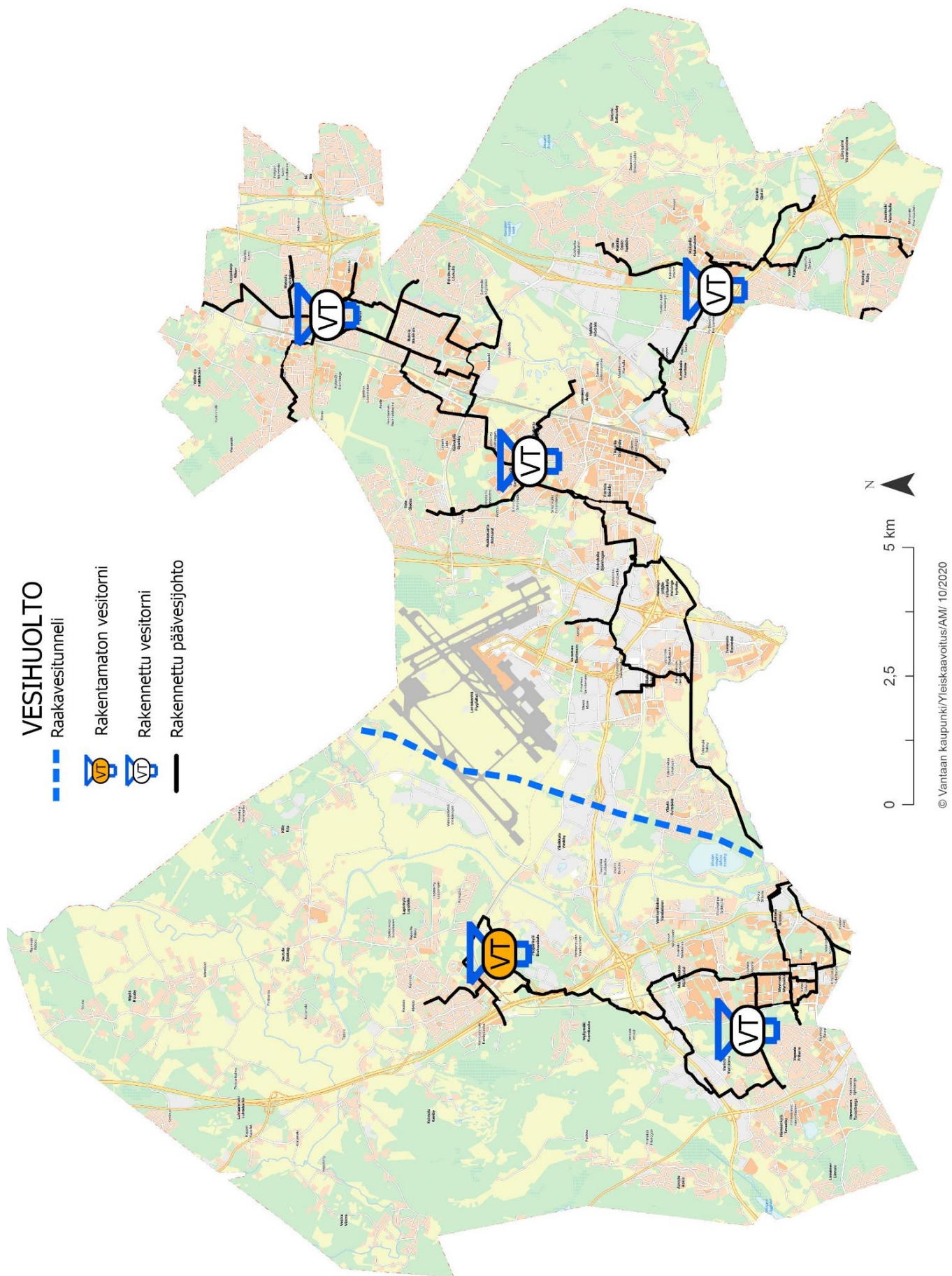
Liite 7. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto



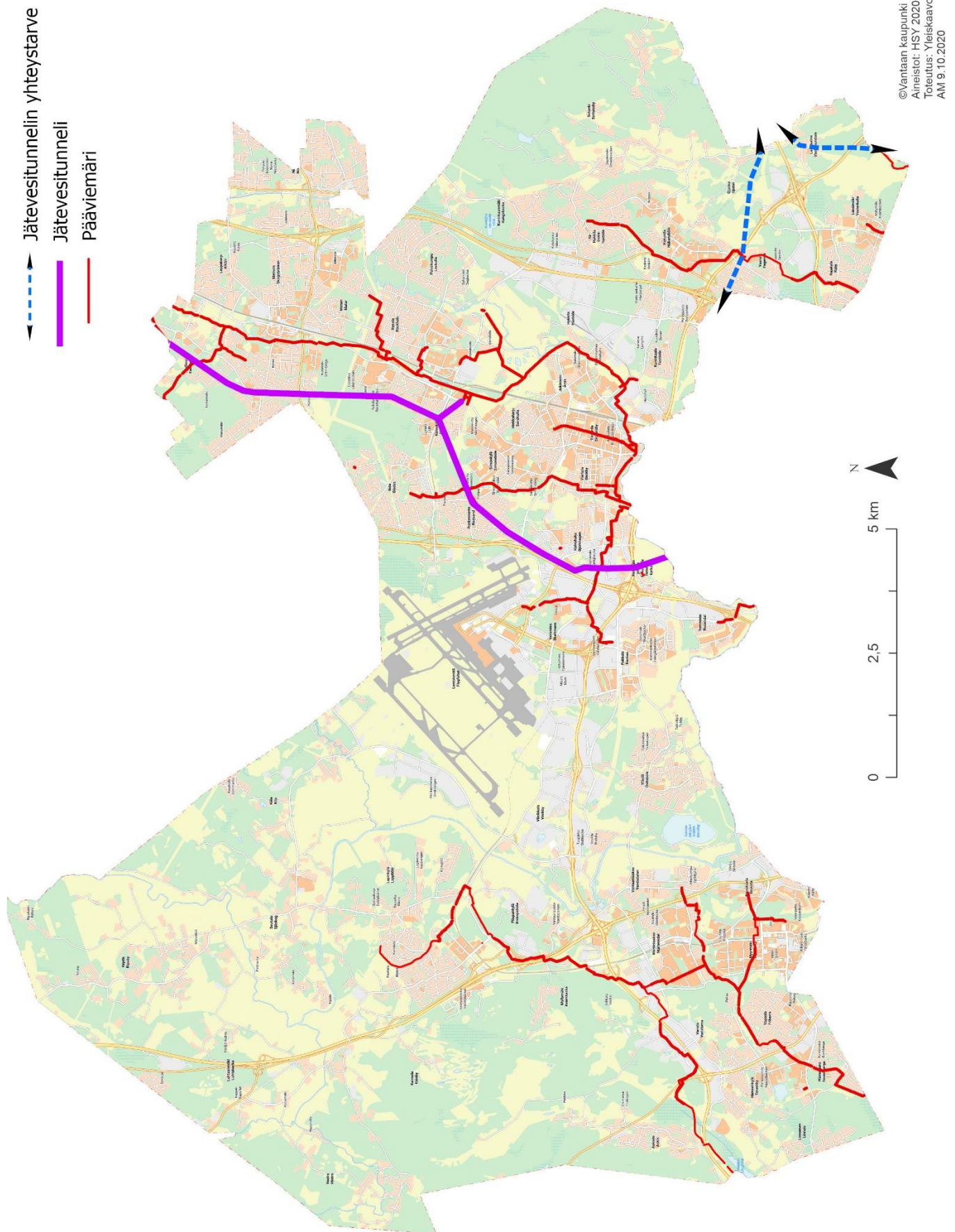
Liite 8. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäilty maat Vantaalla



Liite 9. Vesihuolto



Liite 10. Jätevesihuolto



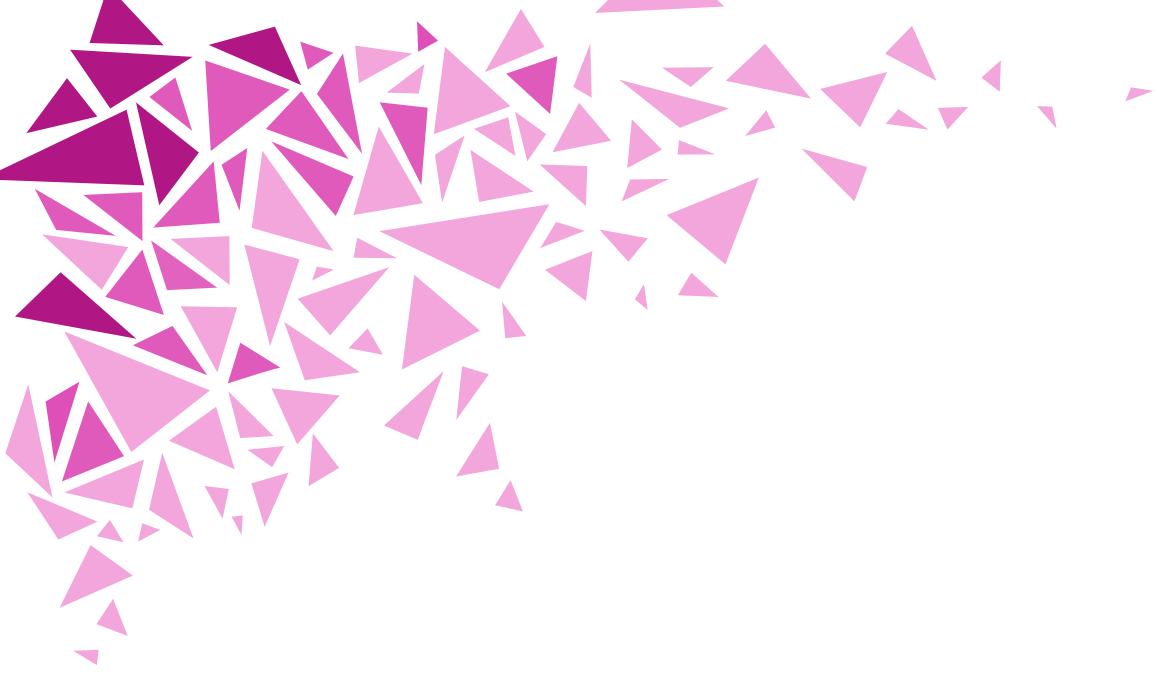
VANTAAN
YLEISKAAVA
2020

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Muistutusten vastineraportti, osa 4

LIITE: Kaupunginhallitus 30.11.2020 / 21 §





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**



Eniten muistutuksia keränneet aihealueet yleiskaavassa 2020.

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Johdanto	6			
1.1.	Yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus	8		2.2.8. Veromies	30
1.2.	Yhteenvedo muistutuksista	6		2.2.9. Veromäki - Ylästöntien pohjoispuoli	31
1.3.	Lukuohje	11			
1.4.	Inledning	11			
2.	Muistutukset yleiskaavaehdotuksesta	13	2.3.	Myyrmäki	33
2.1.	Koko kaava-alue ja prosessia koskevat muistutukset	13	2.3.1.	Eräkujan pää	33
2.1.1.	Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja viheralueet	13	2.3.2.	Hämeenkylä	31
2.1.2.	Loma-asumisen alueet	16	2.3.3.	Hämeenkylä kartanon alue	34
2.1.3.	Rakentamattomat asuntoaluevaraukset	16	2.3.4.	Hämeenkylä - Vihdintien varsi	35
2.1.4.	Vantaan ratikka ja kaupungin kasvu	19	2.3.5.	Kaivoksela / Gruvsta	35
2.1.5.	Pyöräilyn edistäminen yleiskaavassa	20	2.3.6.	Koivurinne	38
2.1.6.	Vuorovaikutus	21	2.3.7.	Linnainen	39
2.1.7.	Vihersuunnitteluyksikön muistutus	23	2.3.8.	Luhtitien jatke	41
			2.3.9.	Myyrmäen keskusta	41
2.2.	Aviapolis	24	2.4.	Kivistö	43
2.2.1.	Backaksen kartanoalue	24	2.4.1.	Josvahalmin luonnonsuojelualue	42
2.2.2.	Eteläinen Ylästö / Södra Övitsböle	25	2.4.2.	Katinmäen luonnonsuojelualue	46
2.2.3.	Hagakärssbergin luonnonsuojelualue / Naturskyddsområdet Hagakärssbergen	26	2.4.3.	Kehä IV / maantie 152	46
2.2.4.	Ilmakehä-Tuusulanvylän eritasoliittymän ympäristö	28	2.4.4.	Keimola	47
2.2.5.	Kartanonkoski	28	2.4.5.	Keimolan Isosuon Natura-alue	47
2.2.6.	Pohjois-Ylästö: Pukkivuorentie ja Mustikkasuon alue	29	2.4.6.	Klaukkalan rata	48
2.2.7.	Tallinnantunneli	30	2.4.7.	Lapinkylän asemanseutu / Stationsområdet i Lappböle	48
			2.4.8.	Lavangon moottorirata-alue	50
			2.4.9.	Lepsämänjoen 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	2.7.1. Byända	88
2.4.20. Tikkurilantien jatkeen tunneli	61	2.7.2. Liikenne	88
2.4.21. Vantaanpuisto - Piispankylä	61	2.7.3. Joukkoliikenne	90
2.4.22. Vestra	63	2.7.4. Ulkoilu ja virkistysalueet	90
2.5. Tikkurila	65	2.7.5. Vaarala - ratikka	92
2.5.1. Hakila - 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. Nähtävilläoloaikaa 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 nähtävilläoloaikana kaikkiaan 1145 kertaa.

Yleiskaavan nettisivuilla yleiskaavaehdotuksen sisältöä esiteltiin tarinakartan muodossa. Tarinakarttaa katsottiin nähtävilläoloaikana 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.

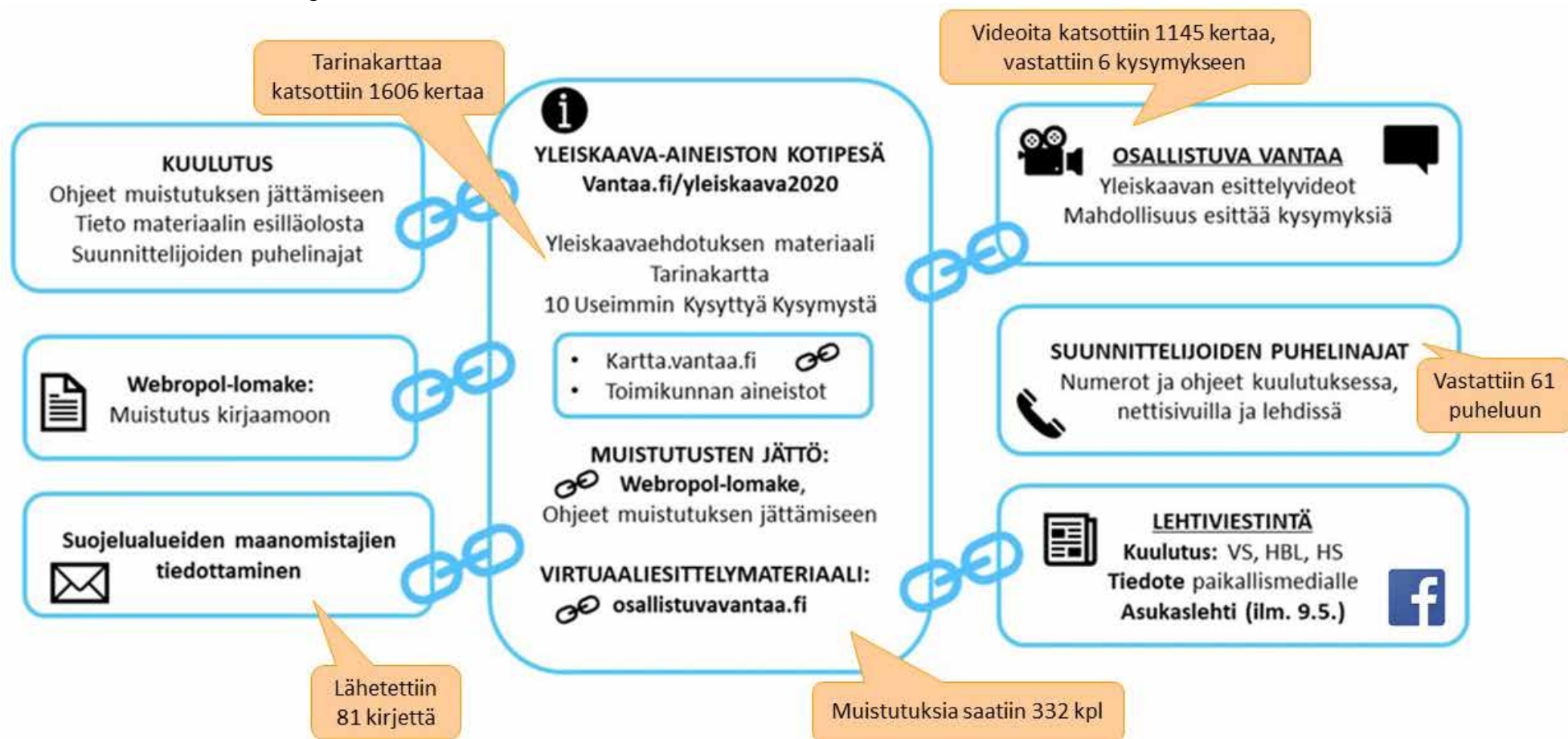
Nähtävilläolon aikana suunnittelijoilla oli säännölliset puhelinajat maanantaista keskiviikkoon klo 9-11. Tarvittaessa kysyjä ohjattiin eteenpäin kuntaorganisaatiossa, jos kysymys ei koskenut yleiskaavaa. Nähtävilläolon aikana saatiin kaikkiaan 61 puhelua. Lisäksi kysymyksiä saatiin yleiskaavoituksen 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.

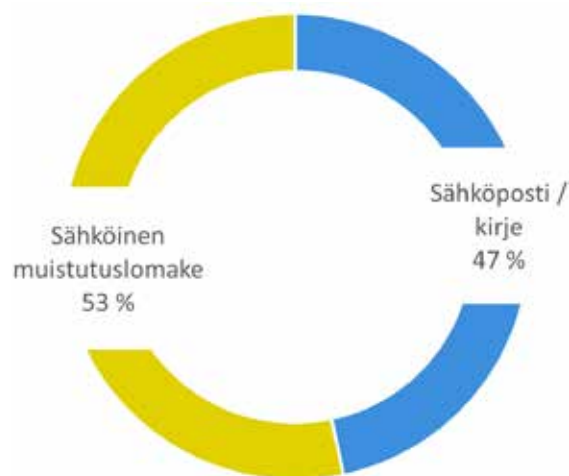
Kuva 1) Yleiskaavan vuorovaikutus lukuina. Yleiskaavan nähtävilläolon aikana hyödynnettiin erilaisia viestintä- ja vuorovaikutuskanavia mahdollisimman laajasti. Lisäksi kesäkuun alussa järjestettiin toritapahtumat Tikkurilassa ja Myyrmäessä, joissa kävi yhteensä 45 henkilöä.



1.2. Yhteenveto muistutuksista

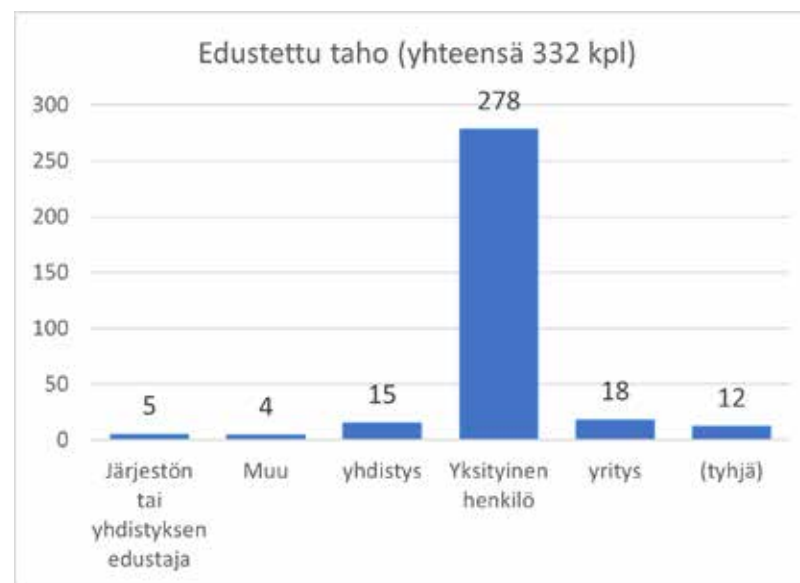
Maankäyttö- ja rakennuslaki linjaa 65 § kaavaehdotuksen nähtävilläolosta seuraavasti: ”Kaavaehdotus on asetettava julkisesti nähtäville. Nähtäville asettamisesta on tiedotettava kaavan tarkoituksen ja merkityksen kannalta sopivalla tavalla. Kunnan jäsenille ja osallisille on varattava tilaisuus esittää 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.)



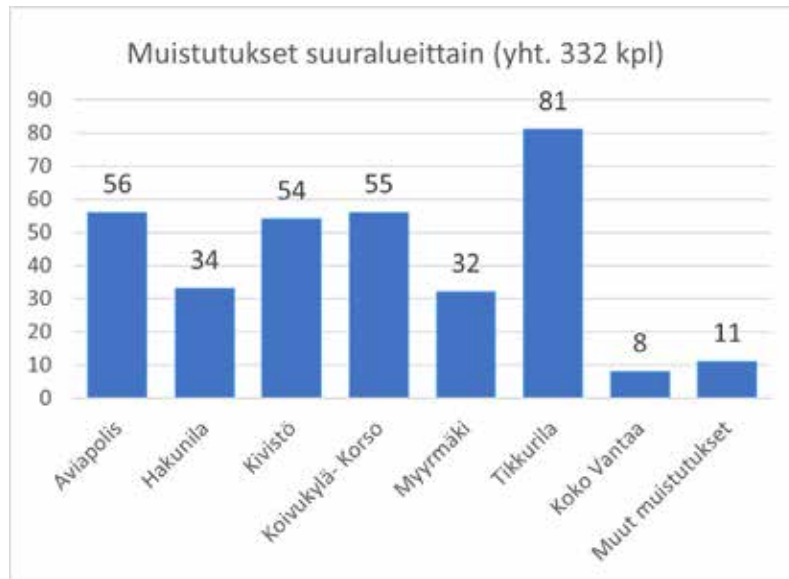
Kuva 2.) Muistutuksia saatiin tasaisesti sekä sähköisen muistutuslomakkeen kautta että perinteisesti sähköpostilla tai kirjeitse.

Suurin osa muistutusten jättäjistä olivat yksityishenkilöitä (278 kpl), joiden lisäksi muistutuksia saatiin järjestöiltä ja yhdistyksiltä (20kpl) 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 suoralueittain. Lisäksi koko kaava-alueella 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. Tietosuojaikäytäntöjen 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 tullut kestävyyden ulottuvuuksia maankäyttöön. Maapallon kantokyky on kestävyyden kivijalka. Ekologista kestävyyttä yleiskaavassa on mm. se, että viherrakenne turvaa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä ja tiivistyvä kaupunkirakenne mahdollistaa kestävää liikkumista ja säästää viheralueita rakentamiselta. Sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä 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 kestävän 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 riittävää väestöpohjaa 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 maillaan. 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 käyttötarkoitualueilla 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 laitettiin 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 analyysillä. 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 asuntoalue. 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 puolin 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 laatuvaikuttajia. Myös baanien sijoittamista Määräyksessä 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 pääpyöräiteitä on kuitenkin tarkoitusta kehittää tukemaan ja edistämään kestävästä liikkumisesta Vantaalla.

Baanat ovat lähtökohtaisesti keskuksien välisiä laadukkaita yhteyksiä, joita täydennetään hyvän laatuolosuhteiden pääpyöräreitiverkostolla sekä muilla pyöräiteillä. Yleiskaavassa ei baanojen lisäksi esitetä muuta pyöräliikenteen verkkoa. Poikittaiset baanat Pakkalasta länteen on määritetty kulkemaan Määräysalueeseen 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 nähtävillöoloaika ajoittui pahimpaan korona-aikaan ja tämä olisi pitänyt Vantaan päättäjien ja virkamiesten huomioida jo alkuvuodesta 2020 ja siirtää nähtävillöoloaikaa 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 pientalotyyppit, mutta asemakaava linjaa tarkemmin paikallisista ratkaisuksista.

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 tuhotaan 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 sammallajistoa 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 överförs 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

Aviapolikselta 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 määräkseen on kuvattu erityisesti pientaloalueiden täydentymistä, koska tämä herätti huolta jo luonnosvaiheessa. Määräystä muokattiin vielä ehdotusvaiheen nähtävilläolon 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 asuntorakentamennusteluihin. 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
- Hämeenkyön 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. Hämeenkyö

M50, M152 + 26 allekirjoittajaa

Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksessa on suunnitelma yleisen kävelytien rakentamisesta Hämeenkyöön. Sen mukaan reitti kulkisi Hämeenkyön 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 huomioida 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 kynnyksiä. 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 Hämeenlinnänväylän 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 perustelluksi ekologisesta näkökulmasta.

2. Linnaistenmetsän SL-varaus jää liian suppeaksi. SL-alueen tulee noudattaa tarkemmin uhanalaisten lajien esiintymien rajauksia 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 maankäyttövaraus 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 ylipäätään 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-aluetta 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 metsätalouskäytössä 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, eivätkä täytä suojelukriteerejä ei tule merkitä SL-merkinnällä yleiskaavaan. Kiinteistönomistajat on saatava kunnalta täysi korvaus alueista, jotka saavat

suojelumerkinnän. Omistajat menettävät tuloja, jos eivät saa enää suojelumerkinnän jälkeen hoitaa metsää ja suorittaa metsässä päätehakkuita. 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.

ELL: 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 suojelualuearjaus 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 noudatetaan 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 vaihtoehtoissa.

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 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 päätöskäsittelyyn 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 suojelualuearajaus 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 kelvollisuutta 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 kohtele 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 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. 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 tavoitettilan 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 luo-alueella on merkitys metsäisenä luonnon ydinalueena laajojen peltoalueiden keskellä. Ekologinen yhteys yhdistää maisemallisesti merkittävän ja kasvillisuudeltaan arvokkaan metsäsaarekkeen ja luo-alueen 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 tavanomaisesta 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 ylimitoitettuja 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. kirjapainajan 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 tavanomaisesta 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 uhanalaiseksi 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 ilmastonmuutoksen 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 ilmastonmuutoksen 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-alue 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-alue 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 kirjavaa 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 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 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 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. 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 molemmiin 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 kaupunkirakentamiseen 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 kaipaa, 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 tyhjille 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 ekologisista 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-alueita [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 Nahkaisentien välinen metsäalue.

(2) Merkitään lähivirkistysalue (VL) Nahkaisentien, 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 säilyttämiseksi.

(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 Nahkaisentien 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-merkinä EV-merkinä.

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-merkinä 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-merkinä. A-merkinä ei tule ymmärtää yksinomaan kerrostalorakentamiseen ohjaavana merkinä. Yleiskaava 2020 asuinalueiden merkinäillä 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 lepakkoesiintymistä.

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.

Lepakkoesiintymät 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 ristiriidassa 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 väkimäärän 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 asuntorakentamisennusteisiin.

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 tuhoetaan 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 lainkaan. 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 raja-alue 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 rajausta 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,

jäkälästä 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 peltöjen 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 peltöjen läpi, ja ulkoilijat eivät erota hiihtolatua ja kesäkäytössä olevaa ulkoilureittiä, vaan peltöjen 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 luonnonsuojelualueita 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 kestävän 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 varastoalueeksi (T). Väestönkasvun paineessa voimassa olevan yleiskaavan rakentamisen alueita ei ole juurikaan voitu pienentää, mutta viheralueverkosto on kuitenkin pystytty 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-alue).

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 laajentamista 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 suositettava 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 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. 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 maaseudun 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 oikeusvaikutteisina lisämerkinnöin ”arvokas kulttuuriympäristö” ja ”maiseallisesti 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 kartta-muutos lentoliikennealueen rajaukseen Turbiinitien ja Tietotien varrella. Rajamuutoksella ei muutettu alueen liikennetarkoituksia. Muutos kuitenkin edellytti MRA 32§:n mukaan niiden osallisten, joita muutos koskettaa, 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 Myyrmäessä.
- 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 määritelty 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 kaaavan 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 täsmennyttyä 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 määräksiin 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 määräkseen. Lisäksi maakuntakaavan mukainen kaupan alueiden enimmäismitoitus on täydennetty ELY:n ja Uudenmaan liiton lausuntojen pohjalta KM-alueiden määräkseen. 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 Kylmäoan korven ja Kylmäoanmetsän luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu luonnonsuojelualue, josta edelleen koilliseen ja itään päin viheraluekokonaisuus yhdistyy Elmo-urheilupuiston kautta Rekolanpurolaaksoon.

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 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 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 kestävää 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 suojavaöhykkeet. Teknisten verkostojen merkintöjen selitykset poikkeavat kartalla esitetyistä viivatyöliien 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 suojavaöhyke merkittäisiin yleiskaavakarttaan. Suojavaöhykkeellä 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 suojavaöhykkeineen 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 puolelta 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 sellaiseenaan, 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 suojelualueita 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 lentoesterajoituspinnot 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 kaupun. 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 kaupun. 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 VANTAA 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 lisää aikaa, 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 lausunnonantajan arvion mukaan luonnonsuojelulaissa määritellyt 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 suojeluarvo 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 esitetyjä 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 esitetyjä 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 kasvillisuusselvitys
- 2011, Katrinebergin kartanopuiston kasvillisuusselvitys
- 2011, Aviapoliksen alueen kasvikartoitus
- 2011, Vantaan Myyrmäen suuralueen kasvillisuusselvitys
- 2010, Marja-Vantaan kasvillisuuskartoitus
- 2008, Pohjois-Nikinmäen kasvillisuus
- 2006, Vestran luonnonsuojelualueen, Herukkapuron lehdon ja Pyymosan lehdon sammalinventointi
- 2005, Kalkkikallion kasvillisuus
- 2004, Rekolanjoen kasvillisuusselvitys
- 2004, Rosenlundin metsäalueen kasvillisuusselvitys
- 2004, Leinelän kasvillisuus
- 2003, Kormuniitynojan kasvillisuuskartoitus

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, Pähkämökirkjääräisen esiintymisselvitys Vantaan Tikkurilassa

- 2012, Kalliosinisiiven elinympäristöjen selvitys Pohjois-Vantaalla vuonna
- 2012, Huomionarvoisten hyönteislajien esiselvitys ja selvityksiä Vantaan Veromiehenkylässä 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 Krakanojan 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.

Joensuun virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen merkintää

Joensuun virkistyskäytön kehittämisvyöhyke on kartan päällä oleva kehittämistavoitetta ilmaiseva merkintä. Merkintää on esitetty joensuun 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." Joka 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 luo-aluearajaus on olennainen lähtökohta alueen suunnittelulle.

Natura vaikutusten arvioinnin ja SLL:n lausunnon pohjalta on täydennetty "Joensuun virkistyskäytön kehittämisvyöhyke" -määräystä: "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."

Mätäojanlaakson viljelypalsta viljelypalstamerkintä on ohjeellinen, ja palsta-alueen sijaintia voidaan tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Lammaslammen luo-aluearajaus

Lammaslammen alueen monipuolisia luontoarvoja ja virkistyskäyttöä sovitetaan tarkemmin yhteen jatkosuunnittelussa. Pitäydytään Puoluontoselvityksen 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 määritetty. Mikäli metsänhoitotoimenpiteet tehdään talousmetsissä ajallaan, voidaan arvioida, että pelkästään uudistuskypsiä 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 luontotyyppin 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 Kulomäentien ja Liikenneyhteys-merkinnän määräästä 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 toteutumisaikajankohtaan 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 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 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 vaihtopaikkamerkinnyt: kaavakartalla vaihtopaikkojen merkintänä on LJ, mutta merkintöjen listauksessa JL. Asia on syytä korjata kaavan viimeistelyssä.
- Maantien 152 jatketta koskeva yhteystarvemerkinnyt 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-alueita tulee supistaa niiltä osin kuin se on asema-kaavoittamatonta ja jättää lähialue rakentamatta.
- Valkealähteen (1-luokka) pohjavesialueella oleva TT-alueita 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.
- Kaivoksen (1-luokka) pohjavesialueella on Kaivoksen 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 suunnitellussa.

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 täsmentää 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 lähtökodot kattavalle meluntorjunnalle koko kaava-alueella.

Maankäytön suunnittelussa Vantaalla hyödynnetään Finavian mallintamia lentomelu-
vyöhykkeitä (Finavian ympäristölupa 2008). Lentomelualue on jaettu eri vyöhykkeisiin me-
lun voimakkuuden perusteella. Varsinaisten melualueiden (lentomeluvyöhyke 2, LDEN 55-
60 dB ja lentomeluvyöhyke 1 LDEN ≥ 60 dB) lisäksi rakentamisen ääneneristävyyttä ohja-
taan lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55 dB). 45 dB (LDEN) / 40 dB (Lyö) Lentomelu-
vyöhykkeiden 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 työ-
paikka-alueiden muuttamista asumiselle. Kasvun mahdollistamisen vuoksi olemassa ole-
vista rakentamisen aluevarauksista ei ole voitu luopua. Vantaan kaupunki kasvaa. Yleiskaa-
vavaranto on laskennallisesti mitoitettu 335 000 asukkaalle vuonna 2050. Kasvun mahdol-
listamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarantojen lisäksi oltava uutta va-
rantoa 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 alu-
eilla vaikutuksia pohjavesiin on helpompi hallita kuin työpaikka-alueilla, koska asuintalot
ovat yleensä pinta-alaltaan pienempiä kuin työpaikkarakennukset ja asuinalueilla on viher-
alueverkosto ja viherrakennetta myös piholla.

Vedenottamoiden sijainnit ja suoja-alue-rajaukset sekä määräykset otetaan huomioon tar-
kemman 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 yksittäis-
ten 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 käyttäjäystävällisesti 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 käytävämaisella 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) määräkseen. 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 aluevarausuunnitelman pohjaksi valittu linjaus, jonka lisäksi on esitetty yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Yleiskaavan ratkaisu huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella. Yleiskaavan selostukseen on lisätty tietoa maantien 152 aluevarausuunnitelmasta 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 rajausta ja sisältöä noudatetaan 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 poikkea 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 määriteltyjen 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” selventää, 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, Rekolanajan varressa laajennettava, Kuusijärven itäpuolella asemakaavan mukaiseksi
 - Virkistysalueyhteyksiä lisää: Myrmyestä 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-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.
- 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-aluetta 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 pyöräteitä 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. Rekolanajan 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-liikenne yhteydet. Ruskeasannalle ja hautausmaalle tulee varmistaa raideliikenne yhteyden 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 tärinän 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 koskevissa määräyksissä on mainittu, että laadukkaisiin liityntä- ja vaihtoyhteyksiin sekä riittävään pyöräpysäköintiin tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Lisäksi seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet on osoitettu kartalla omalla merkinnällään. 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 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.



**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

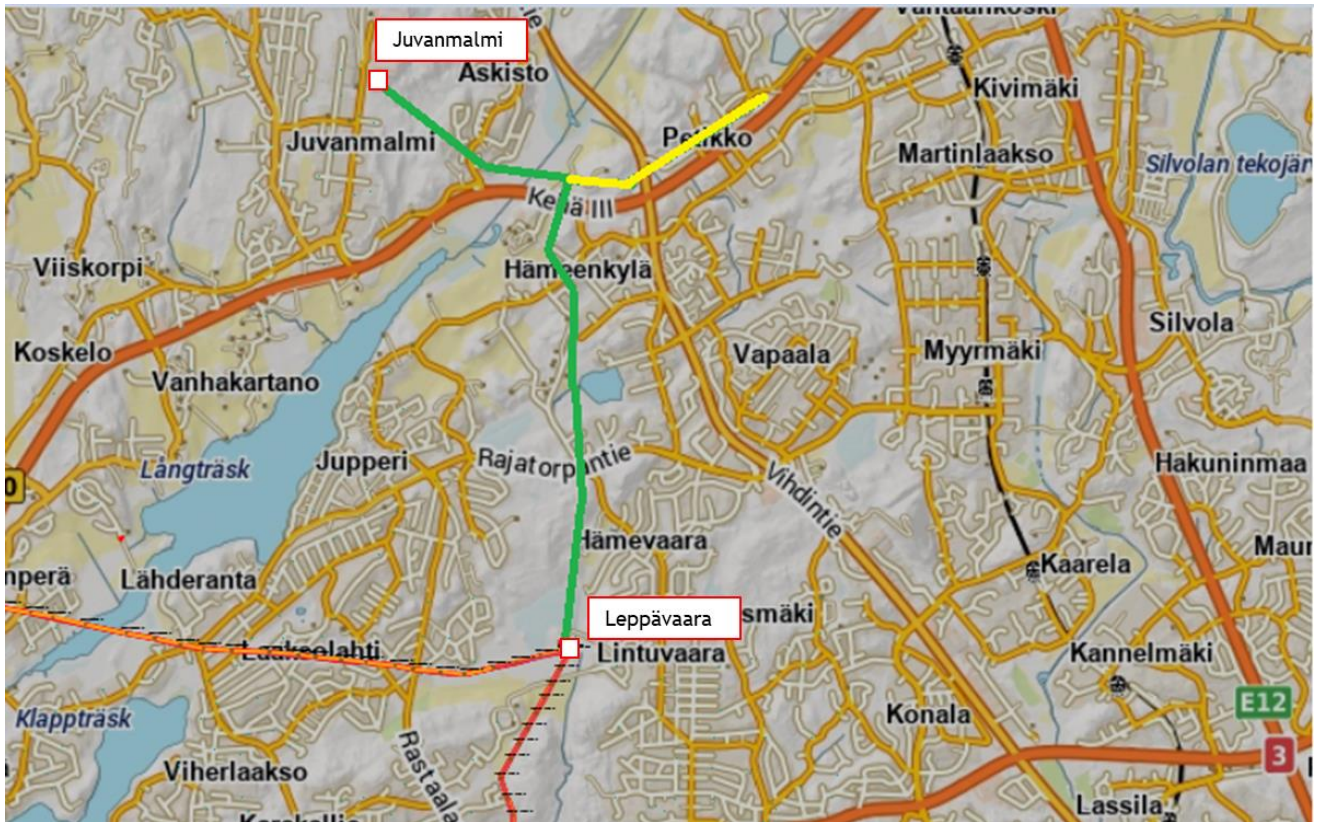
Verkostoanalyttikko

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.

Yleiskaavaluonnoksesta 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 toteutuskelpoinen, 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. Lausunnossa 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 katujen takana. 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 Lentoterminalin 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. Terminalien ja kiitoteiden merkintä LL-alueen sisällä on sekava, tarpeeton ja rajaava. "Lentoterminalin alue" -merkintä kattaa nyt myös paljon land-side -toimintoja. LL-alueen sisäpuolisesta maankäytöstä ei määrätä yleiskaavalla. Merkintä tiukasti tulkittuna estäisi esimerkiksi Non-Schengen -terminalin jatkamisen lännen suuntaan. "Kiitotien alue" ja "Lentoterminalin 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 hyväksytyt 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 ohjeellisenä 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 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 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 kehittymismahdollisuudet, 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 arvioitun kasvun edellyttämää suuremmaksi, jotta käyttökelpoista kaavavarantoa olisi tarpeeksi. On tärkeää, että Vantaa haluaa kasvaa ja kehittää omaa aluetaan 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 joukkoliikenneyhteyksien 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 raideliikenneyhteyksien 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 kilpailukyvyyn 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 pika-raitioiteiden 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 Rekolanjoen 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 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.

**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 Valkoisenlähteentiellä. 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 liityntäpysäköinti-alue 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 Petäskesken asemavaruksen länsipuoleisella TT-alueella. Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueen (TT) määräys mahdollistaa varikkotoimintojen sijoittamisen kysymykselle alueelle.

Hämeenlinnanvaylän 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 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. 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 Petäskesken. 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 kaavaselsuoksessa. 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 kestävän liikkumisen 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-autovarikoja 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 vaikutustenarviointit, 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: "Vaihtotermiinaaleista 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 hulevesialueille. 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:ssa, 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 suoja-
vyöhykkeineen 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 riittävin tilavarauksin. 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-asetoverkostoa 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

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 4.6.2020
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

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 nähtävillä 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 oikeusvaikutukseton 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, Myrmyän 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 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 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 korvausrajaa.

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 eväty 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_asettamat_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 ylittää, 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



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 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 tarpeellisenä, että



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

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 kaavaselostusta 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/ Markanvändningssektionen	§ 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 Protokollisutdrag

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 ekonomiskogsbuket och undvika ny infrastruktur på skogsmark. Genom att säkerställa möjligheterna att bedriva och utveckla ekonomiskogsbuket 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 ekonomiskogsbuket 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.

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



livonen Jaana

Lähetittäjä: 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

Hej,

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 oskäligen 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 kaupunkimaisemassa 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 kaavas suunnitelmien 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 lahokaviosammalen 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.

Engelman 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 luontotyyppitason 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. Esitämmekin 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 rauhoitusmääräyksiä tai SL-varausten kaavamääräyksiä, 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 säilyttävämmistä 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 Mätäoanlaakson viljelypalsta

Emme pidä Mätäoan suojelun alueen 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 suojelun aluevarauksista 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 luokkoiteksi Pöllökallion parhaiten säilynyttä ydinosaa eli Myyrmäen suuralueen metsäsuunnitelman metsätaloustalokuvia 1107-1115, 1119 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 virkistyskuin 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 esitetty 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 työtaturma 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. Kapenemisuhkaa 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 *Simonkallion 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 Iilanojalla 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 metsäselänteiden keskiosan metsiä niin kaupungin mailta kuin sen itäpuolen muun omistajan palstalta (Brunabergetin hienon kalliomäen keskiosa sekä siihen liittyviä vanhapuustoisia rinnet metsiä). 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 rinnet metsät 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 suojelualuevaraus

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-aluetta). 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

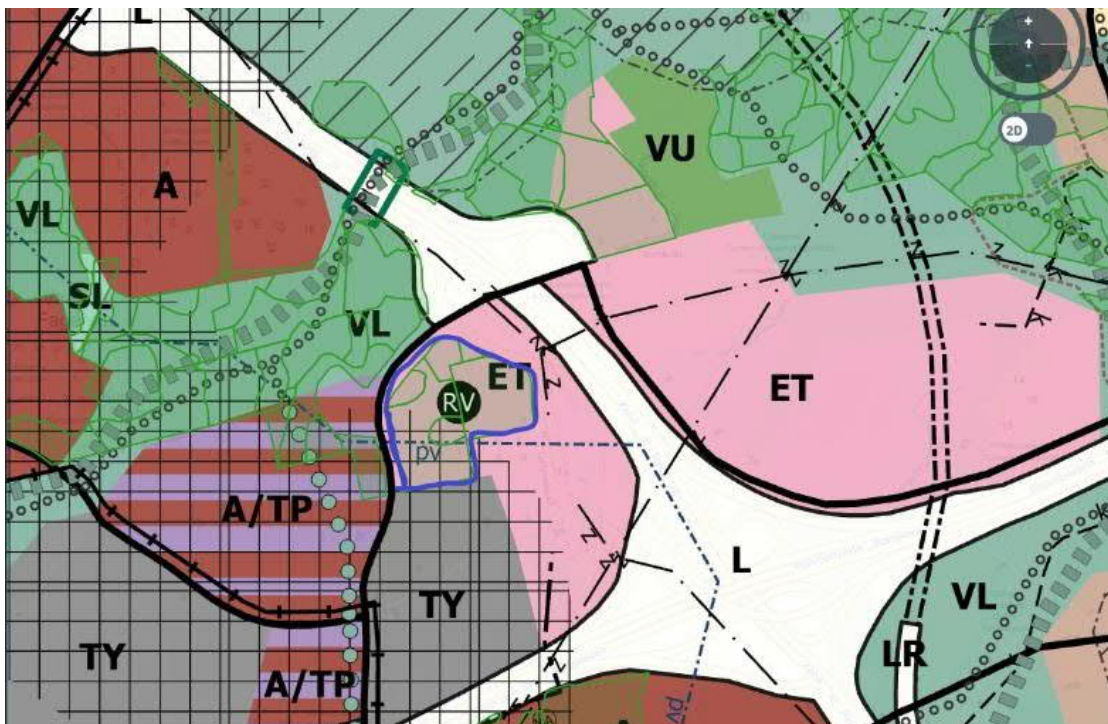
Laura Räsänen	Tapani Veistola
puheenjohtaja	erityisasiantuntija

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON VANTAAN YHDISTYS RY

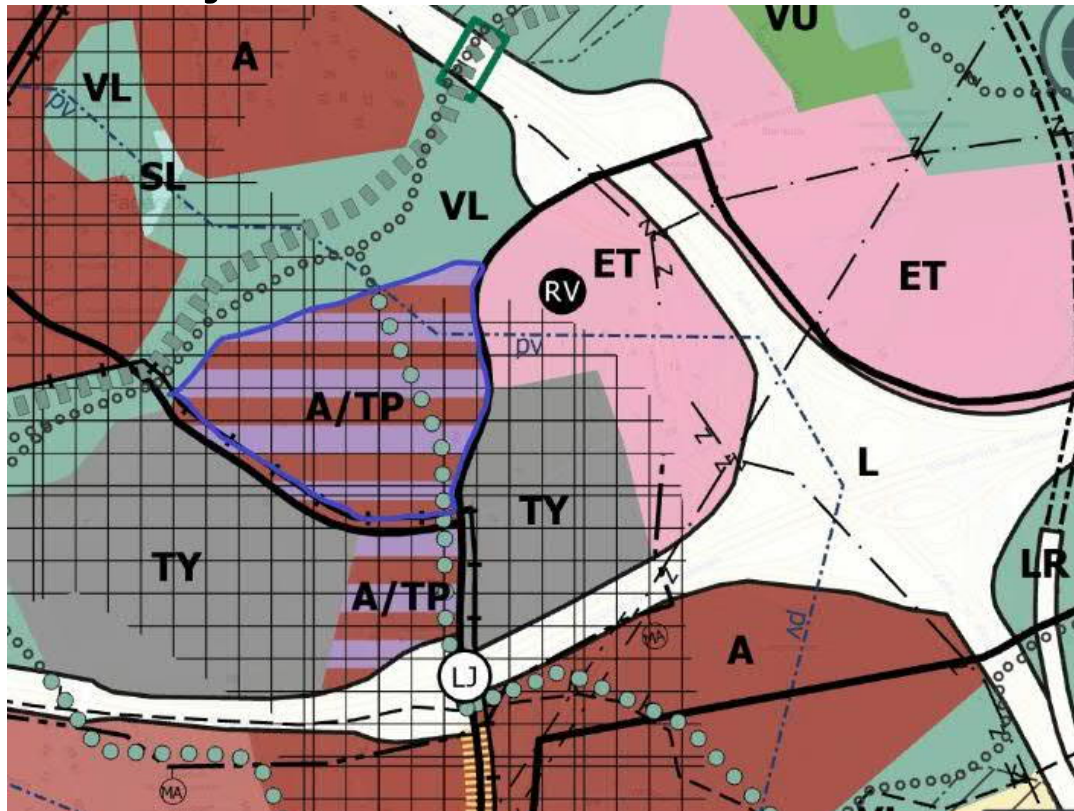
Kimmo Jääskeläinen
puheenjohtaja

Suomen luonnonsuojeluliiton
Uudenmaan piirin 1.9.2020 saapuneet
karttatäydennykset
yleiskaava 2020 ehdotuksesta
annettuun (saapunut
18.6.2020) lausuntoon

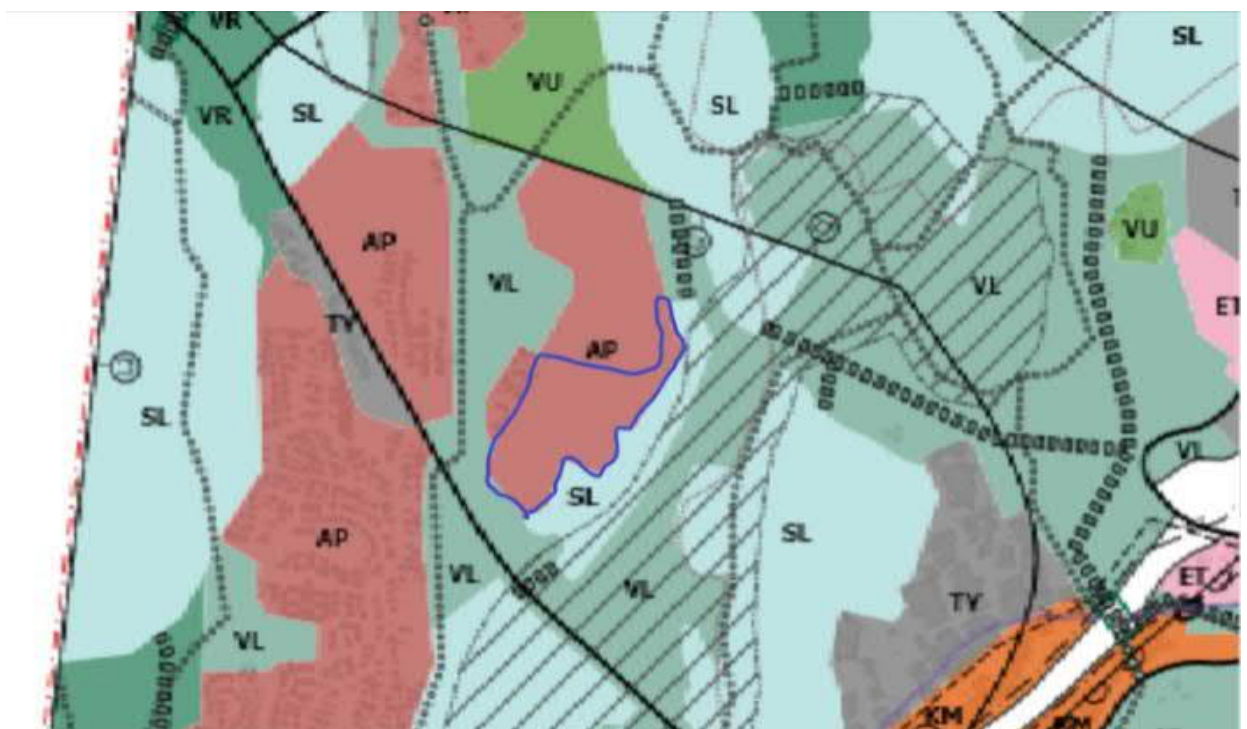
Fazerilansuon ympäristö



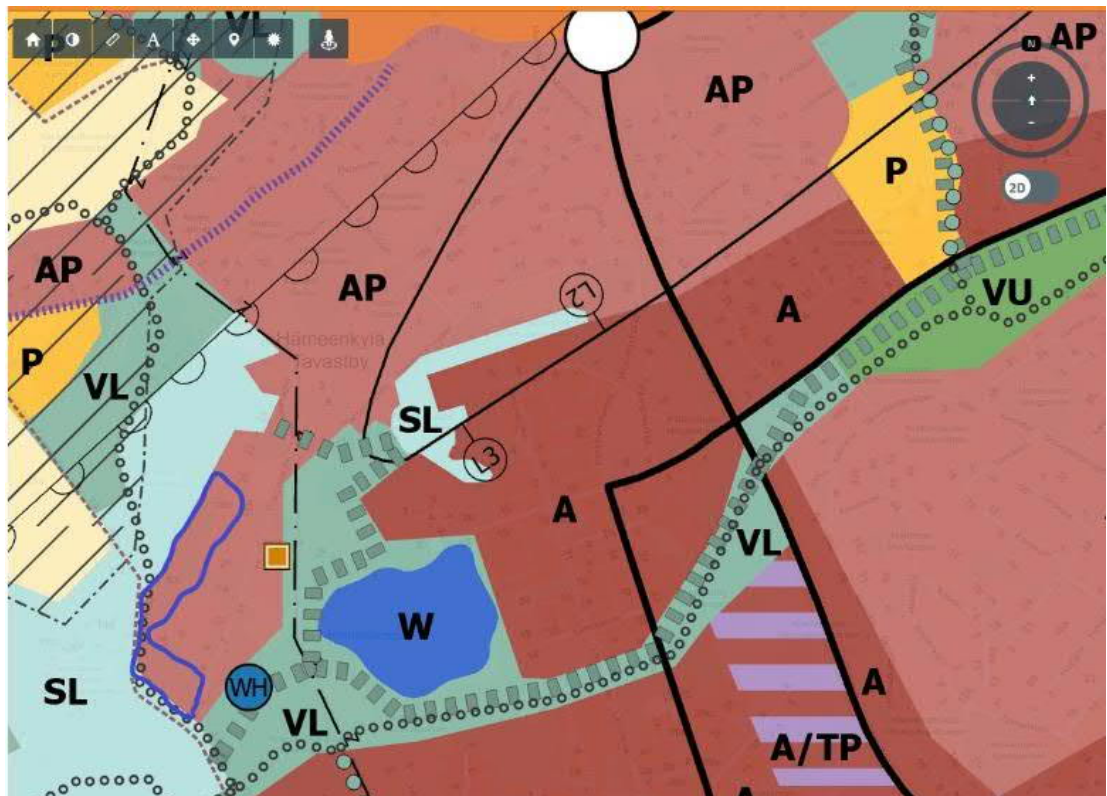
Fazerintien ja Metsätien välinen metsä



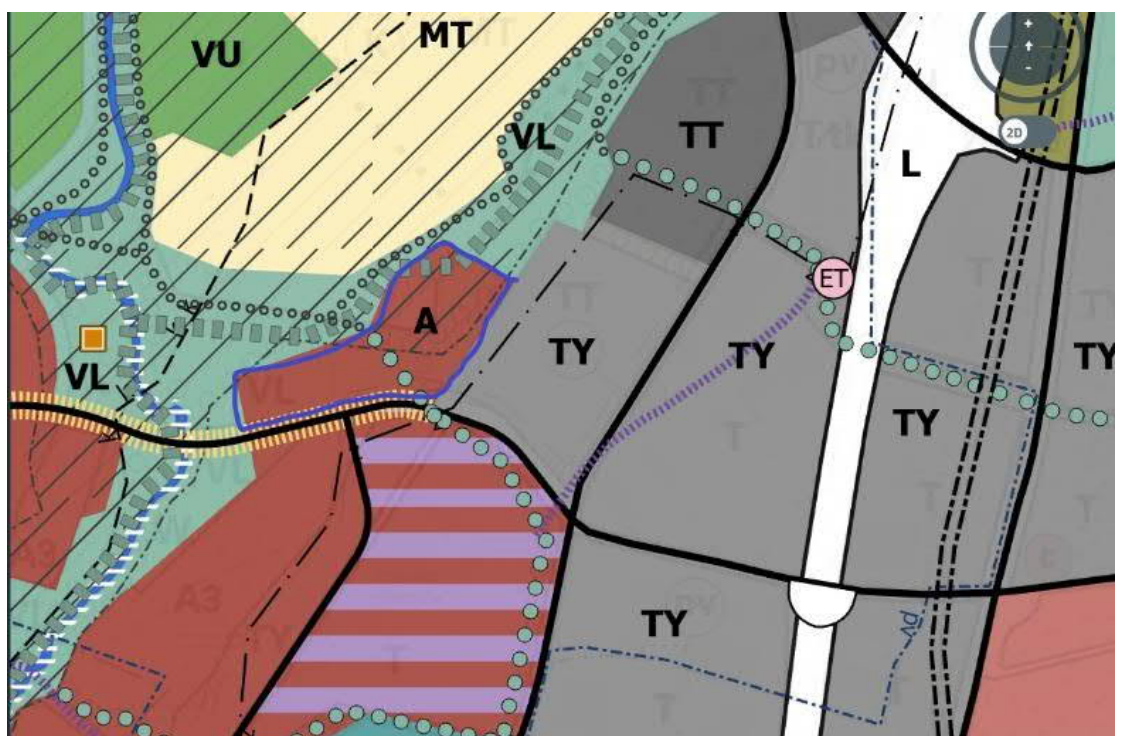
Friimetsä



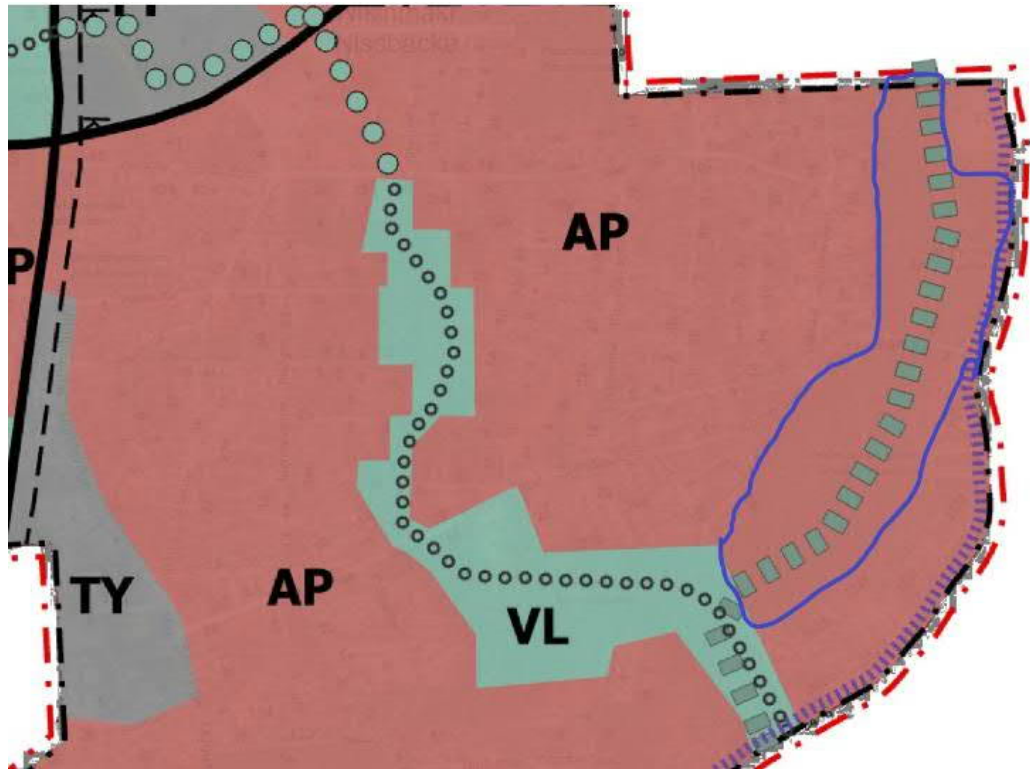
Furumossenin itäpuoli



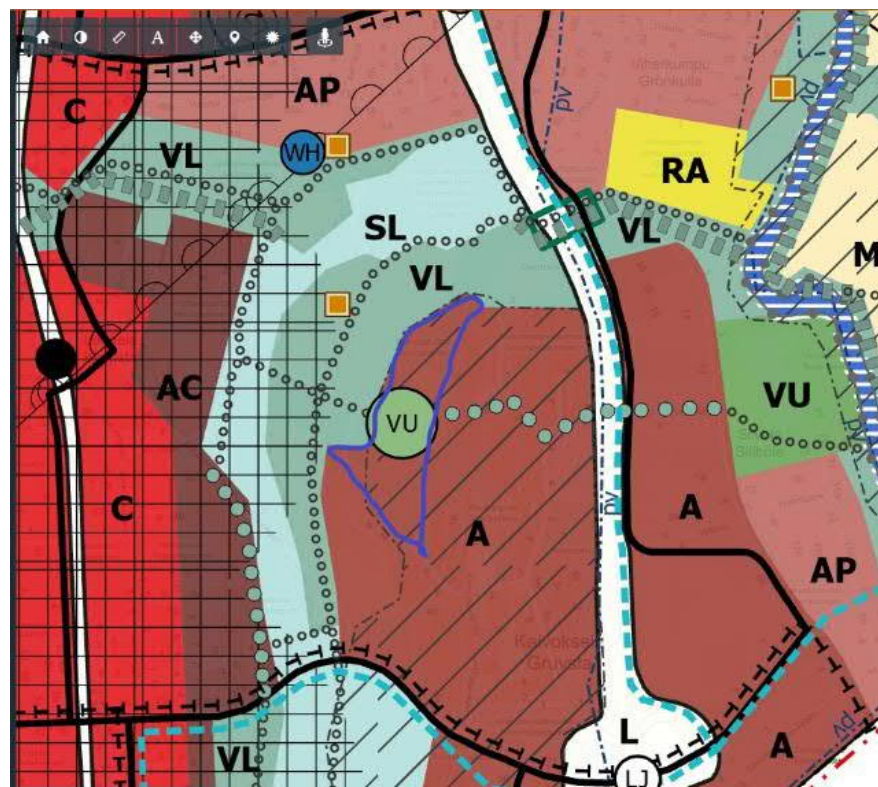
Hanabölen peltoalueen eteläpuolen A-varau



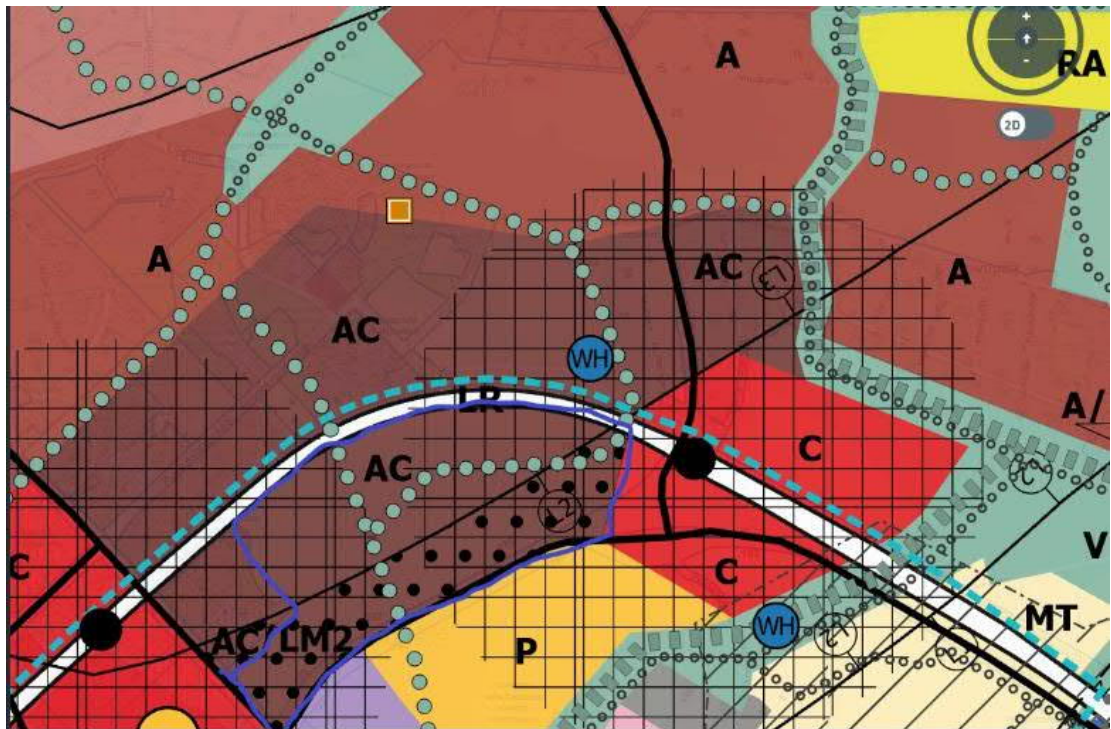
Heinäsirkanpuisto Lukkipuisto



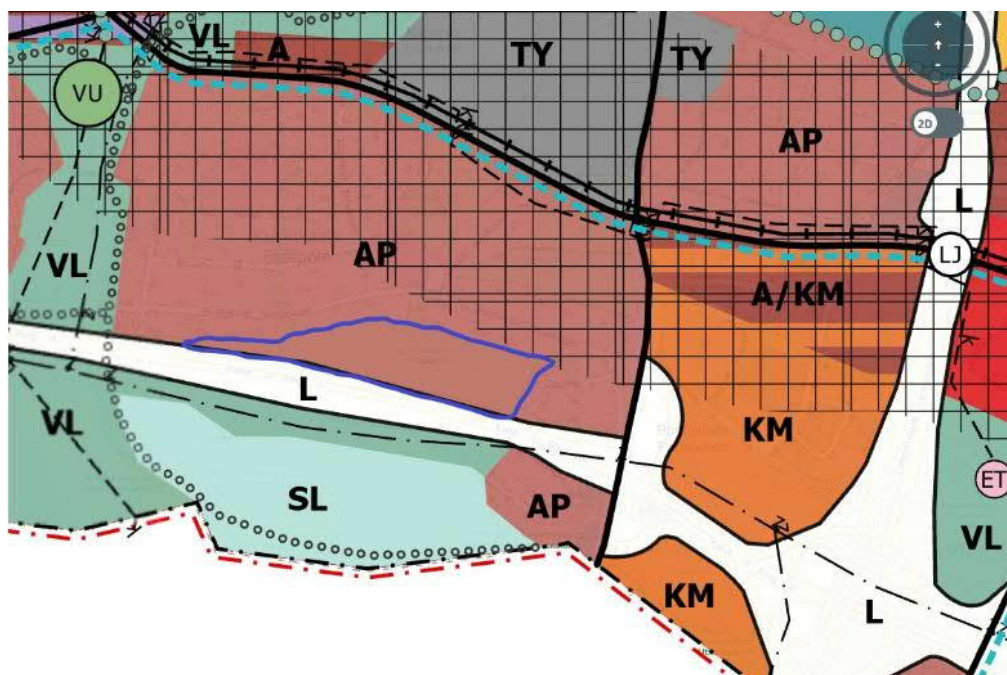
Kaivokselan länsiluoteispuolinen A-alue



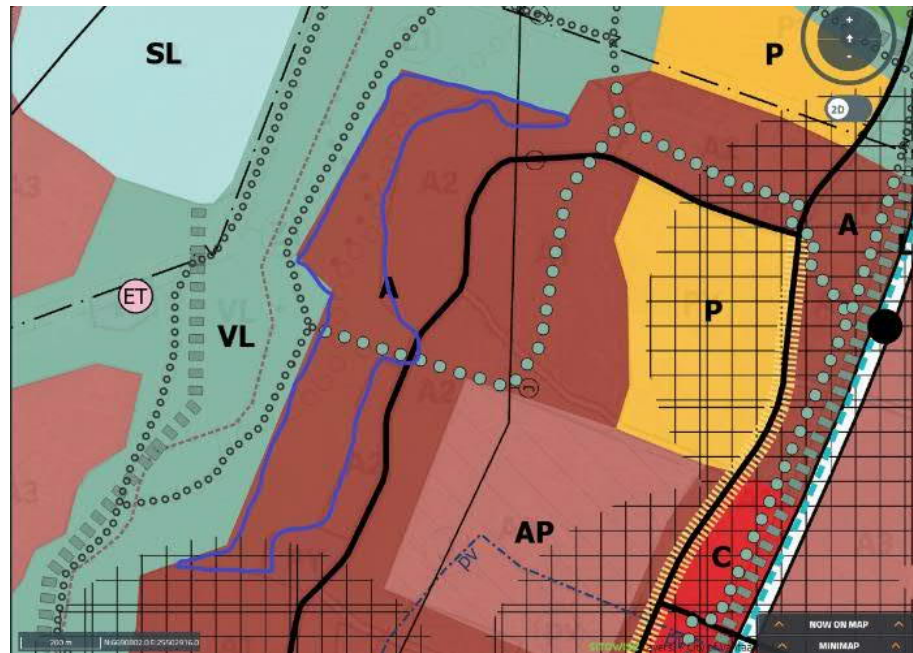
Kivistön Koivupäänojan metsä



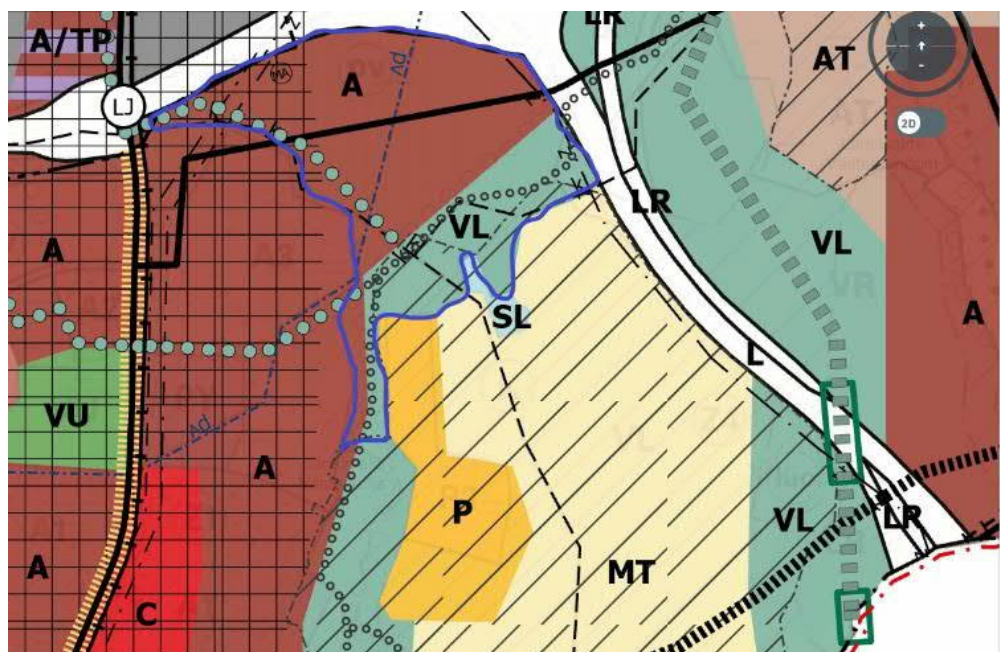
Kuninkaala Variskallio



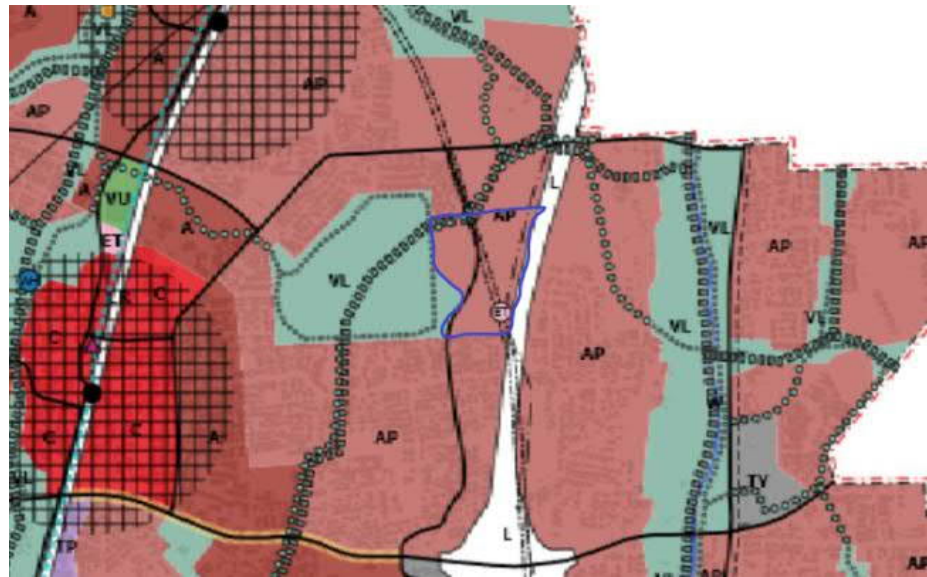
Leinelän koillispuoli ja Rekolanmäki



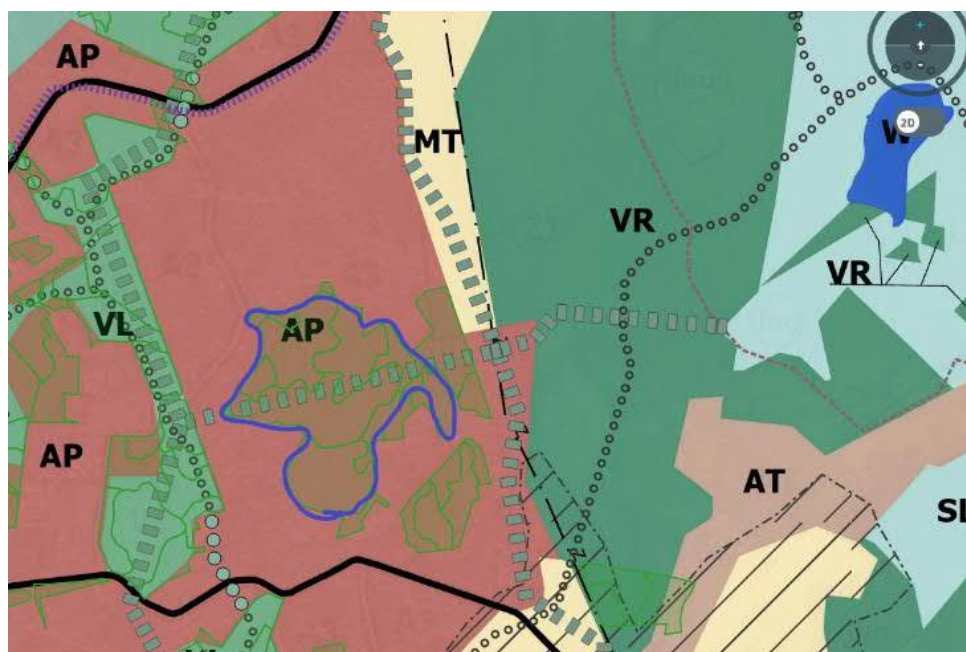
Långmossen



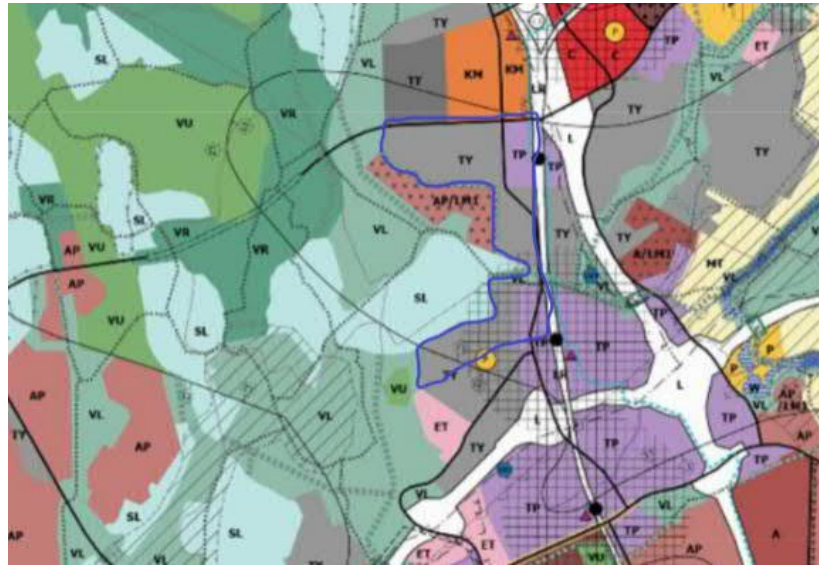
Metsolansuon itäpuolen metsät



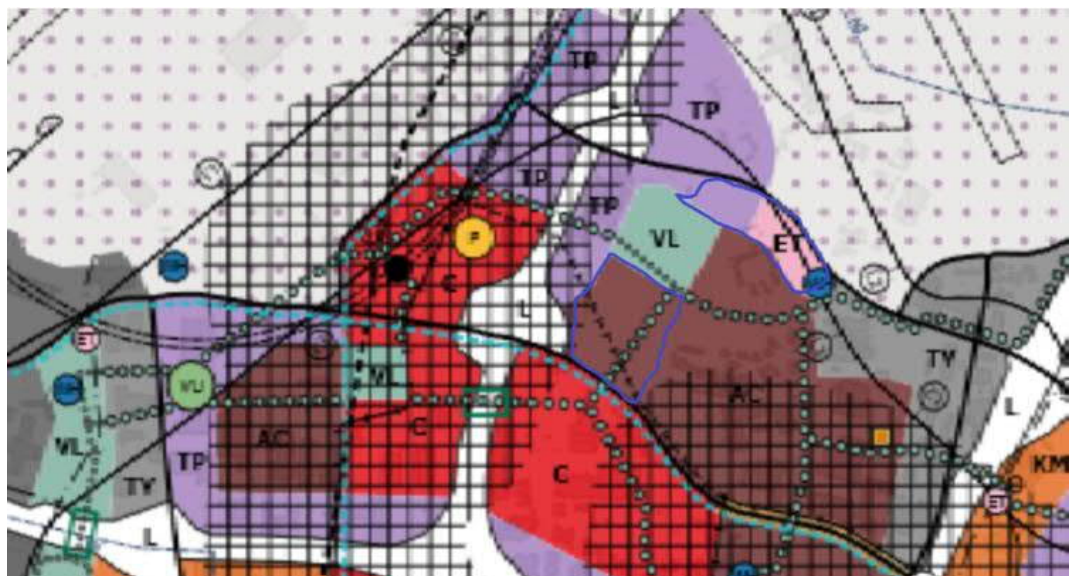
Oravamäki



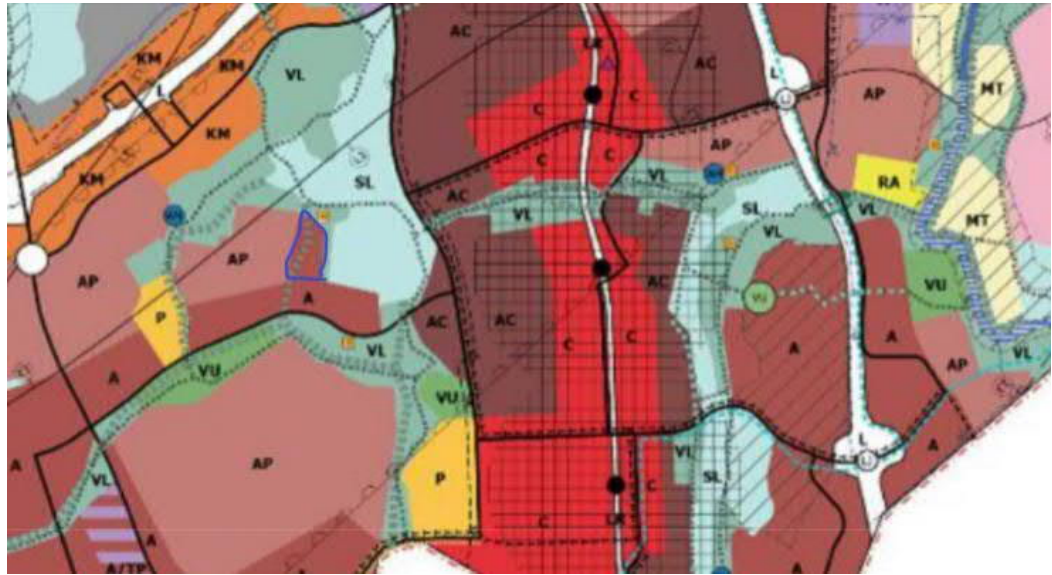
Petas-Vehkala



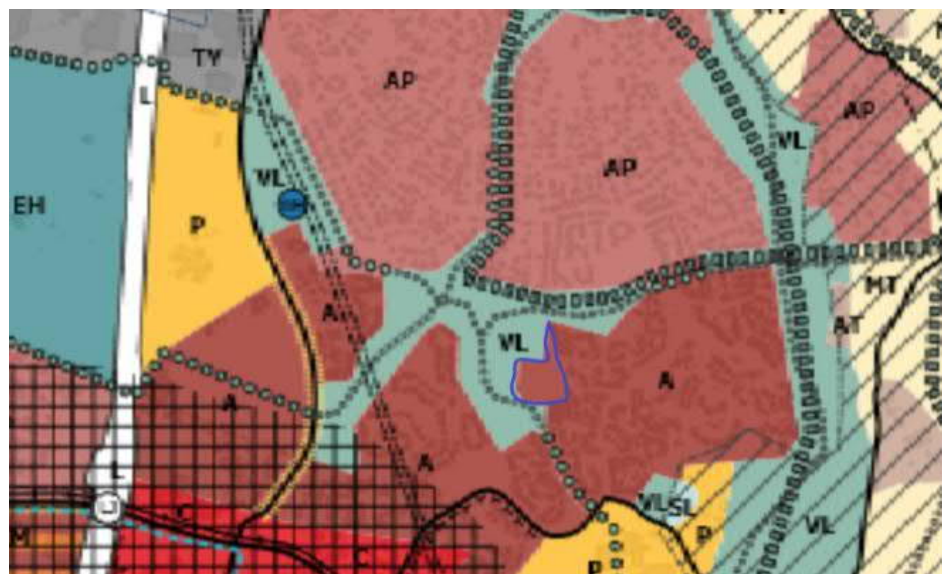
Pyttisberget



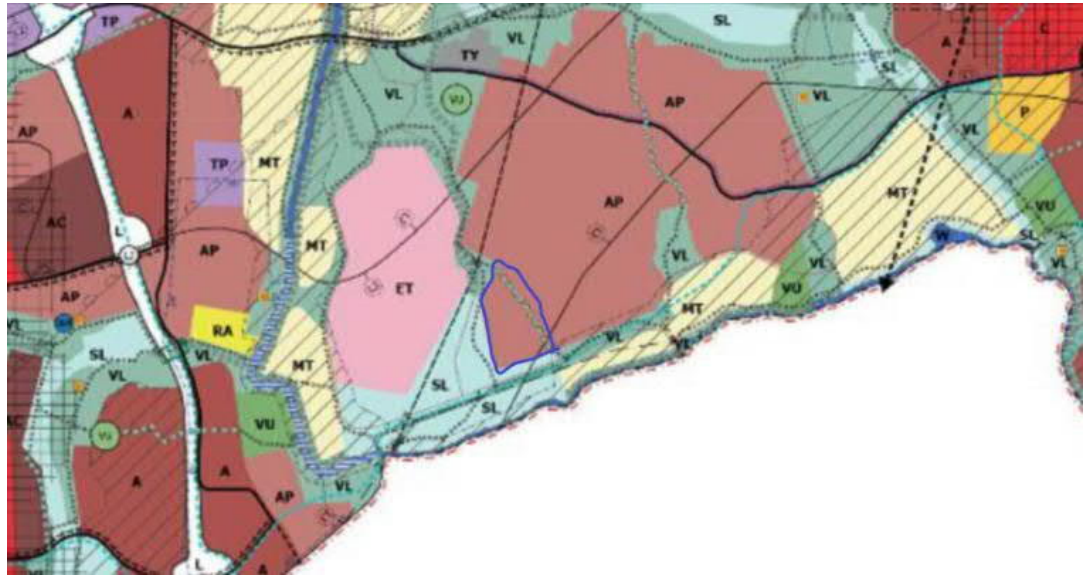
Raappavuoren lounaispuolinen A-alue



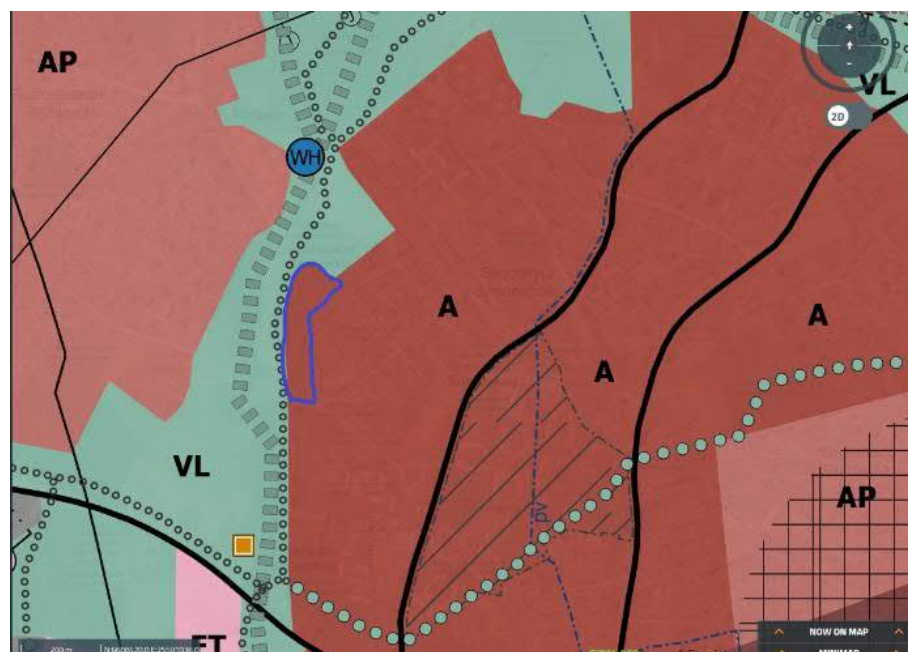
Saagapuisto



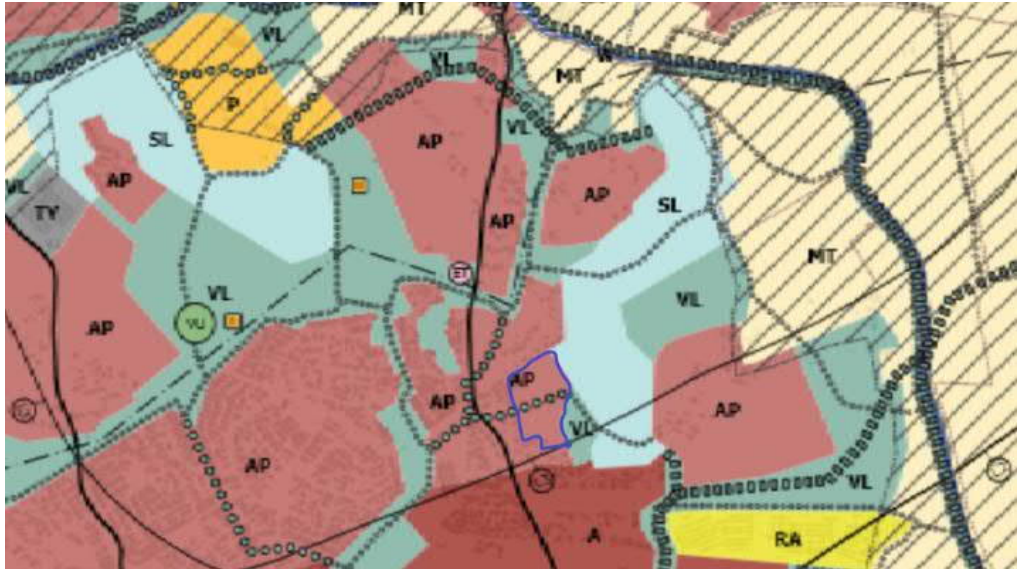
Silvolanmetsän koillispuolinen AP



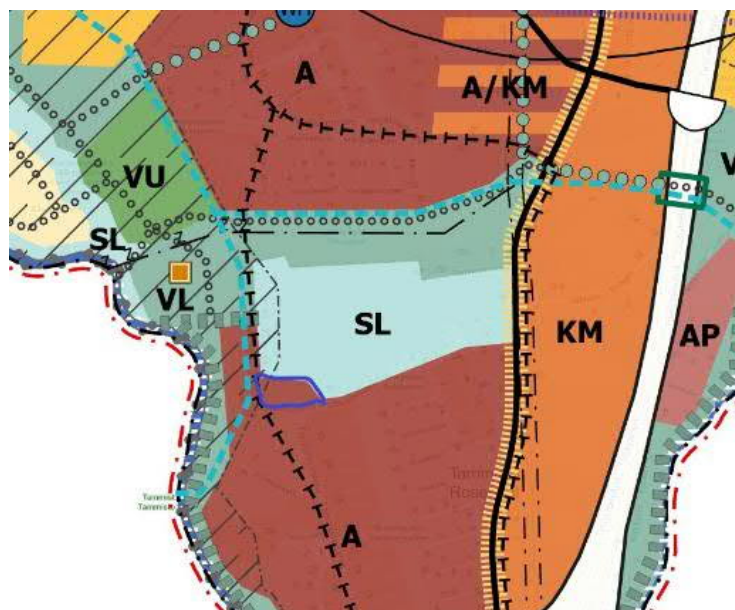
Simonkylän metsä



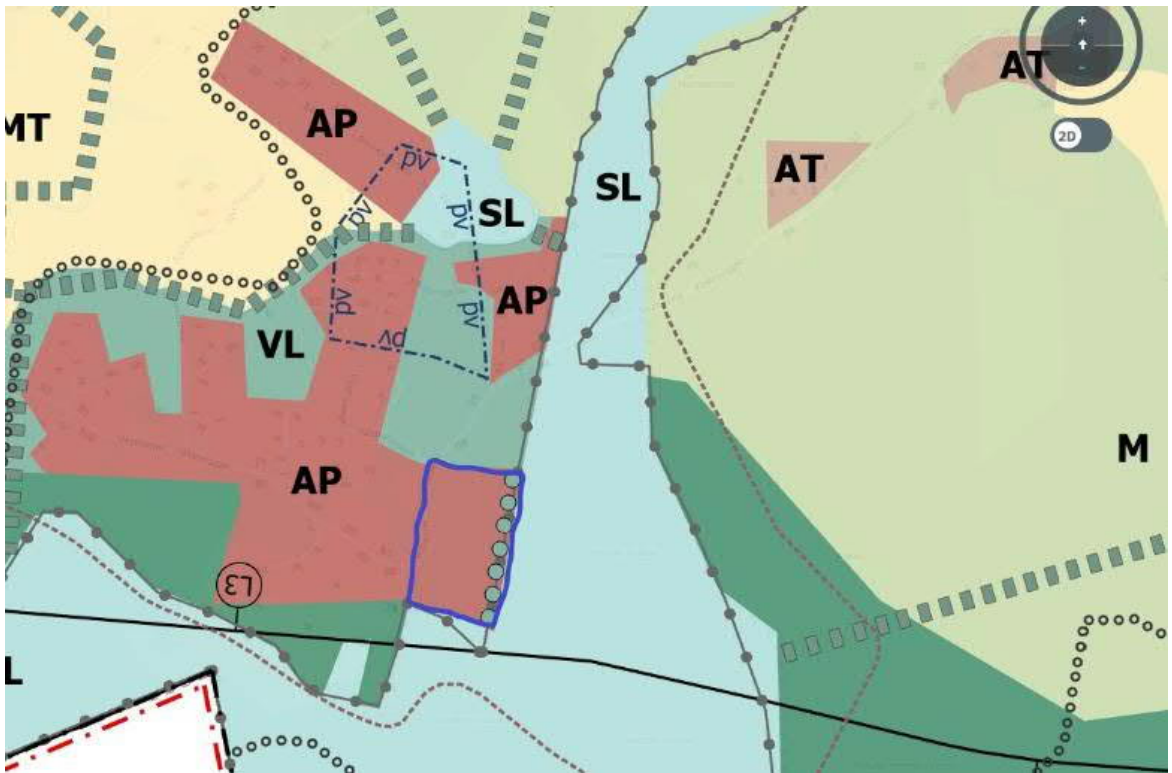
Sotilaskorven länsipuoli



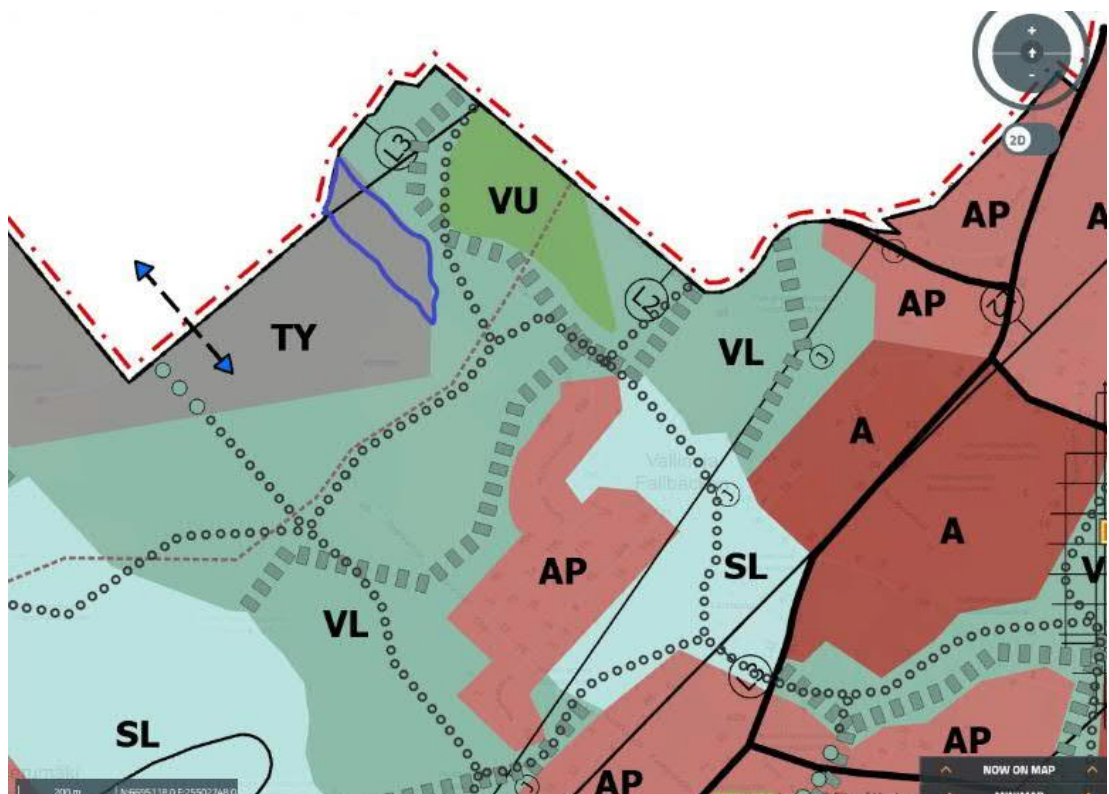
Tammistonmetsä



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 voimaantumiseen, 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 hyönteistuhoriskia. Luonnonvarakeskus on kartoittanut ilmastonmuutoksen aiheuttamia riskejä metsätaloudelle. Metsätaloudessa suurimpien riskien on arvioitu liittyvän mahdollisiin metsätuhoihin. Yhdeksi tärkeimmäksi toimenpidesuositukseksi metsätalouden ilmatoriskien 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 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 tuhoriskia, 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 määritetty. 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 metsätalouksikäyttöön.

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.

Metsätalousvaikutusten arviointi

Huomioiden maa- ja metsätalouteen varattujen alueiden vähäisyyden ja rajoitetussa metsätalouksikäytössä 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 metsätaloukskäyttöä 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.

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 kestävän 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.

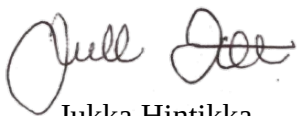
Vestran alueelle esitetty rakentaminen (merkintä AP) heikentäisi toteutuessaan huomattavasti osa-alueen ”Vestran alue” linnustoarvoja ja kaventaisi entisestään alueen viheryhteyksiä. Esitämme siksi asuinalueen merkinnän supistamista nykyisen asutuksen laajuiseksi. Myös alueen virkistyskäytön kannalta 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.

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 hyvää yhteistyöstä 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 kaavamääräyksiin 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 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 liittymässä. 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) aluevaraussuunnitelmassa on tutkittu Kesäkylän vaihtoehtoisia linjauksia. Aluevaraussuunnitelma 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 varrella 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-alueääräykset ja rajaukset tulee ottaa huomioon kaavan valmistelussa, vaikka niitä ei esitetä kartalla.

Yleiskaavassa on esitetty Fazerilan (1-luokkan) pohjavesialueelle, jossa on 4 vedenottamoa, uusina toimintoina mm. uusi tieyhteys itään, raitiotie ja 2 A/TP-aluetta 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-aluetta kohti kahta vedenottamoa alueelle, joka on tällä hetkellä rakentamaton. TY-alueen reunasta on matkaa vedenottamolle noin 100 metriä. Vedenottamoiden lähiympäristön tulee jättää rakentamatta ja TY-aluetta

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 joukkoliikenneneratkaisua. 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, virkistystyksen 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 nuolimerkinnöillä 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 riittävyden sekä virkistyksellisen ja ekologisen verkoston 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 lentomeluvyöhykkeiden kohdalla. Kaavakartasta ei ole pystynyt erottamaan Jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen 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 maaseutumaisesta asutuksesta. Uudenmaan liitto toivoo, että jatkosuunnittelussa huomioidaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan uuden raideliikenteeseen tukeutuvan kehittämisvyöhykkeen 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 alueille, 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

säilymismahdollisuudet 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 kävelyn, pyöräilyn 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 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 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 kavaselostuksen 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

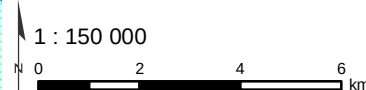
Liitteet

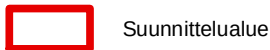
- | | |
|---|--|
| 1 | Liite 1: Vantaan yleiskaavan suunnittelualue ja voimassaolevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2019 |
| 2 | Liite 2: Vantaan yleiskaavan suunnittelualue ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus 27.4.2020 |

Ilmoitus muutoksenhakukiellosta

Kiellon peruste

Tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta (Kuntalaki 410/2015 136 §), koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

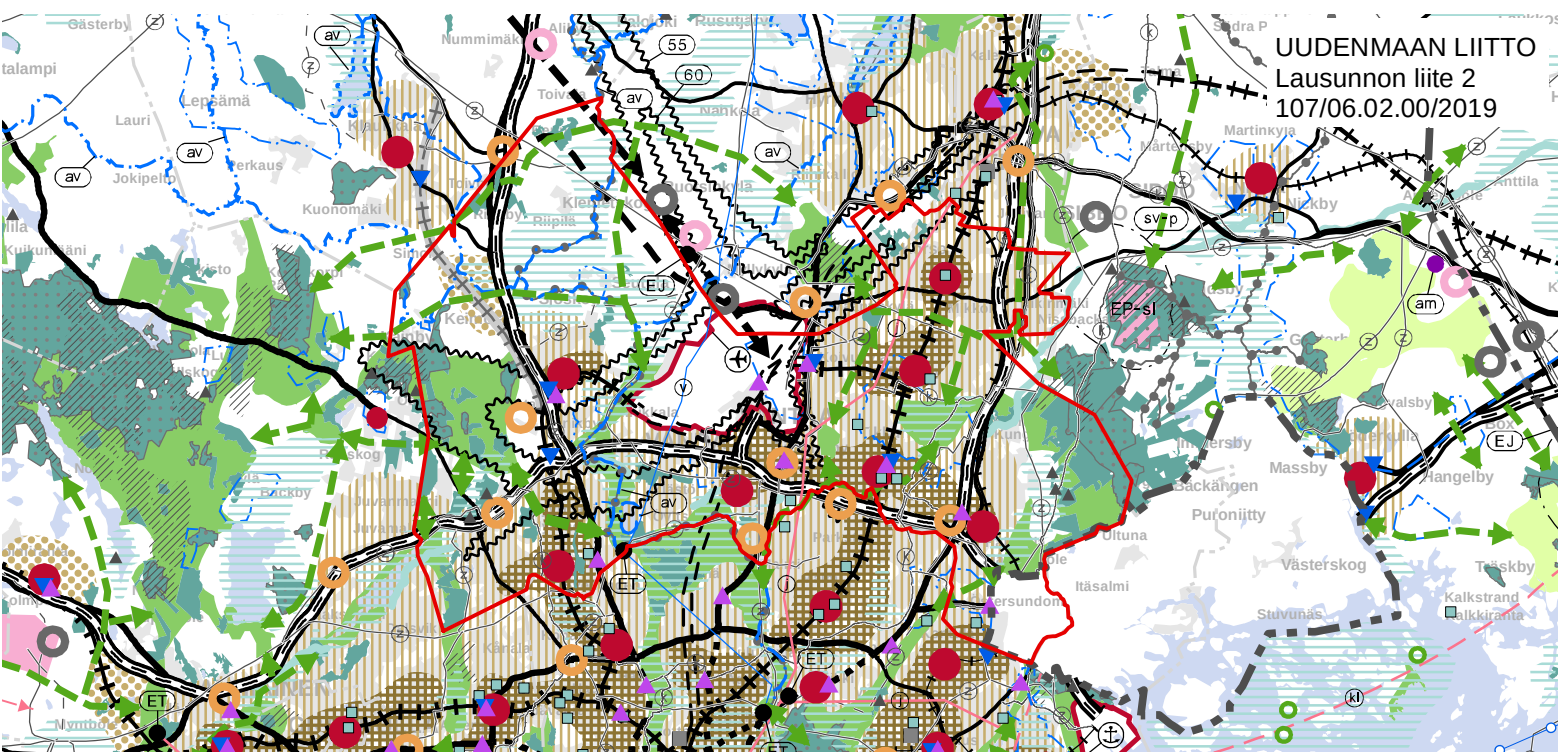




UUDENMAAN VOIMASSA OLEVIEN MAAKUNTAKAAVOJEN YHDISTELMÄ 2019

	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 Rekreatiomsområde
	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 VAIHENNAKUNTAKAAVA, EHDOTUS
MAAKUNTAHALLITUS HYVÄKSYNYT 27.4.2020

Liikennealue, lentoasema
Trafikområde, flygplats

Suojelualue
Skyddsområde

Virkistysalue
Rekreatiomsområde

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

5.6.2020

YK0048

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

Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Käyntiosoite
Peltolantie 27

Postiosoite
PL 95
01300 Vantaa

Puhelin +358 9 8290 900
www.vantaanenergiasahkoverkot.fi

Kotipaikka Vantaa
Alv. rek.
Y-tunnus 2038408-0



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.

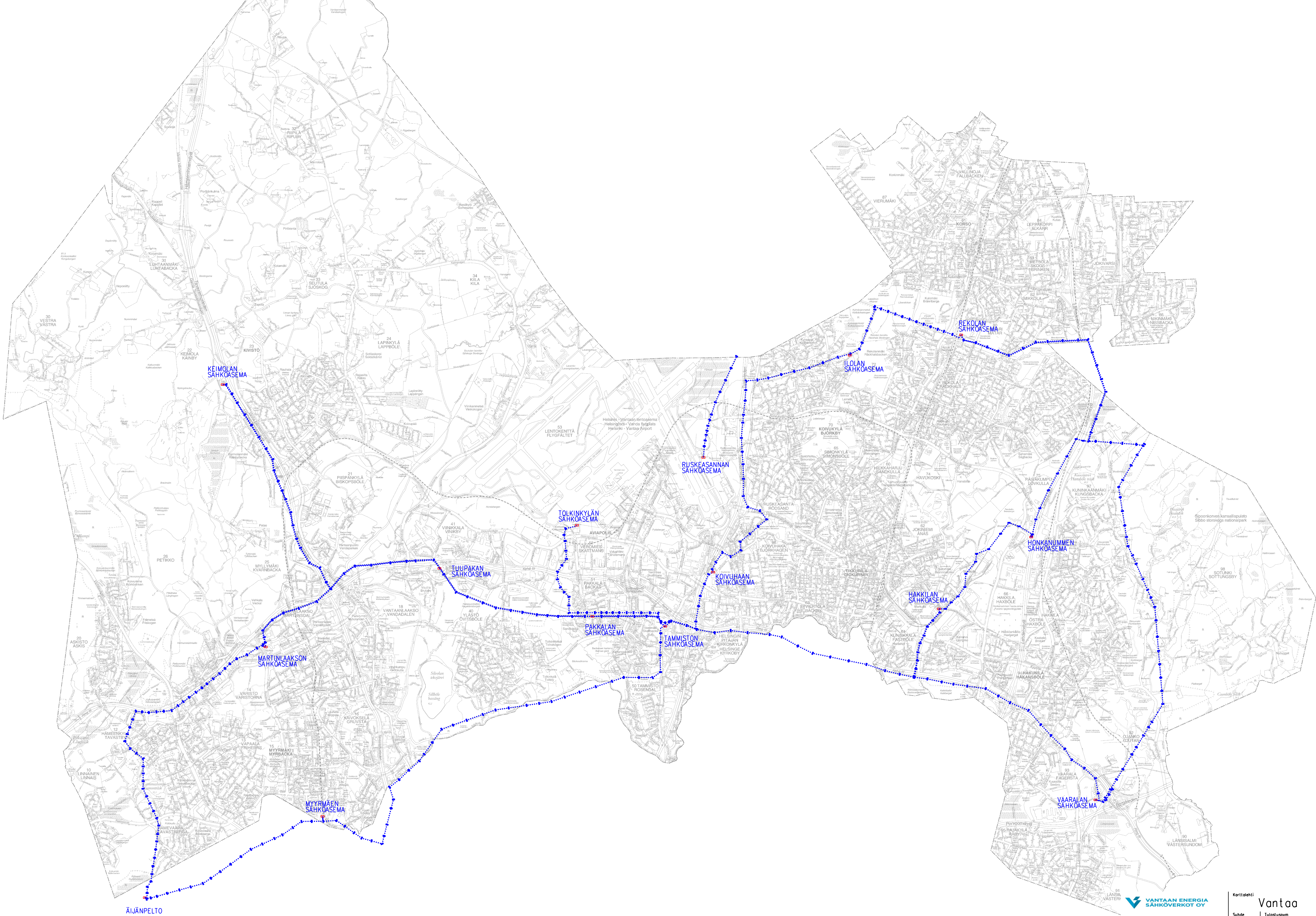
Ystävällisin terveisin

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY
Kehitys

Antti Hartikainen
yleissuunnitteluinsinööri

LIITTEET

1. Vantaan suurjänniteverkko 110 kV 1:30 000
2. Voimajohdon yhteystarve Ruskeasanta



ÄIJÄNPELTO

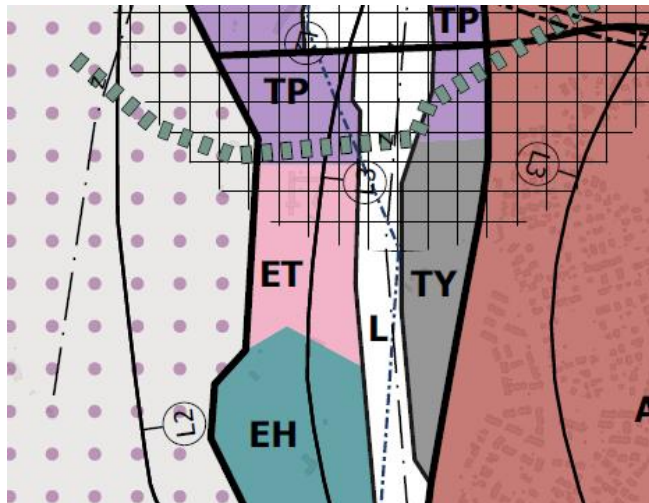
Voimajohdon yhteystarve Ruskeasanta

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. Molemmista määräyksistä 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. Kaivokselan 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 maauimalan 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.

Myymäen 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).

Myymäestä 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 kaikkein 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. Tarhurinniittyyn on tehty uusi viljelypalstavarauus, 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



pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseen. Tämän tavoitteen toteutuminen on turvattava tarkemman asteisessa suunnittelussa.

Yleiskaava määrittelee seudulliset pyöräilyn baanat tavoitteenaan mahdollistaa laadukkaan pyöräilyverkon toteuttaminen. Pyöräilyn baanoilta on turvattava yhteydet julkisen liikenteen asemille, palveluihin ja pienemmille, paikallisille reittiyhteyksille (pääpyöräreittiverkosto, muut pyörätiet).

Liitteet: - Vantaan yleiskaava 2020 ehdotus (YK0048) selostus, 6.4.2020
 - Mountain Bike Club Finland ry:n (MTBCF ry) lausunto

Täytäntöönpano: Liikunnan palvelualue
 - ote kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhaku: Ei muutoksenhakuoikeutta/Kuntalaki 136 §

Lisätietoja:

Veli-Matti Kallisolahti, 050 511 8636, Anu Jokela, 043 825 8845, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

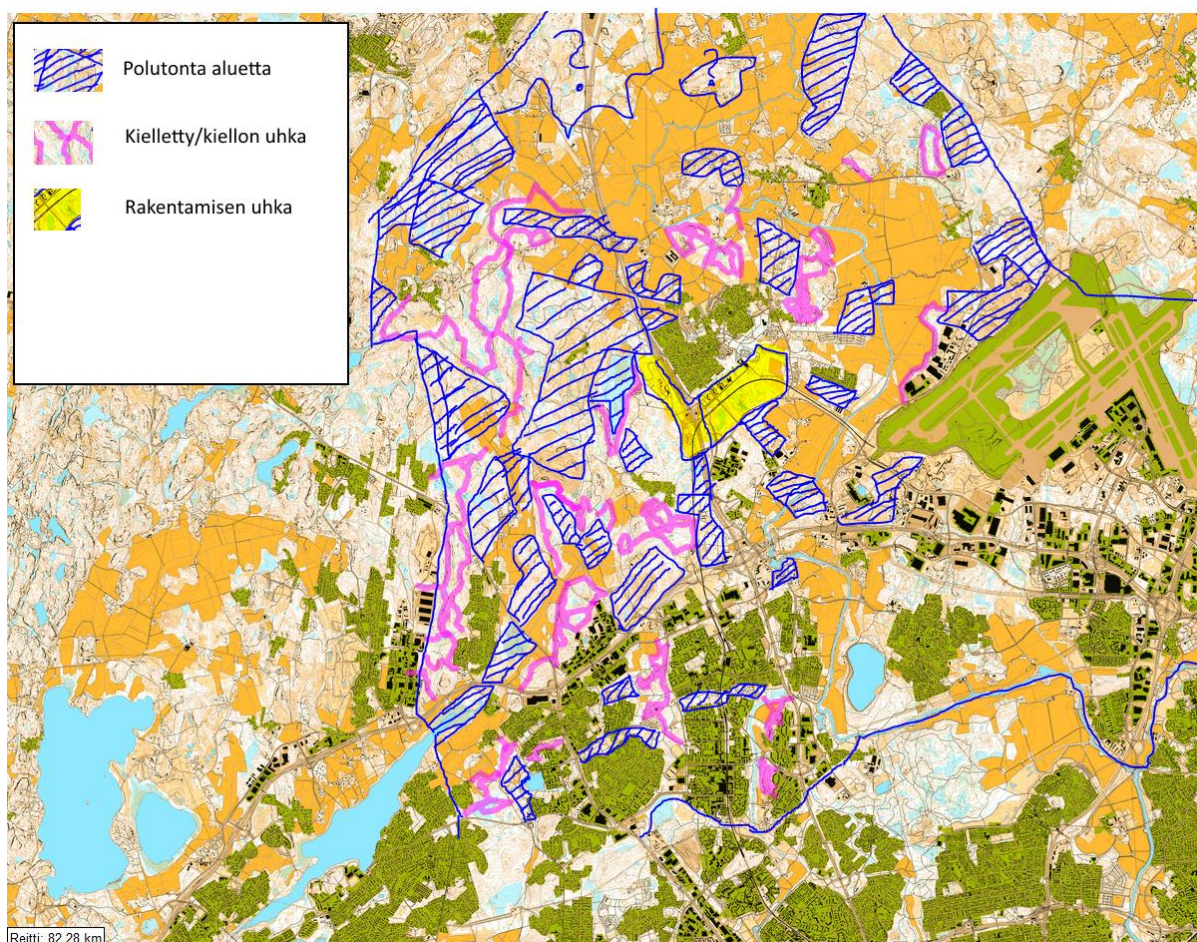
Liite / Maastopyöräily Vantaalla

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 Hiekkaharjusta 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 kestävä kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. Pidämme kannatettavana Vantaan kaupungin linjauksia ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sekä joukkoliikenteen kestävä 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 kestävän 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 yhteenvedoon.

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. Asukkaiden 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 ydinosaan 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 joukkoliikennedyteyksiä 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.



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 liikennetyhteyksineen houkuttelee paljon liikennettä tuottavia toimintoja. Kiilan ja Senkkerin alue on leimallisesti kiertotalouden ja maa-aineistenonton 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 Hankallion 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 kehittämiselle molempien kuntien puolella.

Uuden väylän myötä Kesäkylän asuinalue eriytyy omaksi saarekkeeseen ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle. Ympäristöä 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 kehittymistä 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 suuremman 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 Ripubylvägen, 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 Ripubylvägen 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 planerings-skedet 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.

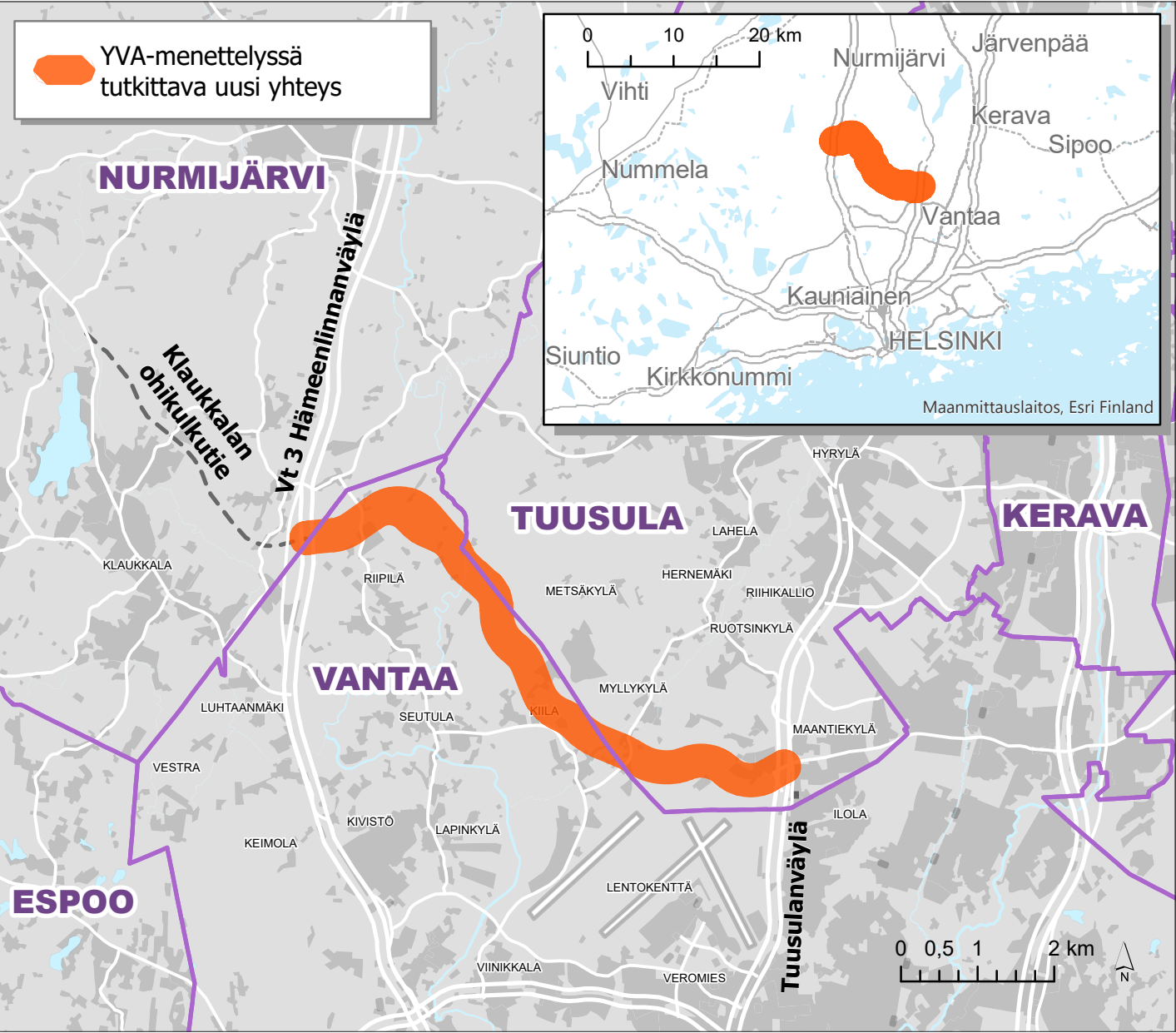
1 Hanke

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 turvallisuusun-

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.

Alueen yhteydet kulkevat tällä hetkellä Hämeenlinnanväylän, Kehä III:n ja Tuusulanväylän kautta. Nämä tiejaksot ovat erittäin ruuhkautuneita ja niiden häiriöherkyys on suuri. Tämä aiheuttaa ongelmia etenkin kuljetuksille, joille täsmällisyys on erittäin keskeinen palvelutasovoite. 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 varayhteytenä mahdollisissa ongelmatilanteissa.

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 asetelun 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. 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.

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.

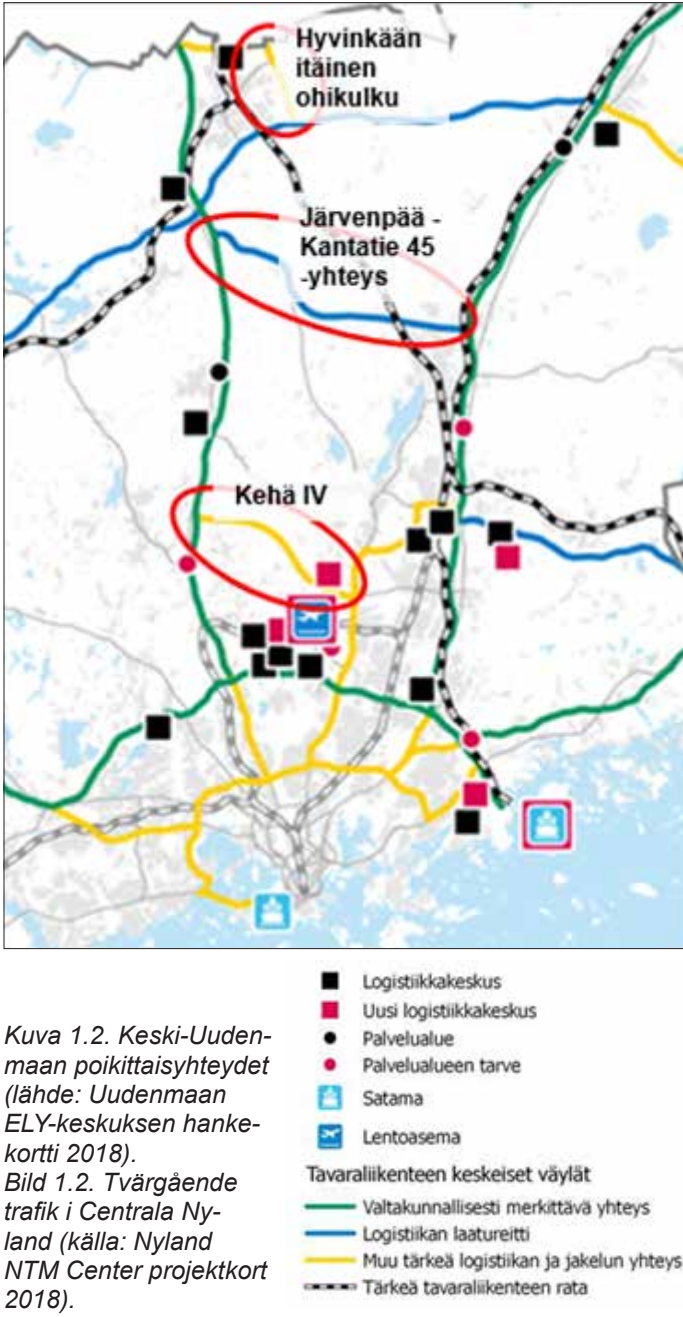
ELY-keskuksen ohjelmoimana Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittäminen sisältää seuraavien yhteyksien toteuttamisen tai parantamisen:

- 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



läpikulkuliikennettä ja siitä aiheutuva haittaa 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.

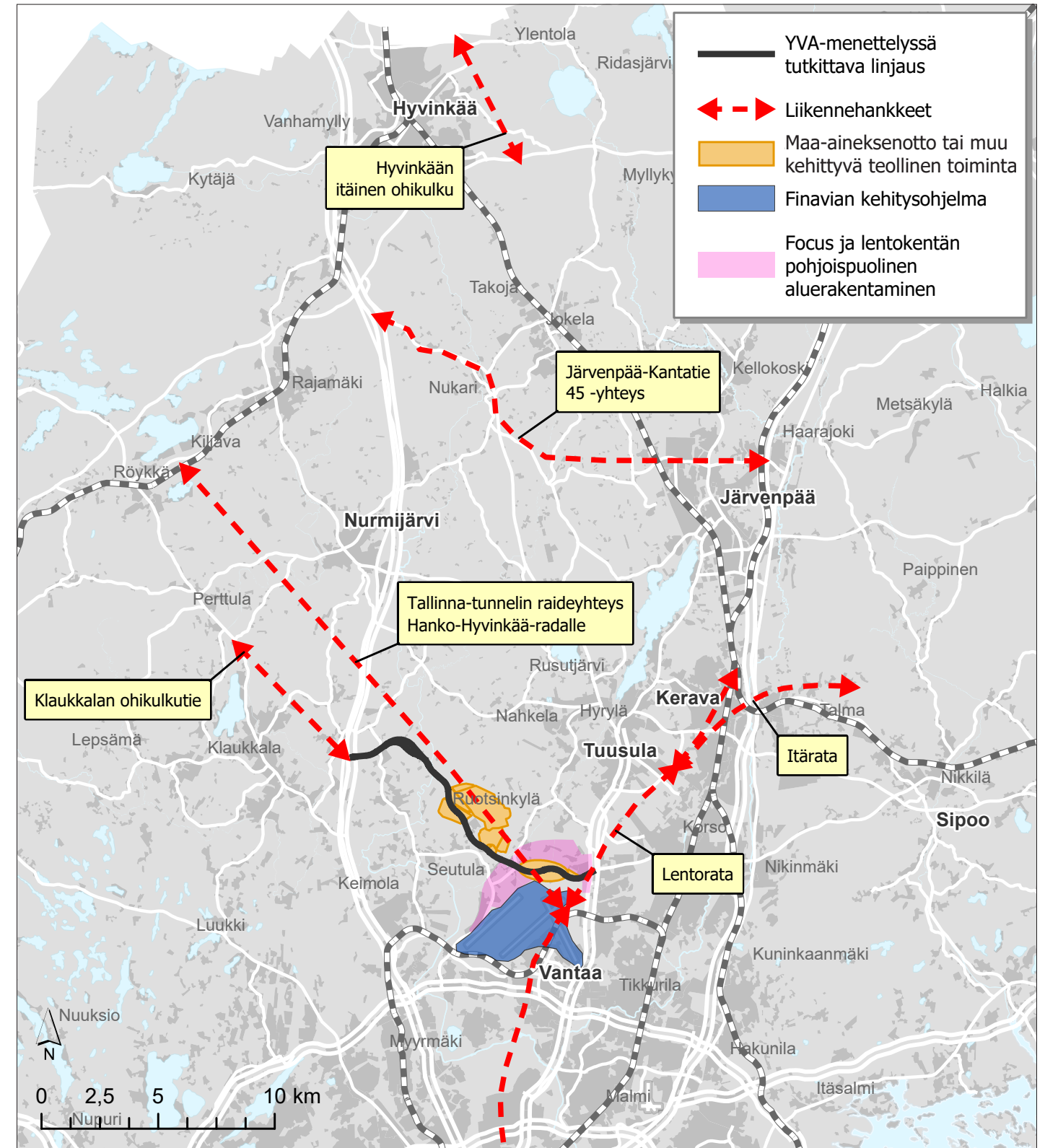
Tallinnan tunneli

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 tasaus 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.

Vekko Oy:n Massaholmin kiviainesalue ja maankaatopaikka

Hanke käsittää kiviainesten ottoa ja murskausta. Hankkeen on suunniteltu käsittävän enimmillään noin 17,6 miljoonan kuutiometrin kiviaineksen ottoa ja noin 25,6 miljoonan kuutiometrin puhtaan ylijäämämahan läjityksen. Hankkeesta on käynnissä YVA-menettely (YVA-selostus nähtävillä 23.3.–20.5.2020).

Seepsula Oy:n maa-ainesten ottoalueen laajennus

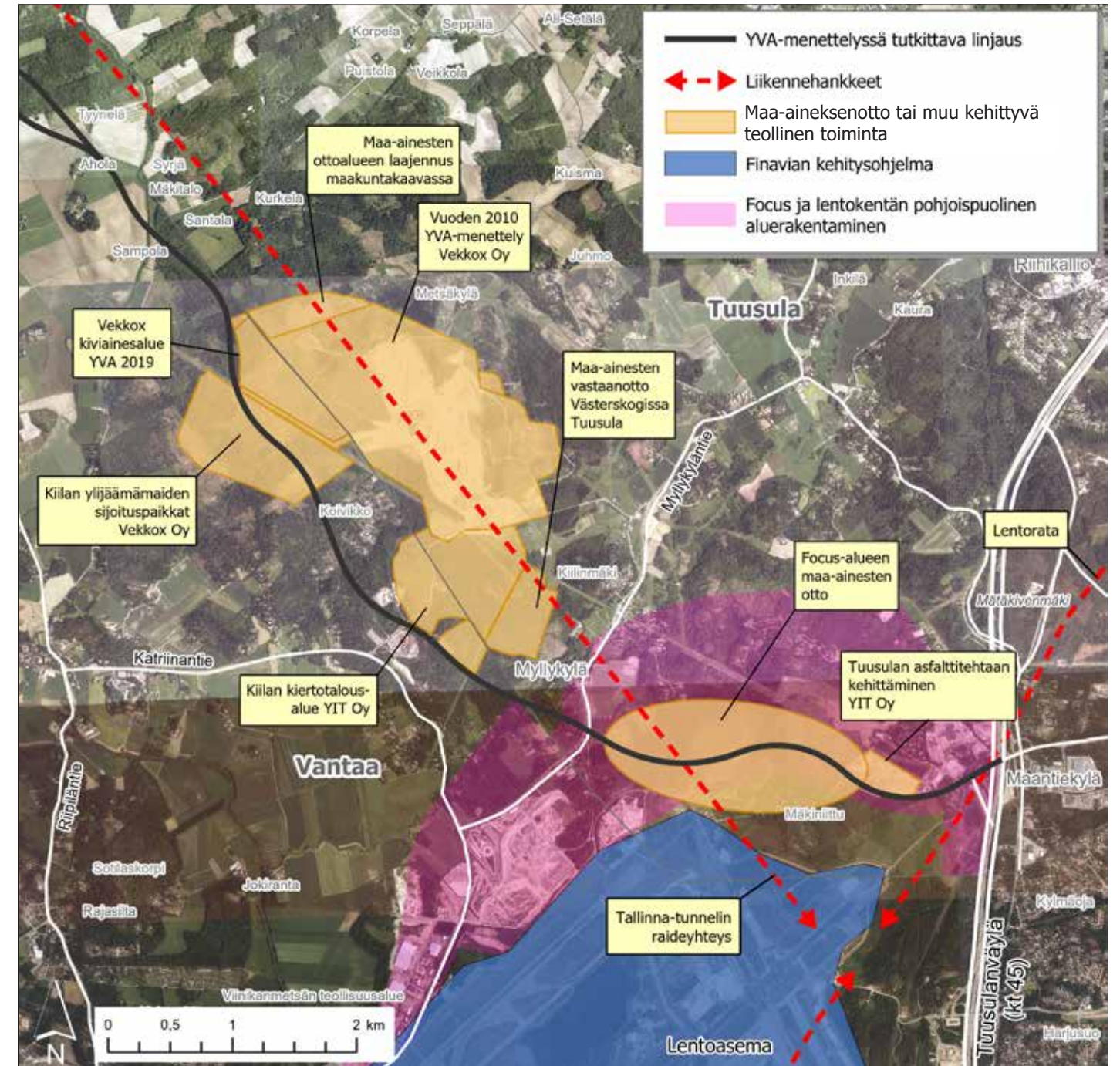
Seepsula Oy harjoittaa kiviaineksen louhintaa ja jalostusta Senkkerin alueella. Alueella on myös hiekkapuhaltamo, mullansekoituspaikka ja varastoalue sekä lupa asfalttitehtaalte. Seepsula Oy on hankkinut uusia maa-alueita ja suunnittelee toiminnan laajentamista luoteen ja pohjoisen suuntaan.

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-

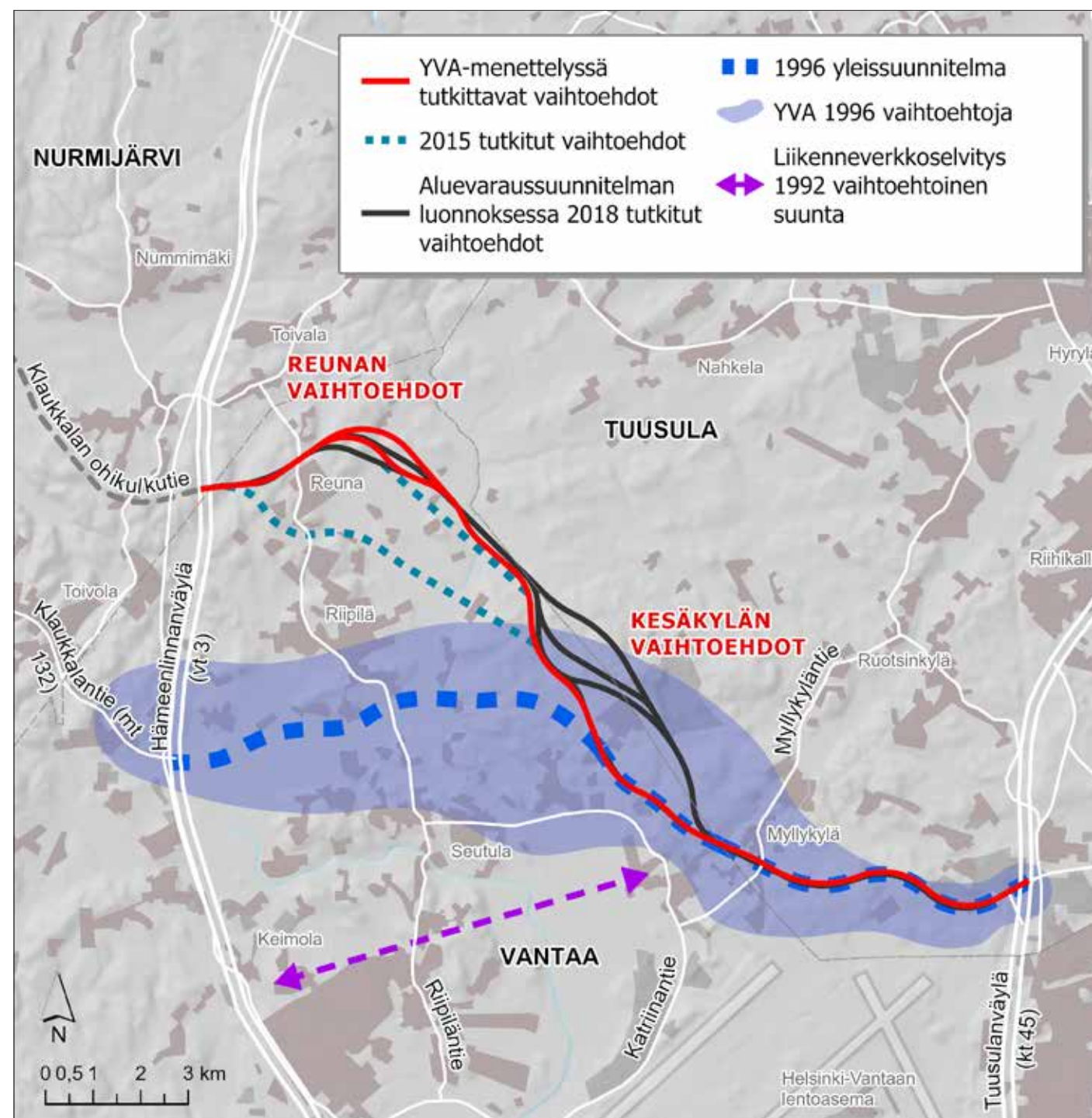
totoiminta hankealueella tulee arvion mukaan kestämaan noin 15 vuotta. Aikataulu perustui oletukseen, että ottotoiminta olisi voitu aloittaa vuoden 2010 alussa. Ottoalueiden alimmat sallitut louhintatasot ovat olennaisia, sillä maanpinnan korkeusasema on otettava huomioon sekä tonttien maankäytössä että 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 aluevaraussuunnitelma-hankkeeseen 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)



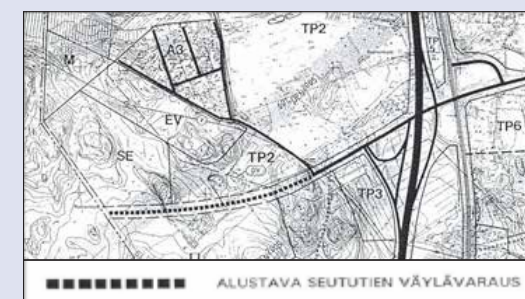
(3)



(4)



(5)



(Aiemmat vaiheet.)

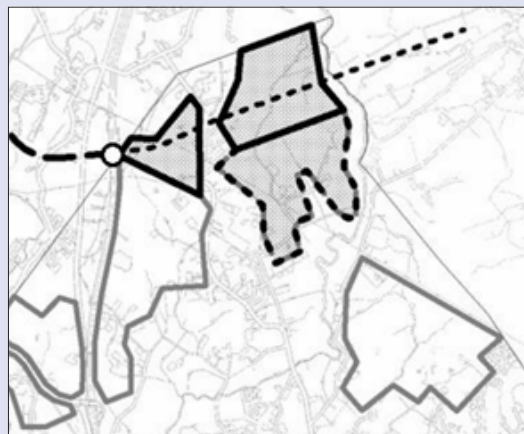
	Vaihe	Sisältö	Päätös / olennaiset ratkaisut	Vaikutusmahdollisuudet
2001 Tuusulan kunta	Ruotsinkylä-Myllykylä -osayleiskaava.	Seudullisen tien katkoviivamerkinillä oli merkitty muutamia vaihtoehtoja Focus-alueella. Myllykyläntien länsipuolella merkintä vastasi yleissuunnitelmaa 1996. (6)	Kunnanvaltuusto 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)**

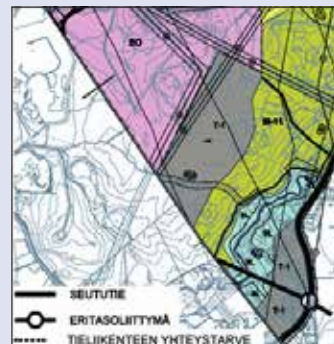
(Aiemmat vaiheet.)

	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)

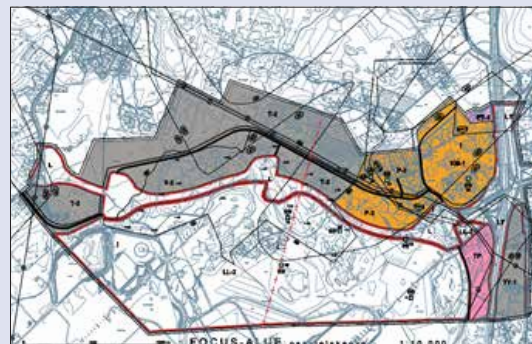
(11)



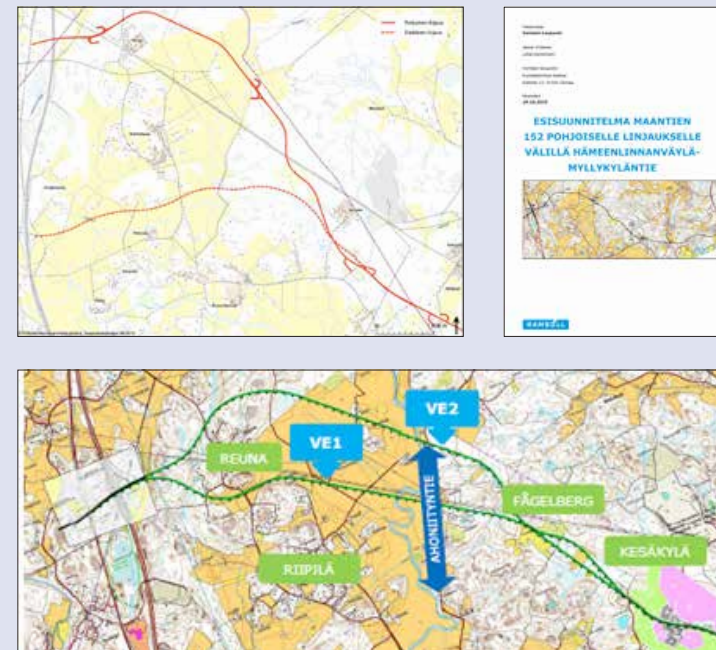
(12)



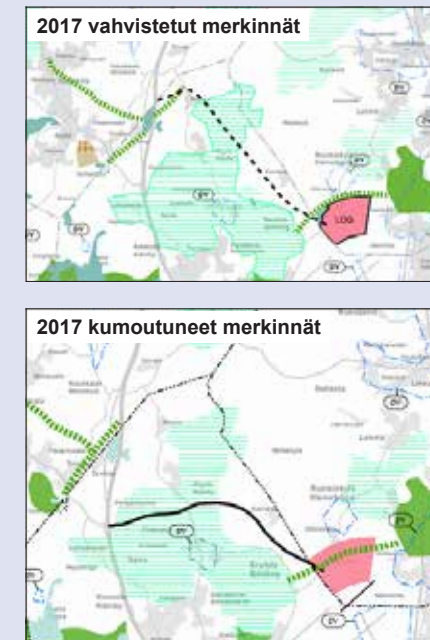
(13)



(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

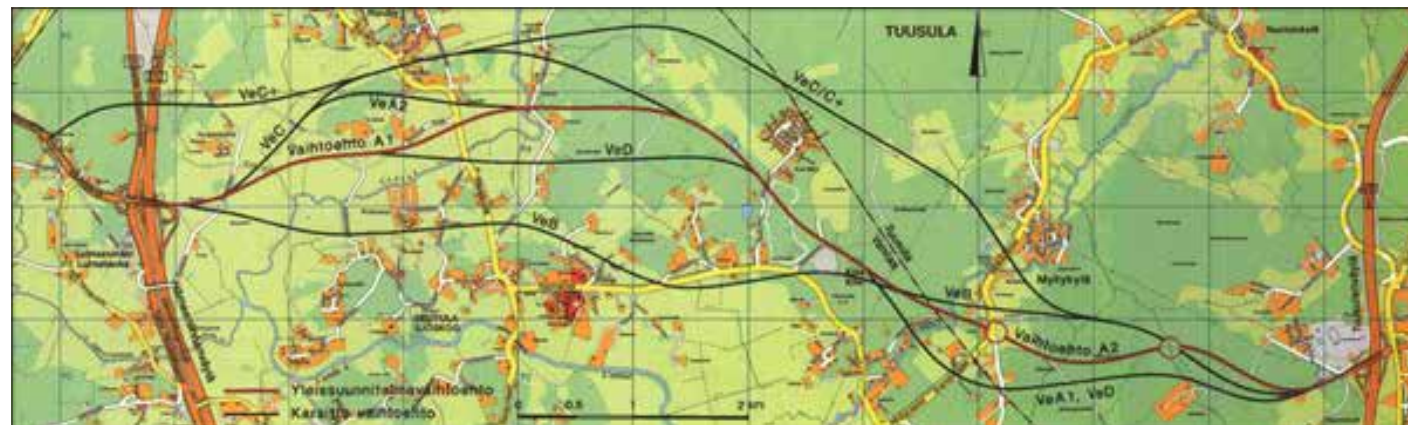
2.3.1 YVA ja yleissuunnitelma 1996

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.

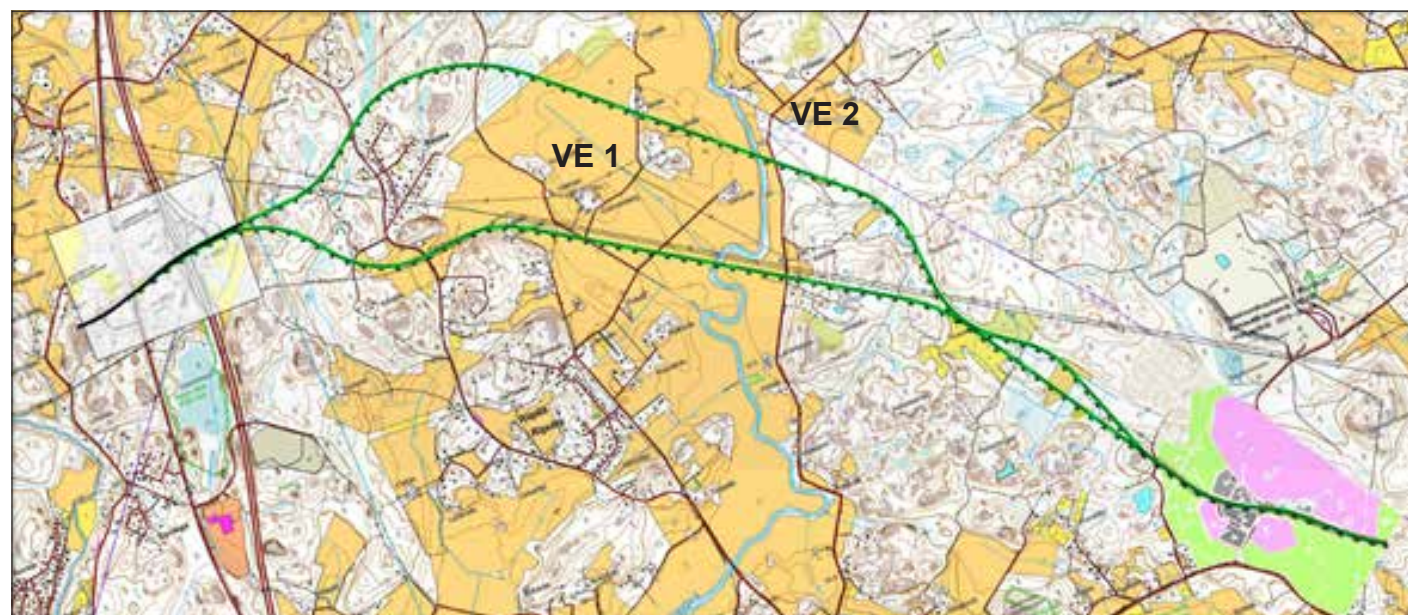
2.3.2 Vaihtoehtotarkastelut 2015 Vantaalla

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 päätynyt 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 (silloiset 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 sovitettua 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. Teyhteyden 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)

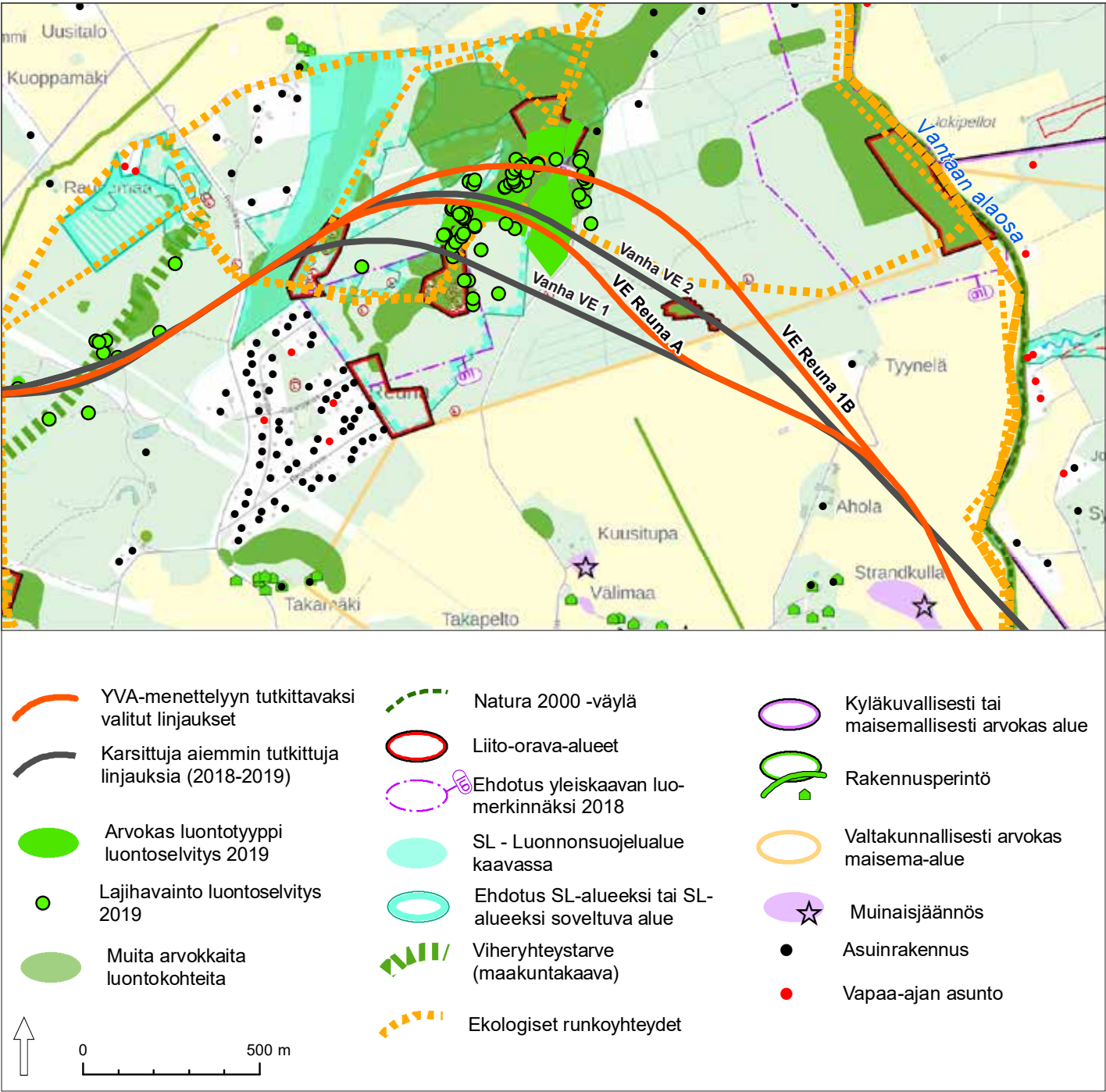
Vaihtoehtoja on jalostettu ja tutkittu alustavasti vuonna 2018 aluevaraussuunnitelman luonnoksen yhteydessä ennen YVA-menettelyn soveltamispäätöstä. Vaihtoehtojen suunnittelussa lähtökohtana ovat olleet hankkeen tavoitteet, aiempien selvitysten ratkaisut sekä tieverkon, maankäytön ja ympäristön nykyiset 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 kokonaisharkinnan 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 tekijäksi 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. Vaihtoehtojen 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.

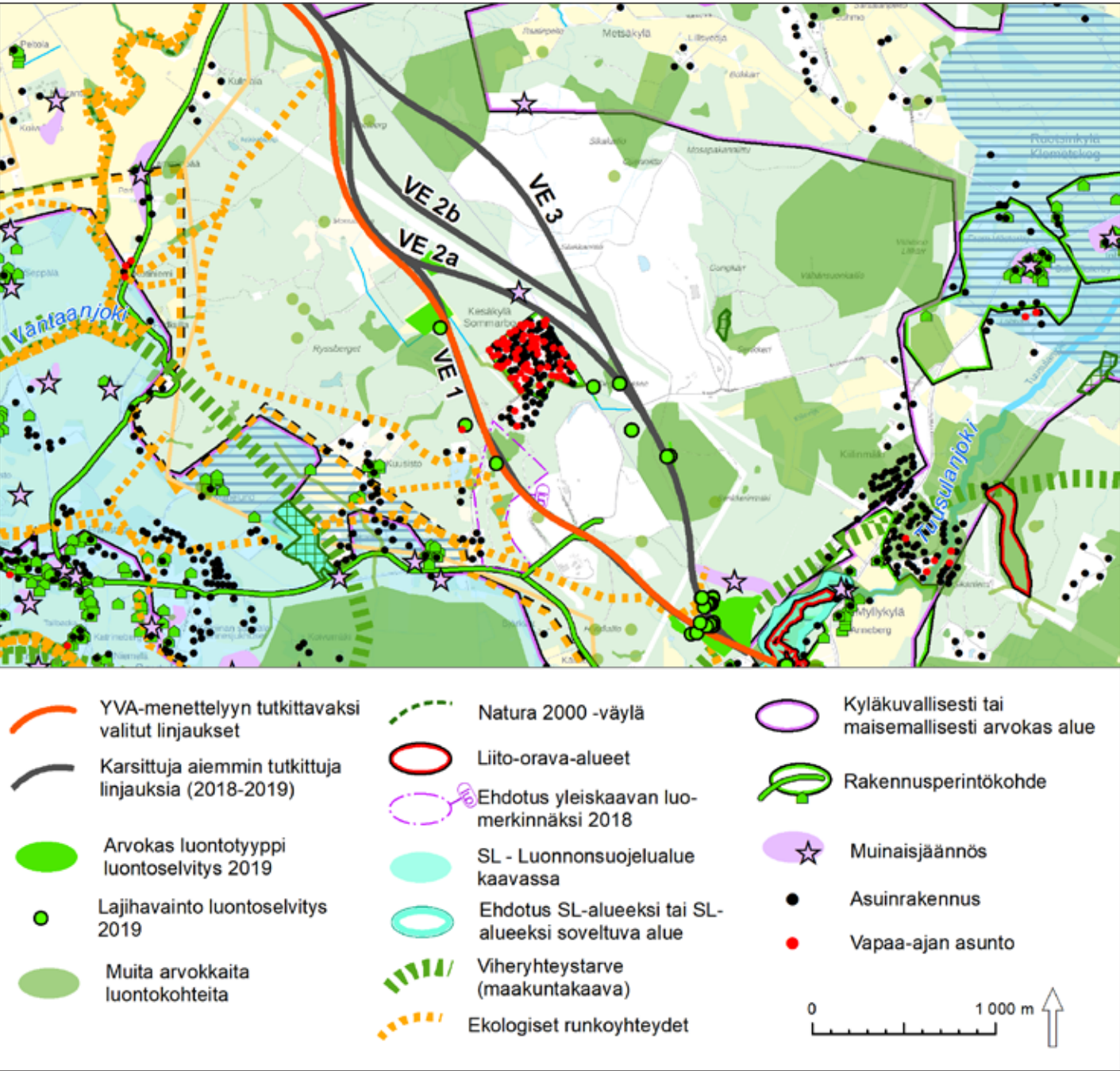
Kesäkylän vaihtoehdoista parhaaksi valittiin eteläinen vaihtoehto 1. Se osoittautui kokonaisvertailun perusteella parhaimmaksi linjaukseksi. Suurimmat perusteet nousevat maankäytön kehityksestä ja nykyistä toiminnoista. Pohjoiset linjaukset aiheuttavat haittaa louhinnalle ja Kesäkylän pohjoisosan asutukselle. 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 kielteisistä suurempi
0	Neutraali muutos tai ei vaikutusta / taustatieto
-	Vähäinen tai kohtalainen kielteinen vaikutus Kielteisten vaikutusten osuus myönteisistä 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 liikenne yhteydet	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 liikenne yhteydet 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 liikenne yhteydet. - 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 liikenne yhteydet. - 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 liikenne yhteydet. - 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 liikenne yhteydet. - 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 tie yhteydestä on hyötyä ja haittaa. Uusi liikenne yhteys 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 kaa-vaehdotuksessa (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 kaa-vaehdotuksessa (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 kaa-vaehdotuksessa (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 Pituus: 4200 m.	VE 2a Kesäkylä Pituus 4500 m.	VE 2b Kesäkylä Pituus: 4300 m.	VE 3 Kesäkylä 3 Pituus: 4300 m.	JOHTOPÄÄTÖKSET
Maisema ja kulttuuriperintö	- Linjaukset muuttavat metsäistä maisemaa järeästi rakennetun ja muokatun ympäristön reunalla. Kesäkylän pohjoispuolella lisäksi laajat hakkuuaukeat ovat heikentäneet maisemaa. - Maisema muuttuu rakennetummaksi, mutta alue ei ole erityisen herkkää lukuun ottamatta Kesäkylän ja Myllykylän asutuksen lähiympäristöä.	150 m päässä asutuksesta peitteisessä ympäristössä, joten Kesäkylään ei kohdistu maiseman muutosta. - Risteää Seutula-Tuusulan Myllykylätien kanssa (Vantaan rakennusperintökohde, inventoitu kohde on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä).	- Uusi väylä meluntorjuntoineen muuttaa Kesäkylän pohjoisosan lähimaisemaa voimakkaasti. - Uusi väylä kaventaa metsäkaistaletta, joka peittää paikoin näkymän Kesäkylästä maa-aineksenottoalueelle. - Sivuaa muinaisjäännostä Sjöskog-Myllykylä (vanha tienpohja).	- Uusi kaventaa metsäkaistaletta, joka peittää paikoin näkymän Kesäkylästä maa-aineksenottoalueelle. Kapea metsäkaistale jää kuitenkin voimajohdon eteläpuolelle. - Sivuaa muinaisjäännostä Sjöskog-Myllykylä (vanha tienpohja).	- Uusi väylä kaventaa vähäisesti metsäkaistaletta, joka peittää paikoin näkymän Kesäkylästä 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 Kesäkylän pohjoispuolella. - Heikentää koillis-lounaisuuntaisia 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 reviiirejä 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 Kesäkylän länsipuolella useampaan otteeseen uoman, joka lähimmillään alle 100 m etäisyydellä. Alajuoksulla on vesilailla suojeltu puro, jossa esiintyy purokatkaa. Voi olla vaikutusta puron vesitaloutteen ja vedenlaatuun. - Kesäkylän 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 Kesäkylän 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 kirjojokkoperhoshavainto v. 2013 linjauksen tuntumassa. Linjaus halkaisee alueen kahteen osaan heikentäen huomionarvoisten lajien elinympäristöä. Voi heikentää kirjojokkoperhosen 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. - Kirjojokkoperhosen kannalta VE 3 on heikoin. - Arviointiin jää huomattavaa epävarmuutta viitasammakon, ja kirjojokkoperhosen ja kirjojokikorennon osalta. Jatkoselvitykset ovat tarpeen. Myös linnuston kannalta arvokkaat alueet ovat muuttuneet sitten 2013 selvitysten, mikä aiheuttaa epävarmuutta etenkin vaihtoehto 3:n arviointiin.
Pohja- ja pintavedet	Maa- ja kallioleikkaukset alentavat pohjaveden pinnantasoa. Kohde ei ole vedenhankinnan kannalta tärkeällä pohjavesialueella. Ruotsinkylän pohjavesialue sijaitsee noin 1,8 km Kotikylästä itään. Tarkastelualueen 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 määrä (1350...1590 m). VE1:ssa ja VE2a:ssa on paalulaatan ja pilaristabiloinnin tarve isompi kuin VE2B ja VE3:ssa (kustannusvaikutus).

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.

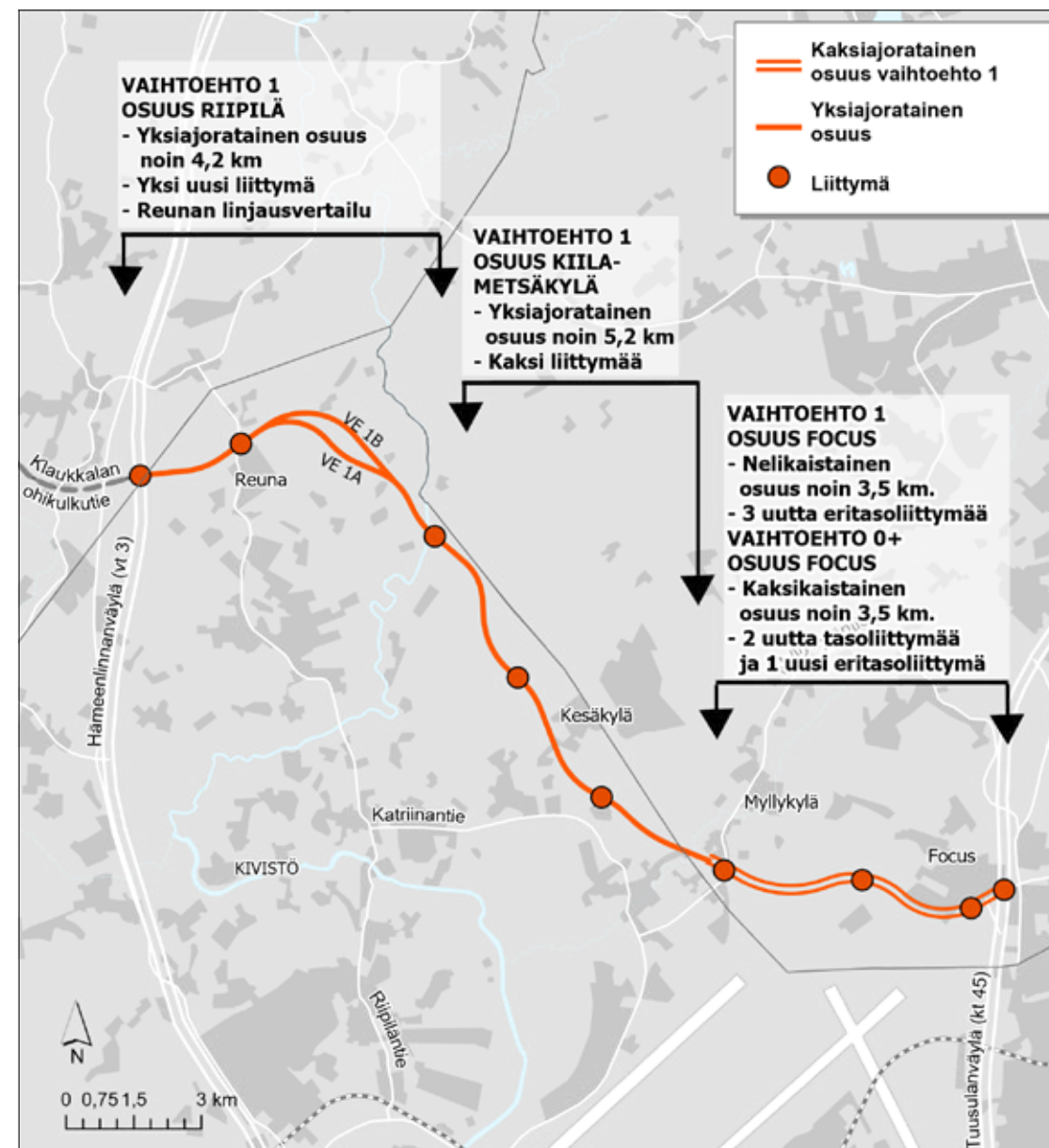
Osuudet

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.

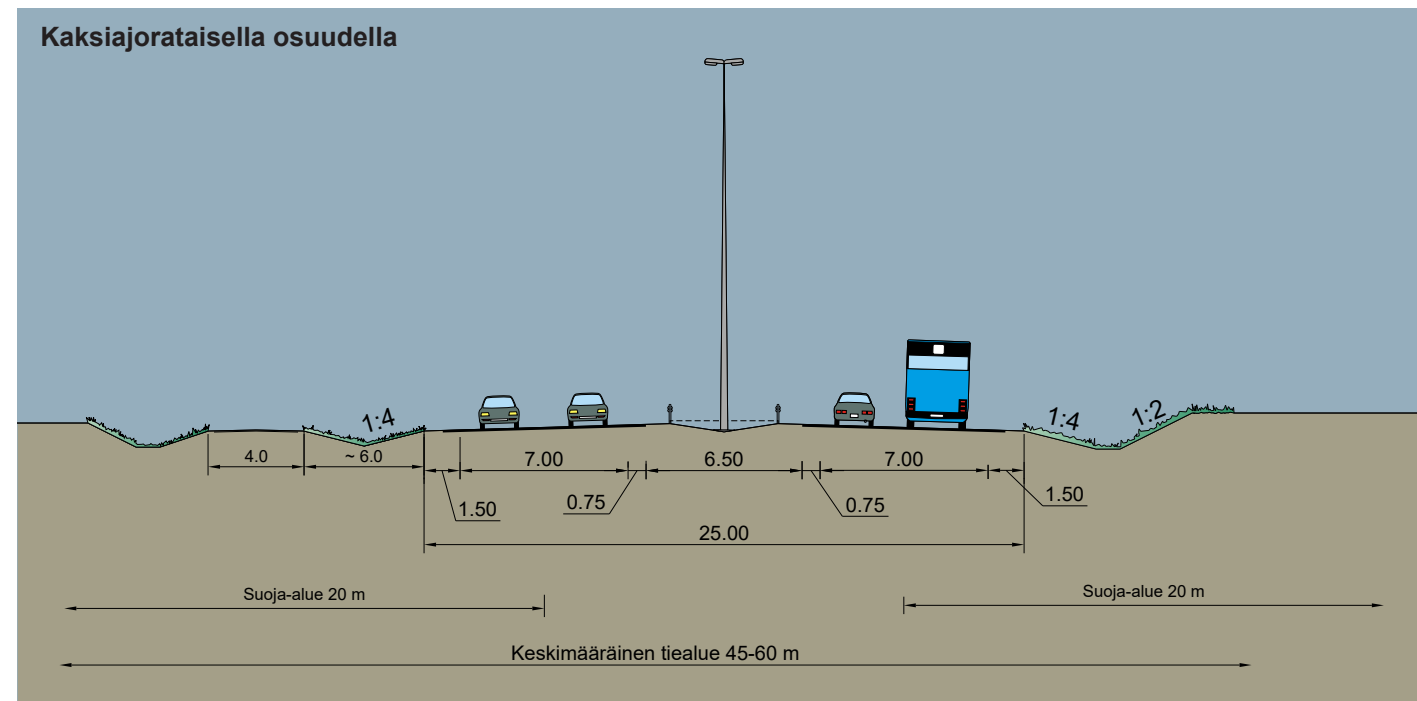
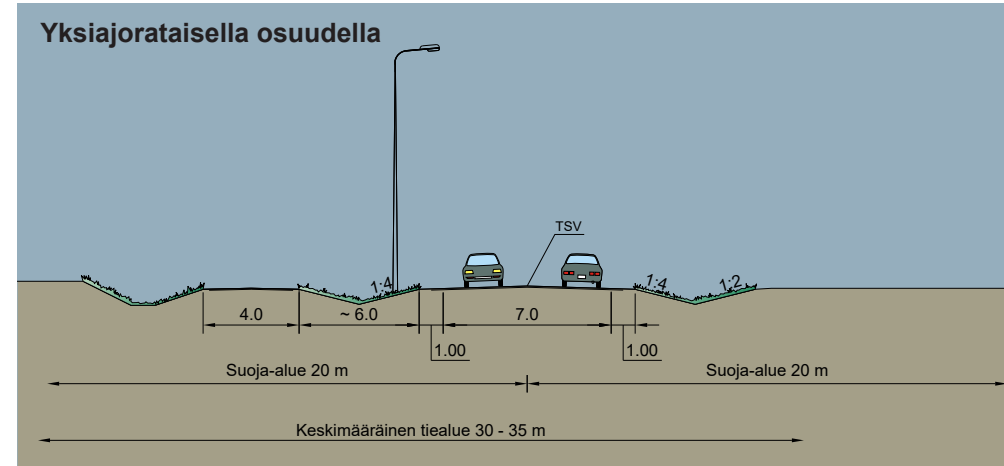


Kuva 2.7. Tutkittavat vaihtoehdot osuuksittain. • Bild 2.7. Alternativ som ska granskas regelbundet.

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 liitteinä:

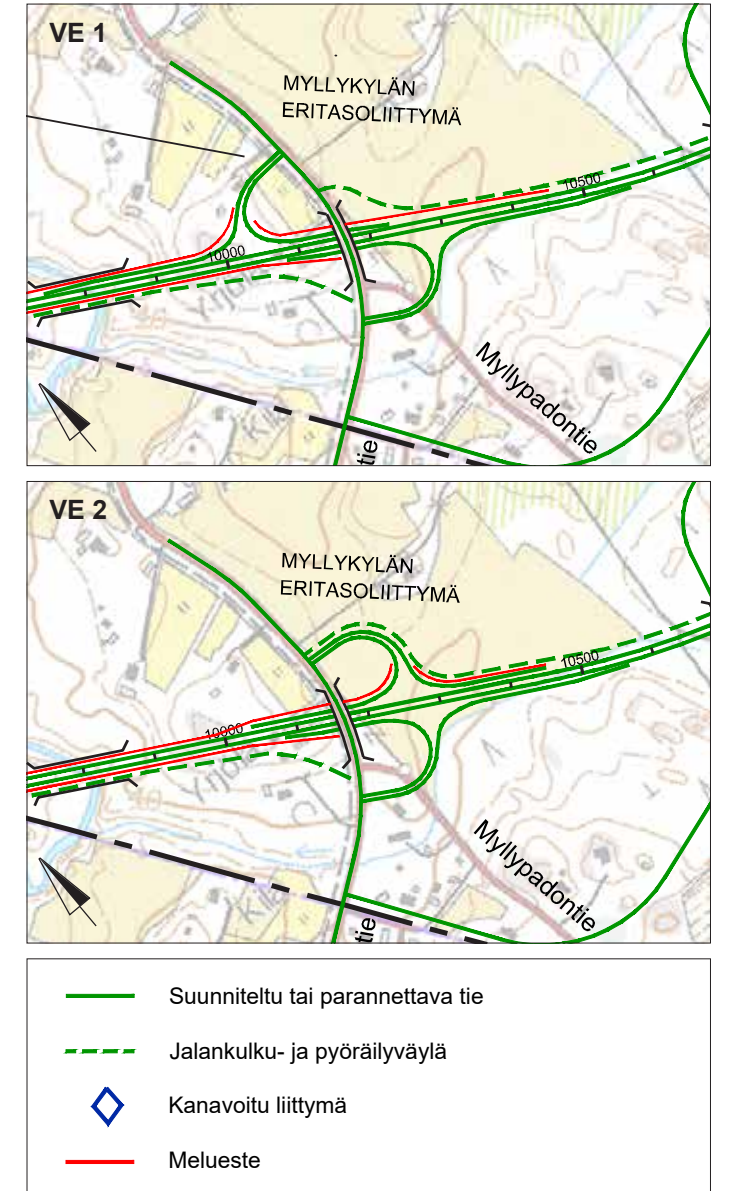
- Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Myllykyläntien välillä yhteys on yksiajoratainen kaksikaistainen sekaliikennetie ja Myllykyläntien ja Tuusulanväylän (kt 45) välillä yhteys on kaksiajoratainen nelikaistainen sekaliikennetie.
- Päätien suunnittelunopeus on 80 km/h ja moottoriteiden eritasoliittymäalueilla 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 liiitytään pääliittymien kautta. Tielle tulee tasoliittymät Riipiläntien (mt 11455), Seutulantien, 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 risteyssilloilla ja tiejärjestelyillä, joilla ne kytketään esitettyihin tasoliittymiin. Tiejakson pääliittymissä otetaan huomioon HCT-ajoneuvojen vaatima mitoitus. Tasoliittymät ovat porrastettuja ja pääsuunnan vasemmalle kääntymiskaistoilla varustettuja.
- 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.
- Liittymien yhteydessä on linja-autopysäkit ja turvalliset yhteydet niille.



Kuva 2.8. Vaihtoehtojen tyyppipoikkileikkaukset.
Bild 2.8. Typtvärnsnitt för alternativen.

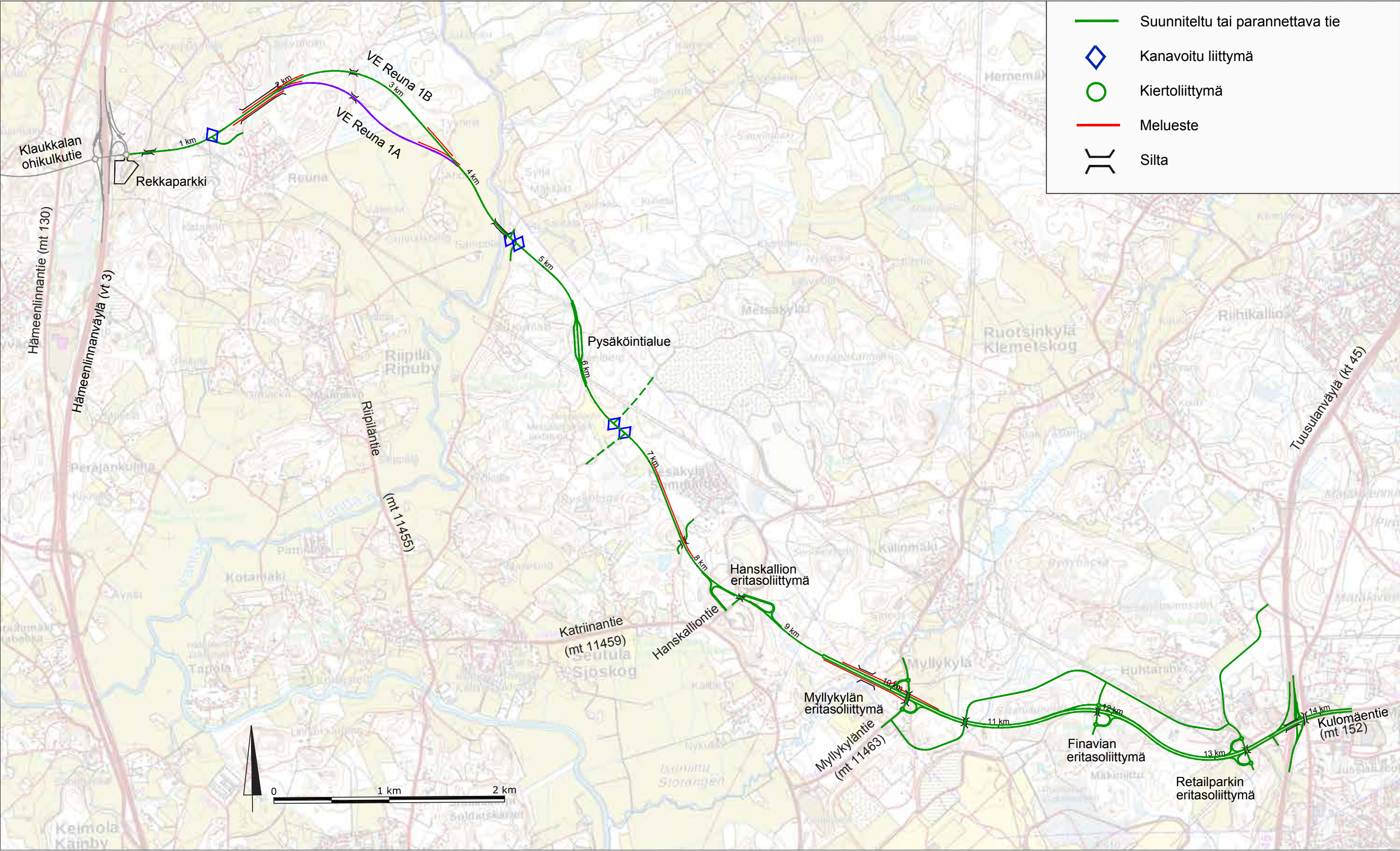
- Kiilan täyttömäen pohjoispuolelle rakennetaan pysäköintialue, joka toimii myös poliisin raskaan liikenteen tarkastuspisteenä. Levähdysalueet rakennetaan kumpaankin ajosuuntaan erikseen. Levähdysalueet rakennetaan kokonaan ajoradasta erotettuina ja ne varustetaan erkanemis- ja liittymiskaistoilla.
- 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 pohjavesisuojaukset.

- 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

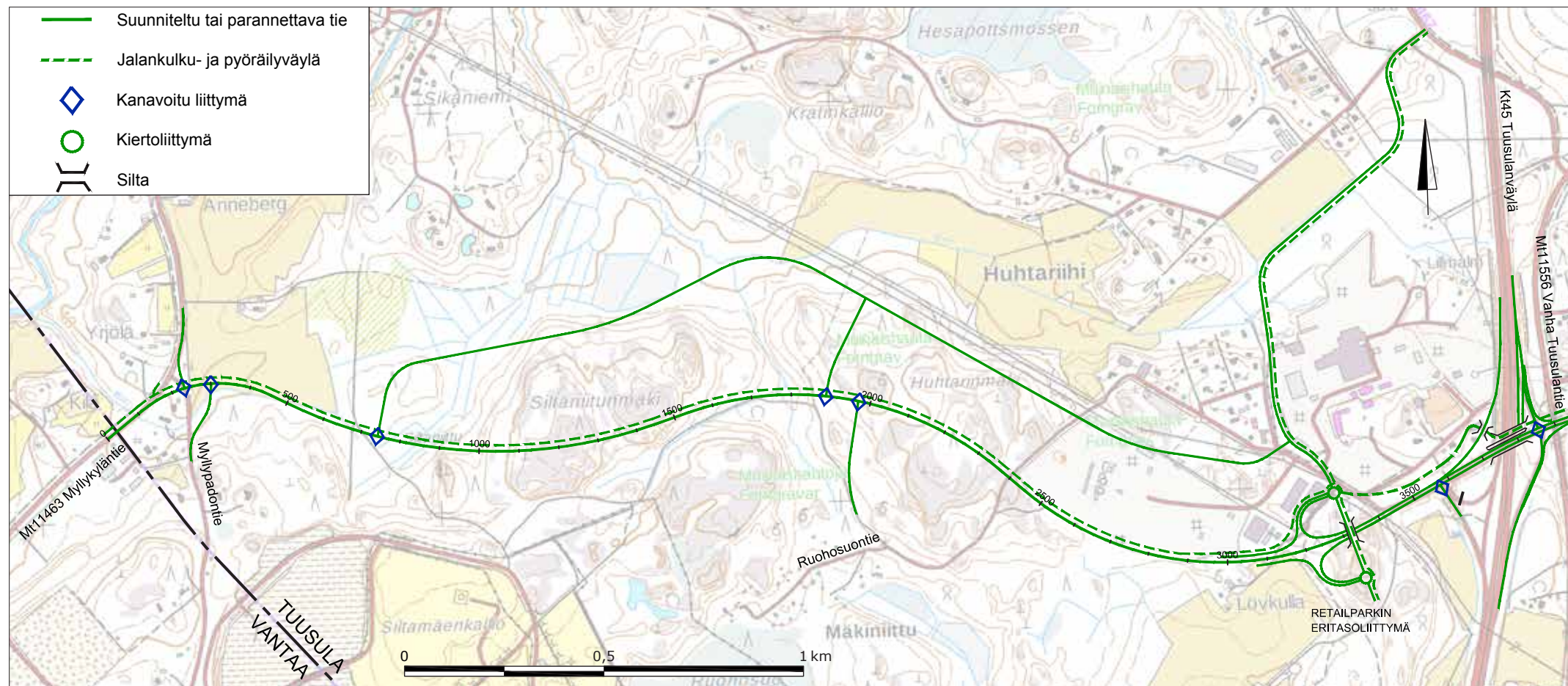
mahdollista toteuttaa maankäyttöä palveleva tasoliittymä. Tasoliittymiin tulee kääntymiskaistat. Tiejakson pääliittymissä otetaan huomioon HCT-ajoneuvojen vaatima mitoitus.

- 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 pohjavesisuojaus.
- 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: rittelyyn, 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.

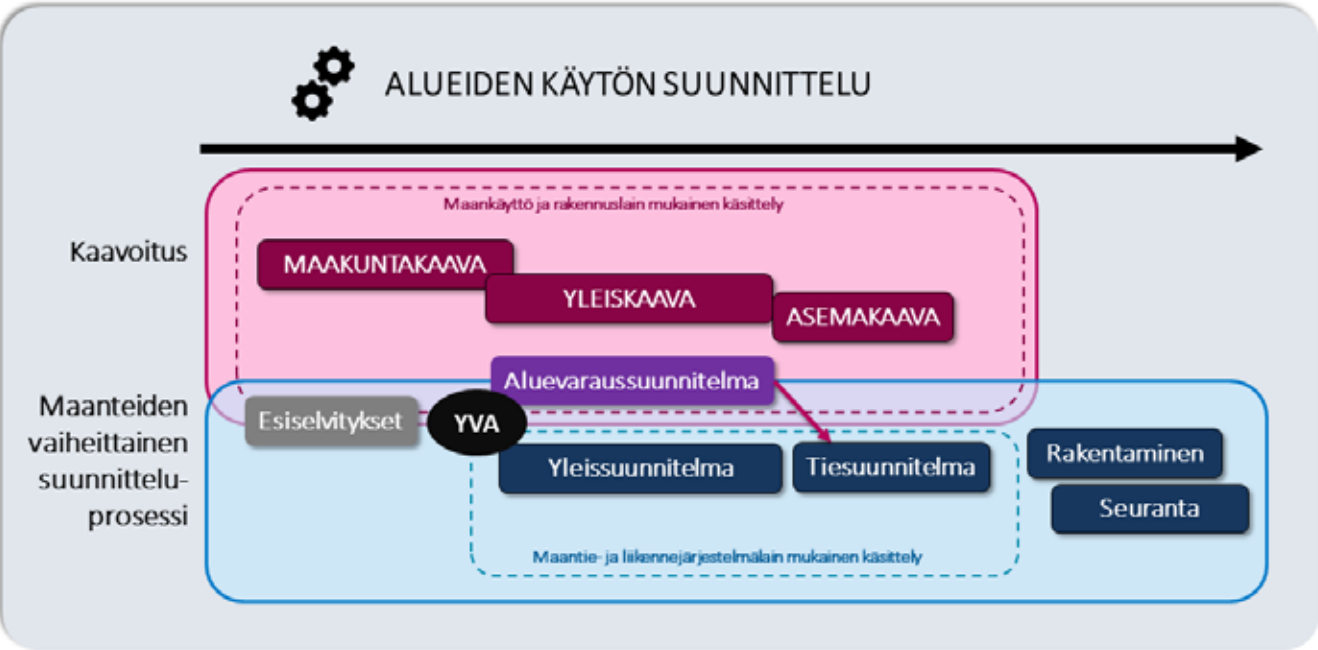
Lakisääteisen tehtävän lisäksi YVA-menettely palvelee hankkeen toteutusta ja se on myös väyläsuunnittelun työkalu. YVA-menettelyn kautta voidaan parantaa suunnitelman laatua ja tutkia ratkaisua, joka täyttää parhaiten hankkeelle asetut tavoitteet. Tämän vuoksi YVA-menettelyssä tuodaan esille myös hankkeen 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. Arvioiselostuksesta 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 teettää 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.

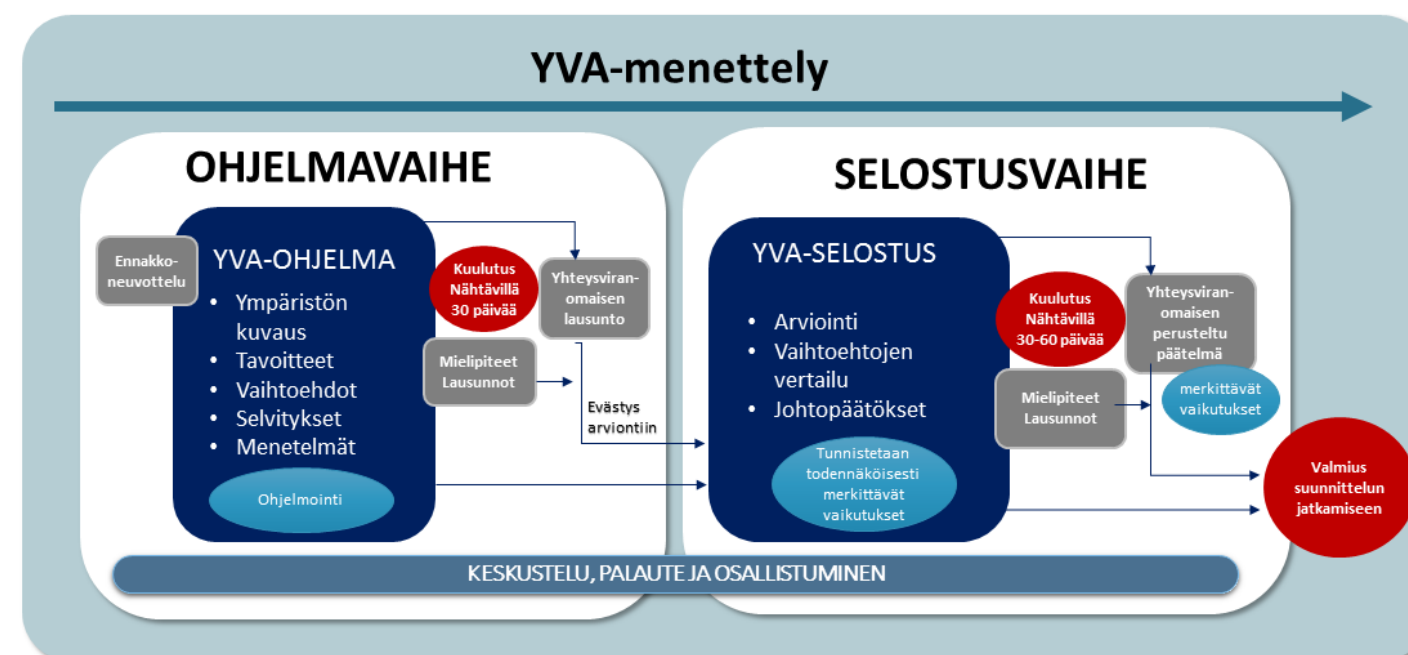
3.5 Perusteltu päätelmä ja suunnittelun jatkuminen

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 tietosuojan 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.

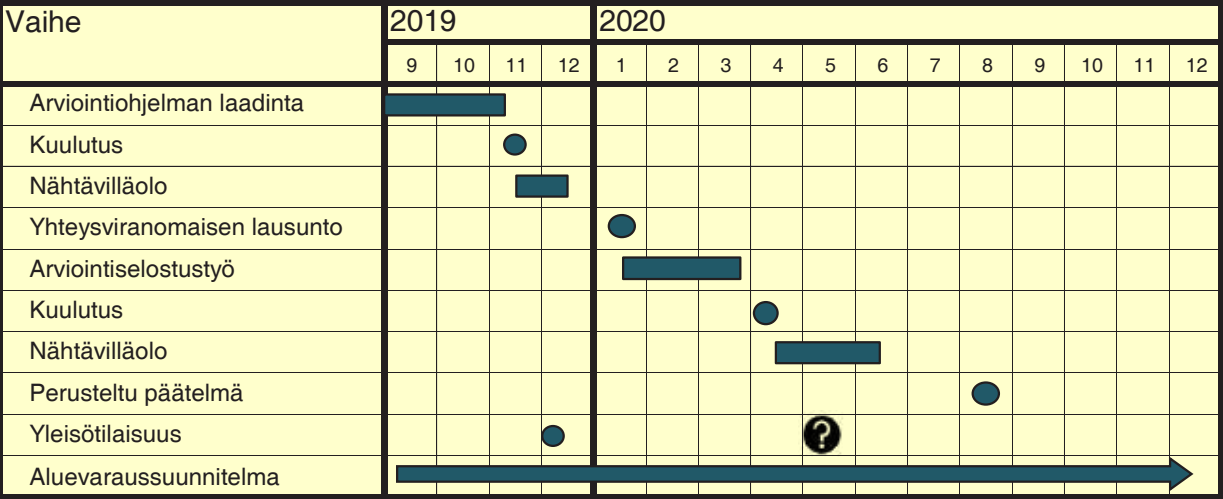
Tiedottamisen kanavat

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.

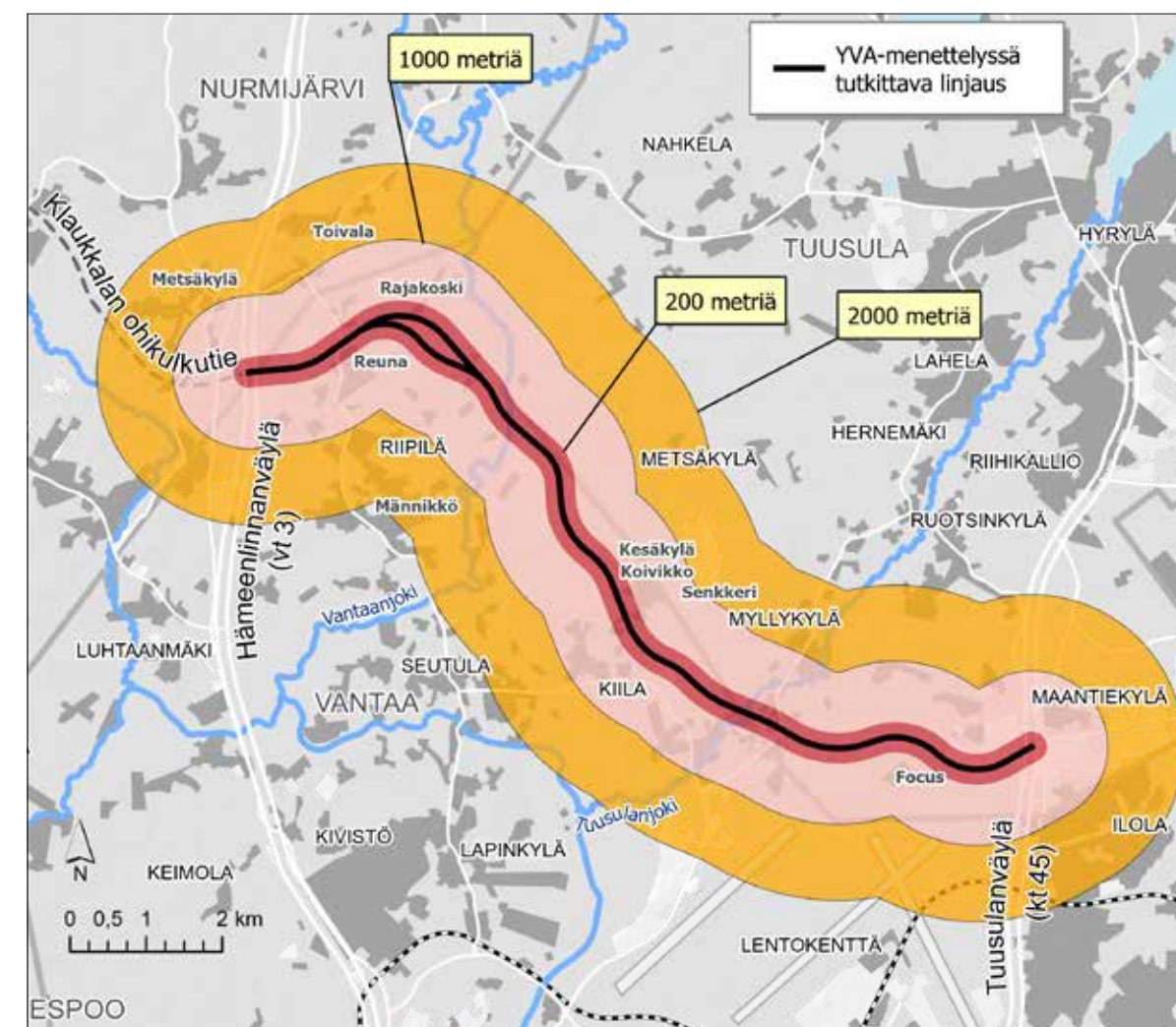
Tiehankkeessa arvioidaan huolellisesti myös liikenteelliset vaikutukset, vaikka YVA-lainsäädäntö ei sitä edellytä. Liikenteelliset vaikutukset kytkeytyvät monin tavoin ympäristövaikutuksiin esimerkiksi liikennemäärien kehityksen kautta. Esimerkiksi meluvaikutus riippuu liikenteen määrästä. Liikenteen 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.



Kuva 4.1. YVA-lain mukaan arvioitavat ympäristövaikutukset.
Bild 4.1. Miljökonsekvenser som ska bedömas enligt MKB-lagen.

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 4.2. Pääasiallinen vaikutusalue suorien vaikutusten osalta.
Bild 4.2. Huvudsakligt influensområde för direkta effekter.

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

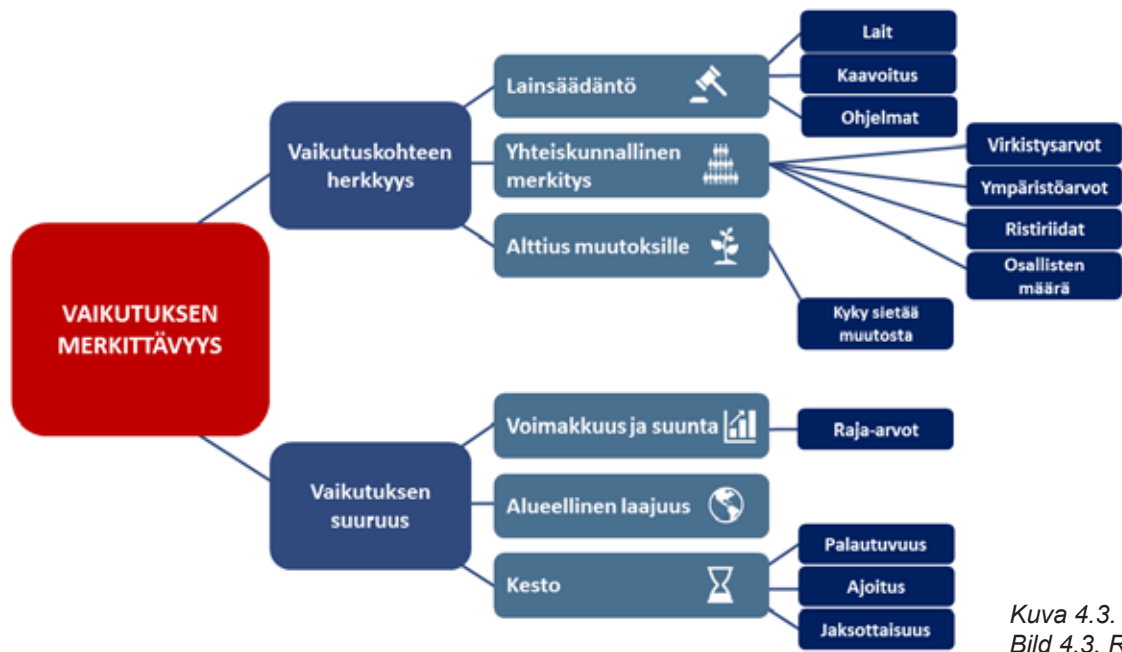
laajimmin aluerakenteeseen ovat luonteeltaan välillisiä. Ne ulottuvat hyvin laajalle jopa yli maakuntarajojen.

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 = Monitavoitearviointin 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 merkittävyys on luokiteltu 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 laajalalaisesti 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 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. - 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 Josvahalmenin 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 eriteltynä uhanalaiset luontotyytit ja lajihavainnot sekä potentiaaliset liito-orava-alueet, jalopuuyksilöiden sijaintipaikat ja uudet hakkuualueet, joita on käytetty perusteena uusille linjauksille arvokohteilla. Tarkka lajitieto käy ilmi kartoilta. Josvahalmenin alueen luontoarvot esiintymispaikkoi-neen 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-tisesti 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 äärintä, joka häiritsee asukkaita ja voi olla riski rakenteille. Arvi-ointiselostuksessa tulee arvioida myös rakentamisen aikaista äärintä, sen riskikohteita ja siitä aiheutuvaa haittaa sekä esittää tar-peelliset lieventämiskeinot. - Äärintä 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 äärintä 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 selvityslitteitä 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 mää- rällistä jakautumista on kuvattu myös kuvassa 4.4.

Valtaosassa palautteesta suhtauduttiin kriittisesti hankkeen seen tai sen vaikutuksiin. Vaihtoehtoa 0+ kannatettiin suhteessa vaihtoehtoon 1. Koko tietä pidettiin yleisesti tarpeet- tomana 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 hait- toihin, jotka kohdistuvat asukkaisiin ja ympäristöön sekä luontoarvoihin. Reunan alueella toivottiin, että linjaus kul- kisi kauempana asutuksesta. Reunan alueen vaihtoehtoja pidettiin suurten luontovaikutustensa vuoksi toteuttamis- kelvottomina.

Useassa mielipiteessä tuotiin esille, että vaihtoehtoja tuli- si esittää lisää YVA-ohjelmassa esitettyihin nähden. Erityi- sesti Kesäkylän kohdalla pitäisi selvittää Kesäkylän poh- jois-/itäpuolisia vaihtoehtoja. Alueella toimivien yritysten mielipiteissä tuotiin esille, että Senkkerin kivenottoalueen läpi suunnitellut vaihtoehdot ovat melko mahdottomia to- teuttaa vallitsevien ja kasvavien korkeuserojen takia. Mie- lipiteistä korostui näkemys, että YVA-ohjelmaan on valittu arvioitavaksi vaihtoehtoja, jotka karsittuihin tielinjauksiin verrattuna aiheuttavat suurta vahinkoa arvokkaille luonto- kohteille ja ekologisille yhteyksille. Vantaan osalta aiempia Klaukkalantiehen liittyviä päälinjauksia esitettiin uudelleen tutkittavaksi. Myös muita ehdotuksia vaihtoehtoista tuli esille.

Mielipiteissä tuotiin esille alueen luontoarvoja, virkistys- käyttöä sekä alueen merkitystä viherkäytävänä. Hankkeen todettiin aiheuttavan haittaa näille tärkeille omaispiirteille ja pirstovan viher- ja metsäaluetta, johon liittyy myös il- mastonmuutosnäkökulma. Maisemahaittoja koskevat mie- lipiteet kohdistuvat erityisesti Vantaanjokilaaksoon. Hank- keen elinympäristöön kohdistuvina haittoina tuotiin esille yleisesti melu, värinä, pöly ja ilmansaasteet. Alueen asuk- kaat ovat huolissaan tien aiheuttamista muutoksista ja sen vaikutuksista talousvesikaivoihin.

Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan yleiskaavan 2020 laatimiseen on liittynyt moni- puolista vuoropuhelua eri vaiheissa osallisten kanssa. Viimeisempinä merkittävänä vaiheena oli yleiskaava- luonnoksen nähtävilläolo 18.2.–29.3.2019. Luonnok- sesta 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 esiin- tyneisiin teemoihin. Sitä koskien jätettiin 112 erillis- tä mielipidekohdetta, joita saatiin 92 eri taholta. 97% mielipiteistä vastusti tielinjausta. Mielipiteissä selvästi yleisin teema oli luontoarvot. Luontoarvoja tielinjauk- sen vastustamisen perusteena käytti 63 % mielipiteen jättäneistä tahoista. Vastaajat kokivat tien vaarantavan alueen luonnon monimuotoisuuden ja pilaavan virkis- tysmahdollisuudet. Useissa mielipiteissä ehdotettiin tien siirtämistä esimerkiksi Nurmijärven ja Tuusulan puolelle. Myös linjauksen kulkeminen Seepsulan mail- ta sai paljon kannatusta, lisäksi yhtenä vaihtoehtona monissa mielipiteissä mainittiin tien rakentaminen tun- neliin mm. luontoarvojen turvaamiseksi. 27 % vastaa- jista nosti esille tielinjauksen asumiselle aiheuttamat haitat. Asukkaat kokivat, että tie motittaisi heidät suur- ten teiden ja teollisuuden väliin, sekä aiheuttaisi asu- mista haittaavaa ilmanlaadun heikkenemistä. Lisäksi 24 % nosti esiin alueen pohjavesien ja talousvesikaivo- jen vesien mahdollisen pilaantumisen. Myös liikenteen aiheuttama melu nostettiin esiin 23 %:ssa mielipiteistä. Joka kymmenes oli myös huolissaan raskaan liiken-

teen lisääntymisestä nykyisellä tie- ja katuverkolla. Hankkeen kustannuksista kaupungille oli huolissaan 5 % vastaajista, yhtä moni myös nosti esiin tien tuho- avan arvokkaita kulttuurimaisemia. Näiden lisäksi yk- si mielipide ilmaisi yksiselitteisesti vain vastustavansa uutta tietä. Muutamassa mielipiteessä uuden tien ko- ettiin mahdollistavan uutta rakentamista sen lähistölle ja tehostavan asumista. Lisäksi yhdessä mielipiteessä tien nykyisen linjauksen koettiin olevan luonnolle pa- rempi, 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 mielipide- paikannusta (25 mielipiteenantajaa). Niiden mukaan jo nyt toiminnassa olevat teolliset laitokset ja yhä lisään- tyvät uudet toiminnot ylittävät niin luonnon kuin ihmi- senkin 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 Yk- sikään yleiskaavaehdotuksen muistutus ei koskenut maantien 152 suunnittelua. Aiemmissa yleiskaavoissa palautetta on saatu enemmän. Niistä Focus-osayleis- kaava on hankkeen kannalta tärkein, tosin sen käsitte- lystä on kulunut aikaa. Focus-osayleiskaavan ehdotus oli nähtävillä 23.5.–28.6.2013 ja siitä saatiin 13 muistu- tusta ja asukkaita edustavan Tuusula-seuran lausunto. Palautteessa suhtauduttiin kokonaisuuteen kriittisesti. Esille nousi mm. väylän liittymien määrä, alueen lou- hinta ja maankäyttö, meluntorjunta sekä kokonaisuu- den haitat asumiselle, luonto- ja maisema-arvoille sekä virkistykselle.

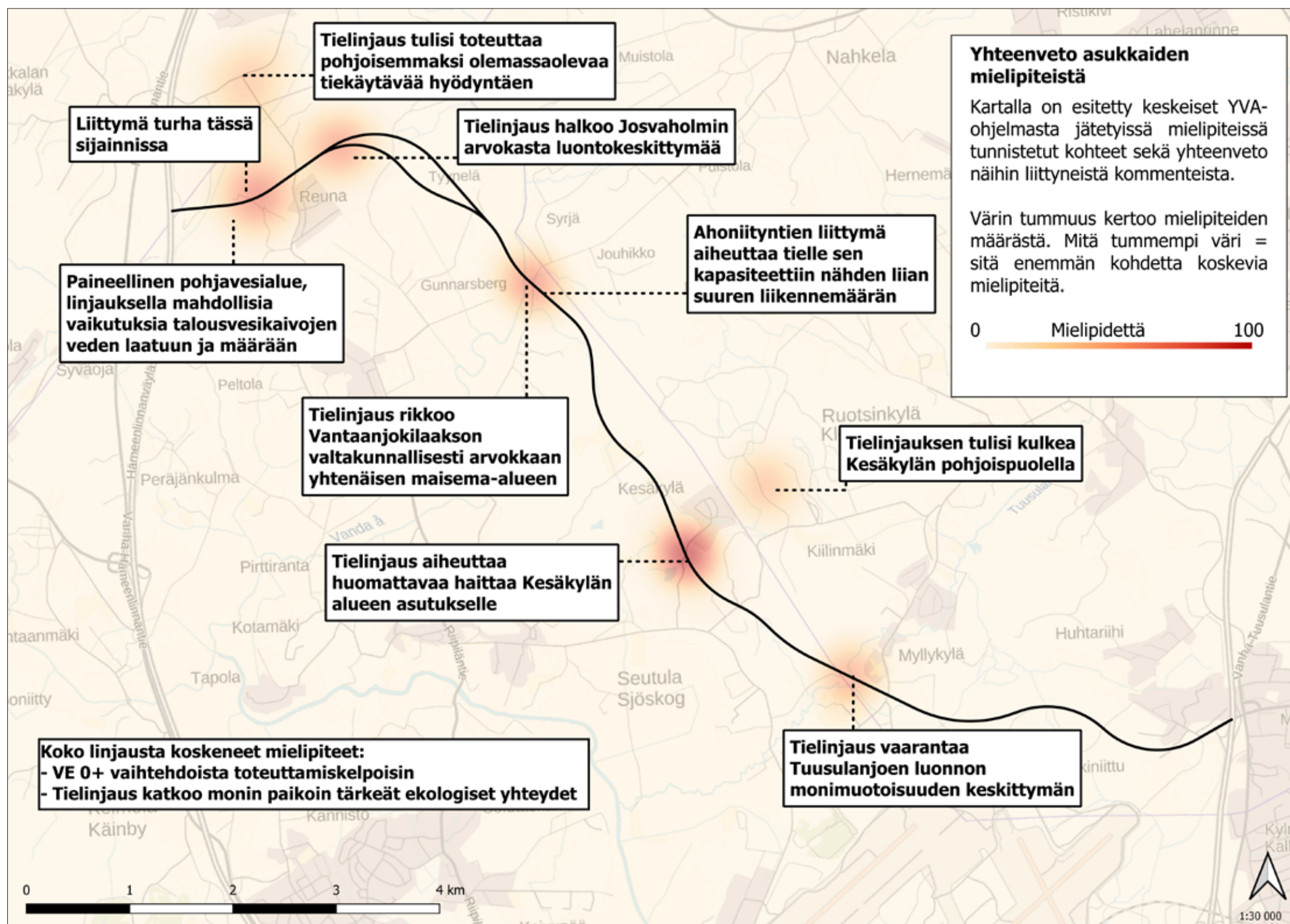
Viimeisimmät suunnittelualueen asemakaavat, jotka ovat olleet nähtävillä, ovat Sammonmäki III asema- kaava 3561 (osallistumis- ja arviointisuunnitelma näh- tävillä 3.10.2019–4.11.2019) ja Kehä IV asemakaava 3579 (osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä

24.1.2019–28.2.2019). Niihin liittyen jätettiin vain yk- sittäisiä mielipiteitä, mikä saattaa heijastaa pitkään jat- kunutta suunnitteluprosessia ja osallistumisväsymystä. Yhdessä mielipiteessä Sammonmäkeen liittyen tuotiin kuvaavasti esille nopeiden ratkaisujen tarve liittyen asutuksen lunastuksiin, jotta tontin omistajien ”löysäs- sä hirressä roikottaminen” päättyisi. Väylään ei otettu kantaa suoranaisesti. Yhdistyksistä luonnonsuojelu- liitto korosti, että kaava on voimakkaasti luontoarvoja heikentävä. Lisäksi Focus-liikekeskus asemakaava ja asemakaavan muutos (3508) oli luonnoksena nähtävil- lä 16.4.–29.5.2015. Pääosa mielipiteistä koski Maisa- lantien liikennettä.

Miten palaute otetaan huomioon nyt ja jatkossa?

YVA-ohjelman nähtävilläolon mielipiteissä palautetta saa- tiin paljon liittyen tutkittaviin vaihtoehtoihin. Palautteen vuoksi YVA-menettelyn tutkittavia vaihtoehtoja on tarkas- telu 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-menette- lyyn ei päädytty ottamaan uusia vaihtoehtoja. Vaihtoeh- toihin ja niiden karsimiseen liittyvät perustelut on esitetty luvussa 2. Kesäkylän kohdalla vaihtoehtotarkastelua vie- tiin pisimmälle, vaikka YVA-menettelyn aikana päädyttiin lopulta siihen, että Kesäkylässä ei oteta arviointiin ns. poh- joispuoleisia vaihtoehtoja.

Saatu palaute toimii vaikutusarvion pohjana ja heijastuu tässä YVA-selostuksessa tehtyyn arviointiin. Palautetta on tuotu esille erityisesti luvussa 6 ihmisiin kohdistuvat vai- kutukset. YVA-selostuksessa on otettu huomioon monia asioita, jotka tulivat esiin palautteessa suurella painoarvol- la. Mielipiteissä tuotiin esille alueen luonto- ja maisema- arvoja, virkistyskäyttöarvoa sekä alueen merkitystä viher- käytävänä. Nämä asiat ovat lähtökohtaisesti olleet alusta saakka YVA-menettelyn painopistealueena, joten palaute ei sinällään vaikuttanut käsittelyyn. Esimerkiksi vihersilto- jen suunnitteluun olisi panostettu joka tapauksessa, sillä jo hankkeen lähtökohtavaiheessa tämä on tunnistettu mer- kittäväksi 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

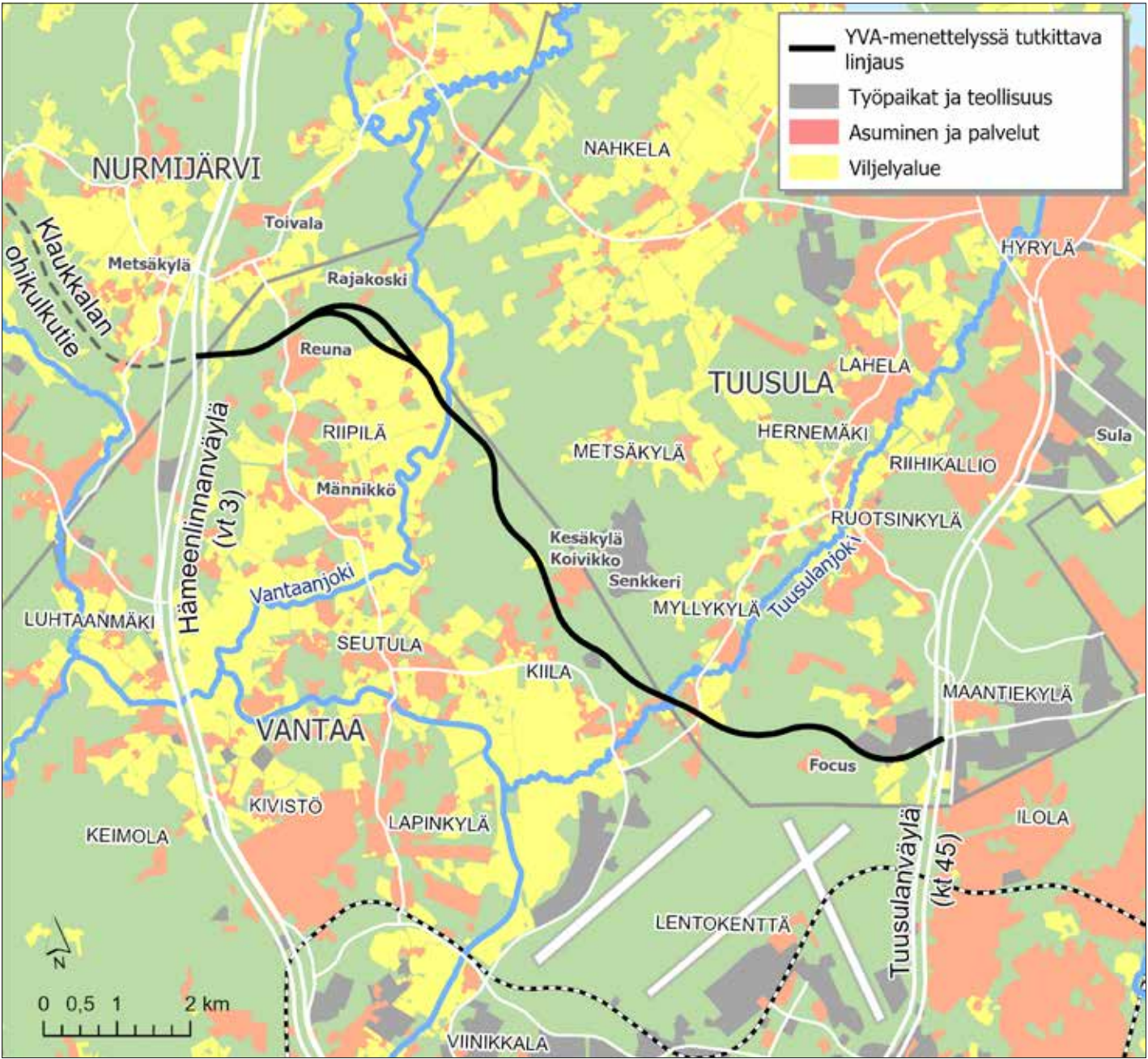
Suunnittelualue sijoittuu voimakkaasti laajenevan pääkaupunkiseudun ja kehittyvien ympäryskuntien väliin, Vantaan ja Tuusulan alueelle. Alueella on vanhaa maanviljelysaluetta, mutta myös järeästi rakennettua ympäristöä ja

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/varsinaisuus muodostuu hajanaisesta pientaloasutuksesta Vantaanjoen peltoalueiden reunoilla. Vastaava taajamavyöhykkeen pientaloasutus jatkuu Tuusulan puolella Myllykyläntiellä, tiivistyen Kiilimäessä.

Kiilan ja Senkkerin alue on maakunnallisesti merkittävä kehittyvä maa-aineksenonon, 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



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. Kesäkyli (Vantaan kaupungin karttapalvelu). Viistokuvan kuvaussuunta itään.
Bild 5.3. Sommarbro (Staden Vantaa, karttjänst).



Kuva 5.5. Focus-alue (lähde: Focus-yleiskaava). Kuvaussuunta länteen.
Bild 5.5. Focus område (källa: Focus generalplan). Bild i riktning mot väst.

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

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.



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).

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.

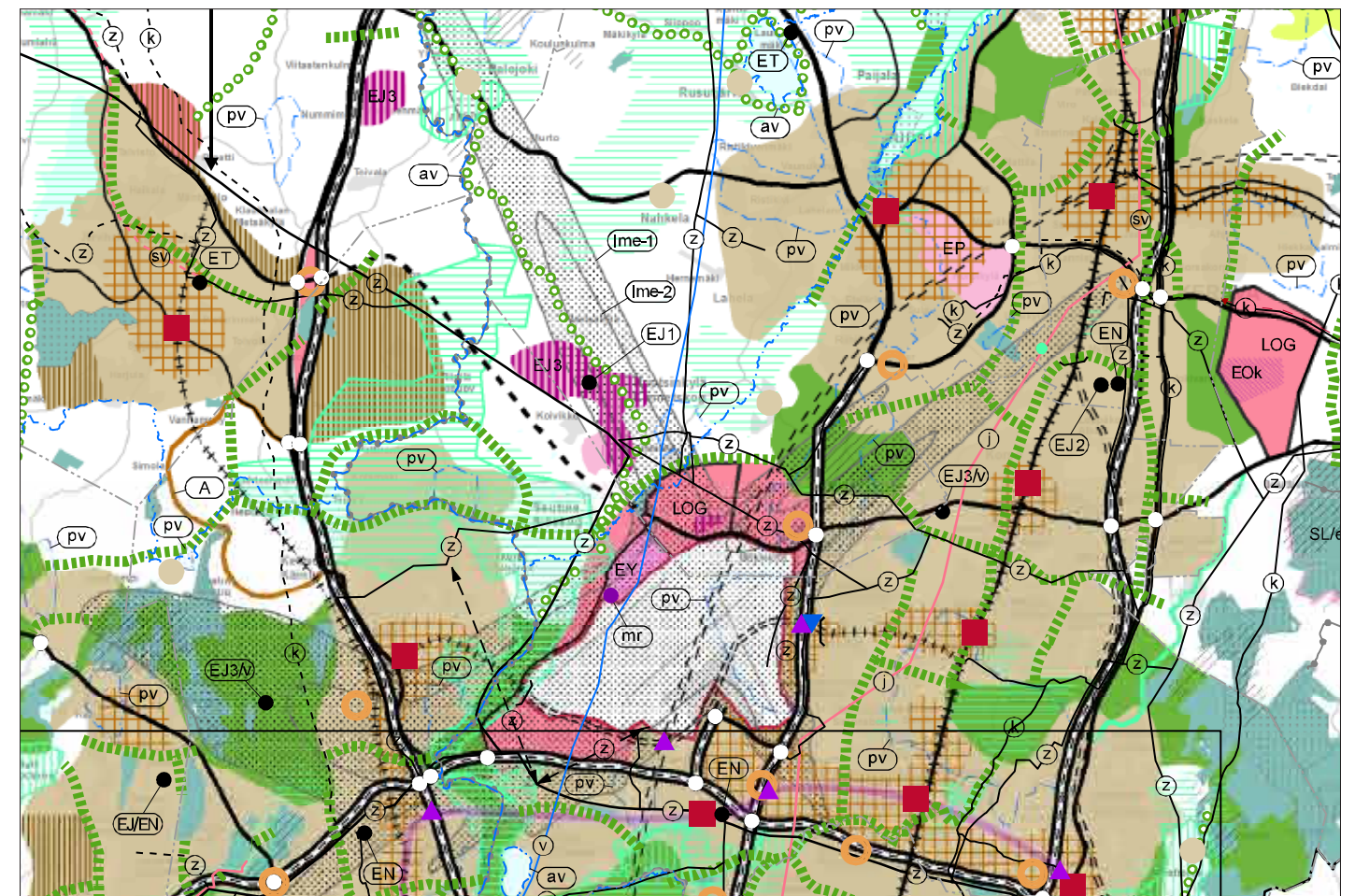
- Tuusulanjoen kohdalla on merkintä *luonnonsuojelualue*. Merkintään liittyy määräys: *Suojelualueiksi osoitetuille alueille ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luonto- ja ympäristöarvoja, joiden perusteella alueesta on muodostettu tai on tavoitteena muodostaa luonnonsuojelualue. 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 viheryhteystarpeisiin, 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

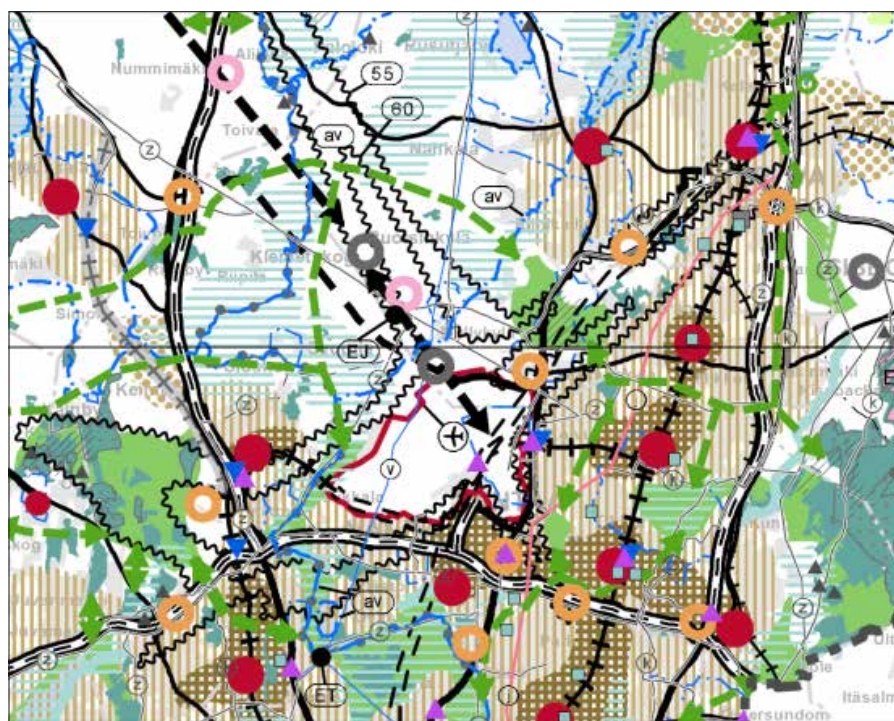
- Mäyränkallioon (Hämeenlinnanväylän liittymäalue) ja Focus-alueelle on osoitettu kohdemarkintä *kaupan alue*.
- Uuden väylän tuntumaan on kaksi kohdemarkintää *tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue*. Toinen merkintä on Tallinna-tunnelin rahtiterminaalilla ja toinen Focus-alue. Senkerinmäkeen 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 viheryhteystarve. 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. Viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvittävä, 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 etappplansplan förslag (framlagt 8.10.–8.11.2019).

tava ja sovittava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

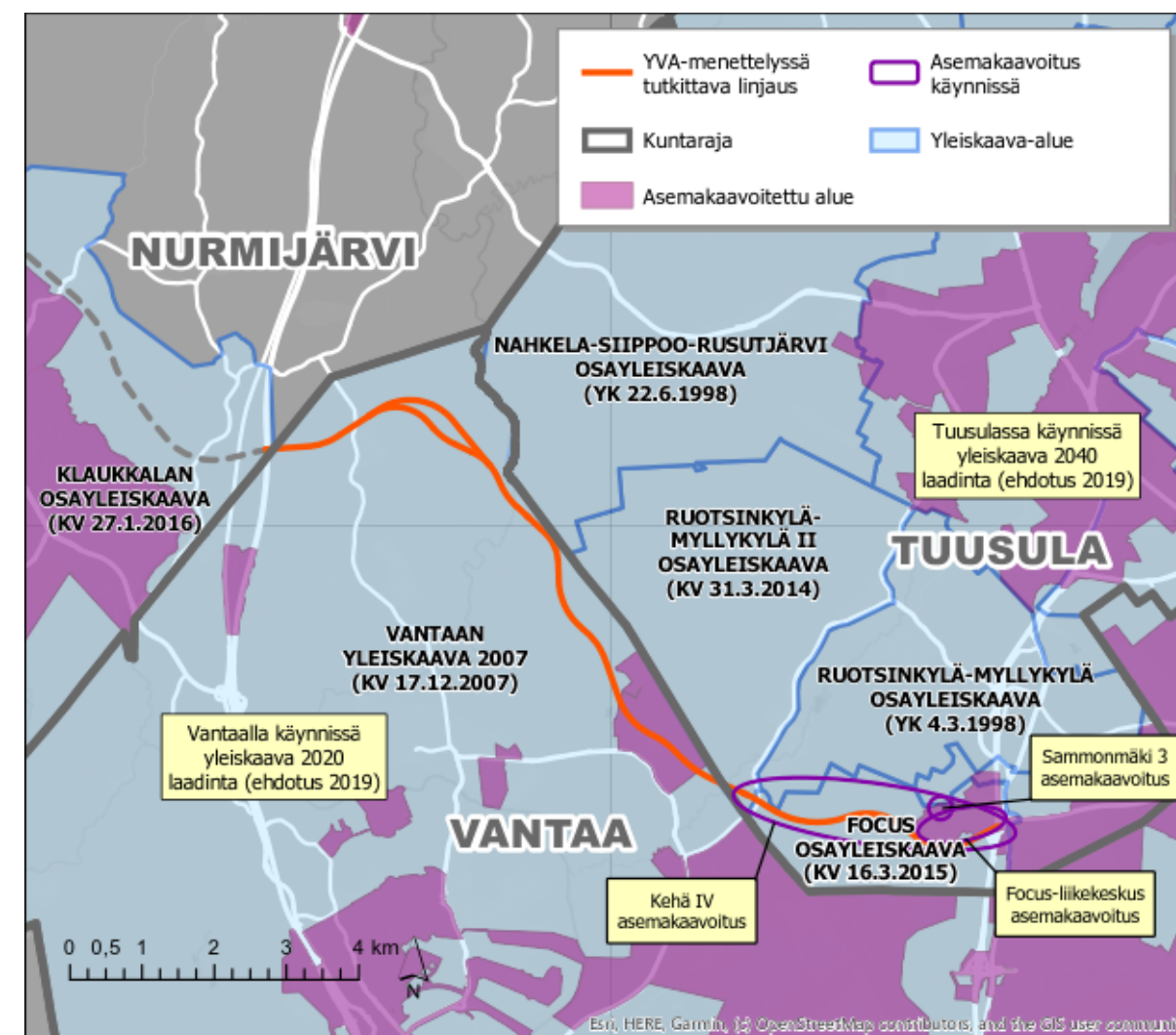
- Vantaanjoki on osoitettu merkinnällä *Natura 2000 -alue*. Sitä koskee yleinen määräys, jossa todetaan, että mm. yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava alueiden yhtenäisyys, arvioitava suunnitelmasta alueelle kohdistuvat vaikutukset ja huolehdittava, ettei merkittävästi heikennetä niitä 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.

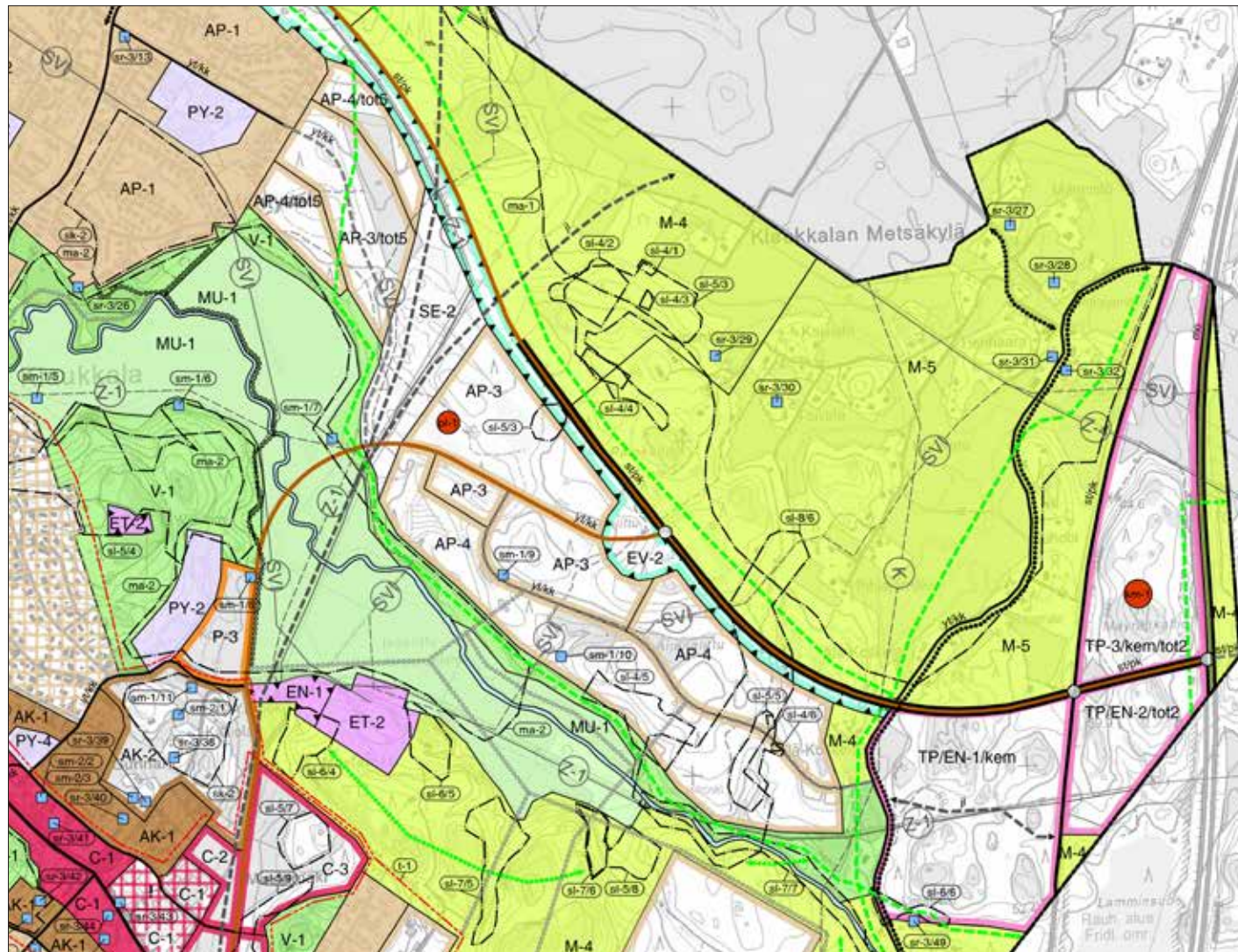
Nurmijärven kaavoitus

Suunnittelualueen vaikutusalueella sijoittuvalle Klaukkalan alueelle on tehty Klaukkalan osayleiskaava (KV 27.1.2016). Siinä on esitetty seuraavia maantien 152 suunnittelun kannalta 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

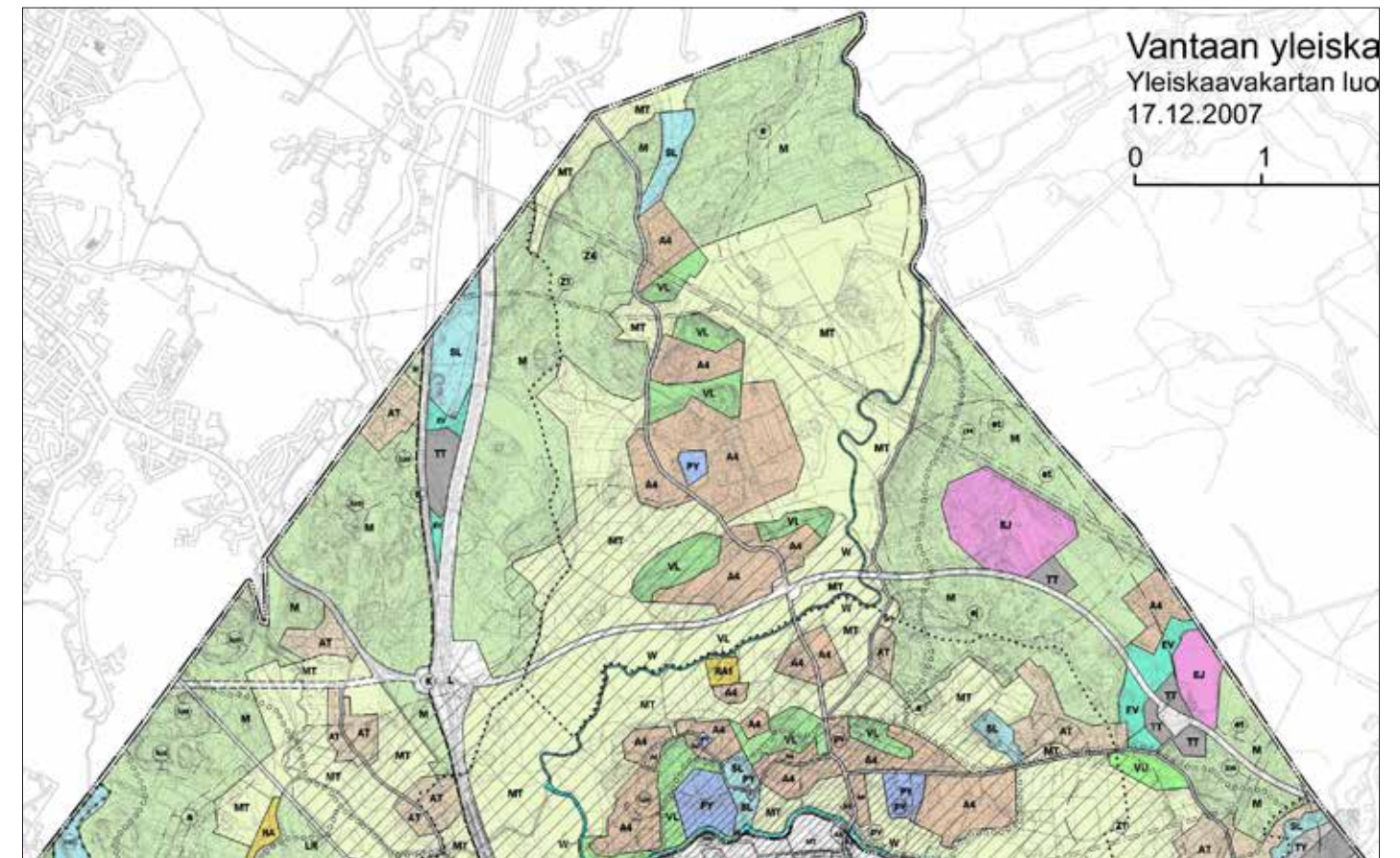
Voimassa oleva yleiskaava

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).



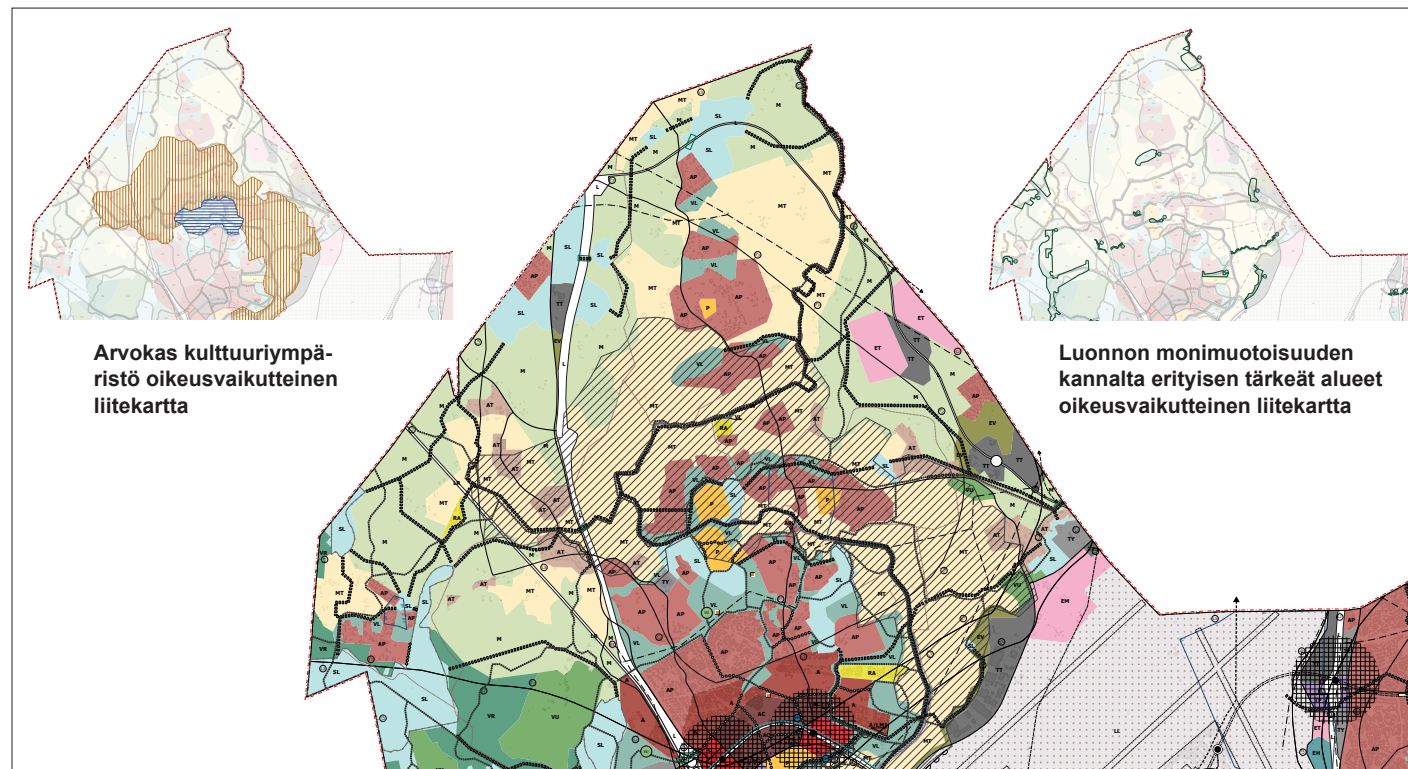
Kuva 5.10. Ote Vantaan yleiskaavasta 2007 (KV 17.12.2007).
Bild 5.10. Utdrag från Vanda generalplan 2007 (17.12.2007).

- 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

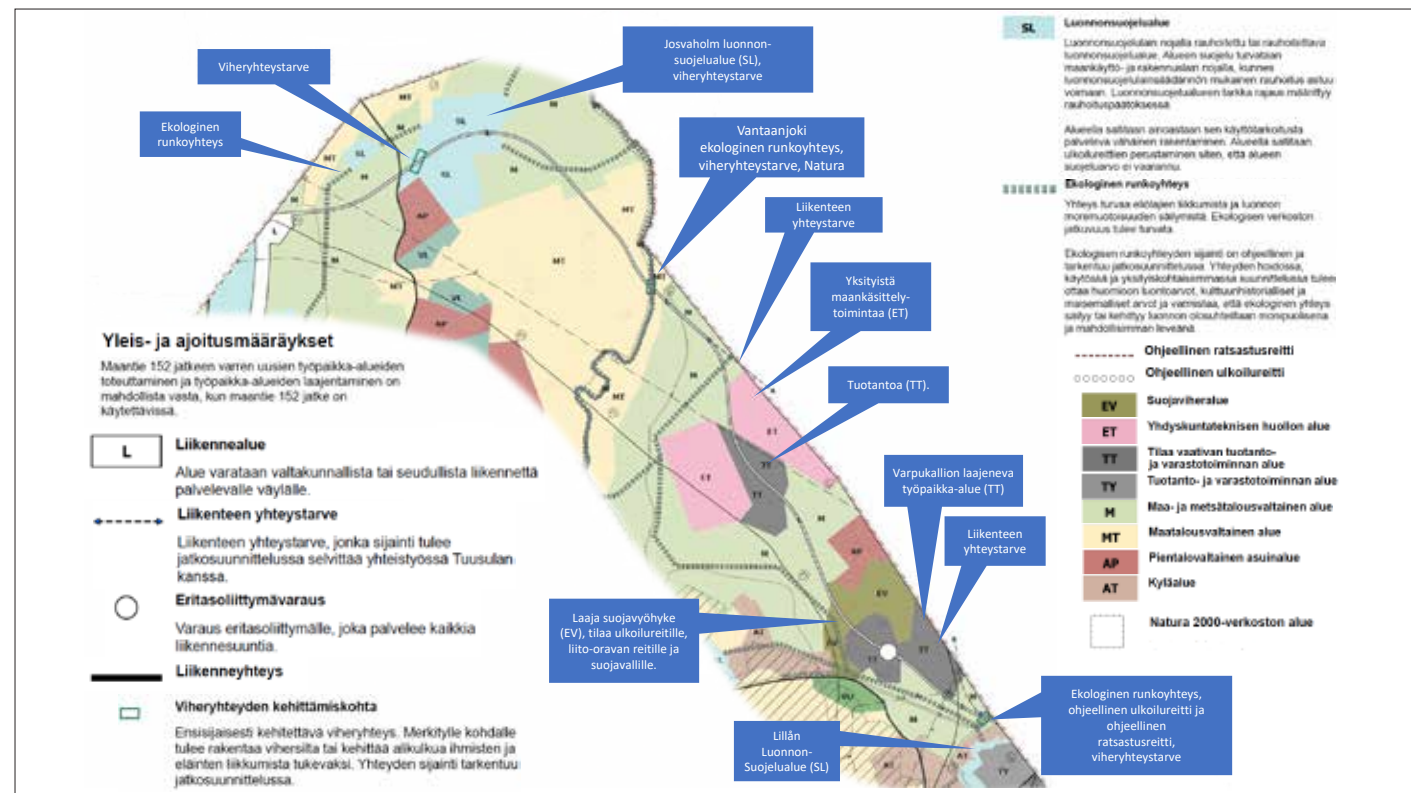
Vantaalla laaditaan uutta koko kaupungin yleiskaavaa. **Vantaan yleiskaavan 2020** tavoitteena on, että yleiskaava tulee hyväksytyksi 2020 aikana. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä 18.2.2019–23.9.2019. Kaavaehdotus laitetaan nähtäville keväällä 2020. Kaavassa osoitetaan maantien 152 uuden väylän sijainti 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 olleet käytössä tätä YVA-selostusta laadittaessa ja tämä teksti pohjautuu kaupunginhallituksen 23.3.2020 kokouksessa käsittelyssä olleeseen kaavamateriaaliin. Yleiskaavaratkaisu on kehitynyt 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 Lillän *luonnon-suojelualueet* määräyksineen (SL) sekä *luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet* (luo).
- Maantien 152 linjaukselle Riipilään, Vantaanjoelle ja Tuusulanjoelle on osoitettu merkintä *viheryhteyden kehittämiskohta*.
- 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 kaavoituksen verkkosivulla ja karttapalvelussa

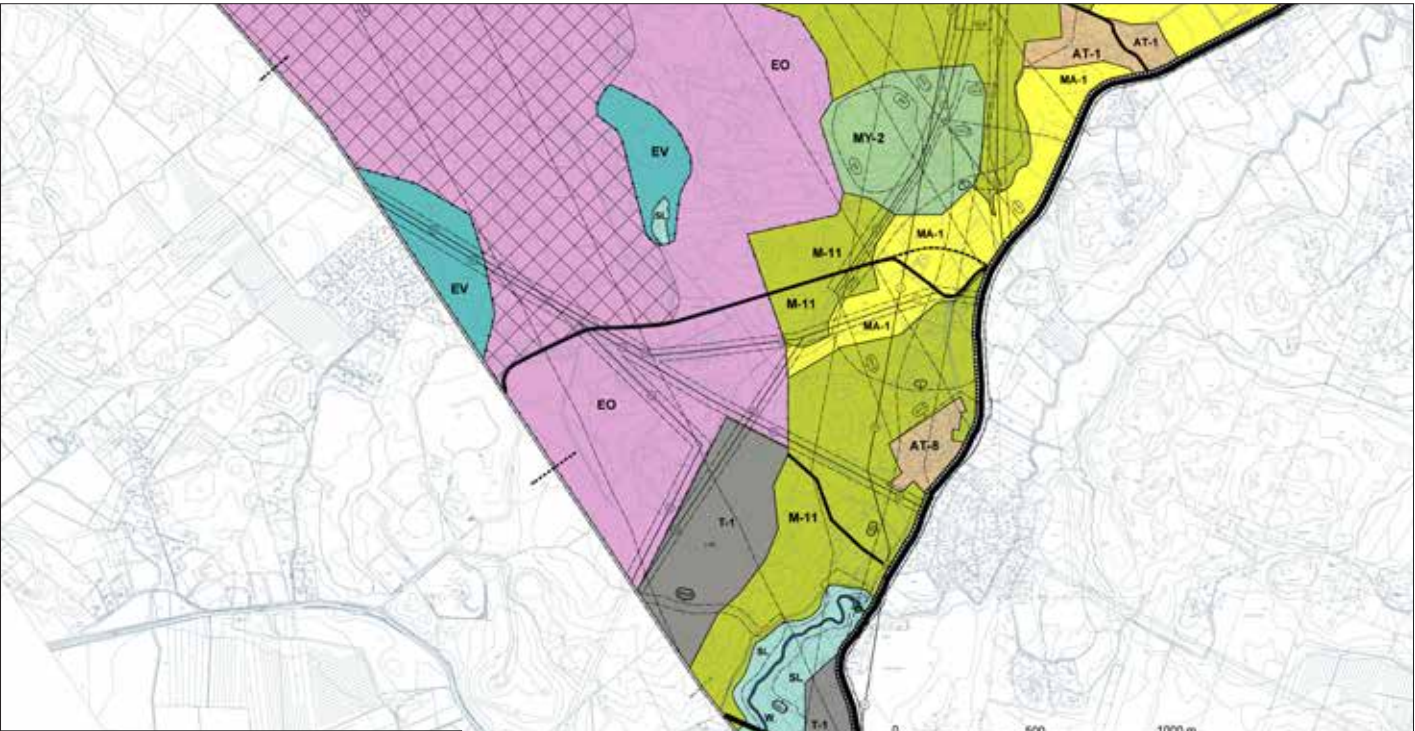
<https://www.vantaa.fi/aseamakaavoitus>

<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*.



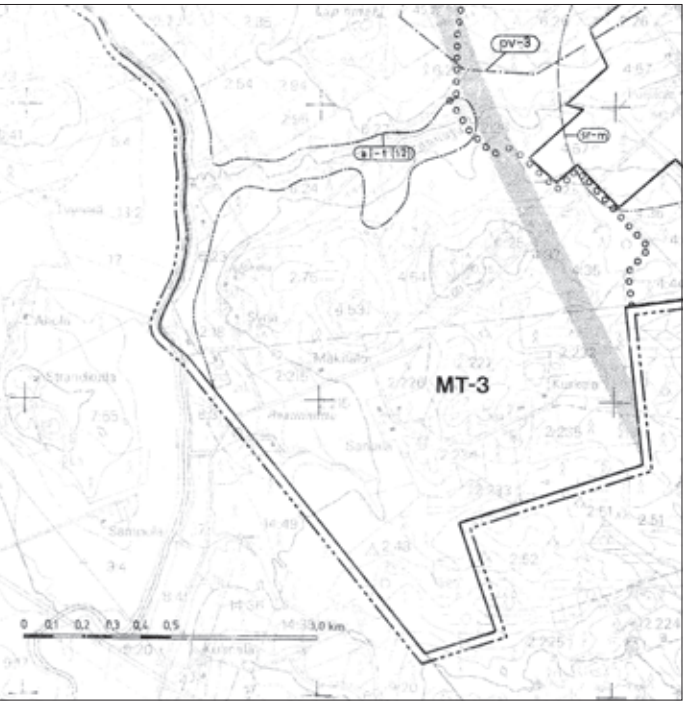
Kuva 5.13. Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaava (KV 31.3.2014).
Bild 5.13. Delgeneralplan för Klemetskog-Myllykylä II (KV 31.3.2014).

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*.

- 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 tarvitseman 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 pitkästä kokoojakadusta. Alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi seudullisen vähittäiskaupan keskus sekä työpaikka- ja logistiikka-alueita. Alueen kokonaiskerrosala on noin 1 000 000 krs-m².

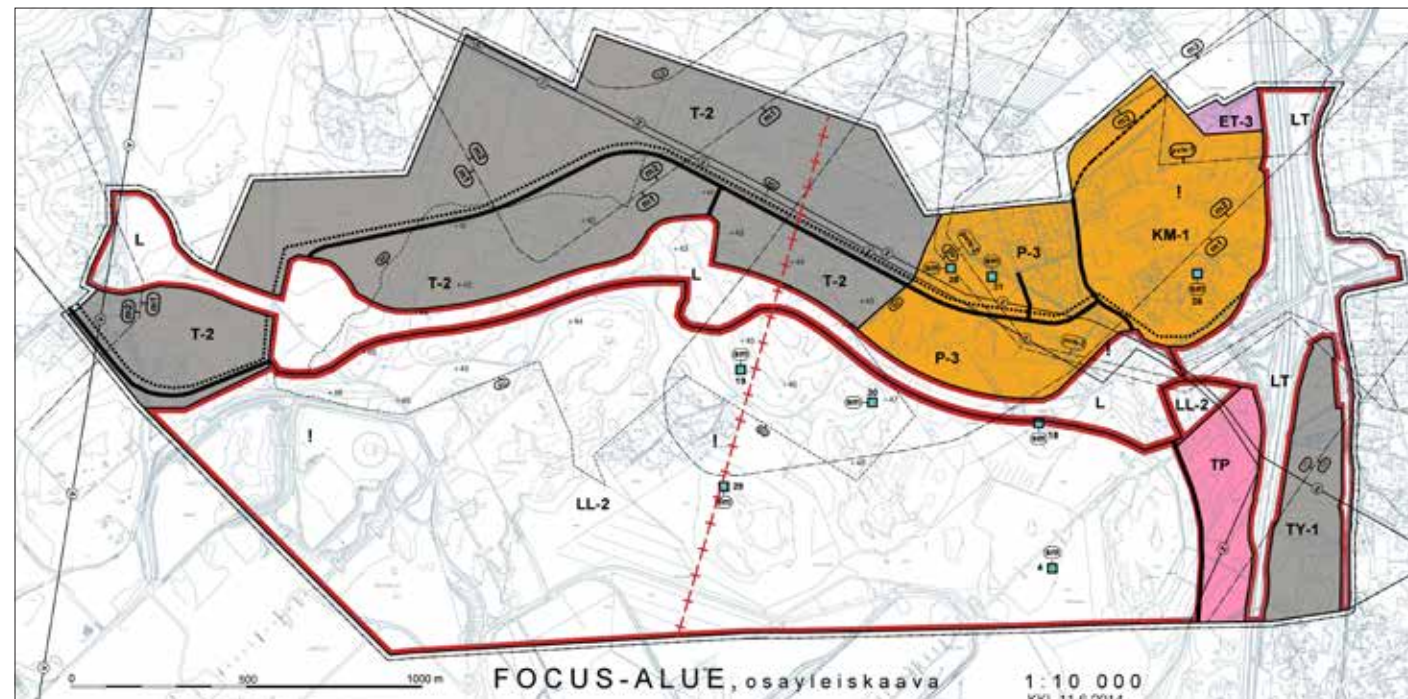
Kuva 5.14. Ote Nahkela-Siippoo-Rusutjärvi osayleiskaavasta (KV 22.6.1998).
Bild 5.14. Utdrag från Nahkela-Siippoo-Rusutjärvi partiella delgeneralplan (KV 22.6.1998).



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 uuden linjauksen 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*



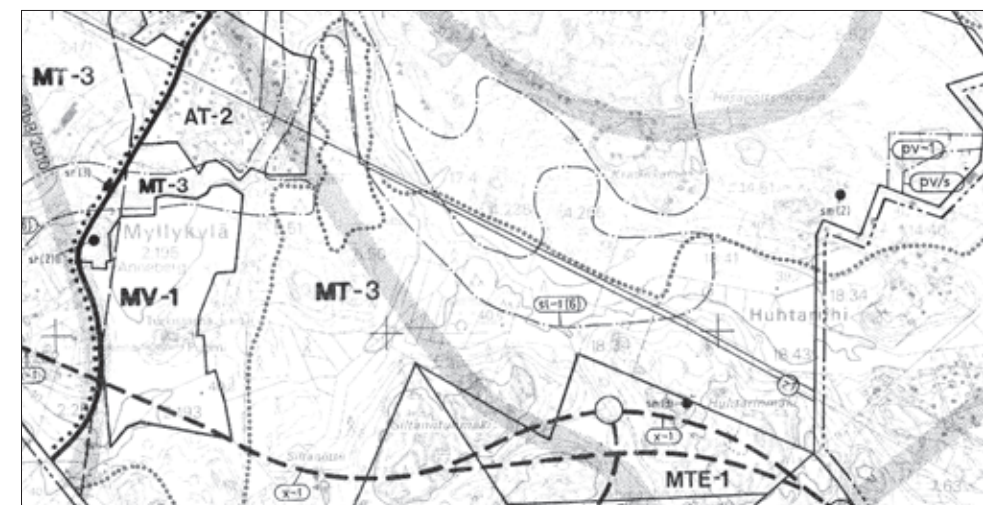
Kuva 5.16. Focus-osayleiskaava (KV 16.3.2015).
Bild 5.16. Focus delgeneralplan (16.3.2015).

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 laatu muutoksia 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 pyydettyvä 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.

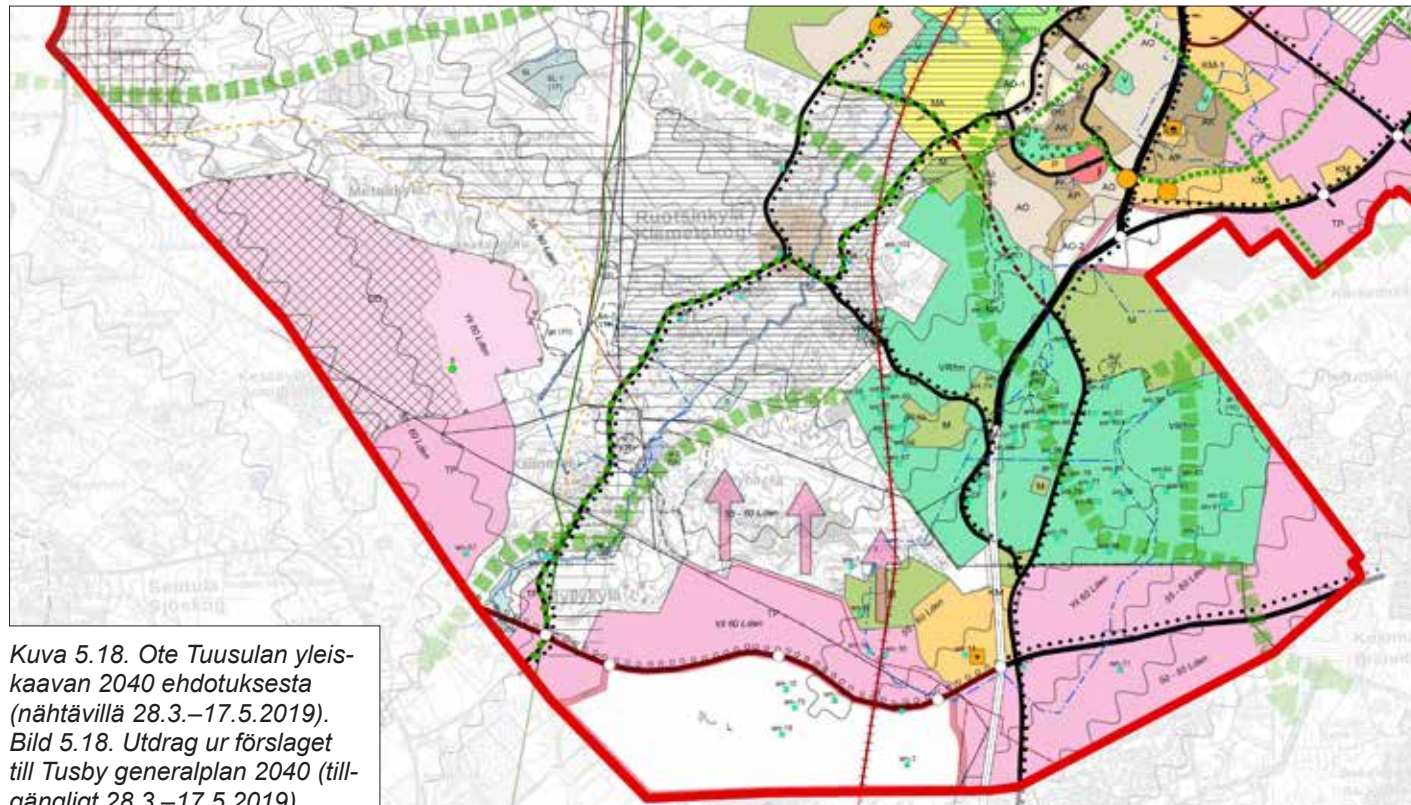


Kuva 5.17. Ote Ruotsinkylä-Myllykylä osayleiskaavasta (KV 11.11.1996).
Bild 5.17. Utdrag ur Klemetskog-Myllykyläs delgeneralplan (KV 11.11.1996).

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 *maanainesten 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 veljksen vaelusreitti ja vedenhankinnan kannalta tärkeä pintavesi.*
- Kaavassa on osoitettu lukuisia *muinaisjäännöksiä.*

Asemakaavoitus

Tuusulan Focus-alueen itäisin osa on asemakaavoitettua. Alueella on parhaillaan käynnissä kolme asemakaavaprossia (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 asuinpientaloalue 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 vaikutusaluetta voi määrittellä yksiselitteisesti. Kun tarkastellaan hanketta osana päätieverkon kehittämistä, vaikutukset ovat maakunnan ja jopa valtakunnan rajojen yli ulottuvia. Parannukset liikenneverkossa mahdollistavat maankäytön kehittämisen, sillä liikenneyhteydet 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 valtatiealueen 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 suojeleminen, lajiston liikkuminen sekä Natura-alueiden suojeluvarvot.* 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 viheryhteystarpeisiin, 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 toteutumista on arvioitu eri vaikutusosa-alueiden arvioinnin (erityisesti viheryhteydet, 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 viheryhteydet 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 ympäristöhaiiriötä 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. Hankallion eritasoliittymä palvelee hyvin Hankallion yritysaluea ja mahdollistaa sen kytkeytymisen Tuusulan puolen Senkerinmäen työpaikka-alueen kehittämiseen. Hankallion yhteydet kehittyvät myös katuverkon muutosten myötä ja kytkeytyvät vahvemmin Tuusulan puolelle. Uusi väylä sivuaa Kiilan kiertotalouskeskus -hankealuetta tarjoten sille hyvät yhteydet. Katriinantien suuntaan Hankallion yhteydet heikkenevät, jos katu suljetaan asemakaavan mukaisesti. Työn aikana on ollut esillä, että yhteydet Hankallion eritasoliittymästä olisi tarpeen osoittaa myös Tuusulan puolelle.

Tuusulan puolella on käynnissä maankäytön suunnittelu aluevaraussuunnitelman ratkaisuihin perustuen. Alustavasti on pohdittu lisää työpaikka- ja tuotantoalueita tukeutuen Hankallion 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 liikenne ratkaisulla, 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 käännteinen 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.

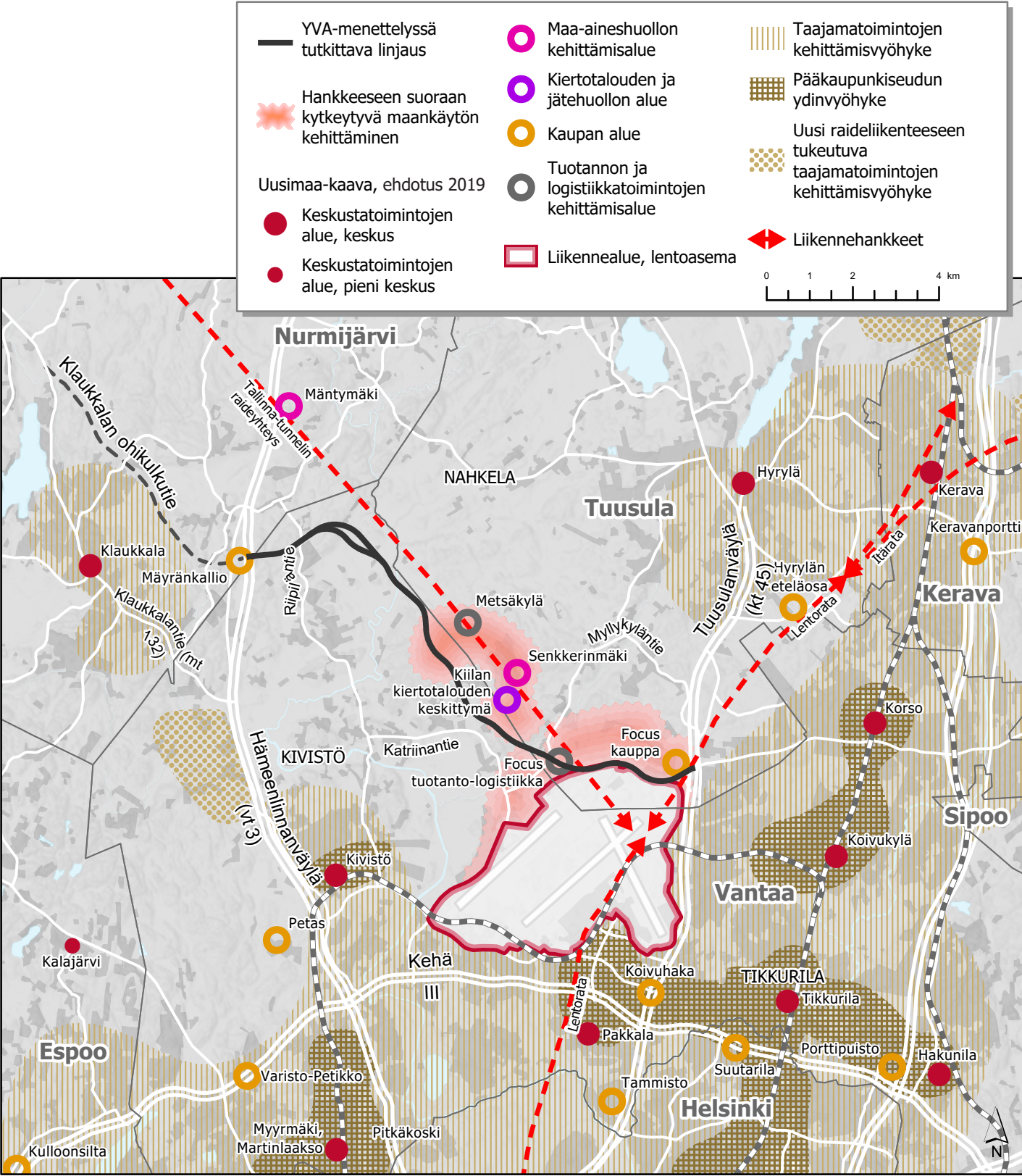
Alueen nykyisten toimintojen kannalta vaihtoehtojen paremmuus riippuu näkökulmasta. Asutuksen kannalta tiestä on merkittävää haittaa ja tiehen kytkeytyvä maankäyttö haastavaa sovittaa yhteen asutuksen kanssa. Vaihtoehdosta 0 + vaikutukset ovat maantieteellisesti suppeampia kuin vaihtoehdon 1, joten toimenpiteet 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 Myllykyläs-sä, muuttaen vakiintunutta asutuksen rakennetta. Väylän ja siihen suoraan kytkeytyvän maankäytön alta puretaan enimmillään 8 asuinrakennusta, mutta asia tarkentuu yk-sityiskohtaisessa suunnittelussa. Focus-alue muodostaa täysin uuden työpaikka- ja tuotantoalueen, joten sen osalta maankäytön voi sanoa muuttavan aluetta merkittävämmiin 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 vähen-netään jatkossa tekemällä tiivistä yhteistyötä maankäytön suunnittelun ja alueen toimijoiden kesken. Tavoitteena on saada ratkaisusta sellainen, että se palvelee mahdollisim-mat 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 lieventämistoimenpitei-tä on esitetty runsaasti erillisessä kiinteistövaikutusten ar-viointissa. 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 kans-sa.

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 suunnittelualan 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, päiväkoti ja terveysasema ovat Seutulan keskustassa suunnittelualan 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 suunnittelualan ulkopuolelle. Maanviljelys on edelleen näkyvä elinkeino alueen maisemassa ja peltoalueet ovat laajoja. Asuintalot ovat sijoittuneet hajanaisesti kyläteitä seuraillen.

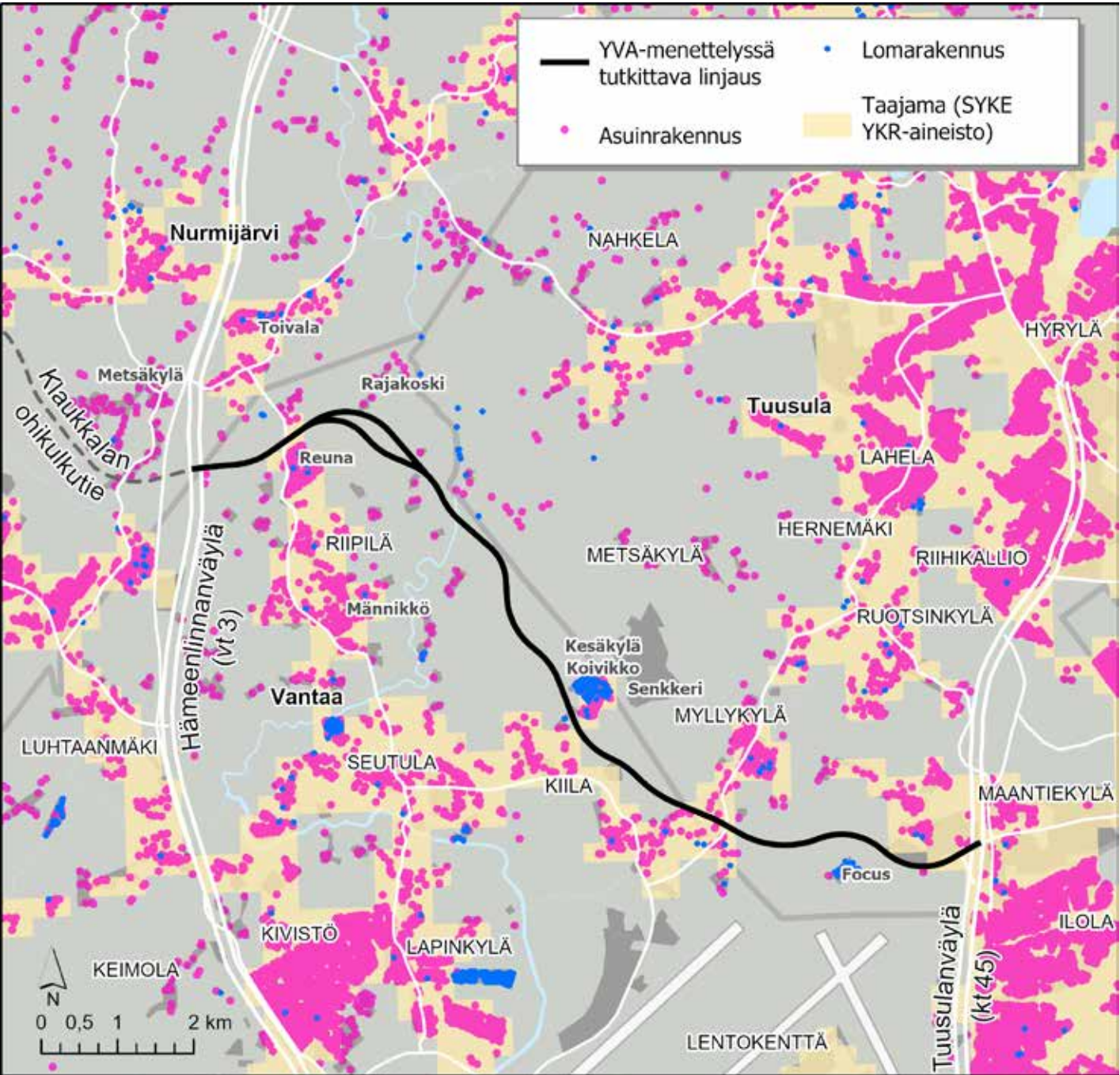
Kiilan alue erottuu Vantaanjokilaakson itäpuolella metsäisenä alueena, jossa on runsaasti maa-aineksenoton alueita. Kesäkylä on sen keskellä oleva omaleimainen asuinalue, joka on irrallaan muusta rakennetusta ympäristöstä. Kesäkylä-Koivikko Oy -niminen yhtiö perustettiin vuonna 1956 kesämökkialueeksi, 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-

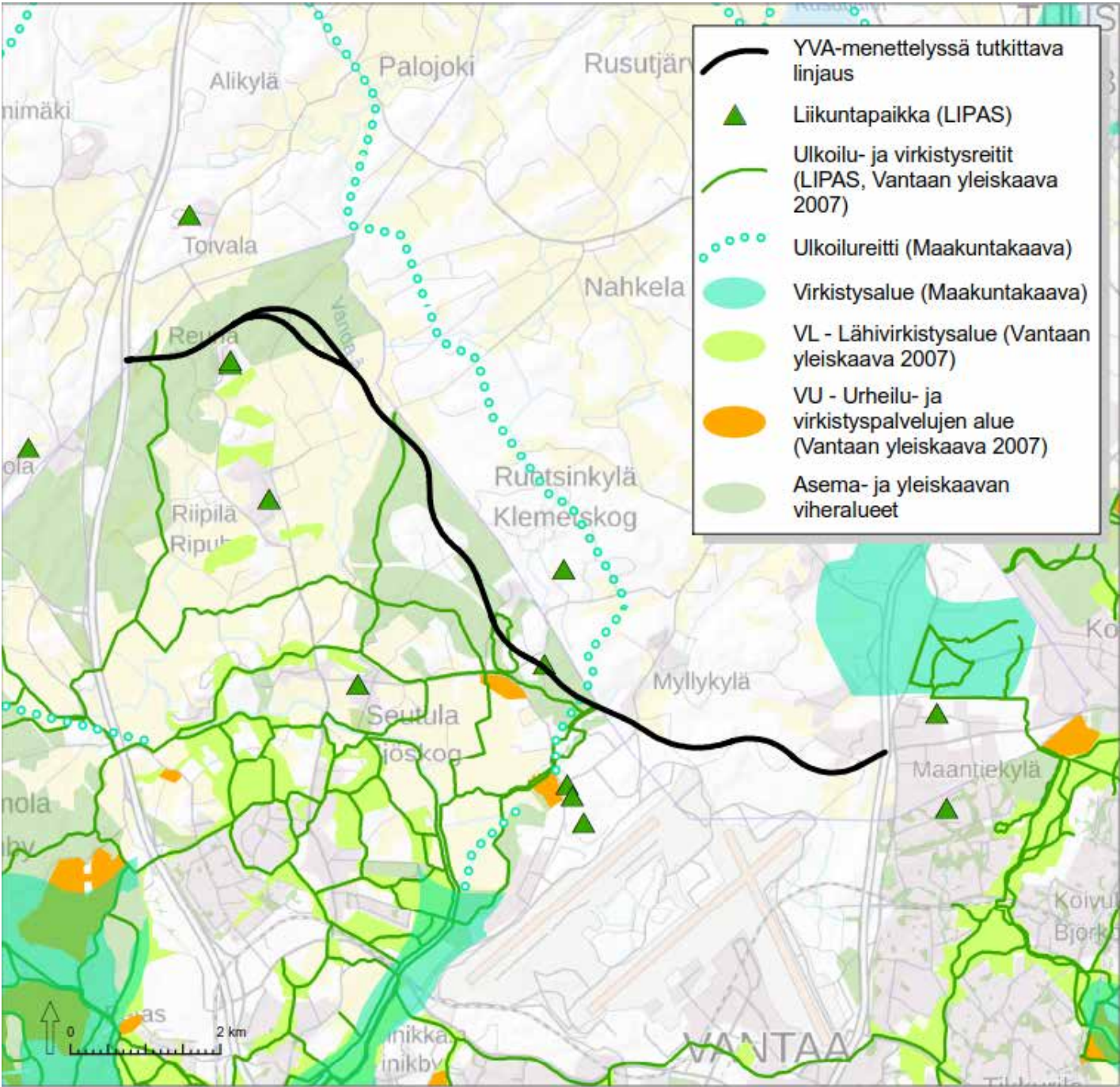
taloasutus jatkuu Tuusulan Myllykyläntiellä. Tuusulanjoki ja Myllykylä ovat vanhaa kulttuuriympäristöä, johon kuuluu viljelyalueita tilakeskuksineen. Itäisin osa alueesta sijoittuu lentokentän pohjoispuolelle ja Tuusulanväylän tuntumaan. Alueella on Sammonmäen työpaikka-alue ja vanhaa pientaloasutusta. 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 veljeksien 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 poikittaisista 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 asumaton 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.

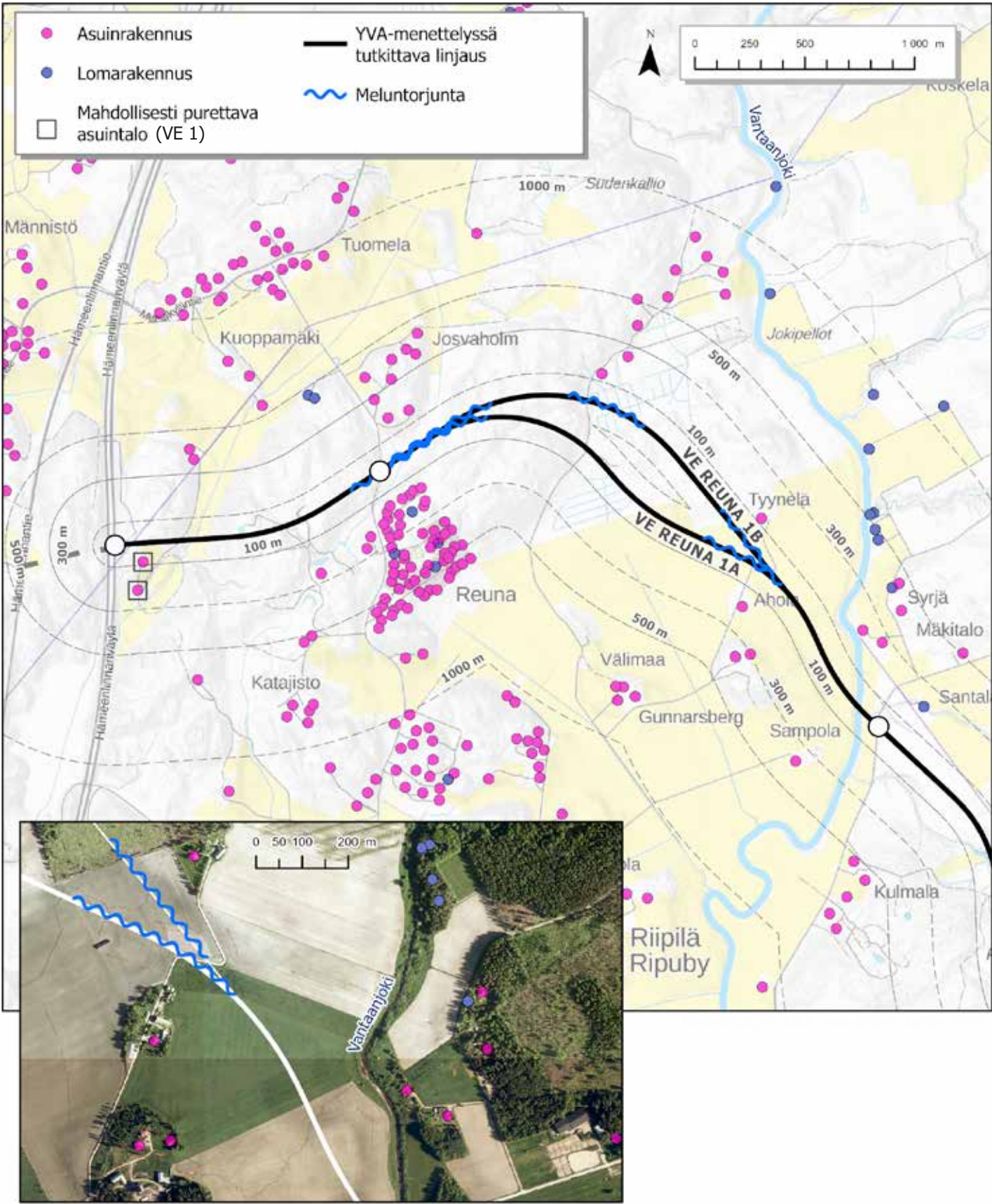
Reunan pientaloalueen asutus sijoittuu lähimmillään 150 metrin etäisyydelle uudesta tiestä. Uusi väylä muuttaa aluetta, mutta metsäisellä osuudella tien vaikutus lähiasu-tukseen on lievempi, kun tie ei näy kaukomaisemassa. Lähivirkistysalueena toimiva monipuolinen metsäalue kui-tenkin pirstoutuu. Etäisyysvyöhykkeellä 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.

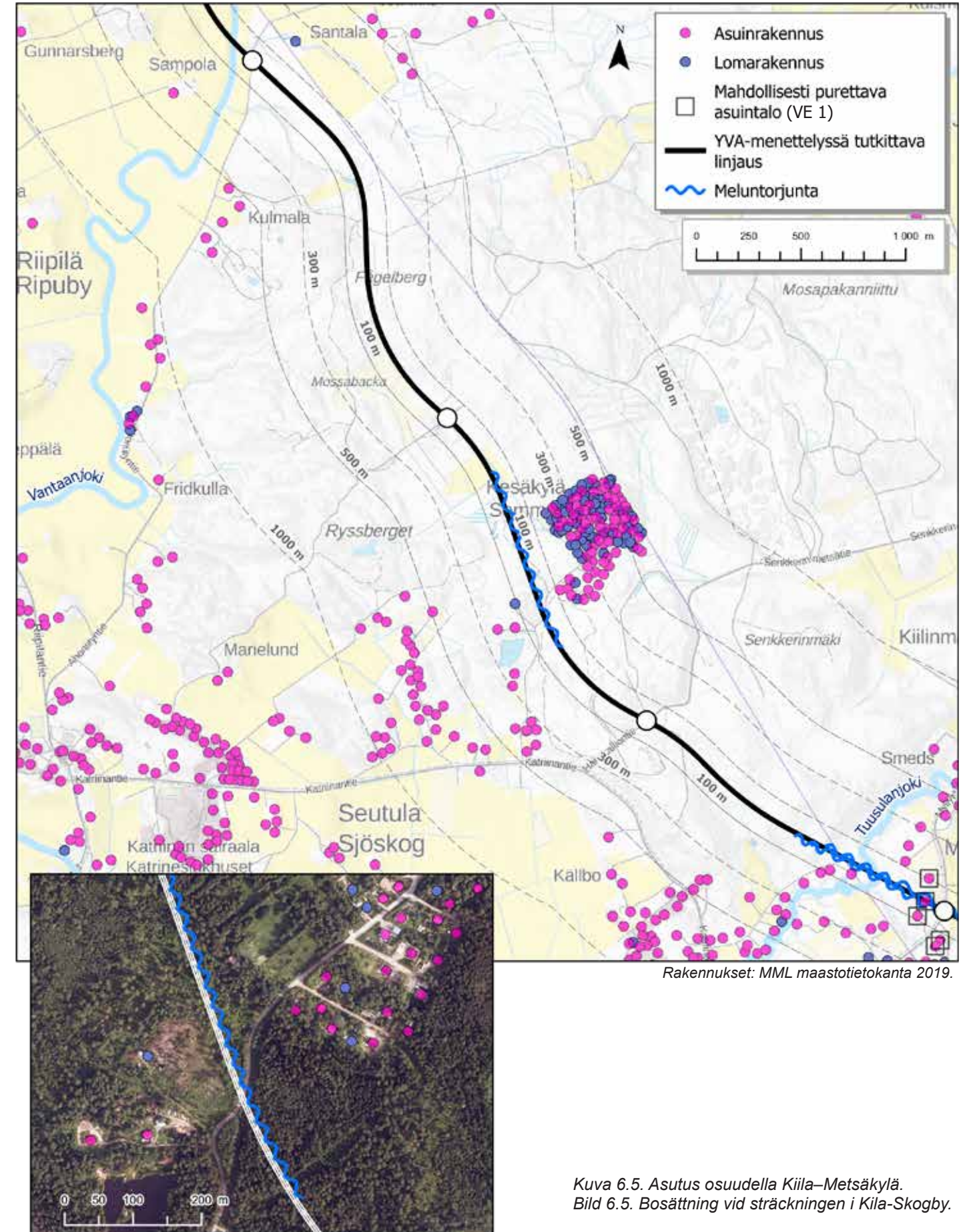
Uuden tien myötä Kesäkylän asuinalue eriytyy omaksi saarekkeekseen ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle. Väylän toteuttamisen myötä Kesäkylää ympäröi kahdesta suunnasta järeästi rakennettu ympäristö. Uudesta tiestä aiheutuu estevaikutusta, vaikka poikittaisista yhteyksistä huolehditaan. 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.

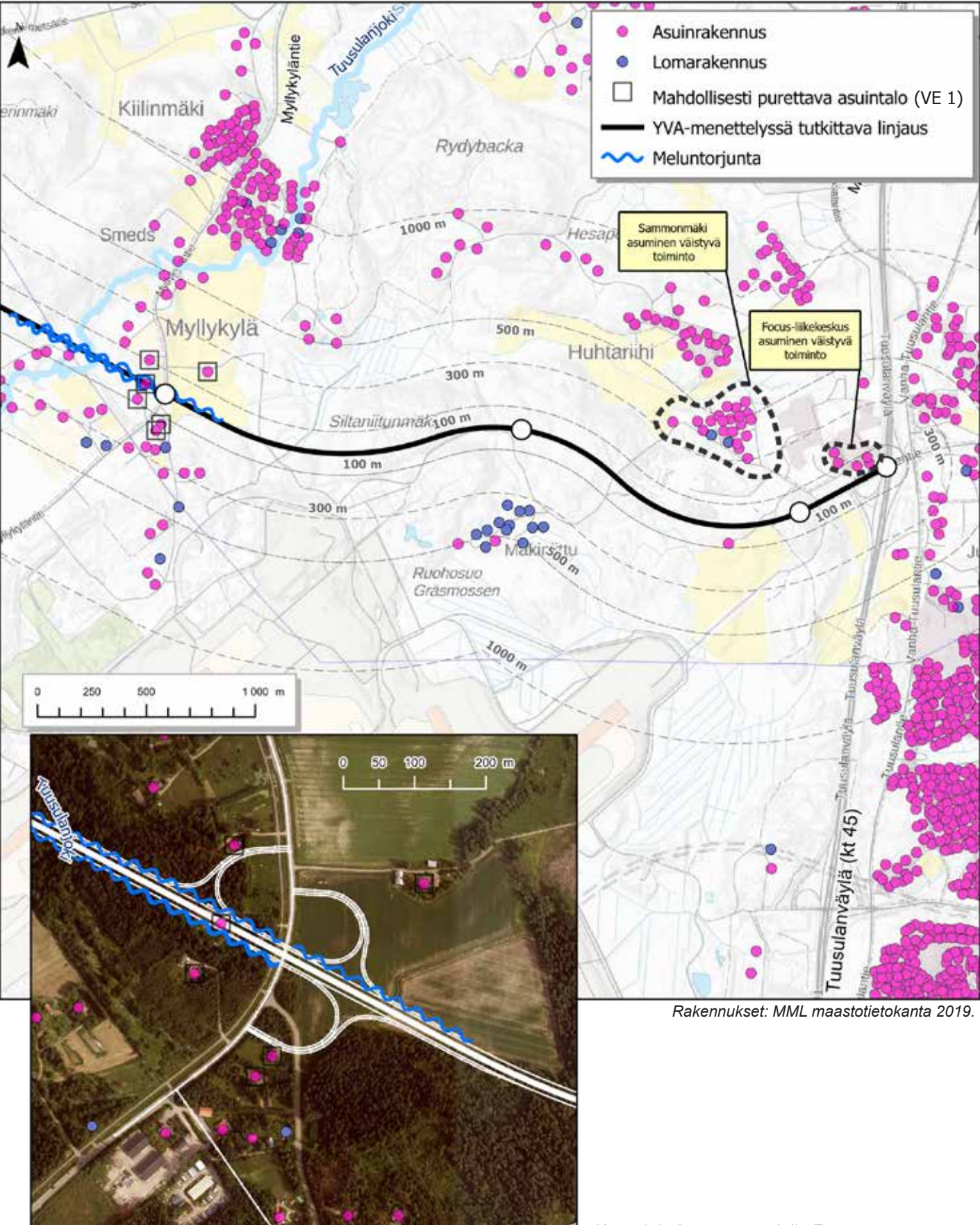
Focus-alue on Tuusulan kunnan merkittävä tulevaisuuden maankäytön kehittämiskohde työpaikoille ja logistiikan toimintoille. Myllykyläntien, Maisalantien ja lentokentän rajaamalla alueella on noin sata asuin- tai lomarakennusta. Niistä Focus-alueelle sijoittuu 50 rakennusta, jossa asuminen on väistävää 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 kehittämissen, joten se vaikuttaa monien alueiden elinympäristön muutokseen välillisesti. Vaikutusten arvioinnissa on haastavaa erotella uuden väylän aiheuttamaa vaikutusta maankäytön muutoksesta. Voidaan kuitenkin todeta, että ihmisiin kohdistuvat yhteisvaikutukset maankäytön kehittymisen kanssa ovat merkittäviä tässä hankkeessa.

Maankäytön suunnitelmissa uutta ja laajenevaa maankäyttöä on suunniteltu erityisesti Kiilan ja Focuksen alueelle, jossa asuvien ihmisten elinympäristö on voimakkaassa muutoksessa. Asutus sijaitsee nykyisin voimakkaan lentomelun sekä teollisen toiminnan ja ympäristöhaittojen vaikutusalueella, mikä vähentää elinympäristön herkkyytasoa. Tutkittavan tielinjauksen alku- ja loppupäässä on myös valtateiden liikenteen melua. Kiilan alueen nykyiset teolliset toiminnot aiheuttavat runsaasti muun muassa pöly-, melu-, liikenne- ja viihtyvyshaittoja sekä huolta vaikutuksista ympäristöön. Vaikka kyseessä on ympäristöhäiriöiden 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 lähtökohdista merkittävä monin paikoin asutuksen tuntumassa.

Uuden väylän ja sen mahdollistaman maankäytön nykyiset 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 keskitää samaan paikkaan, mikä vähentää raskasta liikennettä muilla keskusta- ja asuinalueilla ja toisaalta vastaavien alueiden kehittymistä herkempiin paikkoihin.

Hankkeen eri vaihtoehdot muuttavat liikenteen sijoittumista laajalla verkolla ja liikennemäärät tulevat muuttumaan nykyisestä. Sillä on vaikutusta myös teiden varren elinympäristölle. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat Hyrylään ja Myllykylän pohjoispuolelle, jossa liikenne vähenee merkittävästi hankevaihtoehdossa 1 ja hieman vaihtoehdossa 0+. Hankevaihtoehto 1 vähentää lisäksi liikennettä kohtalaisen paljon etenkin Riipiläntiellä. Vastaavasti vaihtoehto

0+ lisää liikennettä Katriinantien asutuilla jaksoilla Seutulassa ja Riipiläntiellä Katriinantien pohjoispuolella. Liikenteen 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 lähimaisemaan. Estevaikutus saattaa kohdistua yhteisöihin toiminnallisesti tai yhteyksiin, kun tie jakaa asuinalueen kahtia. Tämä on kuitenkin vaikeasti todennettava vaikutus. Uuden väylän aiheuttamaa alueiden jakautumista on luonnollisesti nähtävissä monissa kohdissa Riipilässä ja Kesäkylässä. Uuden tien poikki on esitetty turvallisia kulkuyhteyksiä, jotka vähentävät estevaikutusta. Kolme maisemasiltaa mahdollistavat virkistyskäytön luonto- ja maisema-arvojen kannalta olennaisissa jokilaaksoissa sekä Riipilän metsässä. Monissa paikoissa alueiden yhteydet päätieverkkoon kuten Hämeenlinnanväylälle tai Tuusulanväylälle 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 asukkaat, koska heidän jokapäiväiseen elinpiiriin tulee muutoksia uuden väylän suorien vaikutusten vuoksi (uusi melulähde, 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, joskin monissa vapaa-ajan rakennuksissa asutaan vakituisesti alueen historian takia. Suunnittelualue ei ole leimallisesti kesämökkien aluetta. Vapaa-ajan asukkailla elinympäristön muuttuminen uuden väylän myötä on myös merkittävää. Satunnaisen käytön vuoksi vakituiselle asumiselle voi antaa hieman enemmän painoarvoa vaikutusten arvioinnissa.

Alueen asukkaissa on monien väestö- ja ikäryhmien edustajia. 300 metrin etäisyydellä vaihtoehdosta 1 on noin 180 asukasta (rakennus- ja huoneistorekisteri 2018). Näistä asukkaista noin 15 prosenttia on alle 18-vuotiaita, kun taas yli 65-vuotiaiden osuus on 18 prosenttia. Suunnittelualueella 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 tieyhteydestä. 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.

lussa. 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).

Omaisuuksien 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 vaihtoehdon 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. Vaihtoehdolla 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

Vaihtoehdolla 1 on ihmisten elinympäristöön merkittäviä haitallisia vaikutuksia, joten on perusteltua todeta sen olevan vaihtoehdoista 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.

Vaihtoehdosta 0 + vaikutukset ovat maantieteellisesti suppeampia kuin vaihtoehdon 1, joten toimenpiteet aiheuttavat merkittävän muutoksen lähinnä Focus-alueelle. Esimerkiksi 200 metrin etäisyydellä väylästä laajimmassa vaihtoehdossa 1 on alle 80 asukasta ja vaihtoehdossa 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 vaihtoehdoilla on merkittäviä eroja niiden maantieteellisen laajuuden ja elinympäristön herkkyyden erojen vuoksi.

Merkittävää haittaa aiheutuu noin 38 asuintalolle vaihtoehdossa 1 ja noin kuudelle asuintalolle pelkän Focus-alueen vaihtoehdossa 0+. Vakavin haitta on, että vaihtoehdossa 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 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.

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 aluevarausuunnitelman 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 tärinä

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 melupäästötiedot 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* meluvyöhykekartoilla. 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 meluvyöhykkeelle 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. Riktvärden för miljöbuller.

	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 väistytvä 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 käytettävillä alueilla, hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla sekä aktiivisessa käytössä olevilla virkistys-, leirintä- ja luonnonsuojelualueilla. Mikäli ohjearvoon ei paikallisista olosuhteista johtuen päästä, on ohjearvoista poikkeava suunnitteluratkaisu perusteltava tie-suunnitelmavaiheessa.

Tärinävaikutusten 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.

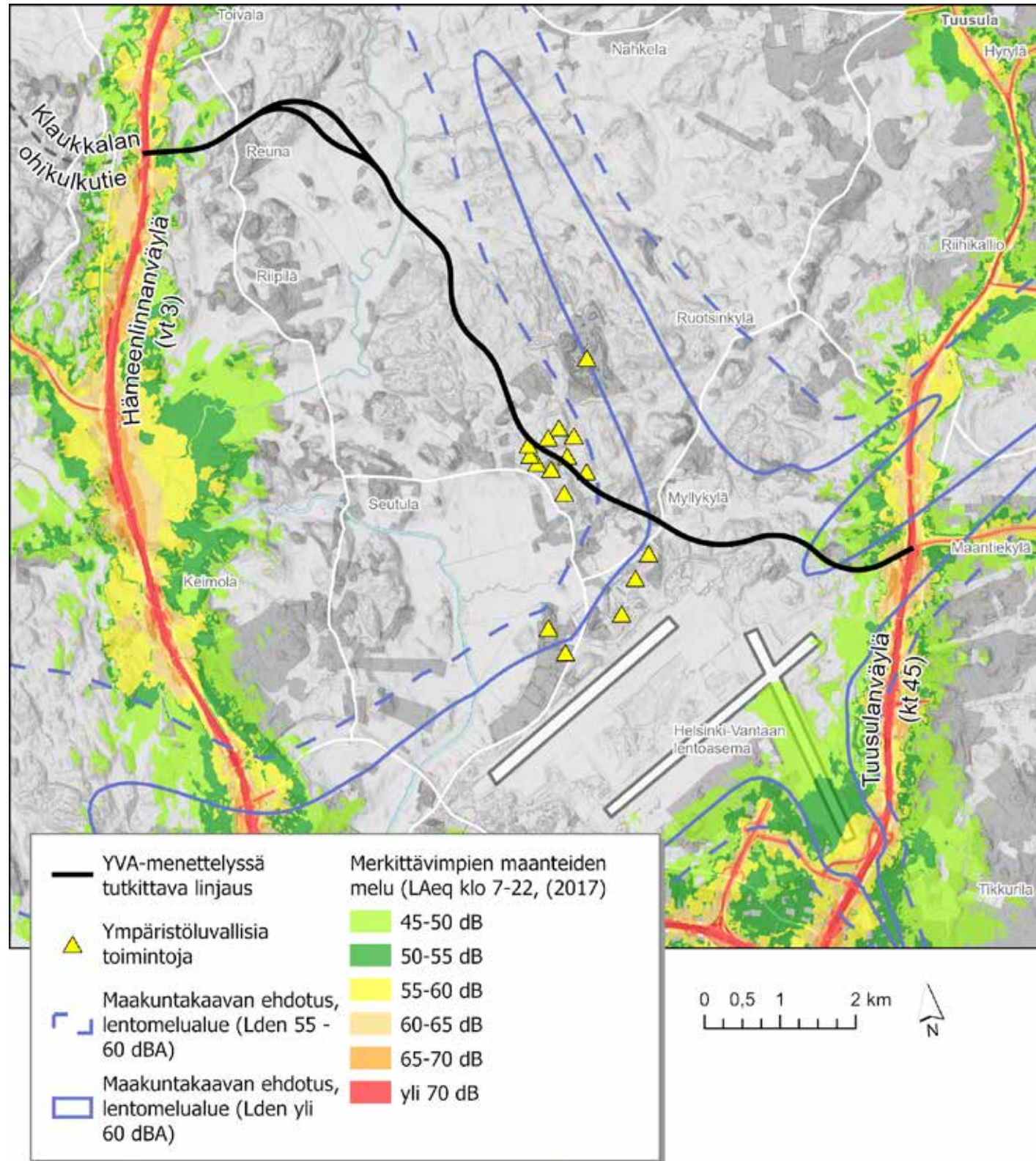
Tärinävaikutusten arvioinnin lähtötietoina on käytetty suunnittelualueen liikennetietoja ja maaperätietoja.

7.2 Nykytilanne

Jokapäiväisessä elämässä merkittävimmät 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 ylitäkään. 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}) lentomeluvyöhykkeillä 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.

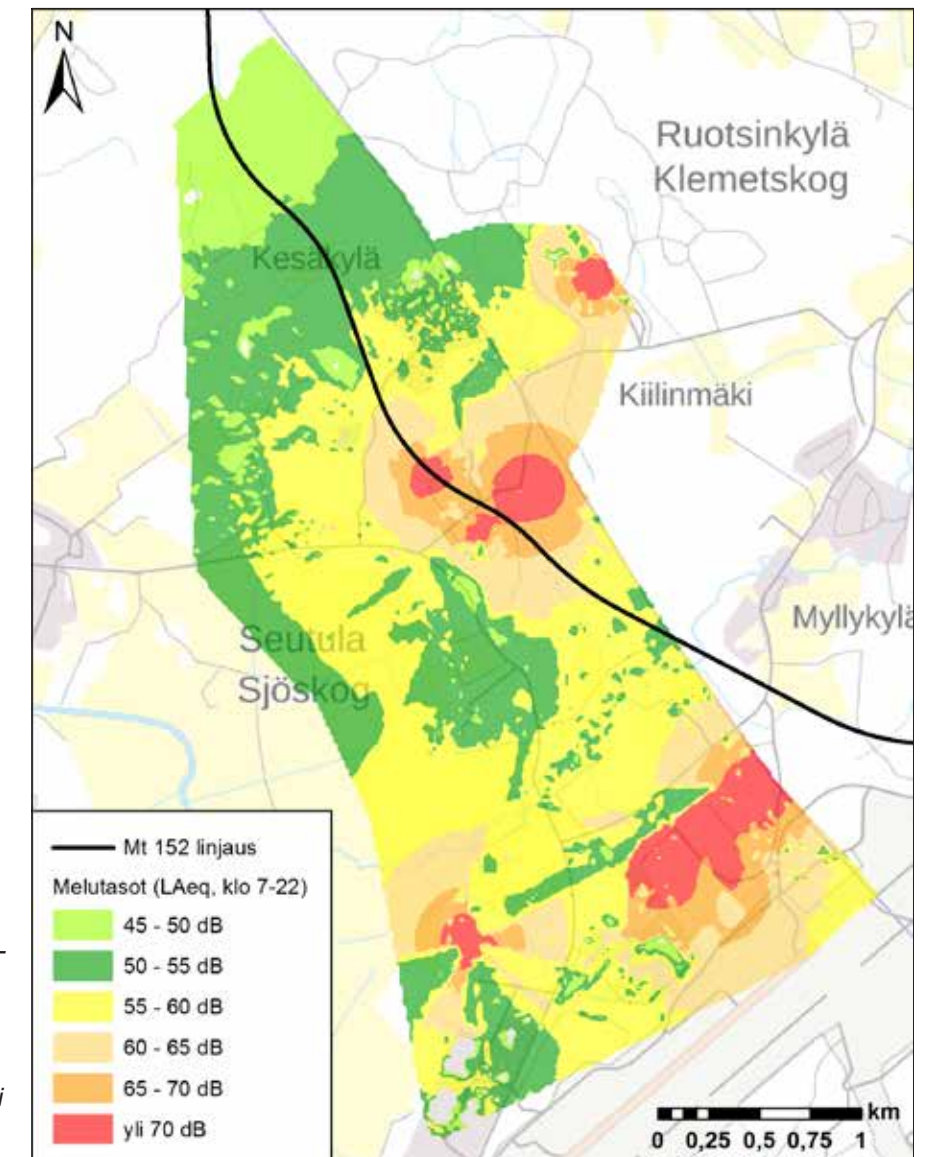
7.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi

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 kaitteita 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 kaitteita 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.

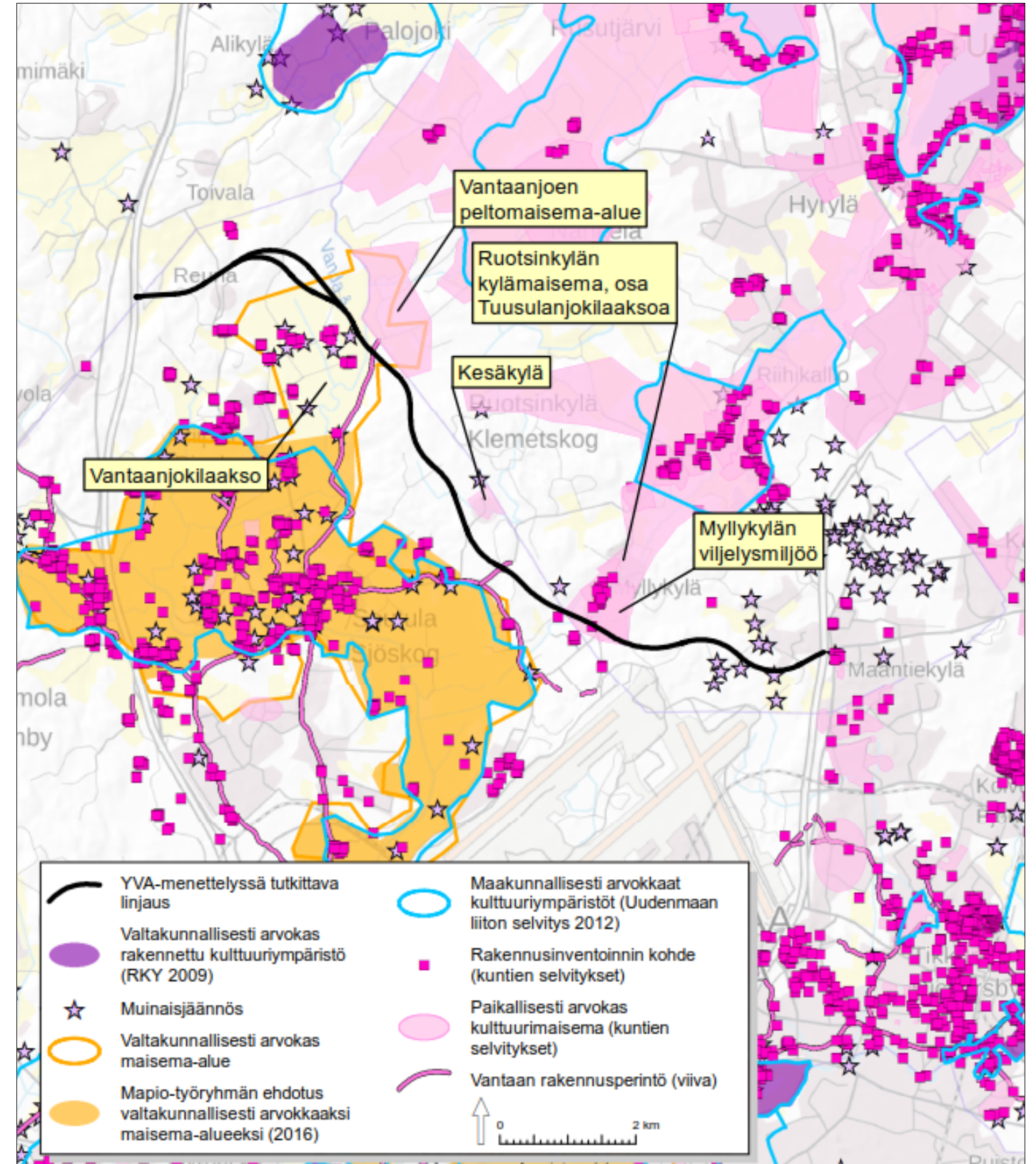
Vantaanjoen ylitys, Vantaanjokilaakso, Ruotsinkylä, Myllykylä ja Tuusulanjoki ovat arvioinnin painopistealueita, koska niiden kohdille on keskittynyt laajoja ja merkittäviä maiseman ja kulttuuriperinnön arvoja. Arvioinnissa esitetään haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteitä niin laajempien kokonaisuuksien 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 muinaisjäänösinventointi, sillä museoviranomaisten tietojen mukaan muinaisjäänöksiä koskeva tietopohja on riittävää YVA-menettelyn pohjaksi. Tuusulan osalta tiedot muinaisjäänöksistä perustuvat vuonna 2006 tehtyyn Tuusulan kunnan perusinventointiin (Museovirasto / Kirsi Luoto) ja vuonna 2009 tehtyyn Tuusulan historiallisen ajan muinaisjäänösten 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 muinaisjäänöksiä 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 periaatepäätökseen. 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 tiivistyvissä 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 kallioiselänteitä. Jokilaaksojen suuntaisesti sekä niitä pitkin eri

suuntiin saavutetaan pitkiä näkymiä, joita rajaavat metsäiset, paikoin jyrkätkin, selänteet sekä asutut kumpareet taolousrakennuksineen. 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 arvotettu 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

Muinaismuistolain (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 suunnittelu-alueelle (Kuva 8.5). Eniten 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
Puusepantie	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 pitkinä näkymineen, vesistöilytyksiin tai -ohituksiin sekä maisemavaurioita aiheuttaviin laajoihin maa-, metsä- ja kallioleikkauksiin. Ylipäättänsä kaikki maisemarakennetta ja jokilaaksoja vastaan linjautuvat rakenteet ovat merkittäviä muutoksia. Eritasoliittymäalueet ja niiden vaatima tilantarve sekä maastomuutokset ovat maisema-

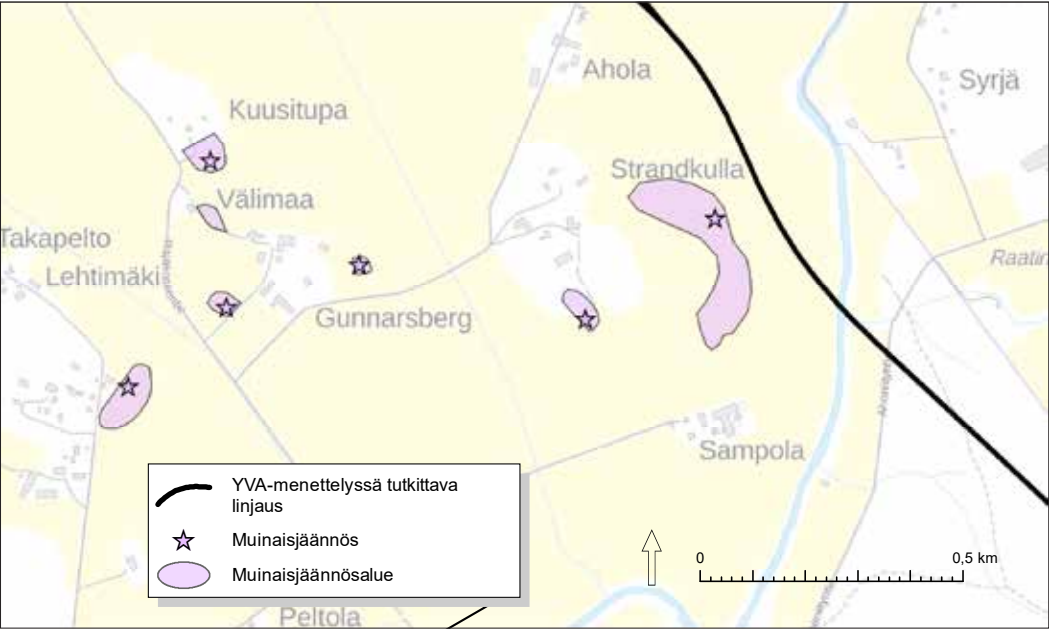
Taulukko 8.2. Vaikututuksen merkittävyyden luokittelu.
Tabell 8.2. Klassificering av betydelse för konsekvensbedömning.

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. Vaikuttaa 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).

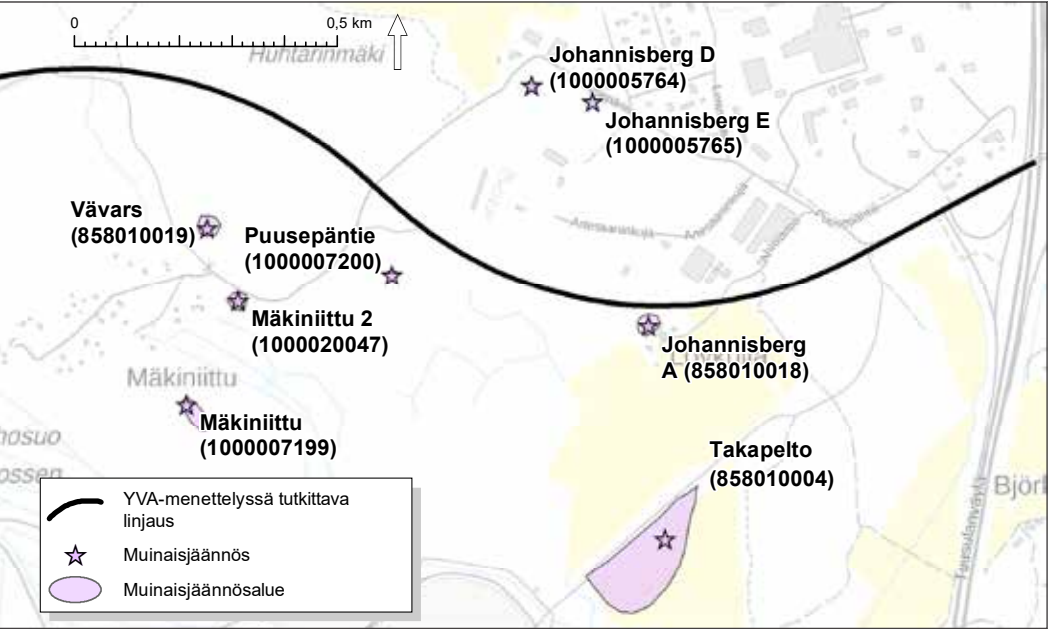
kuvan muutoksessa keskeisiä. Tässä hankkeessa arvioidaan erityisesti tien maisemavaikutukset avoimilla alueilla, uusien maastokäytävien aiheuttamat maisemavaikutukset pinnanmuodoiltaan vaihtelevaan maastoon sekä tien ja meluntorjunnan maisemallinen yhteisvaikutus.

Maisema muuttuu väistämättä tierakentamisen seurauksena. Vaikutusten merkittävyyteen ja laajuuteen vaikuttaa maiseman herkkyys, kestäkyky 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 kallioselänteille 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 Huhtarihessa.
Bild 8.6. Forntida kvar i Huhtarihi.

8.4 Vaihtoehtojen vaikutukset

8.4.1 Vaihtoehto 1

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

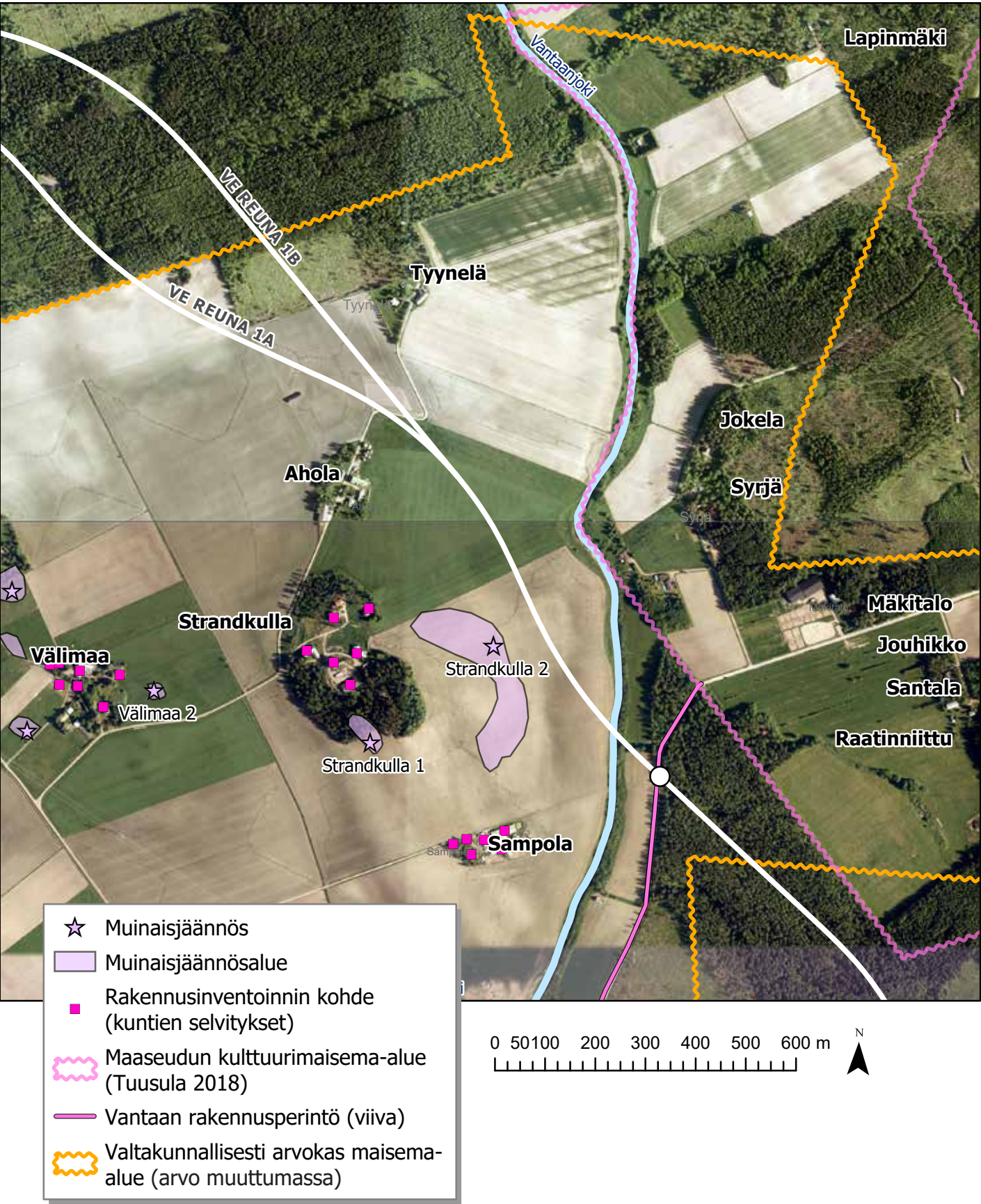
Osuus Riipilä

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 poistuksessa 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.

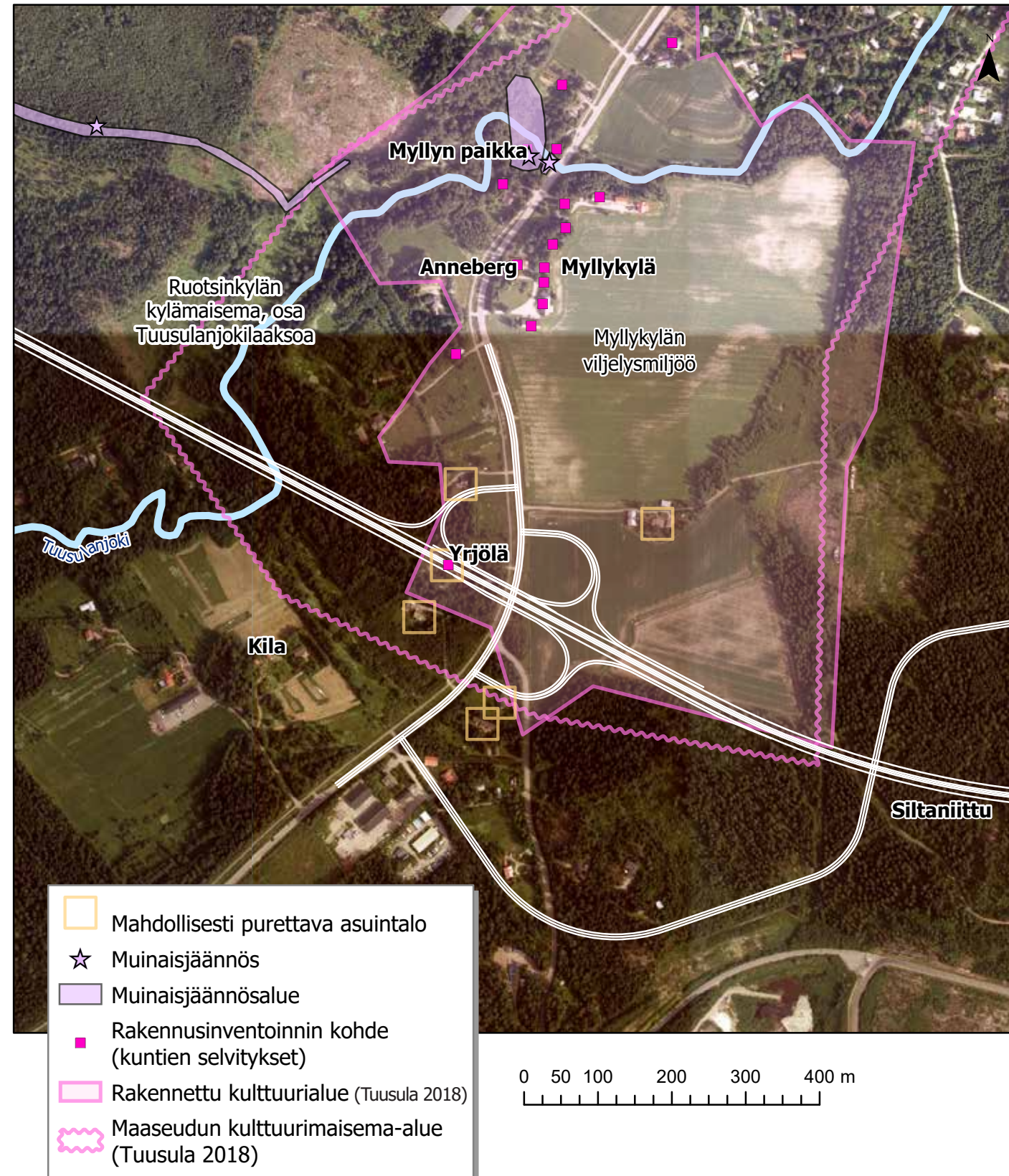
Osuus Focus

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. Ramppi-vaihtoehdossa 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 Puusepantie (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 maankäyttömuutoksiin, 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 maisemarakenteseen 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 maisemarakenteseen 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 liittymineen 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 sijoituvaa 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-
tavat 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, arvokkaisuuteen 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_kohdekuvaudet.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 lepakoitten 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.

Laminsuon yksityismaiden luonnonsuojelualueen pohjoisreuna (YSA014153)

Suunnittelualueen länsiosa (liittymäalue) sivuaa Lamminsuon yksityismaiden luonnonsuojelualueen pohjoisreunaa (YSA014153). Kyseinen luonnonsuojelualue sijoittuu alustavasti suunnitellusta rekkaparkista noin 150 metriä lounaaseen. Lamminsuo 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 metsäalueeseen (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)

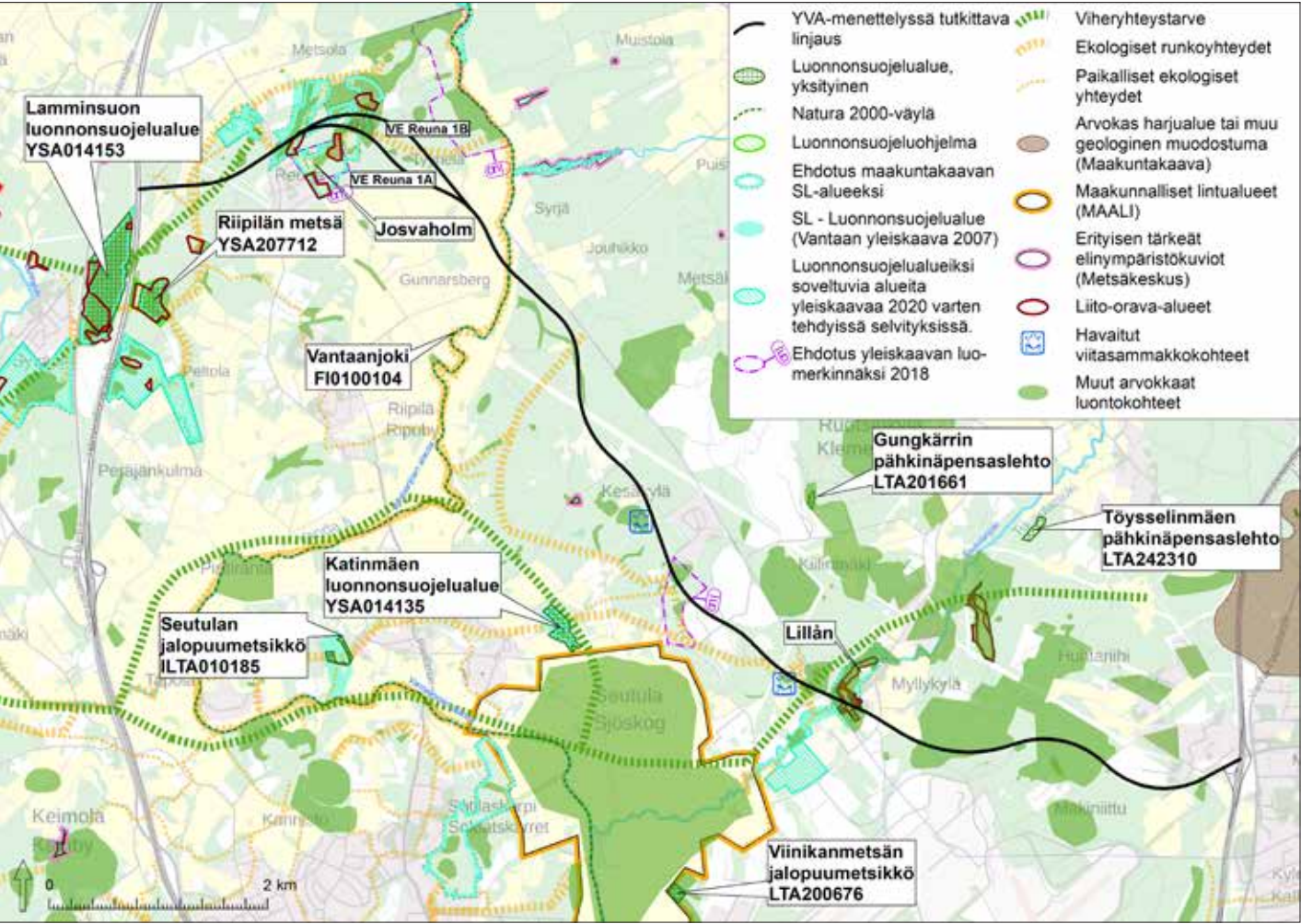
Gungkärrin pähkinäpensaslehdon yksityismaiden luonnonsuojelualue (LTA201661) sijaitsee Kiilnän pohjoispuolella ja se sijoittuu yli kilometrin päähän tielinjauksesta itään. Alue on pinta-alaltaan noin 0,7 hehtaaria. Gungkärrin pähkinäpensaslehto sijaitsee purosta nousevilla jyrkähkoilla rinteillä. Alueella kasvaa noin 60 kappaletta yli kaksi metriä korkeaa pähkinäpensasta.

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



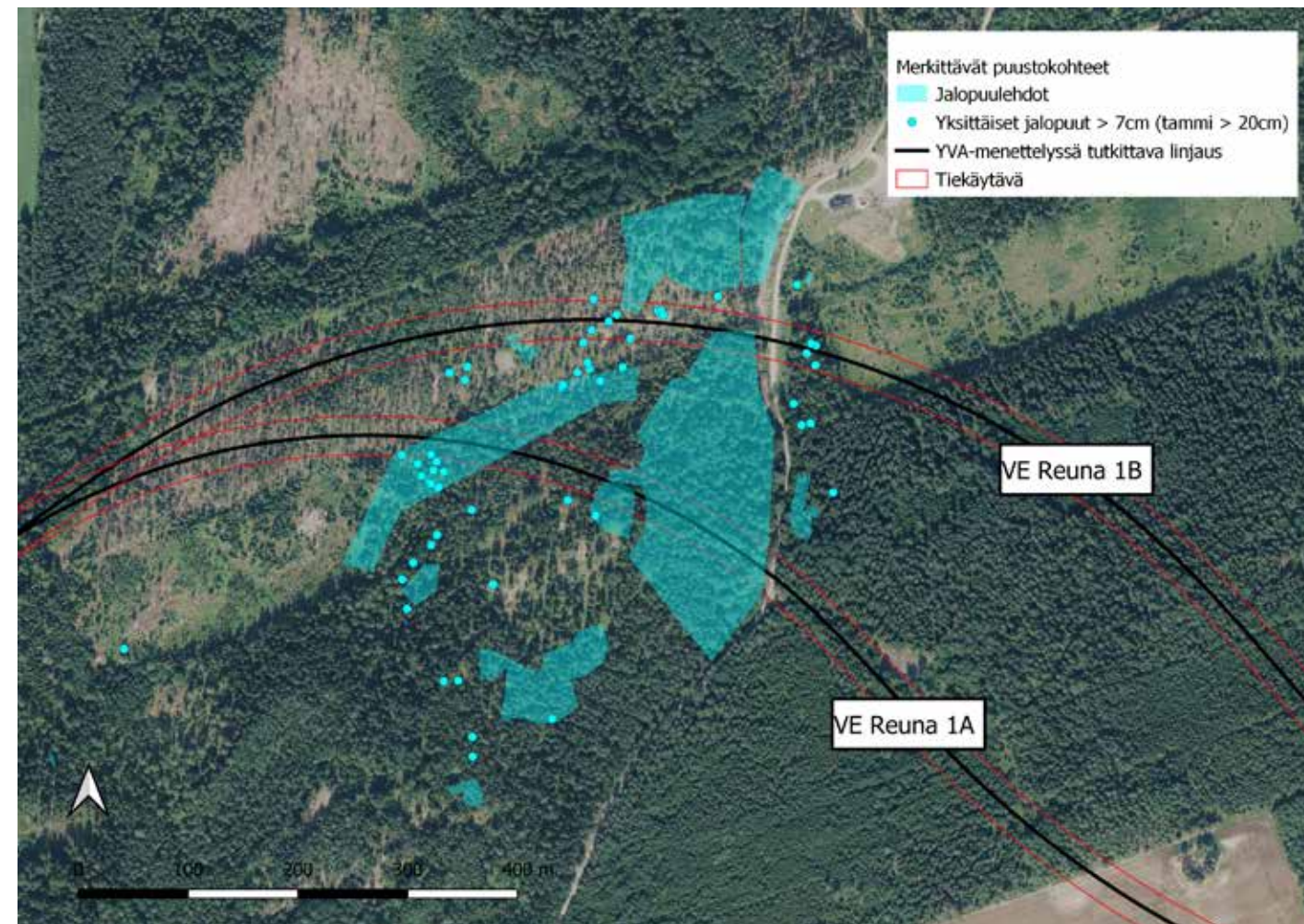
Kuva 9.1. Luonnonsuojelualueet ja keskeisimmät luontoarvot tarkastelualueella.
Bild 9.1. Naturskyddsområden och de viktigaste naturvärdena i det granskade området.

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.

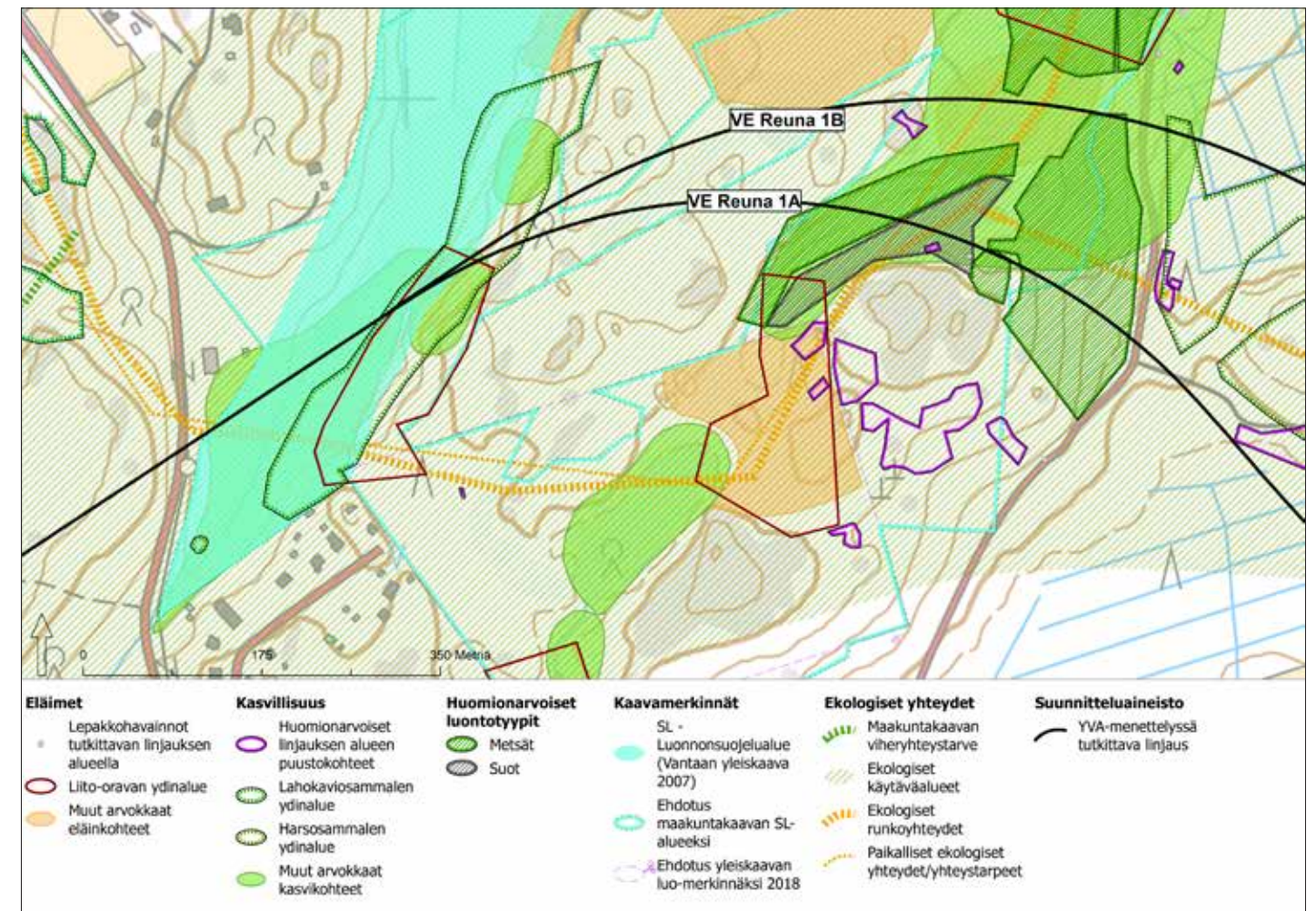


Kuva 9.3. Marraskuinen kuva Reuna VE 1B linjaukselta kohti länttä ja Josvaholmia.
Bild 9.3. Bild från november från sträckningen Reuna Alt 1B mot väst och Josvholm.

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.



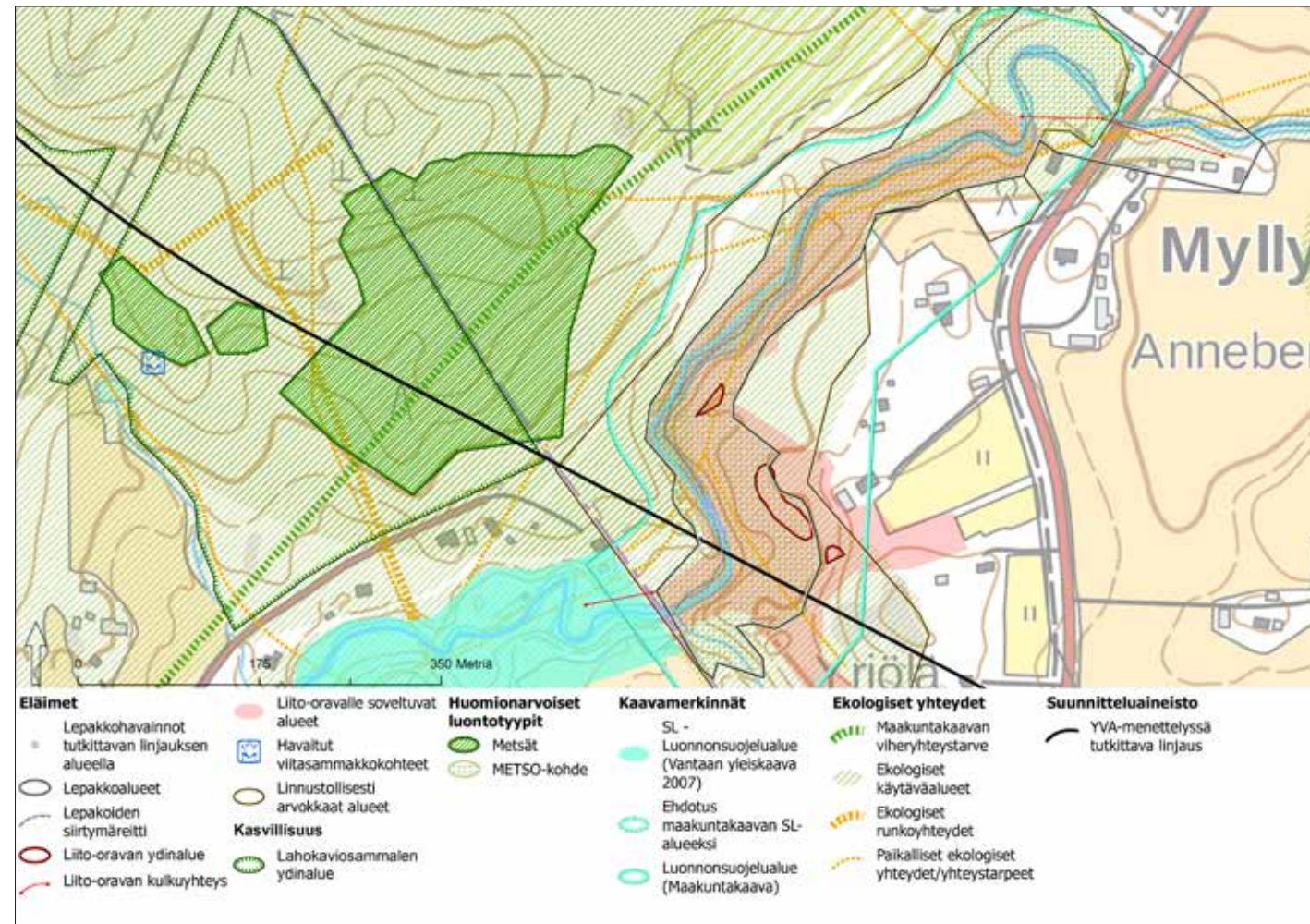
Kuva 9.4. Josvahalmin alue. Alueella on useita, osin päällekkäisiä luontoarvoja.
Bild 9.4. Josvahalms område. I området finns flera, delvis överlappande naturvärden.

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 eläimistöltään tai kasvillisuudeltaan paikallisesti arvokkaita kohteita (Vantaan kaupunki 2015a). Kirjoverkoperhosselvityksen ohessa tunnistettiin muita suunnittelualueelle sijoittuvia merkittäviä luontotyypppejä 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 heinäketto 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. Ljundunge 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 molemmin puolin.

Kesäkylän pajuluhta

Kiiltopajua ja muita pajuja kasvava alueellisesti arvokas pajuluhta (LC, *Kuva 9.12*), jossa monilajinen päiväper-

hoslajisto mukaan lukien ketokultasiipi (NT). Tielinjaus kulkee osin alueen itäosan yli.

Viitasammakon kutualue

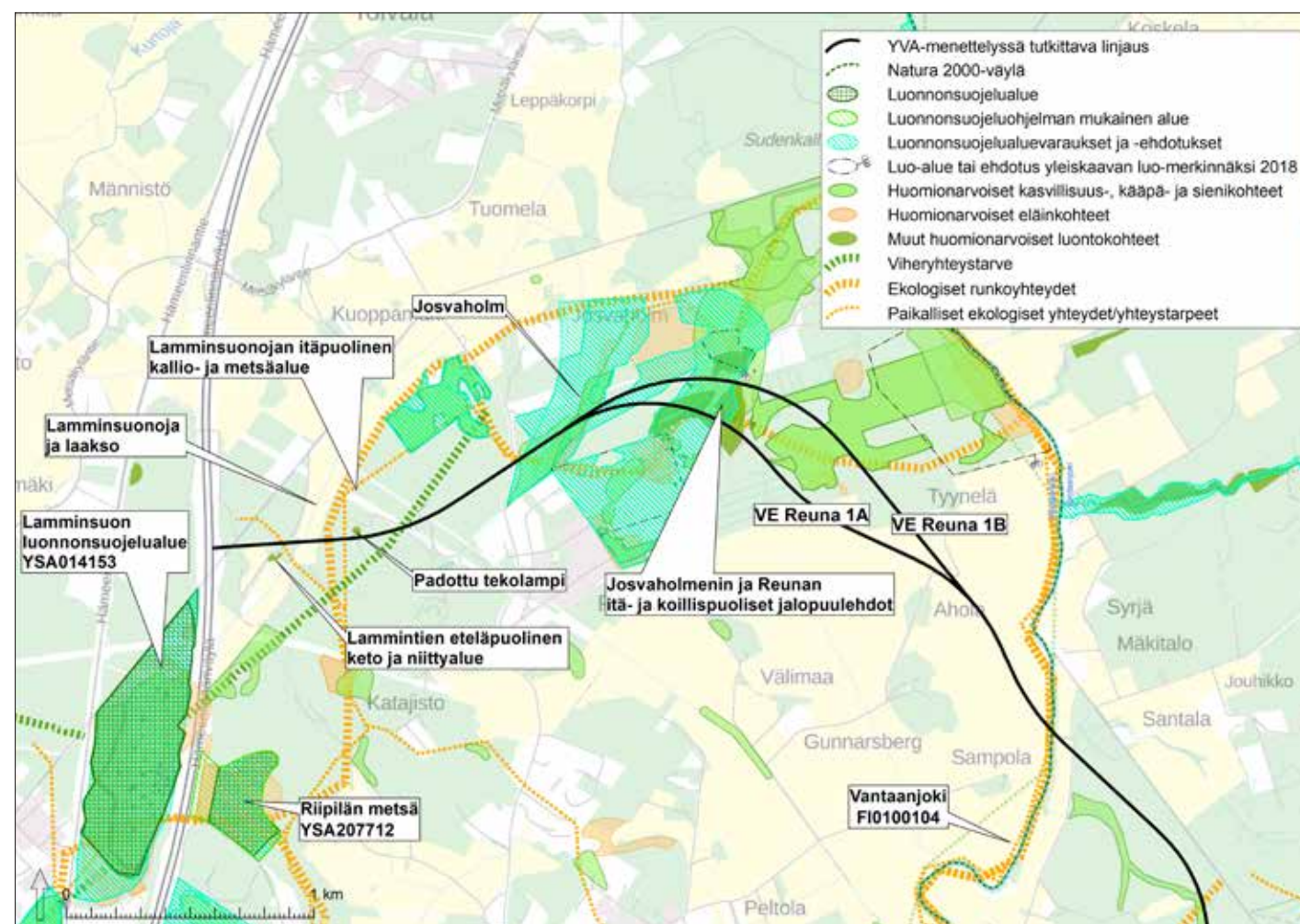
Kesäkytön länsipuolella oleva Kuusistontien lammenreunan saranevat ja viitasammakon kutualueet sijoittuvat tielinjauksen länsipuolelle. Noin 160 m tielinjauksen länsipuolelle jää Kuusistontien saniaislehto.

Kesäkylän Kesämetsän korpi

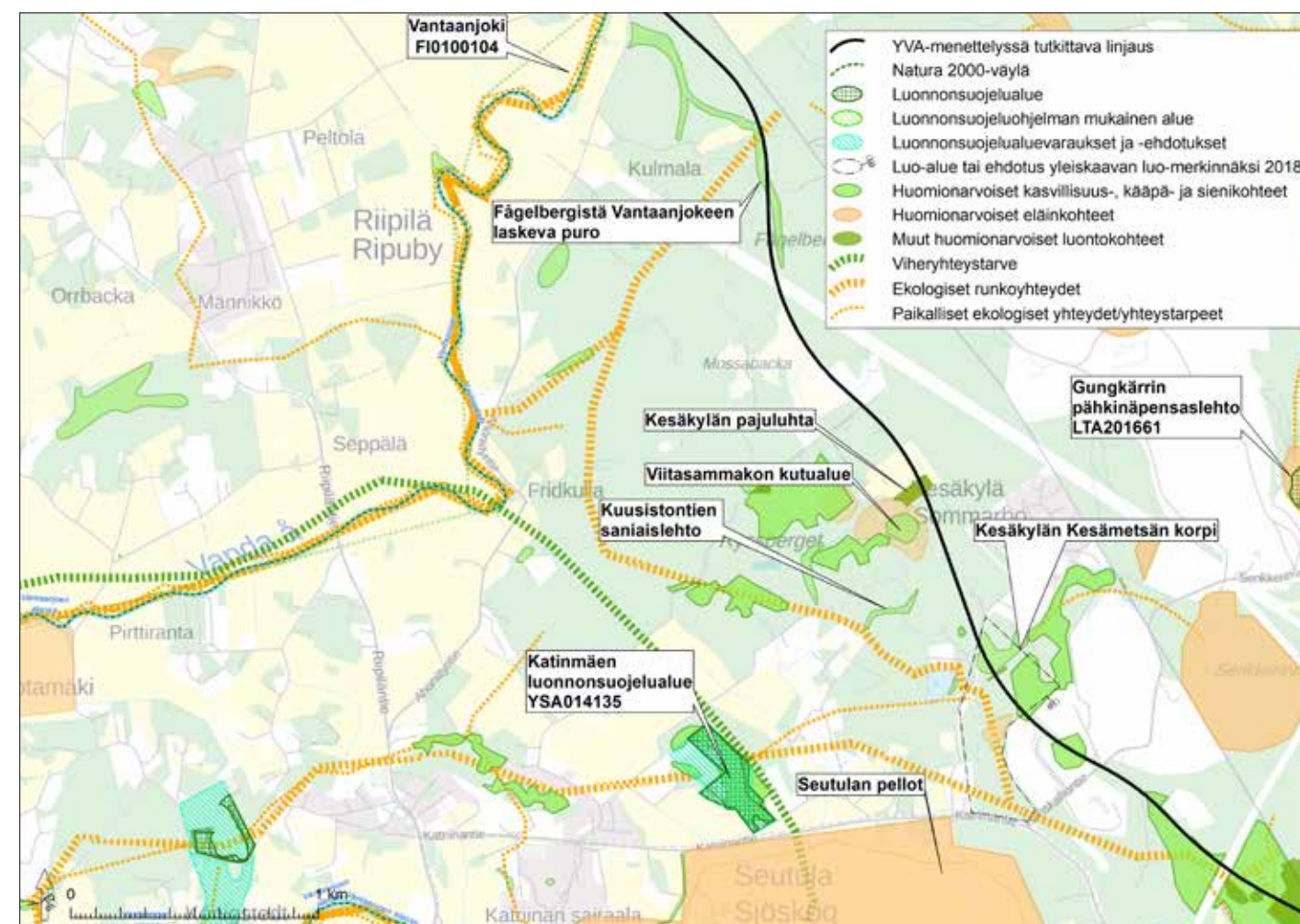
Kesäskylän lounaispuolella tielinjaus kulkee varttuneen kuusikon läpi. Kohde on arvokas kasvikohte; rehevä ja luonnontilainen korpi (Kuva 9.13). Kohde on enimmäkseen aitokorpiin kuuluvaa mustikkakorpea ja ruohokorpea, kaakkoisosan juotti on sara- ja metsäkortekorpea. Nämä kaikki suotyyppit on luokiteltu Etelä-Suomessa erittäin uhanalaiseksi (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 violettkantade vingar.*



*Kuva 9.10. Riipilän osuuden luontoarvot.
Bild 9.10. Naturvärdena längs avsnittet i Ripuby.*



Kuva 9.11. Kiila–Metsäkylä-osuuden luontoarvot.
Bild 9.11. Naturvärdena längs avsnittet Kila-Skogby.



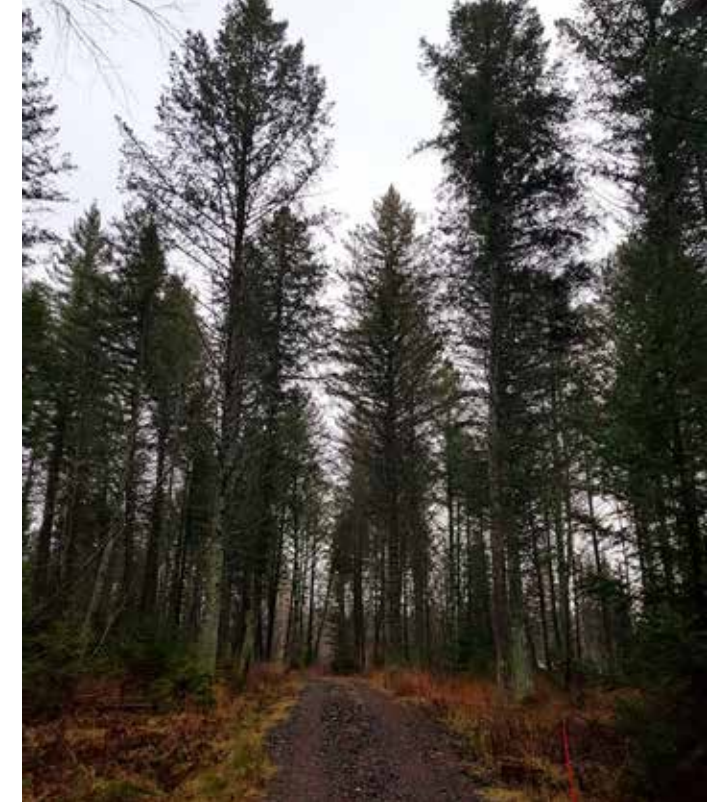
Kuva 9.13. Kesämetsän matalapuustoista ja kapeaa metsäkortekorpijuottia.
Bild 9.13. Sommarbo, smala kärrsträngar med låga träd och skogsfräken.



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

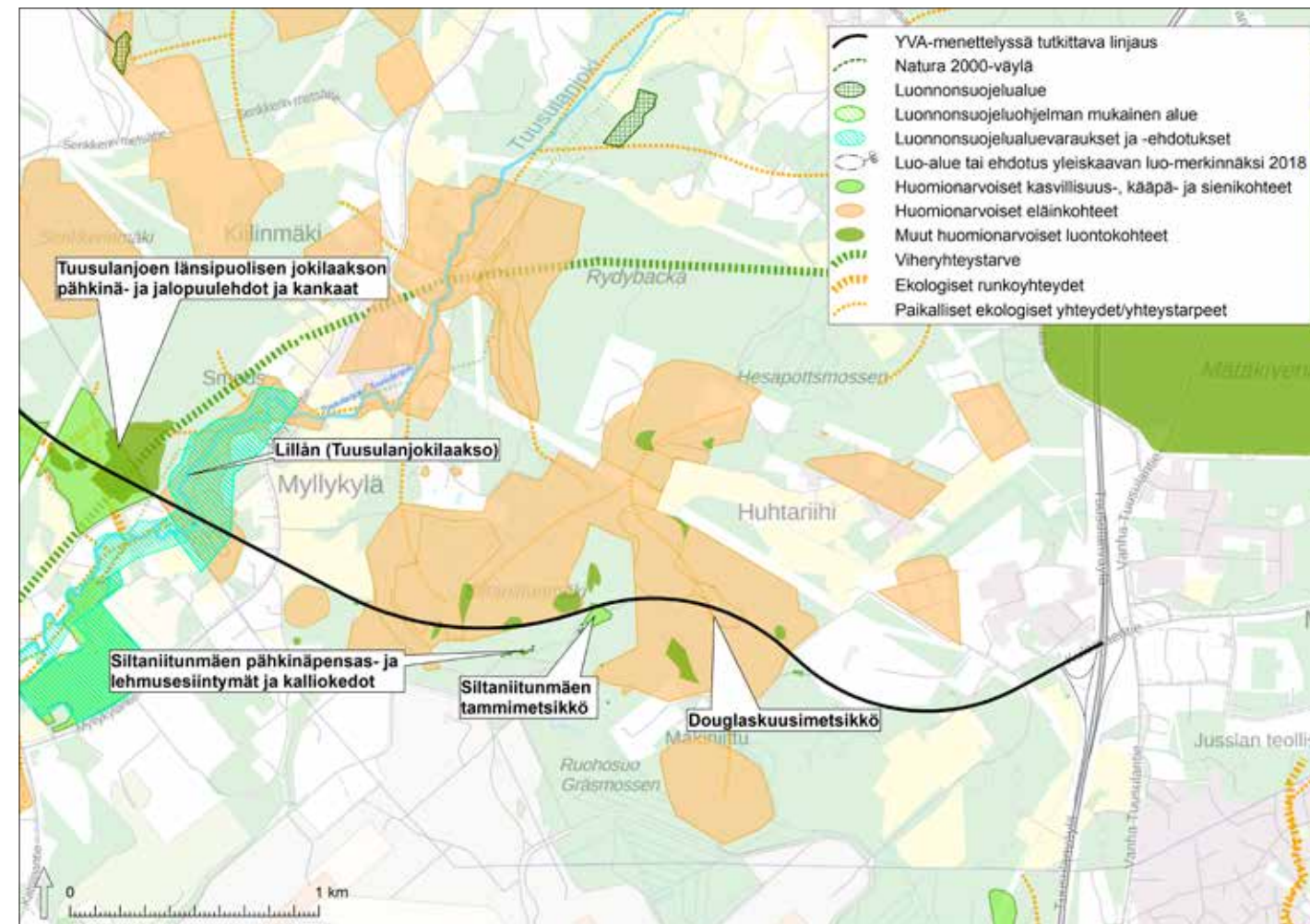
Vähintään maakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin lukeutuvat Seutulan pellot, jotka on luokiteltu maakunnallisesti arvokkaisiin lintualueisiin (Ellermaa 2010). Alueella on pesimä- ja muutonaikaista merkitystä etenkin peltolinnustolle. Tielinjaus sijoittuu peltujen ulkopuolelle metsäalueelle yli 500 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 molemmilla puolilla merkittävällä 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.

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

Suojelullisesti 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

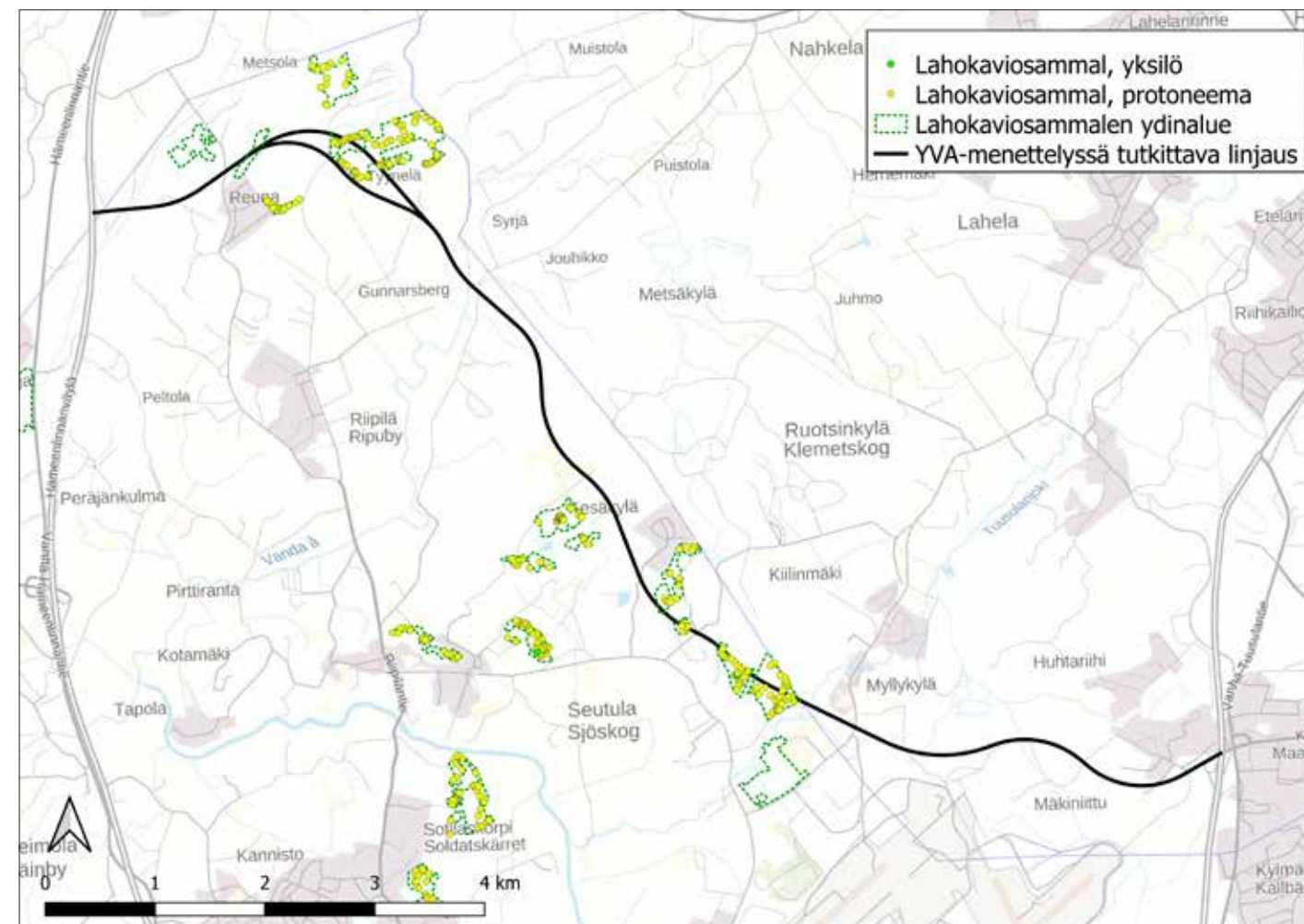
Kirjojokikorento esiintyy aikuisena Kesäkylän ja Kiilan itäpuolisilta voimajohtoaueilla ja paikoin muillakin avoimilla aukkopaikoilla. Lajin toukka elää vain virtaavassa vedessä. Aikuisia yksilöitä löytyi laajalti yksitellen pieniltä metsäaukeilta myös hankkeen yhteydessä tehdyissä kesän 2019 selvityksissä 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 ankaran 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 Hämeenlinnanväylän 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 Tuusulanväylän 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 väylää sekä Reunan, Kesäkylän ja Senkkerinmäen alueilta. Selvityksessä havaittiin yksi korvayökkö Malmilla sekä yleisemmin pohjanlepakkoa ja siippalajeja (vesi-, viiksi- ja isoviiksisiippa). Merkittäviä ruokailualueita on Josvahalmin metsäalueilla sekä Tuusulanjoen varressa. Lisäksi Kesäkylän Mossabackan alueella esiintyi useita siippoja ja

pohjanlepakoita 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 Hämeenlinnanväylän länsipuolelta muun muassa Lamminsuolta sekä Hämeenlinnanväylän itäpuolelta muun muassa Riipilän metsän alueelta, Josvahalmin 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 Josvahalmin 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

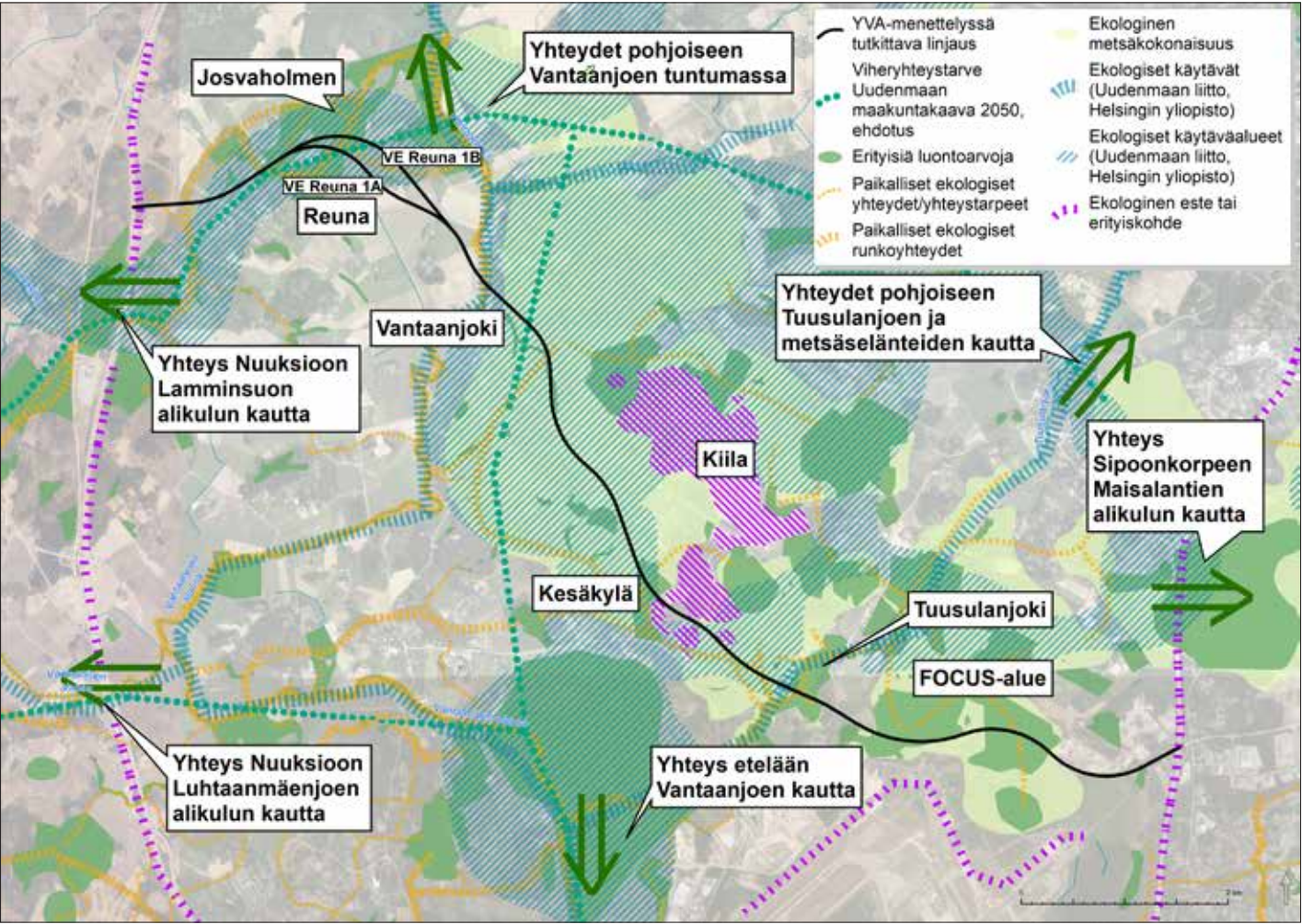
ydinosan lajisto taantuu ja voi osin hävitäkin. Erityisesti tämä koskee linnustoa ja muuta selkärankaista eläimistöä. Reunavaikutuksen ulottuvuus vaihtelee lajiryhmittäin ja toisaalta myös elinympäristöittäin.

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 levittäytymään. 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 kaavaehdotuksessa sekä Vantaan yleiskaavassa 2007 osoitetun **Josvahlomin suo- jalopuulehtoalueen** luonnonsuojelualue-ehdotuksen sekä -varauksen poikki molemmissa vaihtoehdoissa 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 eläimistöille 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 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 koko alueelle kohtalaisen kielteisenä.

Kesäkylän Kesämetsän korpi (EN) on kasvillisuudeltaan arvokkaaksi todettu kasvillisuuskohde. Tielinjaukselta kaadetaan puusto ja tie pengerretään 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 haitalliselta 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 maainesten 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 suunnittelun alueen 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 Huhtariin 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 Mäkiniiitun 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 Mäkiniiitun 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 Rekolanjoen 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. Mäkiniiitun 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 luontokoh-teiden 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 yhteyk-sien 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 lieventä-miseksi.

Tien rakentamiseen liittyvät pienvesien tierummut voidaan toteuttaa siten, että niihin toteutetaan pieneläimille soveltuva kuiva kulkutaso.

Tiesuunnitelmavaiheessa lahokaviosammaleen esiintymi-nen suunnitellun linjauksen alueella on selvitettävä tarkem-min. Olennaista on maastoselvityksin määritellä, ovatko linjauksella sijaitsevat esiintymät keskeisiä lajin selviytymi-sen kannalta ja toisaalta, muuttaako tielinjaus lajin esiinty-misalueita siten, että lajin esiintymisedellytykset heikkene-vät. Lahokaviosammalen ydinalueiden halkominen vaatii lähtökohtaisesti poikkeamisluvan. Linjaukselle osuvilla

lahokaviosammalen ydinalueilla kaikki linjauksella olevat kookkaat, eriasteisesti lahonneet puunrungot voidaan siir-tää lähialueelle. Tarvittaessa tielinjauksella havaittavat la-hokaviosammalen kasvustot voidaan siirtää rakentamisen alta pois. Tämä kuitenkin edellyttää jatkosuunnittelua, kos-ka lajin siirtämisestä ei ole toistaiseksi kokemuksia ja laji edellyttää kasvualustan ohella sille sopivaa pienilmastoa sekä lahopuujatkumoa.

Liito-oravalla ei tällä hetkellä ole asuttuja ydinalueita tielin-jauksella. 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 elinedellytyk-set voidaan säilyttää. Keinoina voidaan tutkia rakenteel-lisia muutoksia ja/tai tielinjauksen tarkennuksia. Viimeisin keino on poikkeusluvan hakeminen, mikäli muita ratkaisuja ei löydetä.

Jatkosuunnittelun yhteydessä vuollejokisimpukan esiinty-minen on selvitettävä tielinjausten vaikutusalueelta Van-taanjoella ja Tuusulanjoella. Rakentamisen aikaisena lievennystoimenana vuollejokisimpukat siirretään pois raken-nuskohteelta, mikäli simpukoita esiintyy rakentamisaikai-sella vaikutusalueella. Yksilöiden siirto edellyttää luonnon-suojelulain poikkeamislupaa.

Luontoarvoiltaan erityisen huomionarvoisia alueita tielin-jauksella ovat Josvholm ja Lillån. Näiden alueiden jatko-suunnittelussa 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 hank-keen tai suunnitelman vaikutuksista Natura-alueelle on tehtävä asianmukainen arviointi, mikäli hanke tai suunni-telma yksin tai yhdessä muiden hankkeiden tai suunnitel-mien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on liitetty Natura 2000 -verkostoon.

YVA-menettelyn ennakkoneuvottelussa arvioitiin, että han-ke ei todennäköisesti vaadi varsinaista luonnonsuojelulain mukaista Natura-arviota, koska Vantaanjoen Natura 2000 -suojeluperusteina ovat direktiivilajien vuollejokisimpukan (VU) ja saukon (LC) esiintyminen. Tielinjaus ylittää Van-taanjoen uoman ja joen penkereet maisemasiltaa pitkin ei-kä valmistuttuaan pysyvästi haittaa joen kulkua eikä kum-mankaan lajin esiintymistä tai liikkumista joessa.

Hankkeesta ei arvioida aiheutuvan merkittävää kielteistä haittaa saukolle, koska Vantaanjoki ja sen ranta-alueet säi-lyvät muuttumattomina. Tielinjaus toteutetaan Vantaanjoen ylitse maisemasiltana. Saukolle voi aiheutua tilapäistä häi-riötä sillan rakentamisaikana. Rakentaminen ei kuitenkaan estä lajin liikkumista Vantaanjokea myöten. Hankkeella ar-vioidaan aiheuttavan tilapäistä, vähäistä haittaa saukolle rakentamisaikana. Vantaanjoen soveltuminen lajin elinym-päristöksi ei heikkene hankkeen takia. **Saukkoon ei koh-distu merkittävää haittaa.**

Vantaanjoessa esiintyy runsaasti vuollejokisimpukkaa. Hankkeesta voi aiheutua paikallisia, kielteisiä vaikutuk-sia lajiin. Vaikutukset voivat aiheutua Vantaanjoen ylittä-vän sillan rakentamisaikana. Mikäli siltatyömaan kohdalla esiintyy Vantaanjoessa simpukoita, voi yksilöitä menehtyä työmaan rakenteiden takia. Lisäksi työmaasta voi aiheutua samentumaa Vantaanjokeen, jolla voi olla kielteinen vaiku-tus työmaan alavirran puolella oleville simpukoille työmaan läheisyydessä. Lajiin kohdistuvat kielteiset vaikutukset voi-daan 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. **Lie-ventämistoimenpiteet toteuttamalla hankkeella ei ole merkittäviä kielteisiä vaikutuksia vuollejokisimpuk-kaan.**

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 Herta-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 suunnitelmaratkaisut, 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

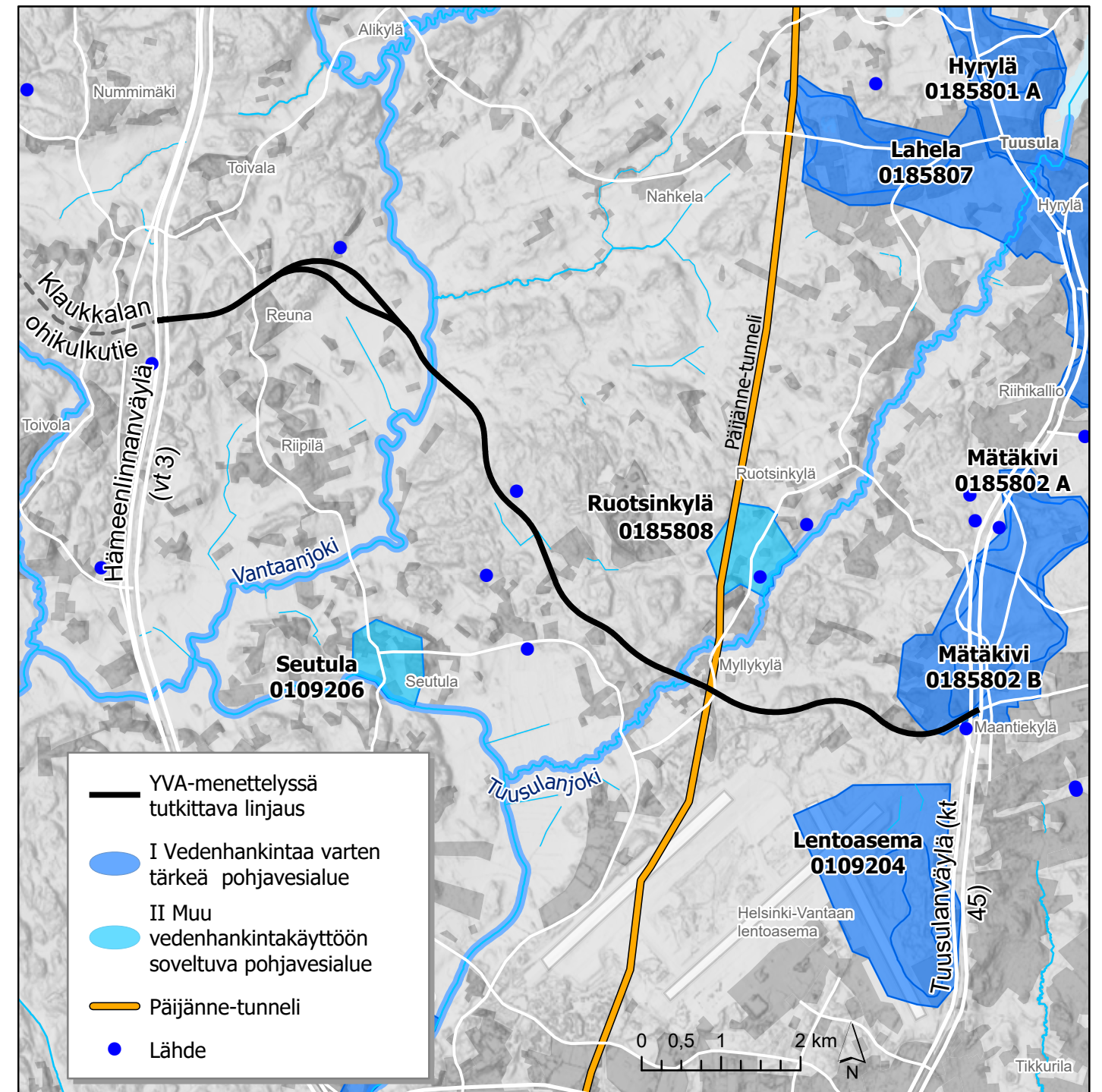
Luokitellut pohjavesialueet

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. Herta-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. Herta-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-
tamaa (Kuninkaanlähteen vedenottamo sekä Lemminkäis-
sen 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 pinnantaso havaintoputkissa on ollut lähellä maanpintaa noin tasolla +39-+40 (N2000).

Pohjaveden pinnantasoja 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 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 merkittävyiden 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 merkittävyiden arviointi

Pohjavesivaikutusten merkittävyiden arviointiin vaikuttavia tekijöitä ovat:

- suunnitellut toimenpiteet
- vaikutusten kesto ja kohdentuminen
- pohjavesikohteen herkkyyys (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 läheteikköalue. Lähteiköstä purkautuvan pohjaveden pääasiallinen muodostumisalue sijoittuu suunnitellun tielinjauksen eteläpuolella oleville hiekka- ja hiekkamoreenialueille. Tielinjaus kulkee kuitenkin läheteikköalueen 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 kallioperään (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 poispäin 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 kallioperästä 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-alueetta, 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 raporteja. 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 länsiossa 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 oja ja pieniä lampia sekä karttatarkastelun perusteella lähes luonnontilaisia puroja.

Suunnittelualueen pohjoisosassa, Hämeenlinnanväylän läheisyydessä tielinja ylittää Lamminsuonojan, joka virtaa Lamminsuon rauhoitetulla alueelle. 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 oja. 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 oja 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. Näytekertoja 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. Yhteenvedona 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.

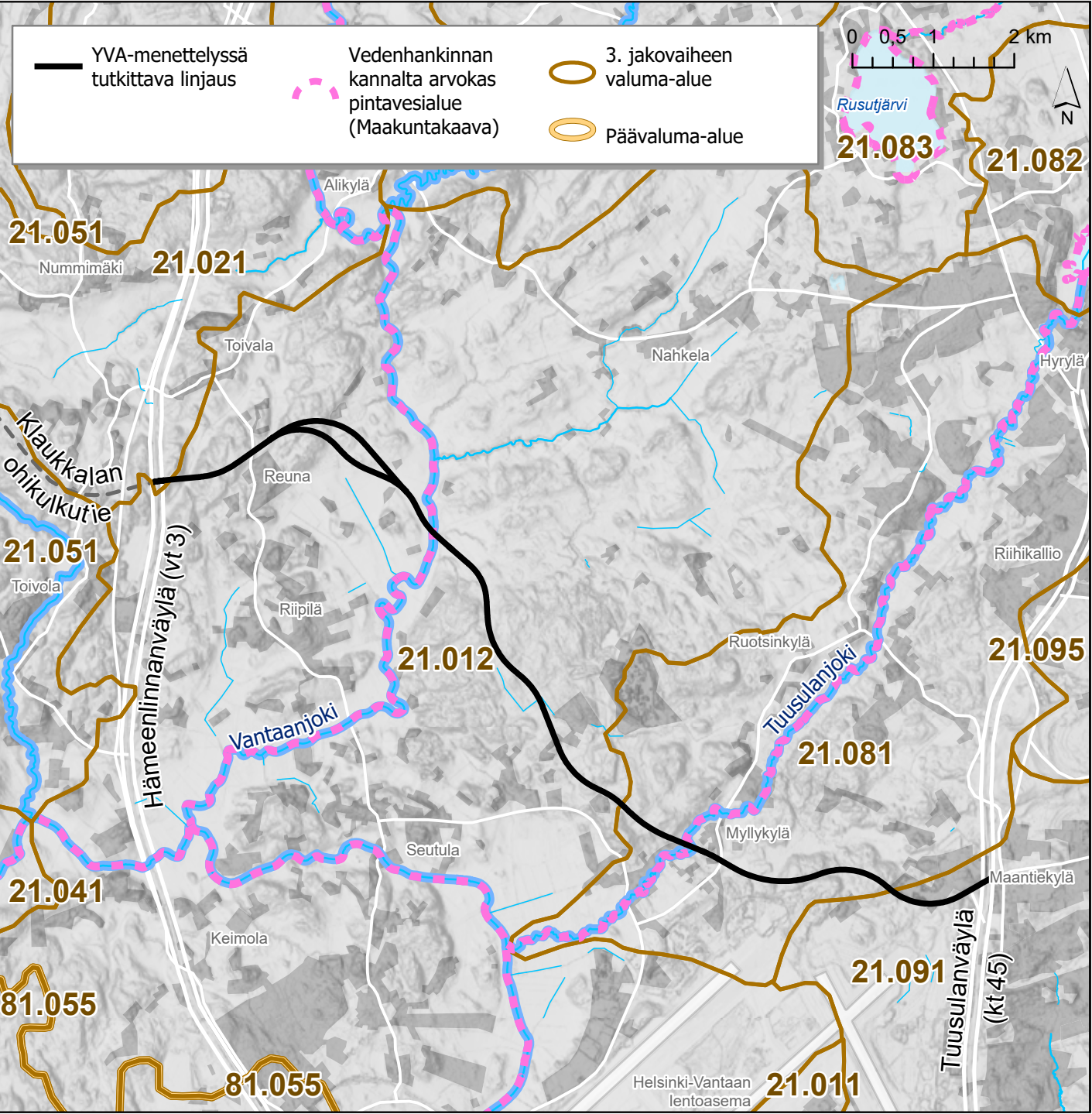
Tien rakentaminen uuteen maastokäytävään voi aiheuttaa myös esimerkiksi hydrologisia vaikutuksia (kuivatus) suunnitellun tielinjauksen välittömässä läheisyydessä sijaitseviin pienvesistöihin. Vaikutus jää vähäisemmäksi, jos rakentaminen kohdistuu jo olemassa olevan tielinjan alueelle tai muuten muokattuun 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).

Merkittävyiden 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 luonnonlisääntymisuurannan 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 molemmin 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 soveltuvalla alueella, 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

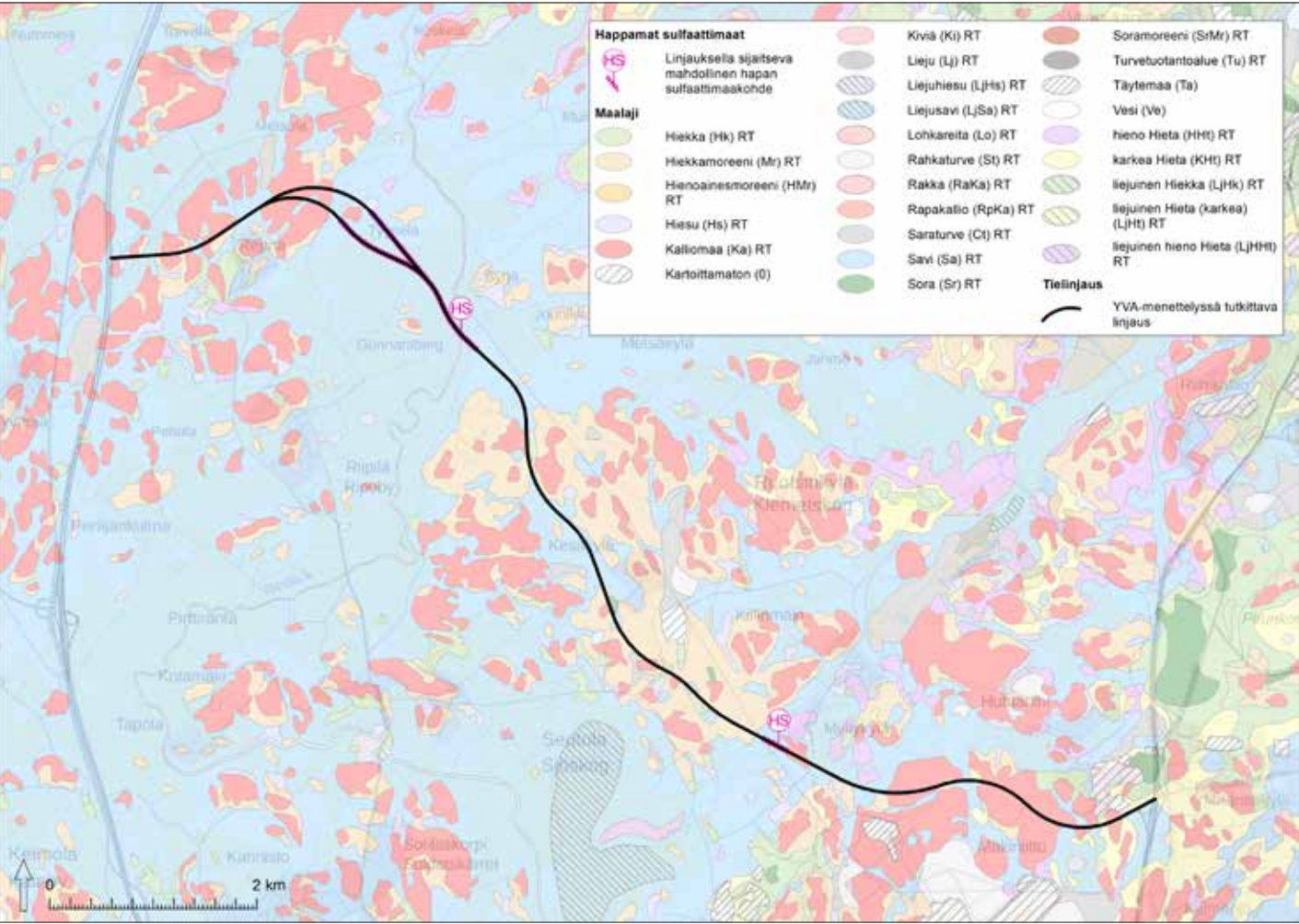
vaihtelee matalasta leikkauksesta penkereeseen. Osuuden keskivaiheilla on pienialainen turvepehmeikkö, jolla tielinjaus kulkee noin 150 metriä.

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 kalliot syvässä leikkauksessa. Kallio-osuuden pituus on noin 1700 metriä. Mäkien välissä

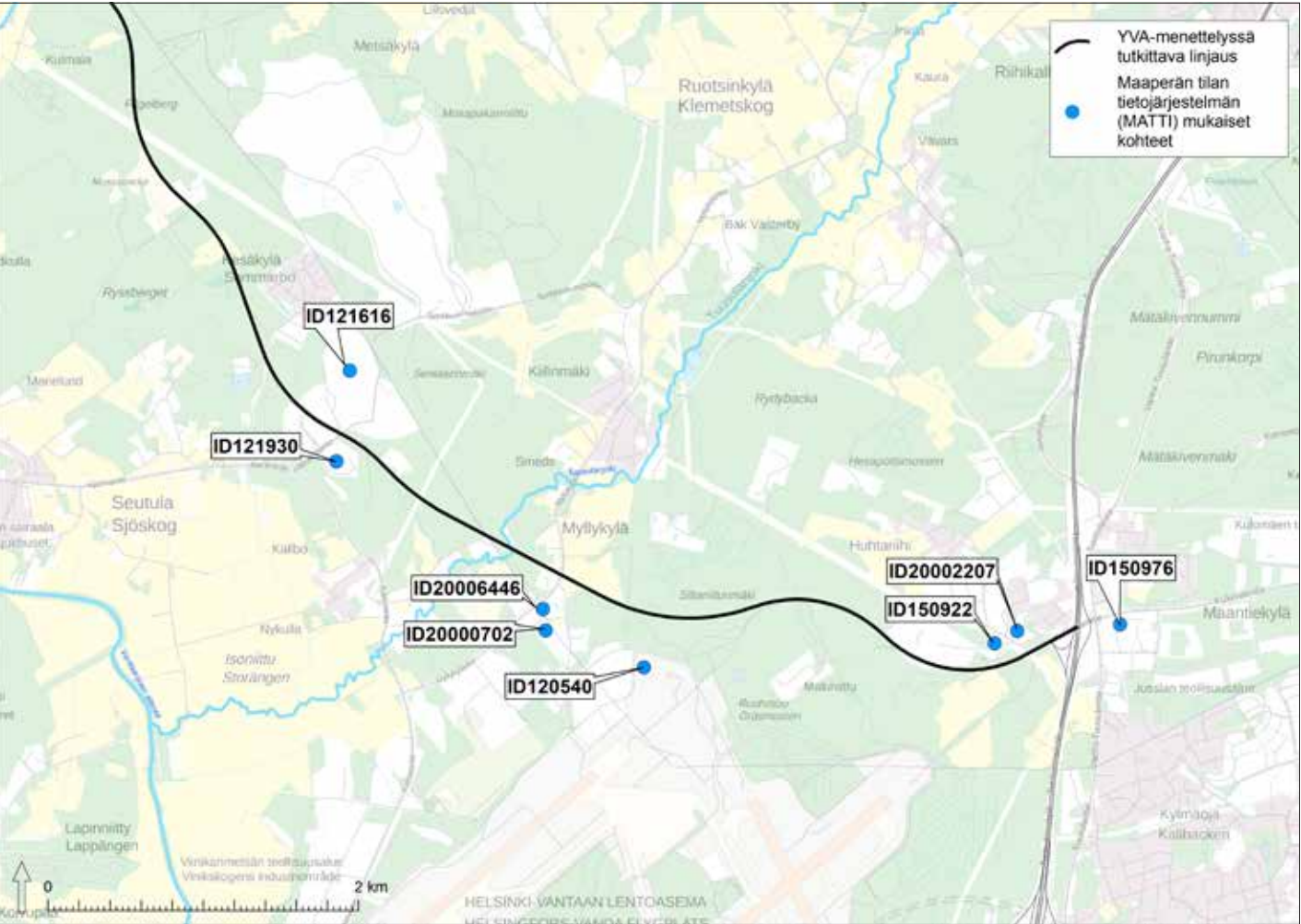
on lyhyt pehmeikköpainanne. Huhtarinmäen jälkeen tielinjaus on penkereellä ja pohjamaa on kalliota noin 200 metrin matkalta ja sen jälkeen savi- ja siltillepehmeikköä. Ennen linjauksen yhtymistä Kulomäentiehen linjaus leikkaa kalliomäen, jossa leikkauksen pituus on noin 250 metriä. Itäosassa Focus-alueelle 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 12.1. Maaperäkartta (GTK).
Bild 12.1. Jordartskarta (GTK).



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 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 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 pengermassoja yhteensä noin 196 000 m³. Vastaavasti leikkausmassoja syntyy arviolta noin 194 000 m³. Mikäli kaikki leikkausmassat voidaan hyödyntää pengerrakenteissa ulkopuolisia leikkausmassoja ei juurikaan tarvita. Tarkastelussa ei ole mukana meluesteiden tarvitsemia massoja tai pohjanvahvistuksista syntyviä läjitettäviä maamassoja.

Vantaanjoen jokilaakson alueella esiintyy mahdollisesti happamia sulfaattimaita. Geologian tutkimuskeskuksen

Taulukko 12.1. Suunnittelualan läheisyyteen sijoittuvat mahdolliset pilaantuneen maan kohteet ja niiden arvioitu vaikutus hankeen 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 syntyy 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

Linjausvaihtoehtoil-
la 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

Vaihtoehtoon 1 vaikutukset maa- ja kallioperään ovat
vaihtoehtoa 0+ laajemman suunnittelualan laajuu-
den vuoksi. Vaihtoehtossa 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 vaihtoehtois-
sa 1 että 0+. Hankkeen toteuttamatta jättämisellä ei ole
vaikutuksia.

Hankkeen vaikutukset maaperään eivät ole kokonaisu-
tena merkittäviä, kun haitallisten vaikutusten lieventämis-
toimenpiteistä huolehditaan. Vaihtoehtoil-
la ei ole kokonai-
suuden kannalta merkittävää eroa. Tiejärjestelyjen alle jää
maata molemmissa vaihtoehtois-
sa. Alustavien arvioiden
mukaan hankevaihtoehtossa 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 esikäsitteleminen 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 täytössä, 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.

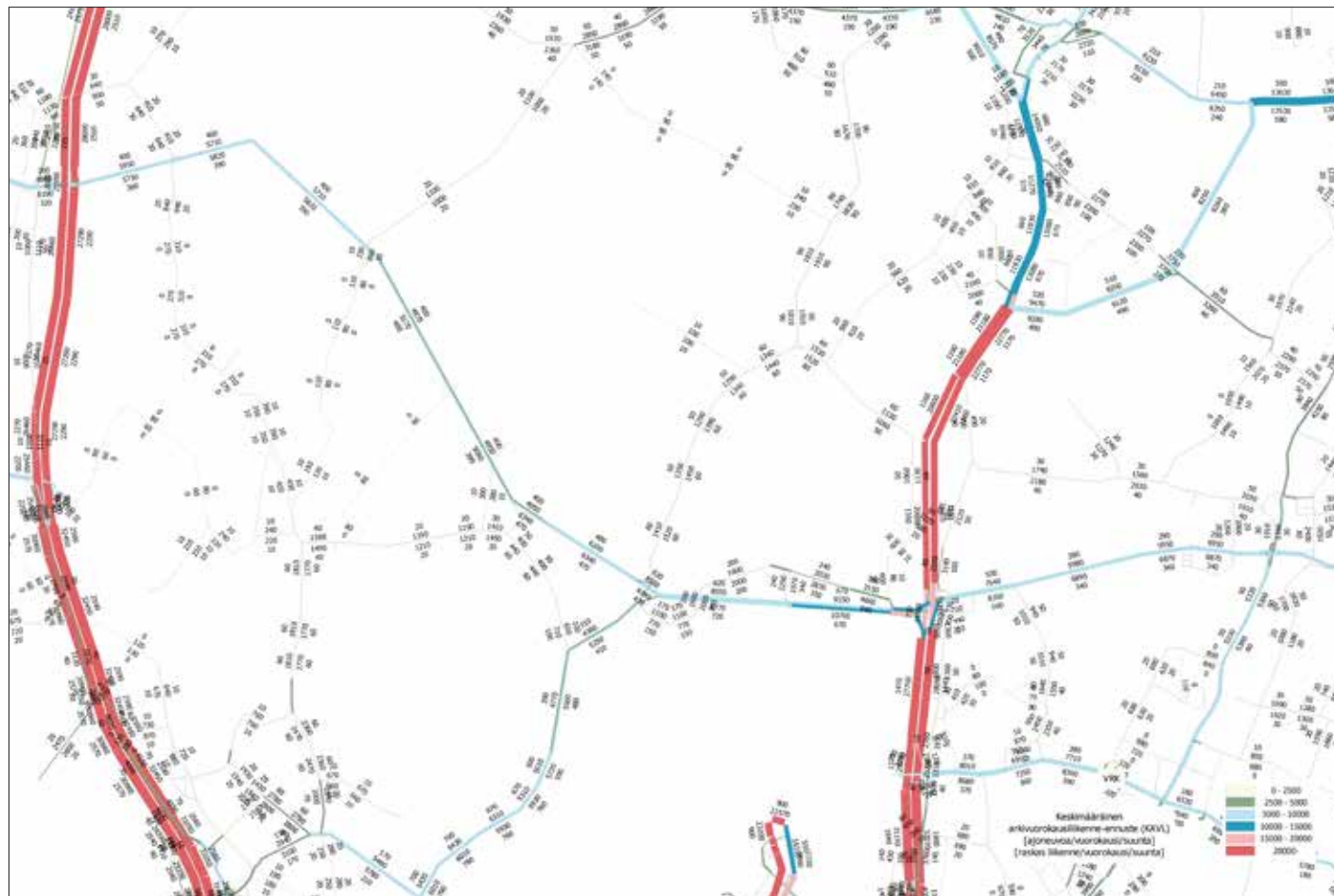
13.2 Vaihtoehtojen vaikutukset

13.2.1 Vaihtoehto 1

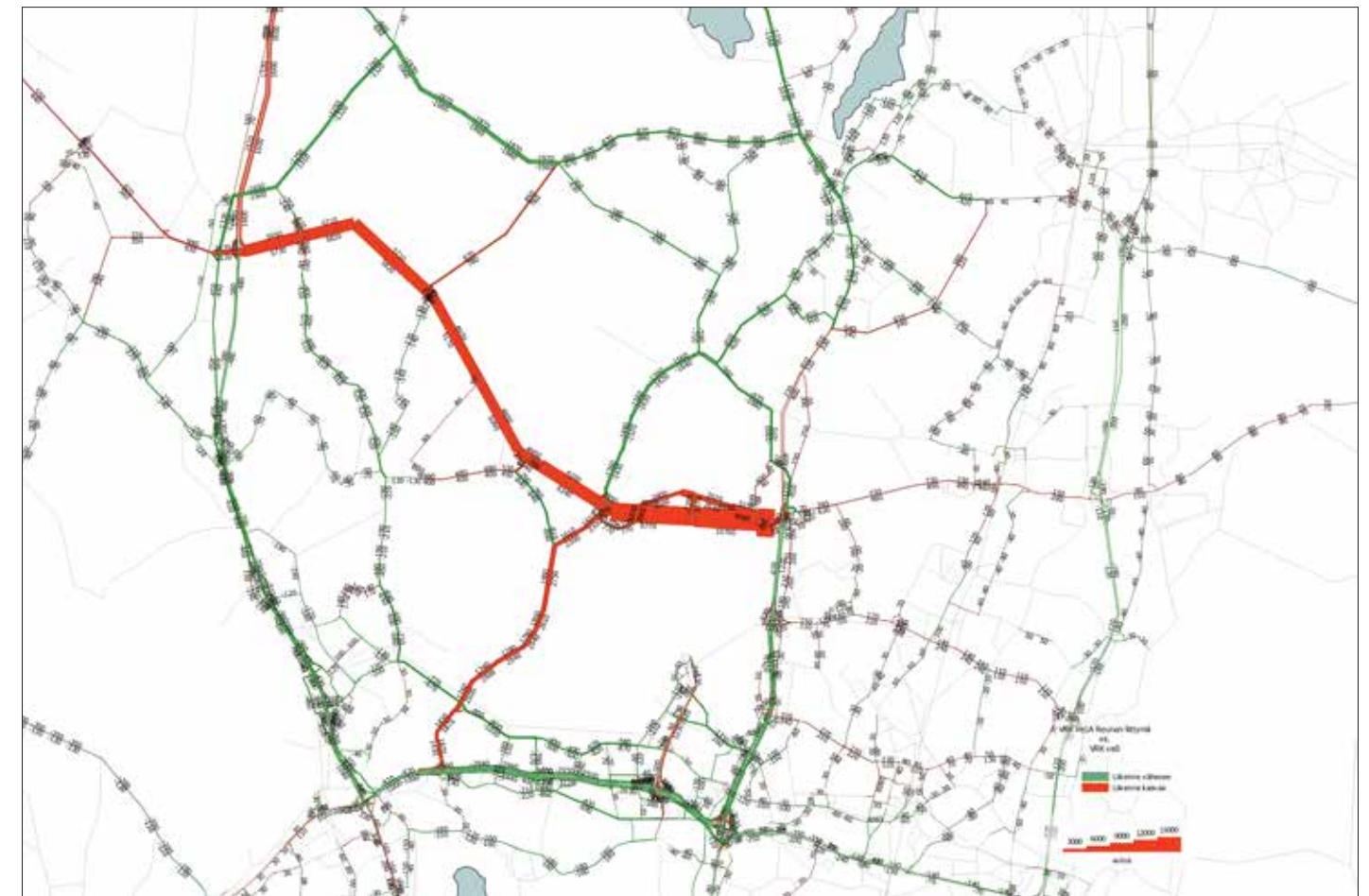
Maantien 152 toteuttaminen valtatie 3 ja kantatien 45 väliselle osuudelle keventää liikennekuormitusta kaikilla

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-



Kuva 13.1. Liikenne-ennuste vuodelle 2040 vaihtoehdossa 1 A (ajoneuvoa vuorokaudessa, KAVL).
Bild 13.1. Trafikprognos för år 2040 i alternativ 1 A (fordon per dygn, KAVL).



Kuva 13.2. Liikenteen siirtymät vuonna 2040 (ajoneuvoa vuorokaudessa, KAVL), vaihtoehto 1A verrattuna vaihtoehtoon 0.
Bild 13.2. Förflyttning av trafiken år 2040 (fordon per dygn, KAVL), alternativ 1A jämfört med alternativ 0.

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.

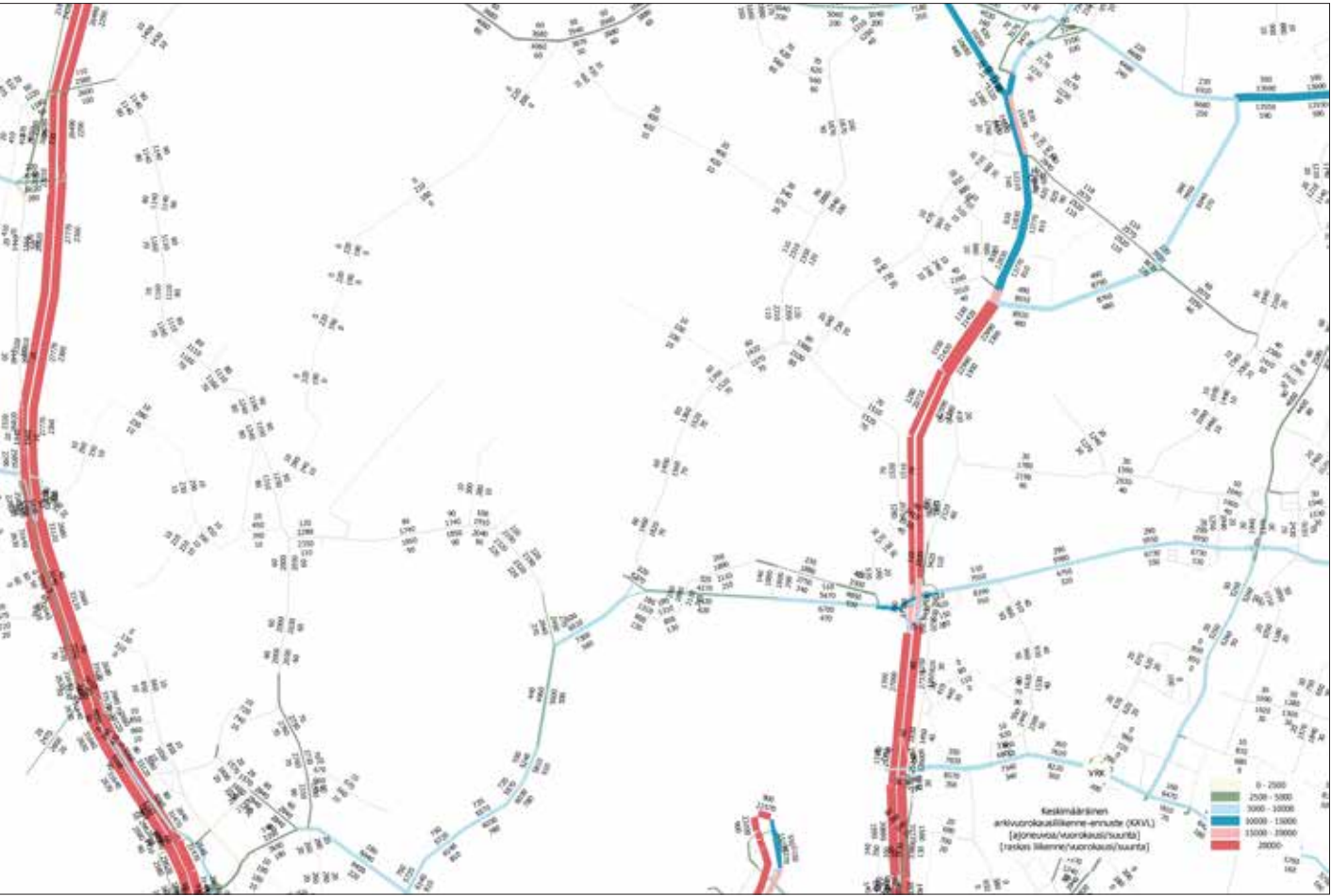
13.2.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

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.

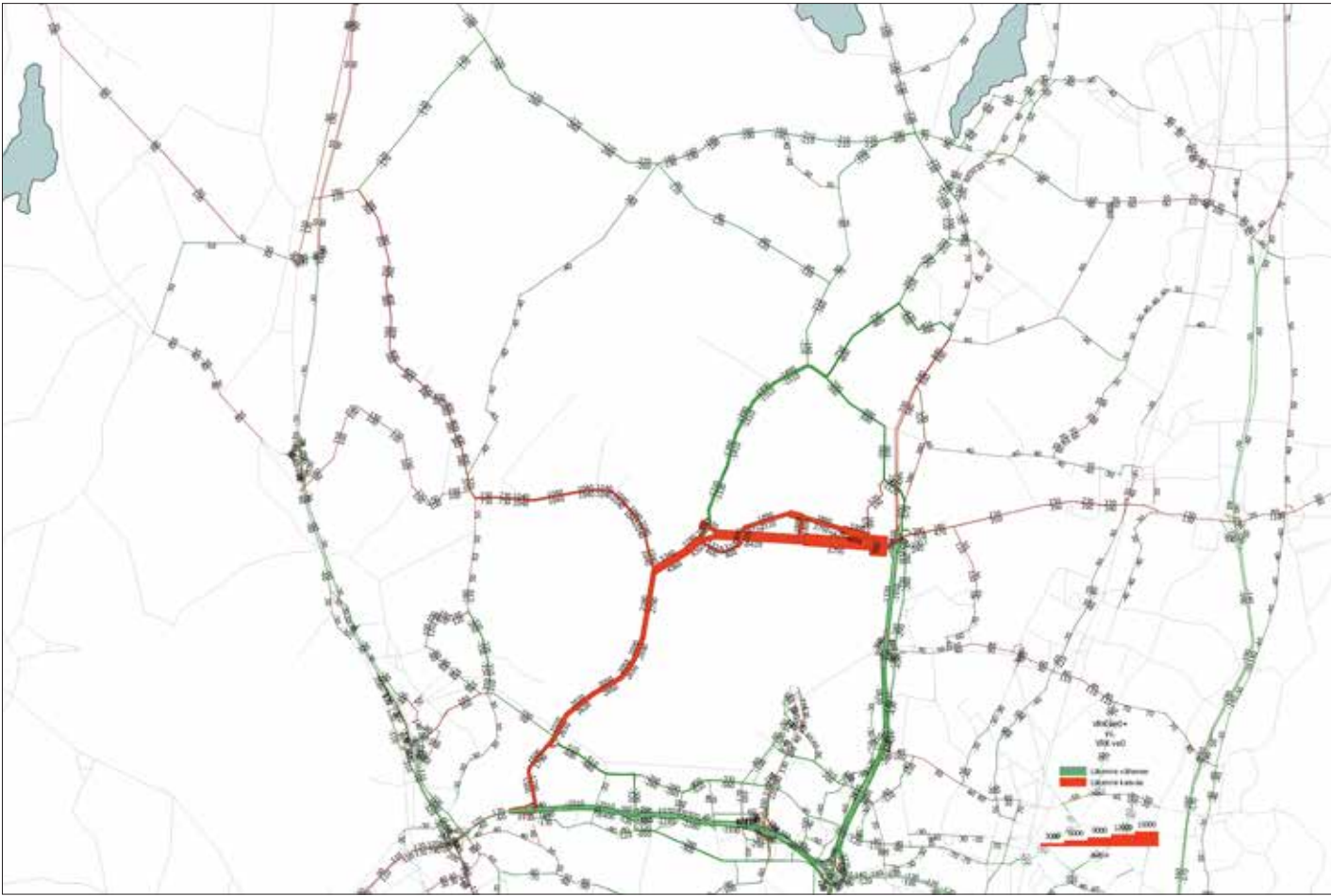
Kuormituksen lisäys verrattuna vaihtoehtoon 0 on Katriinanttiellä Myllykyläntien liittymän eteläpuolella (Kehä III:n suuntaan hakeutuva liikenne) noin 4700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja pohjoispuolella noin 2100 ajoneuvoa vuorokaudessa (liikennettä Nurmijärven ja vltatien 3 suuntaan). Vaihtoehto 0+ lisää 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.



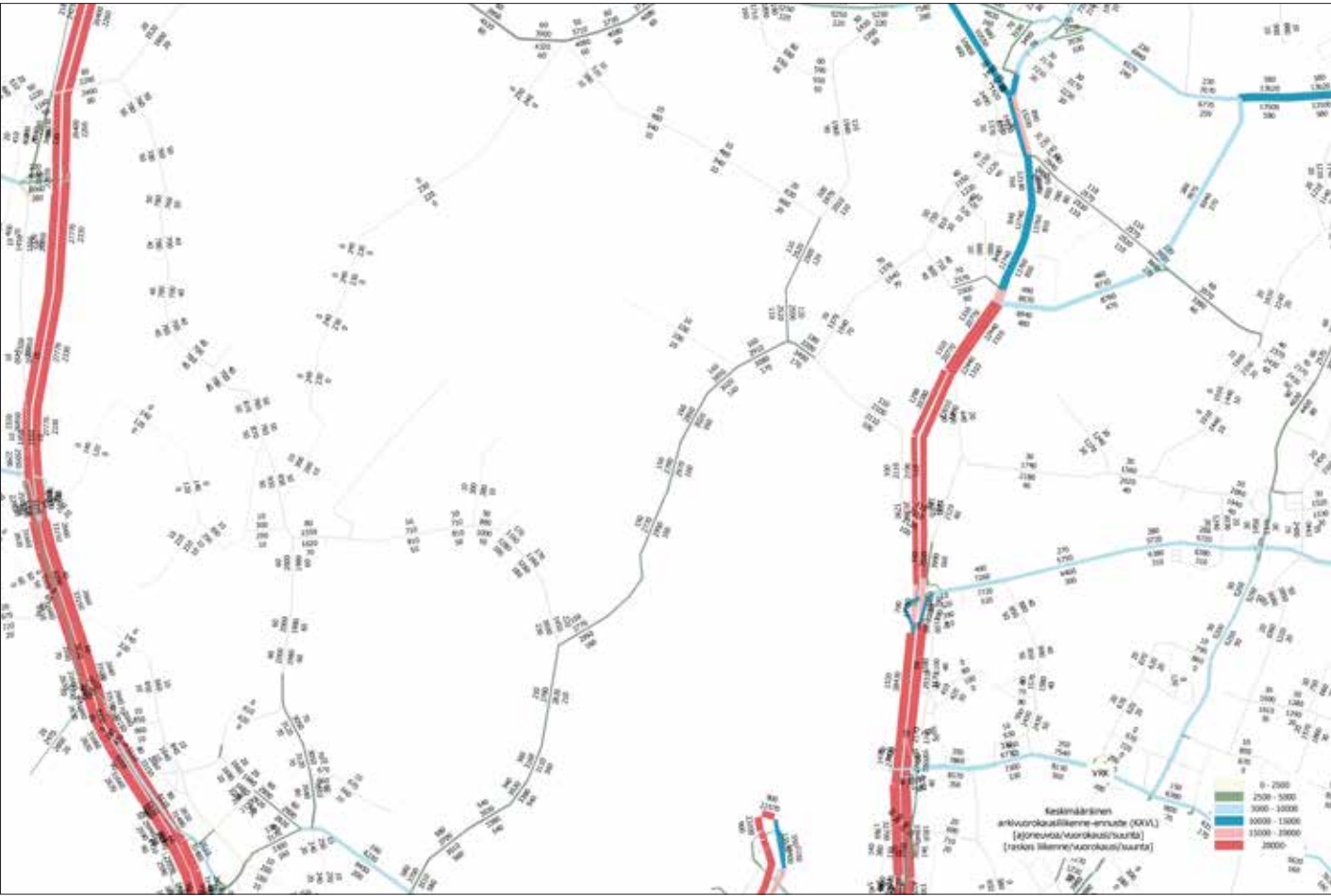
Kuva 13.3. Liikenne-ennuste vuodelle 2040 Vaihtoehdossa 0+ (ajoneuvoa vuorokaudessa, KAVL).
Bild 13.3. Trafikprognos för år 2040 i alternativ 0+ (fordon per dygn, KAVL).



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 vaihtoehdoissa 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 seuranta-menetelmiä 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).

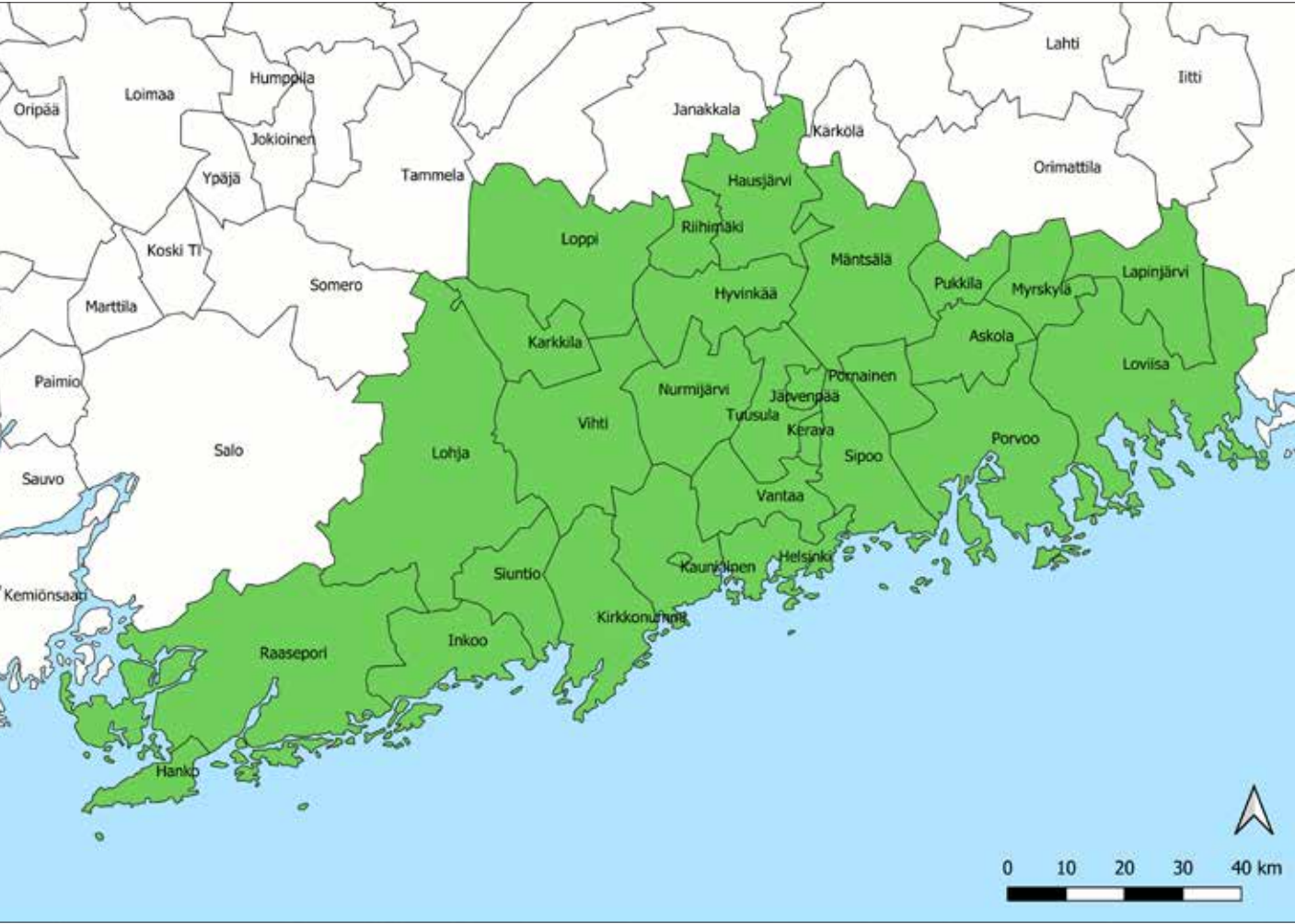
Kulutussähkön kasvihuonepäästö vantaalaista asukasta kohti vuonna 2018 oli noin 0,65 t CO₂-ekv. (HSY, 2018).

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 päästöennuste vuonna 2040 on noin 1,7 Mt CO₂-evk. vuodessa. Toteutuessaan vaihtoehtoeh-
to 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 päästövähen-
tymä 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 vaihtoehtoista 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). Hankevaihtoehtoissa 1, jossa suurin arvioitu poistuma, olisi puuston poistuma arviolta 5 tuhatta kuutiota. Tielinjausvaihtoehtojen peltoalueiden 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.). Tarkastelualueen 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 tarkastelualueen 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 vesistöuomien 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

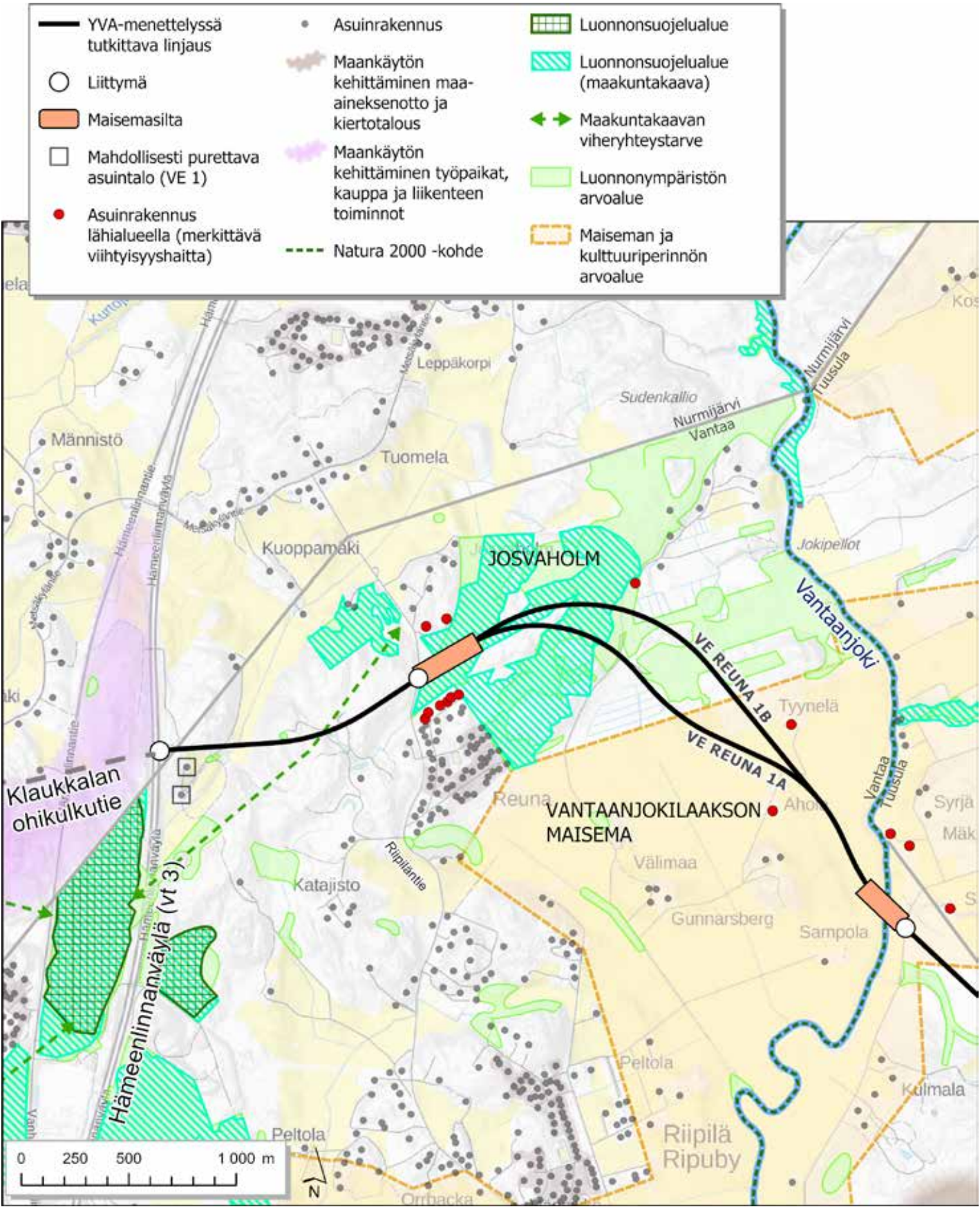
Osuus Riipilä (vaihtoehto 1)

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 maisemarakennetta 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 Josvaholmenin 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 Josvaholmin suo- ja jalopuulehtoalueelle (kaavan luonnonsuojelualue) sekä lahokaviosammalen ydinalueelle. 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 (vuollejokisimpukan ja saukon esiintyminen).



Kuva 16.1. Asutus, maankäytön kehittyminen ja ympäristöarvot osuudella Riipilä.
Bild 16.1. Bebyggelse, markanvändningens utveckling och miljövärden vid avsnittet Ripubylä.

Osuus Kiila–Metsäkylä (vaihtoehto 1)

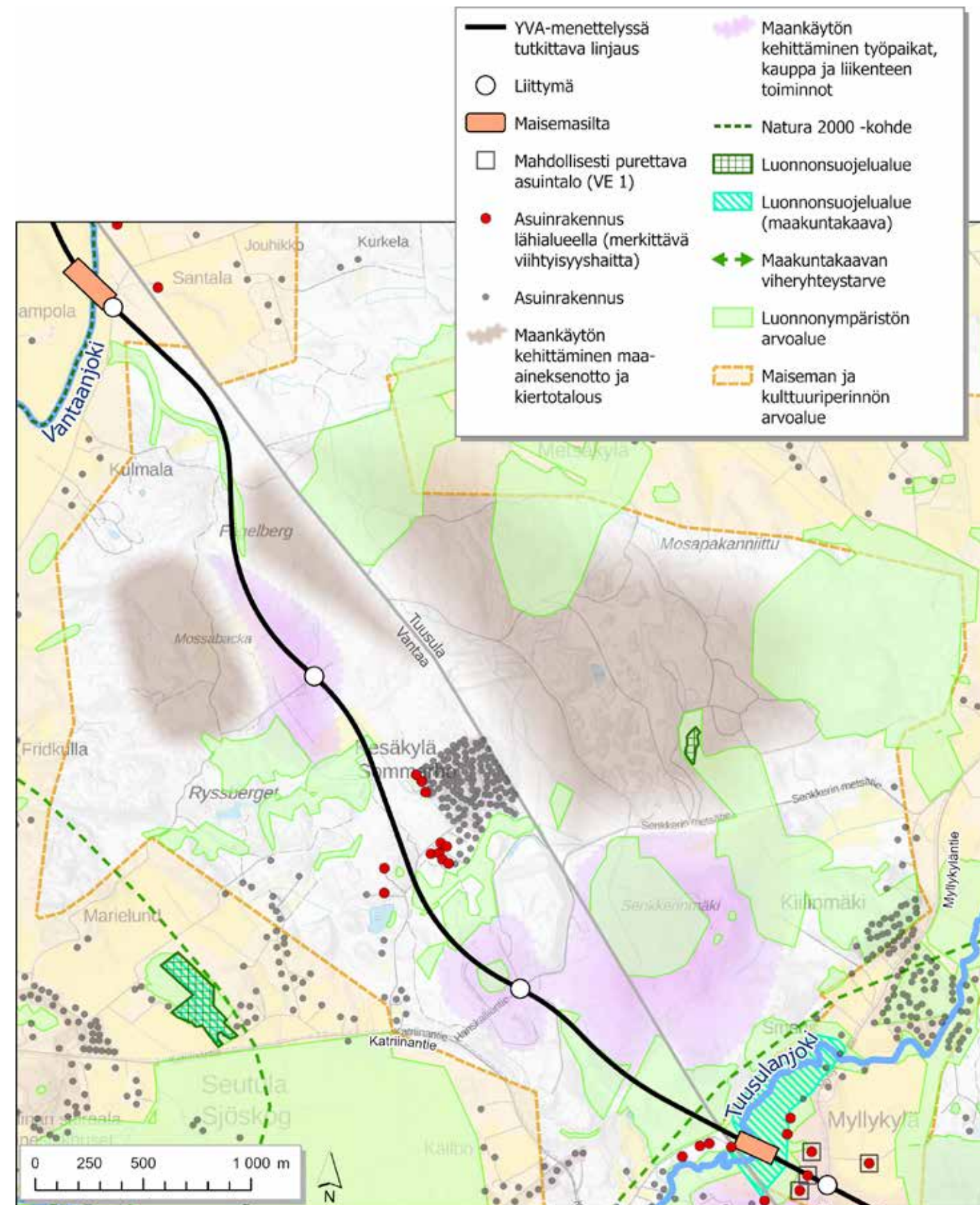
Kiila–Metsäkylän osuudella uusi väylä sijoittuu metsäiselle osuudelle, jolla sijaitsee Kesäkylän asuinalue ja hajanaisempaa vanhaa asutusta. Osuudella sijaitsee myös maa-ainesten ottoalueita ja Hankallion työpaikka-alue. Alueelle on suunnitteilla Vantaan uudessa yleiskaavassa kiertotalouden ja maa-ainesten 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. Hankallion eritasoliittymä palvelee hyvin Hankallion yritysalueita 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 virkistykseen 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.

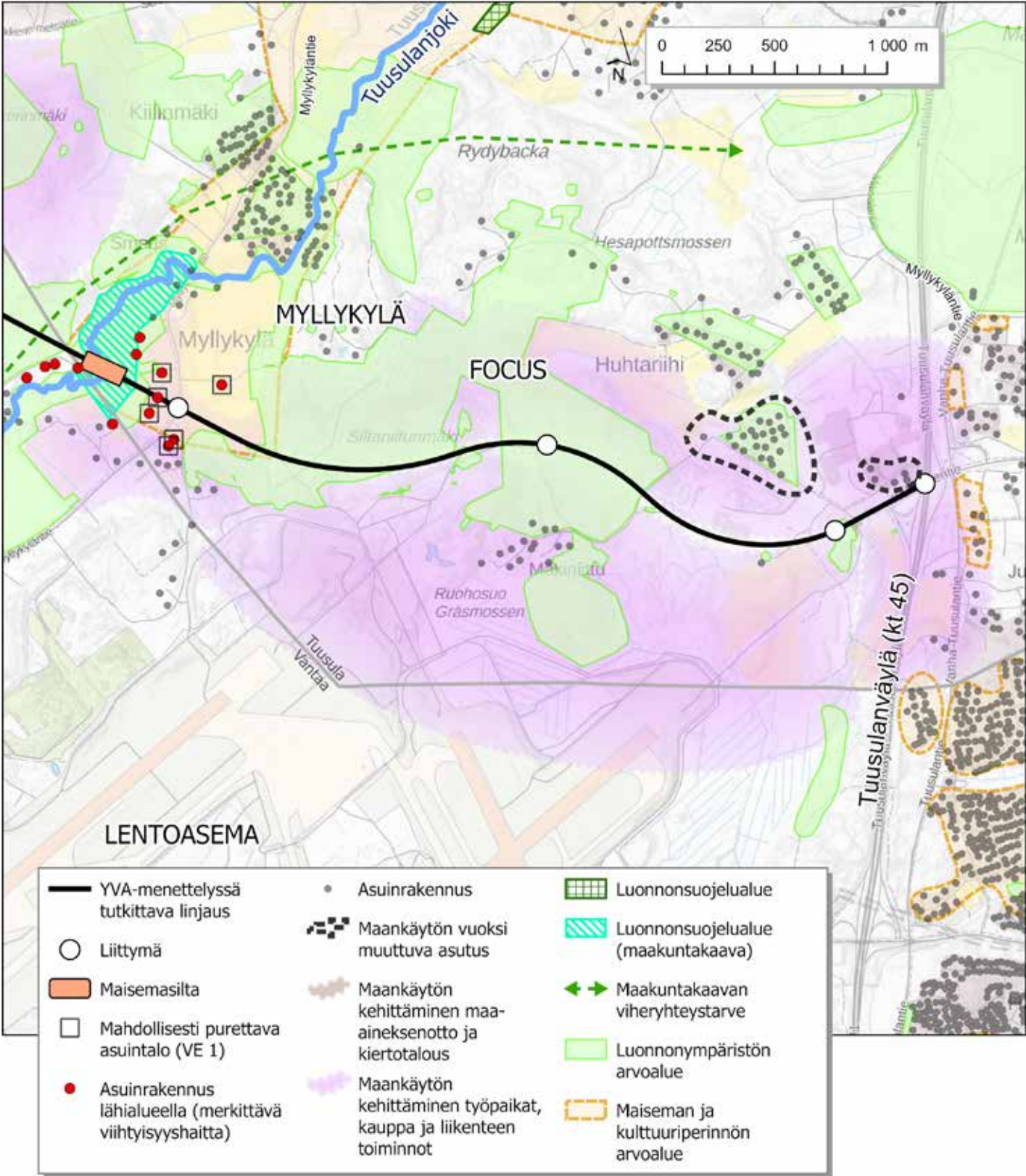
Uusi tielinjaus sijoittuu Myllykylässä asutuksen tuntumaan vanhaa kylärakennetta halkoen. Yleiskaavoissa eritasoliittymän alueelle on osoitettu teollisuus- ja varastoalueita sekä työpaikka-alueita. Vaihtoehdon 1 Myllykylän eritasoliittymä sijoittuu keskeiselle paikalle muuttaen arvokasta kylämaisemaa. 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 luonnonomaiset 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 virkistyksen 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 liikenneturvallisuukselle 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.

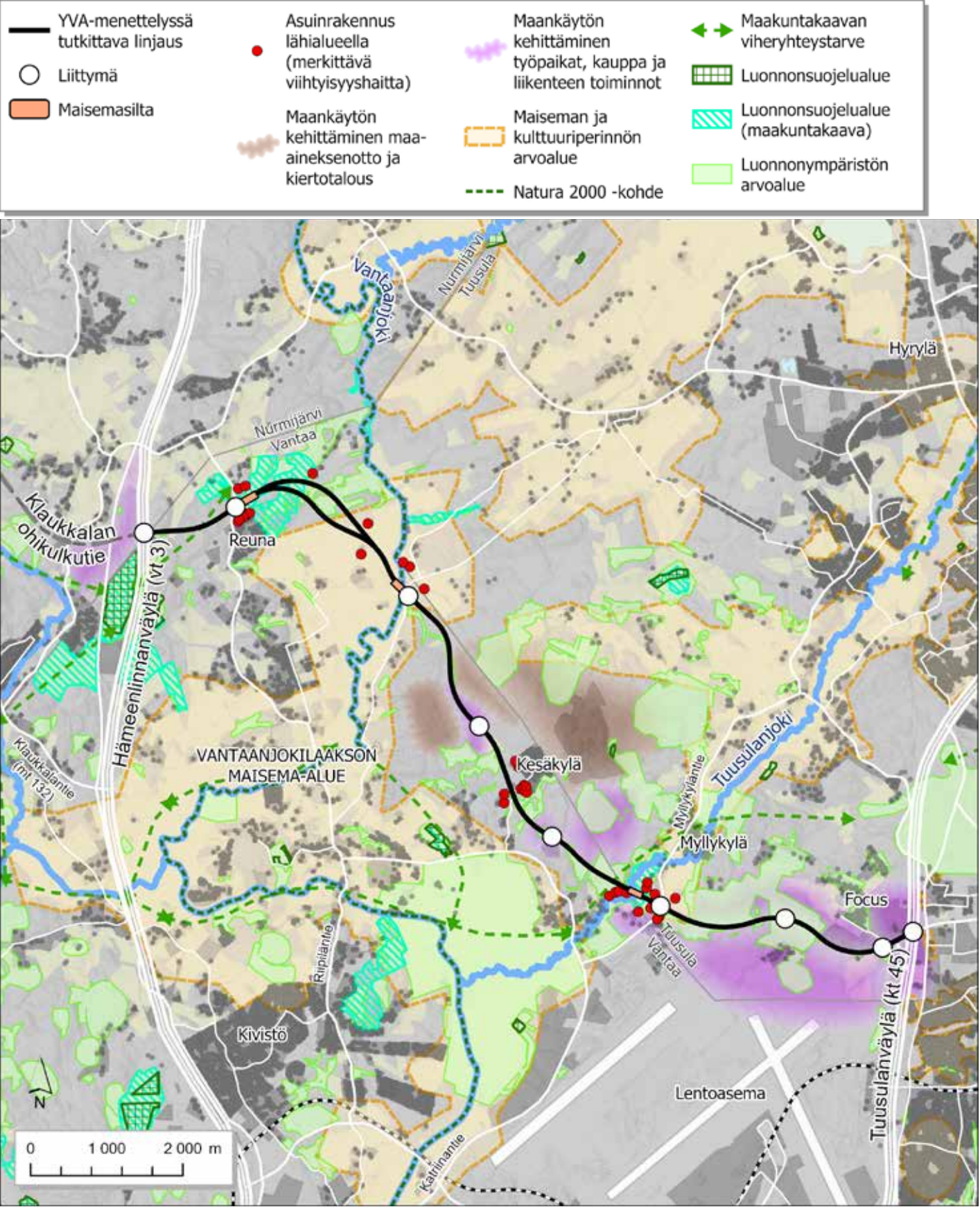
Vaihtoehdossa 0+ uusi yhteys palvelee pääosin Focus-alueen maankäyttöä. Katriinantietä ja Myllykyläntietä nykyisellä verkolla käyttävä Hyrylään suuntautuva liikenne siirtyy kulkemaan uuden yhteyden kautta kantatielle 45, minkä seurauksena Myllykyläntiellä liikenne vähenee uuden yhteyden liittymän pohjoispuolella. 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 yhteisvaikutuksia 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. Tulvaherkkyyteen 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 suu- relle 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 ajo-suoritteissa saavutetaan vaihtoehdolla 0+ ja aikasuoritteessa vaihtoehdolla 1.

Vaihtoehto 1 tarjoaa suoremman 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 alem- paa tie- ja katuverkkoa ja heikentää niiden liikenneturvalli- suutta ja lisää liikenteen häiriöitä. Vaihtoehto 1 parantaa lii- kenteen 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 voi- daan lieventää molemmissa vaihtoehdoissa.

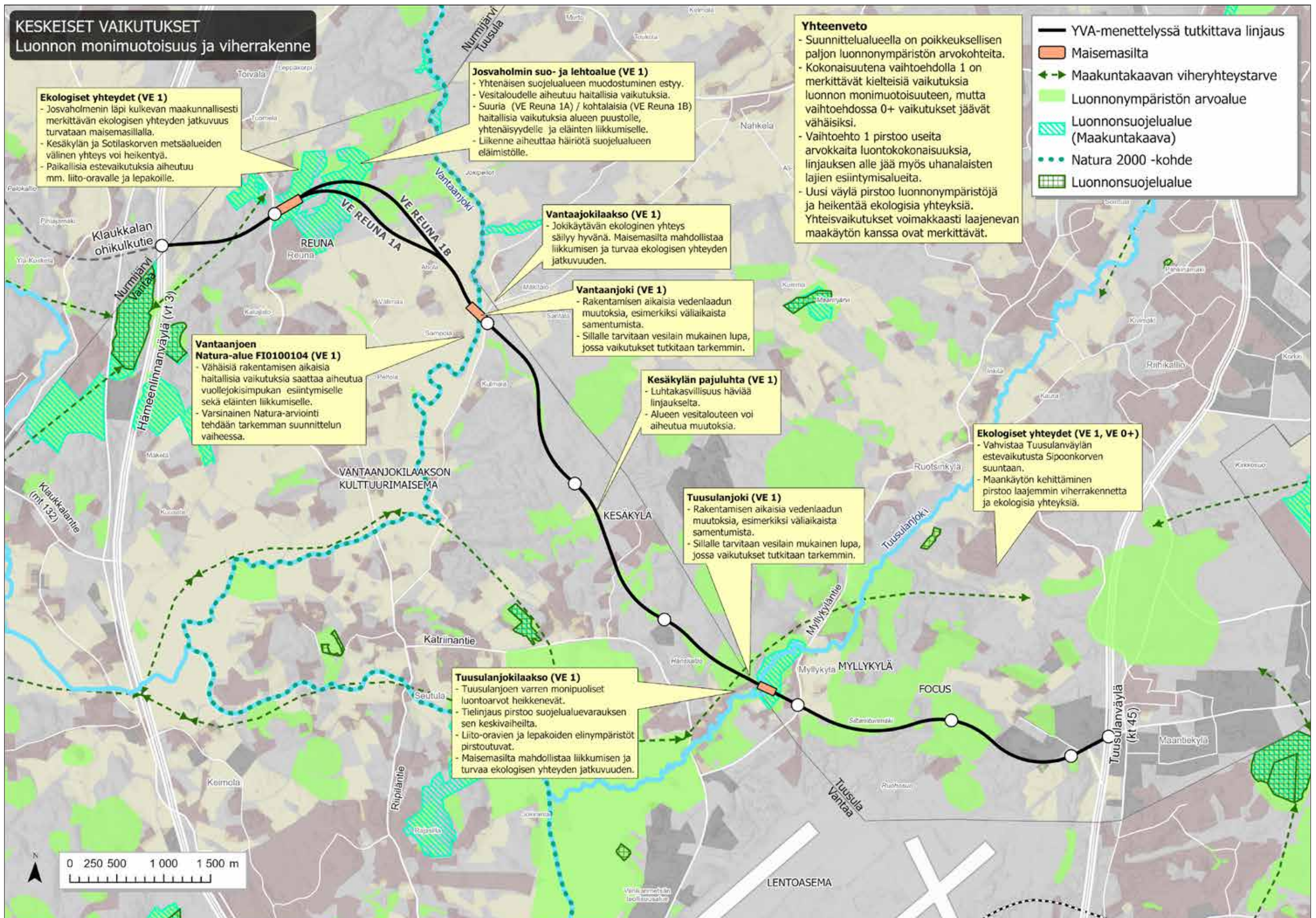
VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Vantaan Reunan kohdalla vertailtiin kahta 2 kilometriä pitkää tielinjauksen osuutta. Kun vertailtavana on eri- laisia linjauksia, vaikutukset kohdistuvat maantieteelli- sesti eri alueisiin ja ihmisiin. Linjausvaihtoehdoilla on ratkaisevia eroja ainoastaan luonnonmonimuotoisuu- teen kohdistuvien vaikutusten kannalta. Vaikutukset ovat merkittäviä molemmissa linjausvaihtoehdoissa, mutta vaihtoehdossa 1B hieman lievempiä. Asutuk- seen linjauksen valinnalla on merkitystä Tyynelän tilal- le, jonka kannalta 1B on lähimmillään 120 metrin etäi- syydellä, kun taas 1A on noin 200 metrin etäisyydellä.

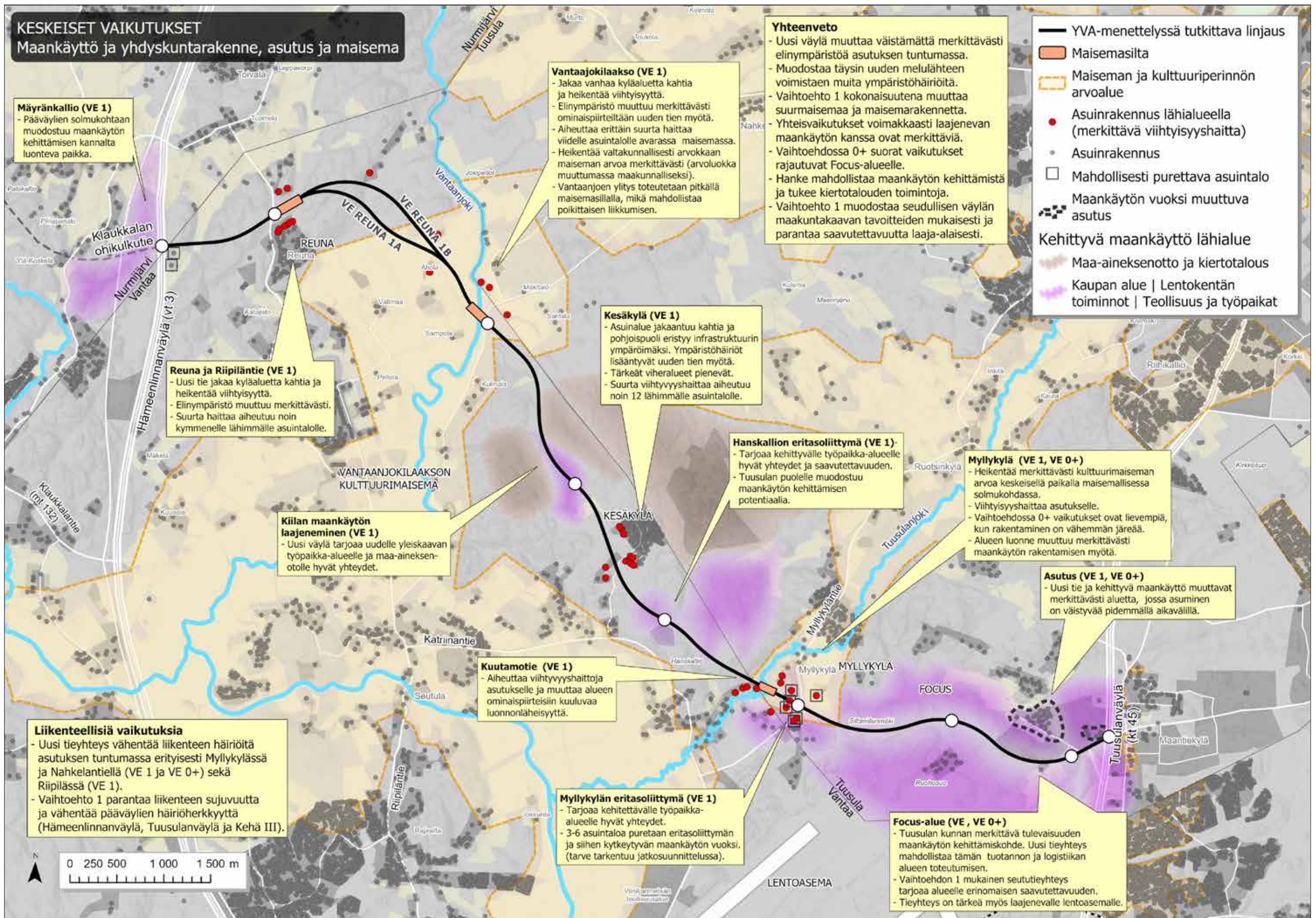
16.3.2 Hankkeen toteuttamatta jättäminen (vertailuvaihtoehto 0)

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 vaikutus- ten kannalta hankkeen toteuttamatta jättäminen on neut- raali 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 annettuja tieverkollisia tavoitteita.			- Vaihtoehtojen välillä ei merkittävää eroa tieteknisten tai liikenteellisten vaikutusten osalta. Vaihtoehto 1A hieman lyhyempi (10 m), joka on liikennetalouden kannalta hieman parempi. - Sujuvat liikenne yhteydet molemmissa vaihtoehtoissa.
Ilmasto	Vaihtoehdolla 1 on toteutuessaan myönteinen vaikutus ennustettuihin liikenteen kasvihuonepäästöihin niitä vähentäen.			Vaihtoehtojen välillä ei ole merkittävää eroa liikenteen kasvihuonepäästöjen vähenemisen ja hiilinielujen- ja varastojen poistumisen kohdalla.
Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne	- Maaseutumainen alue, jossa ei ole maankäytön kehittämisen suunnitelmia. - Muuttaa nykyistä maa- ja metsätalouskäyttöä paikallisesti uuden väylän myötä ja pirstoo kiinteistöjä.	Pirstoo peltoaluetta 700 metrin matkalla ja jättää pienen lohkon metsän reunaan (vaihtoehdon tarkasteluvälillä Aholantielle saakka).	Pirstoo peltoaluetta 400 metrin matkalla (vaihtoehdon 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 edistämiseksi. - Ei asemakaavaa.	- Voimassa olevassa Vantaan yleiskaavassa (2007) maa- ja metsätalousaluetta (M) sekä luonnonsuojelualuetta (SL). - Alustavassa yleiskaavaehdotuksessa maa- ja metsätalousaluetta (M. MT) sekä luonnonsuojelualuevarauksia (SL), Viher yhteyden kehittämis-kohta ja ekologinen runkoyhteys. Tieyhteys on esitetty liikennealueena.	- Voimassa olevassa Vantaan yleiskaavassa (2007) maa- ja metsätalousaluetta (M) sekä luonnonsuojelualuetta (SL). - Alustavassa yleiskaavaehdotuksessa maa- ja metsätalousaluetta (M. MT) sekä luonnonsuojelualuevarausaluetta (SL), Viher yhteyden kehittämis-kohta ja ekologinen runkoyhteys.	- Vaihtoehdoilla ei eroa kaavoituksen kannalta. - Vantaan yleiskaava 2020 -työ on käynnissä ja hyväksyttävässä ehdotuksessa esitetään YVA-menettelyn jälkeen aluevaraus suunnitelman mukainen tielinjaus.
Asuintalot ja elinympäristö Melu	- Uusi väylä muuttaa elinympäristön luonnetta ja heikentää viihtyisyyttä (rakenteet, uusi melulähde, estevaikutus). - Asutus on linjausvaihtoehtojen osuudella melko kaukana, mutta lähivirkistysalueena toimiva metsäalue muuttuu. - Melun ohje arvot ylittävät yksittäisten rakennusten kohdalla, ja vaativat meluntorjuntaa. - Jokilaakson asuintalojen ja tilakeskusten ympäristö sekä maaseutumainen maisema muuttuvat merkittävästi.	- Reunan asuinalue on 200–600 metrin etäisyydellä linjauksesta. - Yksi asuintalo eteläpuolella 190 metrin etäisyydellä (Aholanta), jolle tämä vaihtoehto on hieman huonompi kuin 1B. Linjaukset kuitenkin yhtyvät tällä kohdalla. - Muuttaa metsäaluetta lähempänä Reunan asuinalueen kuin VE 1B.	- Alle 300 metrin etäisyydellä on 3 asuintaloa (pohjoispuolella). 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 linjauksessa VE 1A.	- Vaihtoehdoilla ei ole kokonaisuutena olennaista eroa asutuksen kannalta. - Haitalliset vaikutukset kohdistuvat eri sijainteihin. - Pohjoispuolella sijaitsevien 2–3 asuintalon kannalta VE 1A on jonkin verran parempi. - Vaihtoehdossa VE 1A saavutetaan melun ohje arvot vähemmällä meluntorjunnalla. - Reunan kannalta vaihtoehdoilla ei ole suurta eroa muuta kuin lähimetsän 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 herkkyyys 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 näkyy 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 maisemasiltaylitäytöksellä 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. - Rajakoskientien 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 pintaa normaalia linjausta enemmän. - Kulkee yli kookaspuustoisien lehto- ja tervaleppäkorven ja jalopuulehtojen. - Sijoittuu Rajakoskientien itäpuolella vanhoille liito-oravareviireille leikaten niitä pohjoisosistaan. - Jää lahokaviosammaleksiintymien eteläpuolelle.	- Sijoittuu luonnonsuojelualuevarauksella pienipuustoiselle jalopuulehtokohteelle, jonka muu puusto on jo suurimmaksi osaksi hakattu pois. Ei muodosta uutta avointa maastokäytävää eikä merkittävästi haittaa liito-oravien liikkumista sijoituksessaan pääasiassa hakkuualueille. - Rajakoskientien 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. Syvemmät 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 toteutuksen, 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 melun torjuntaa, 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 alempaa (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 tulevina 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 oja. - 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 hankevaihtoehdot 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-mnettelyssä 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. Väylästäön 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 vähähilisellemä 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-, liikumis- 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+ mahdollistavat 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, värinästä 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 valtavyölle 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, värinä ja ilmanlaatu voidaan katsoa tavoitteen tarkoitamaksi 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 aluevaraussuunnitelmavaiheessa 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 kulku- 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 si- too 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 me- nee 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 melun- torjunta. Monet selvitykset kannattaa tai on mahdolli- ta järkevästi toteuttaa vasta tiesuunnitelmavaiheessa suunnittelutarkkuudesta johtuen. Esim. Vantaanjoen Natura-alueen suojeluperusteena olevien vuollejoki- simpukoiden selvittäminen sukeltamalla kannattaa teh- dä tiesuunnitelmavaiheessa, kun siltaratkaisu on selvil- lä. 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., Lehikoinen, 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. Traficomin 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 aluevaraussuunnitelma 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 (yhdyskuntatekniikka)</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



Lausunto

1 (19)

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

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 -

Lausunto

2 (19)

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

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 maantietasoinen 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 maantietasoinen 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)

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS

0295 021 000
www.ely-keskus.fi
Y-tunnus 2296962-1

Kirjaamo
PL 36, 00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

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, Tikurilan 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 Oy:ltä, Finavia Oy: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

Viheryttydet 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 syväälle. 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 kemikaalivuodon 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 kivirakenteet 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 meluesteitä että meluesteiden kanssa. Ilmanlaadun arvioinnissa tulee huomioida tiepölyn aiheuttama ympäristövaikutus ja hyödyntää laskennan lisäksi täydentäviä asiantuntija-arvioita.

Liikenne

Liikenteen ja liikkumiseen kohdistuvia vaikutuksia selvitettyä 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 ekologiset 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: häiriöäänäni sekunnin välein ja sama häiriöäänäni 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. Taukopaikat eivät ole edellytyksiä tai esteitä tämän hankkeen toteuttamiselle. Taukopaikkojen 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 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. 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 työkonoiden 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 pätevydestä.

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 UUDELY/12908/2019

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on esitellyt ylitarkastaja Annukka Engström ja ratkaissut ympäristövaikutukset ja alueidenkäyttö - yksikön päällikkö Timo Kinnunen.

TIEDOKSI Lausunnon antajat
Mielpiteen esittäjät

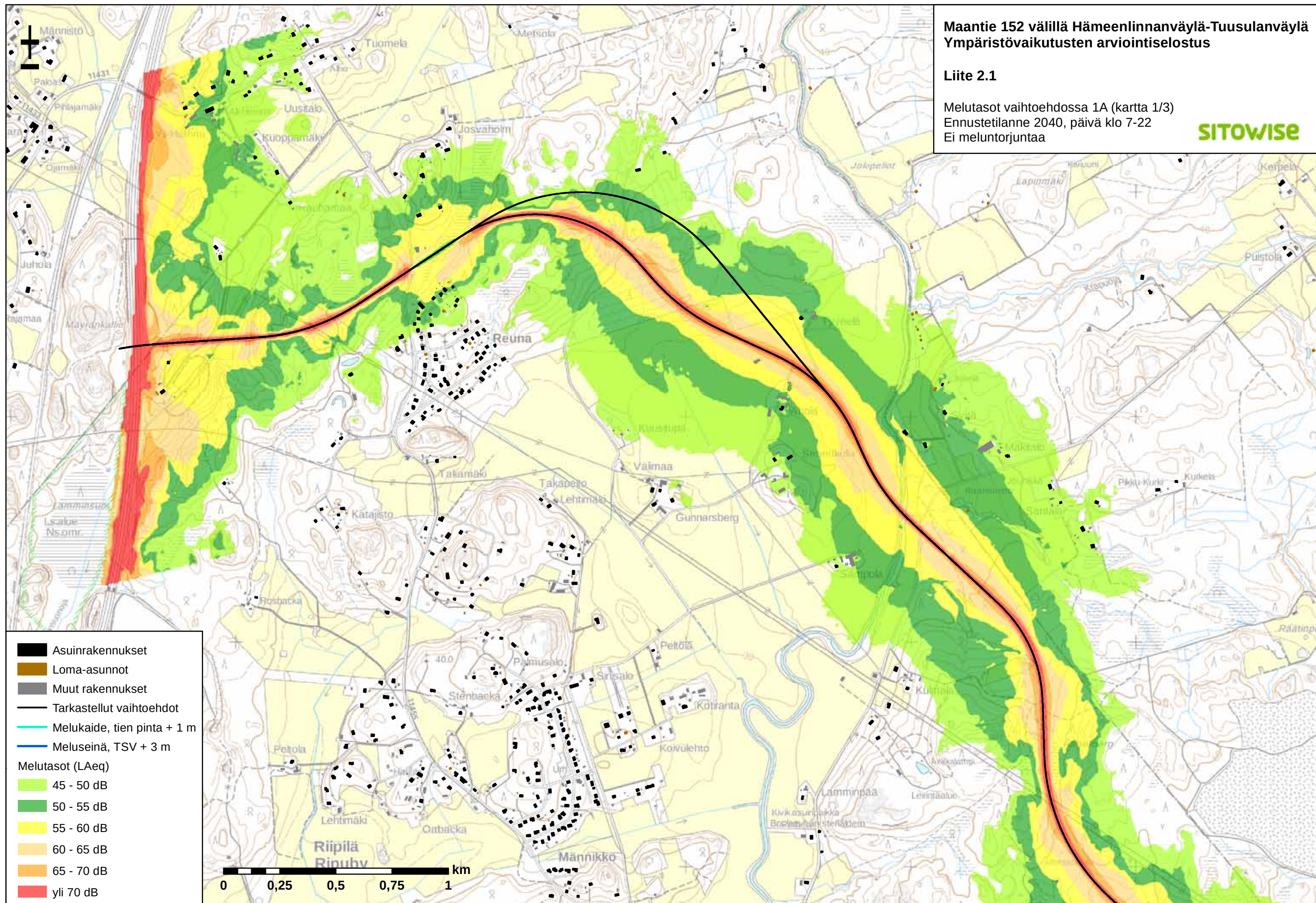
Tämä asiakirja UUDELY/12908/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUDELY/12908/2019 har godkänts elektroniskt

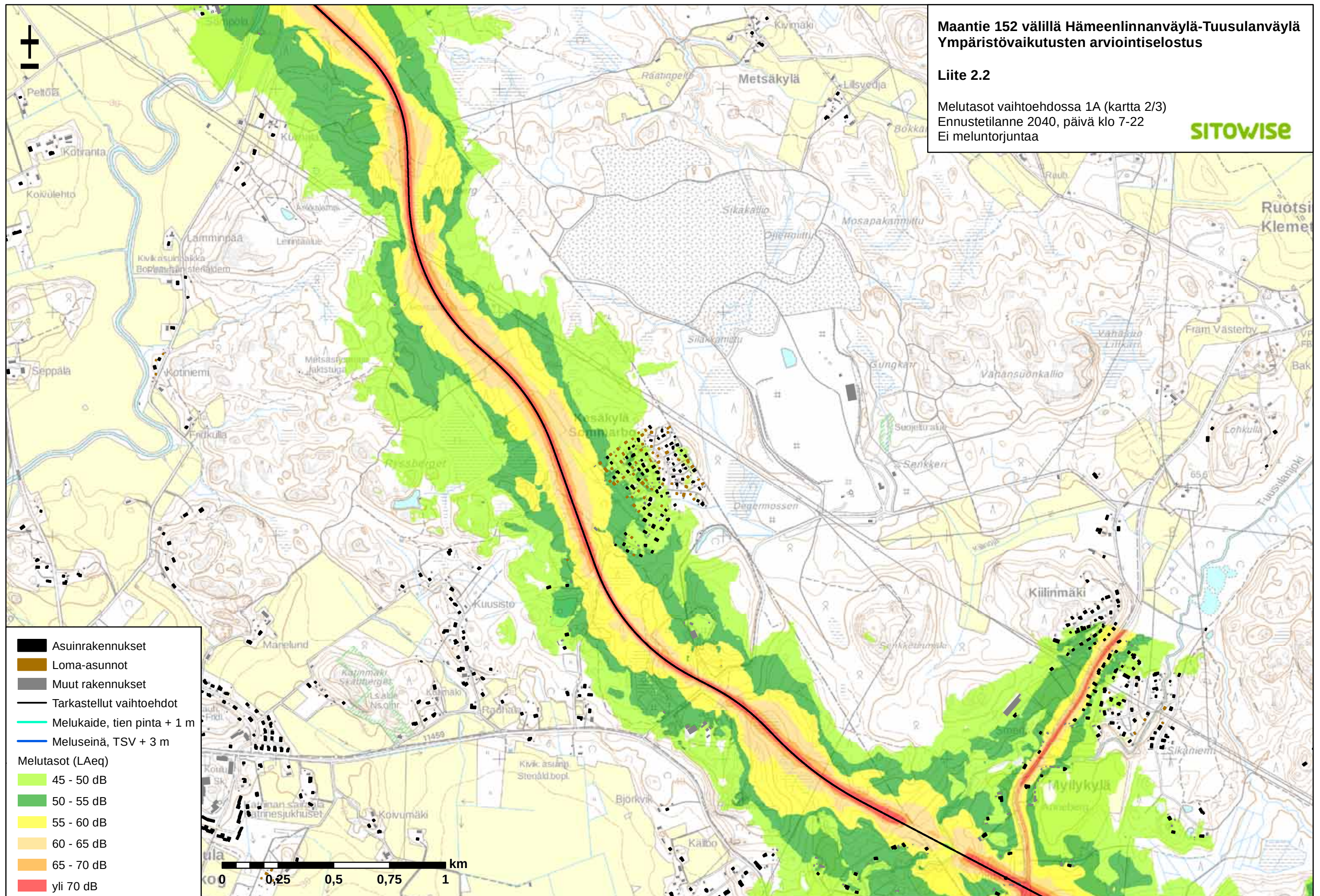
Esittelijä Engström Annukka 21.01.2020 11:53

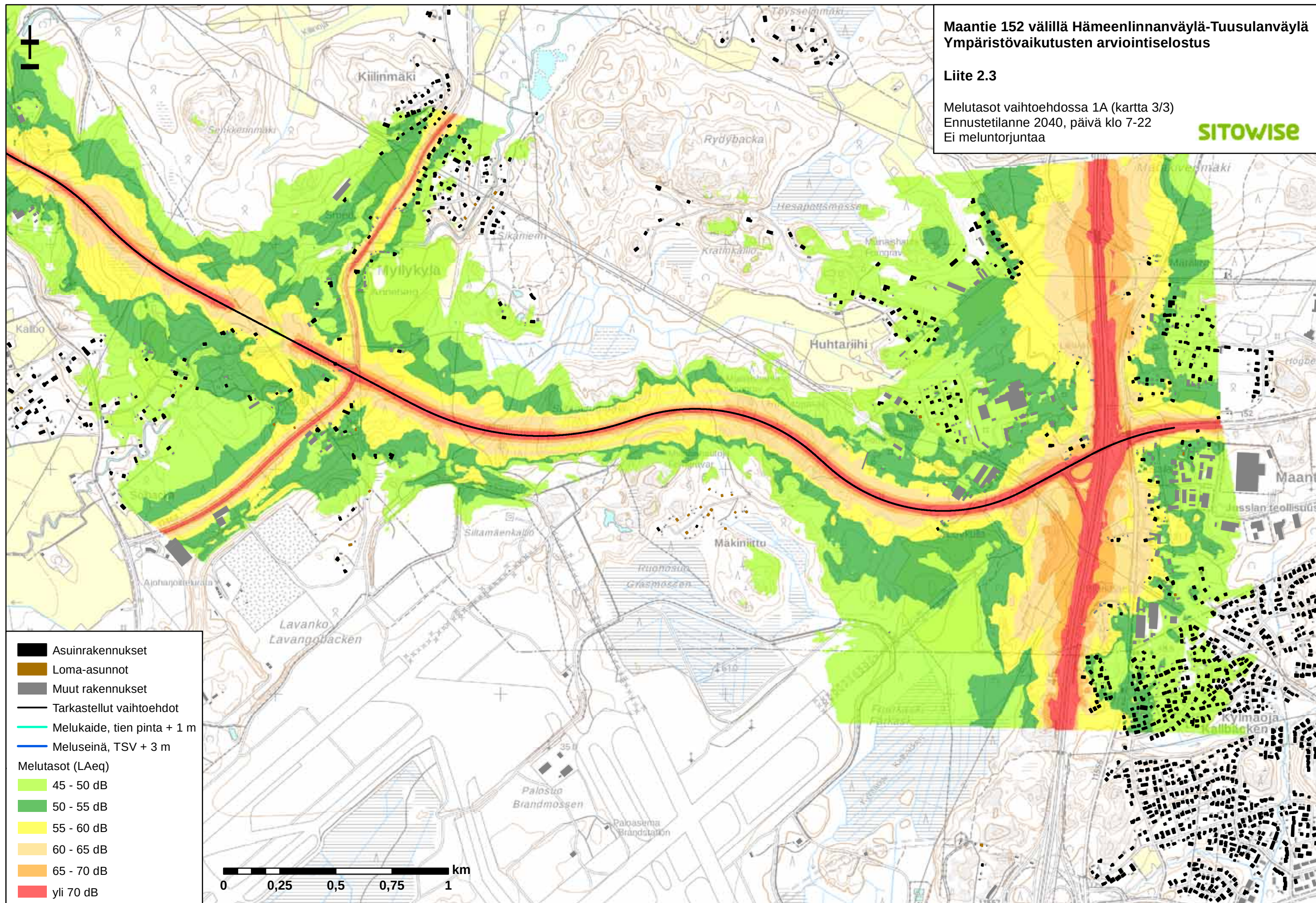
Ratkaisija Kinnunen Timo 21.01.2020 12:46

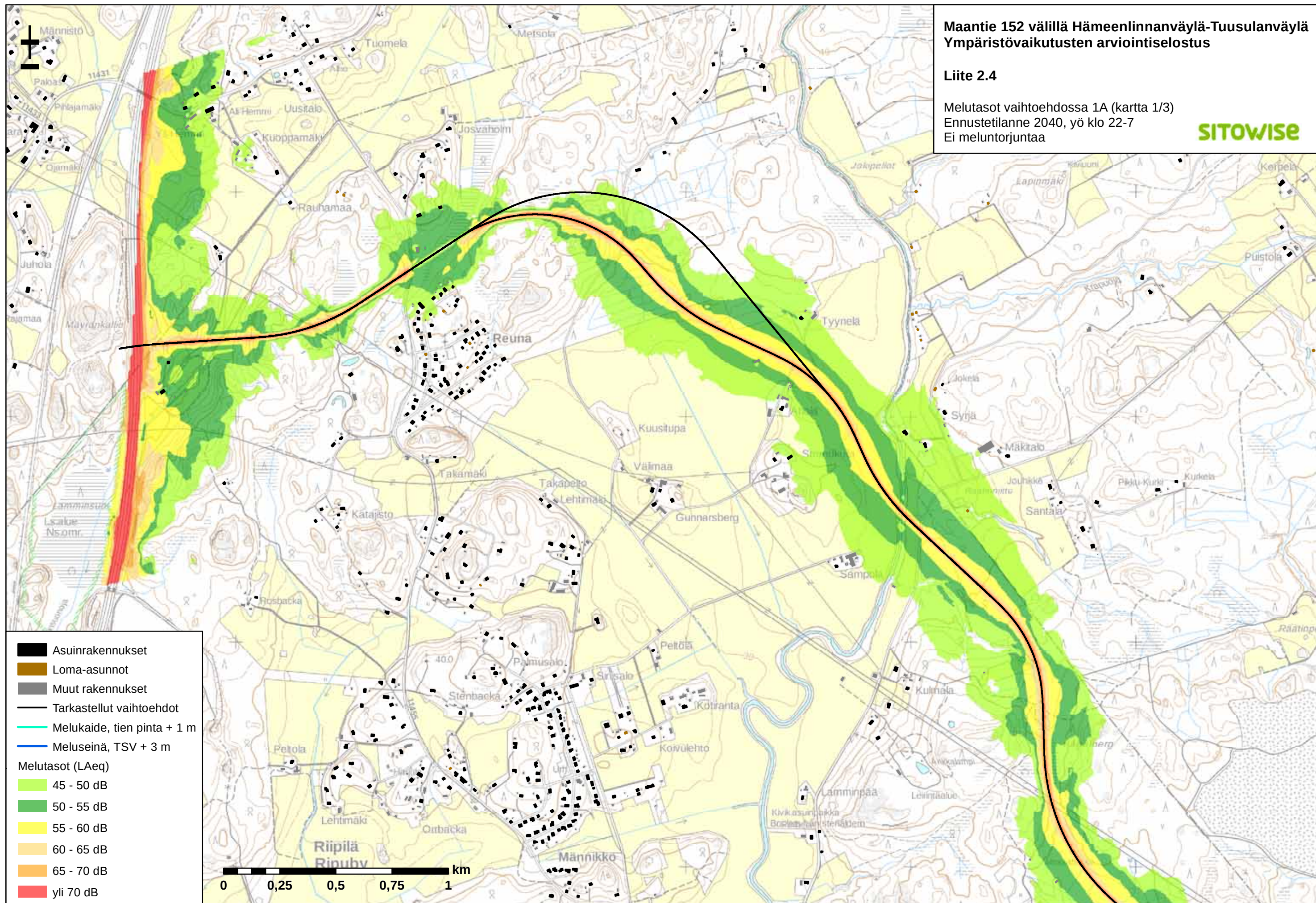
Liite 2. Melukuvat

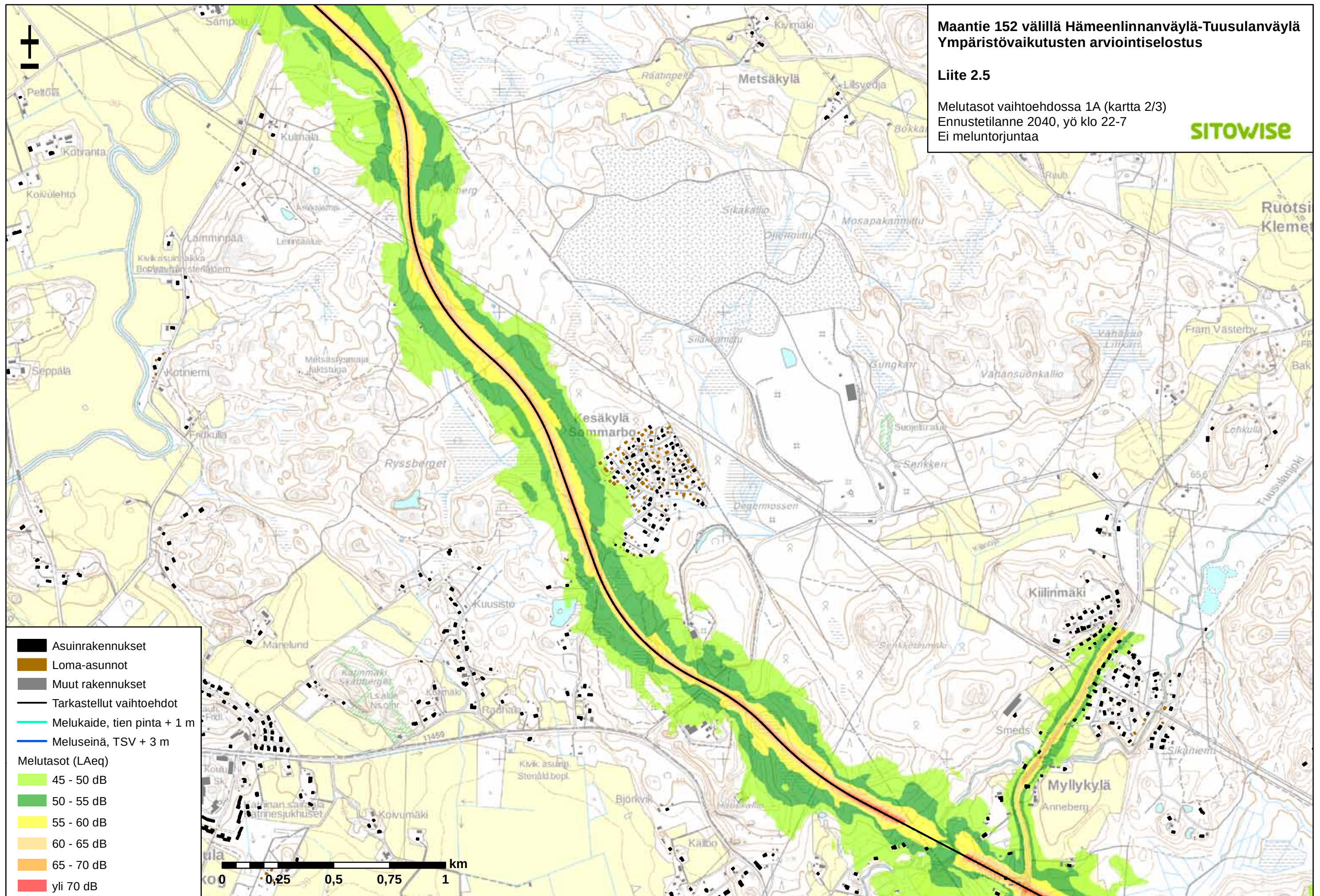
- Liite 2.1. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 1/3](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.2. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 2/3](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.3. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 3/3](#)), Ennustetilanne 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

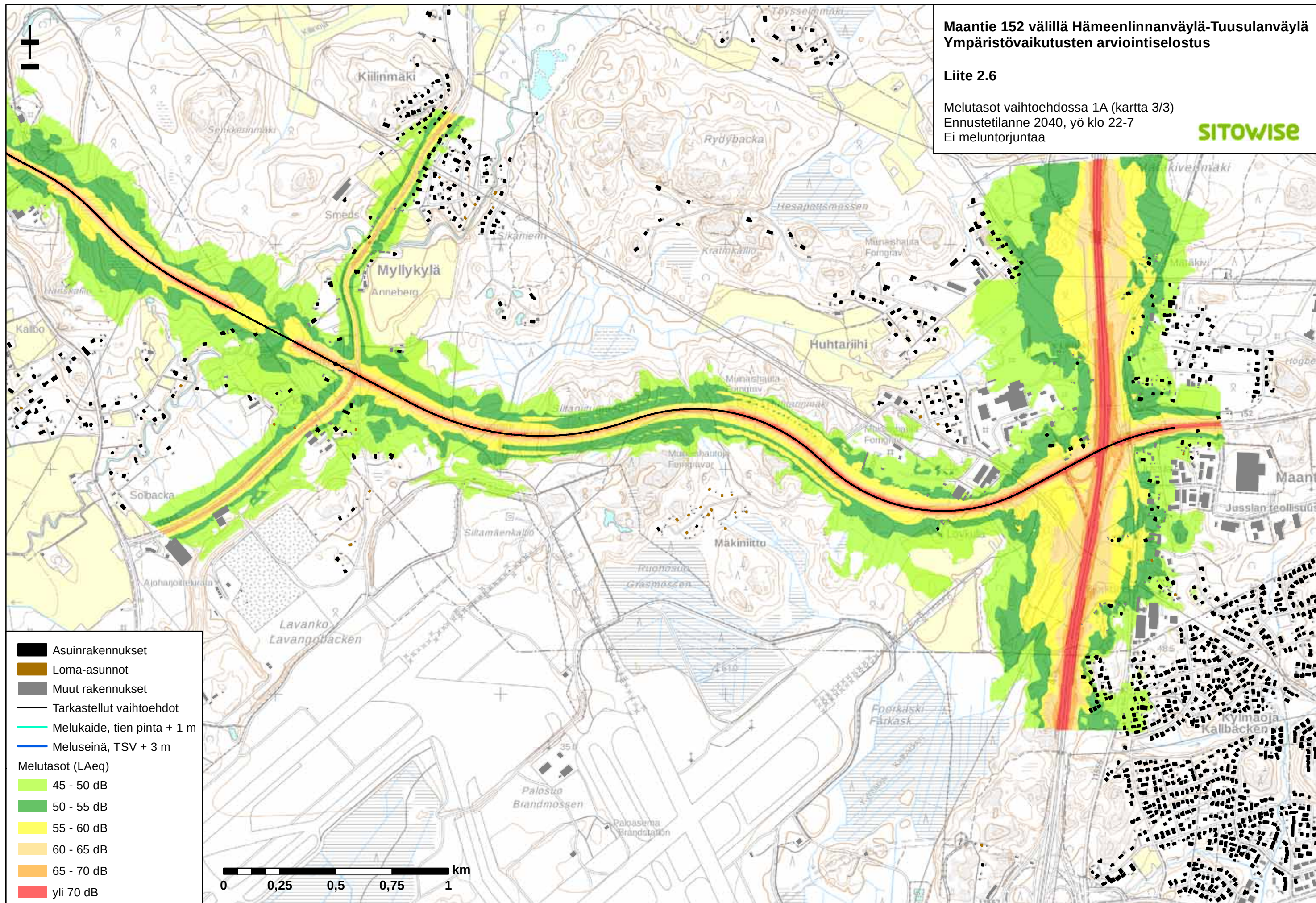


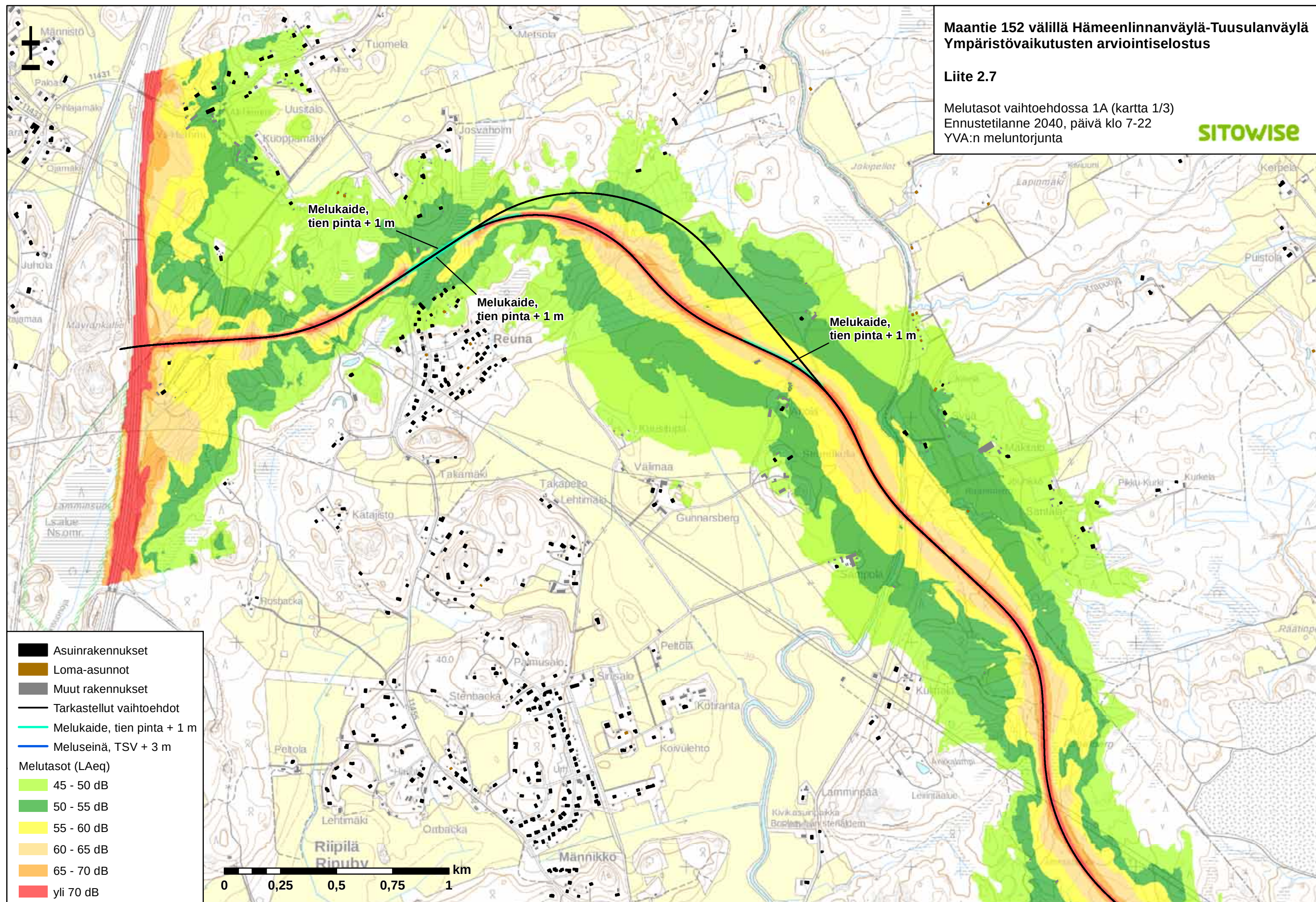


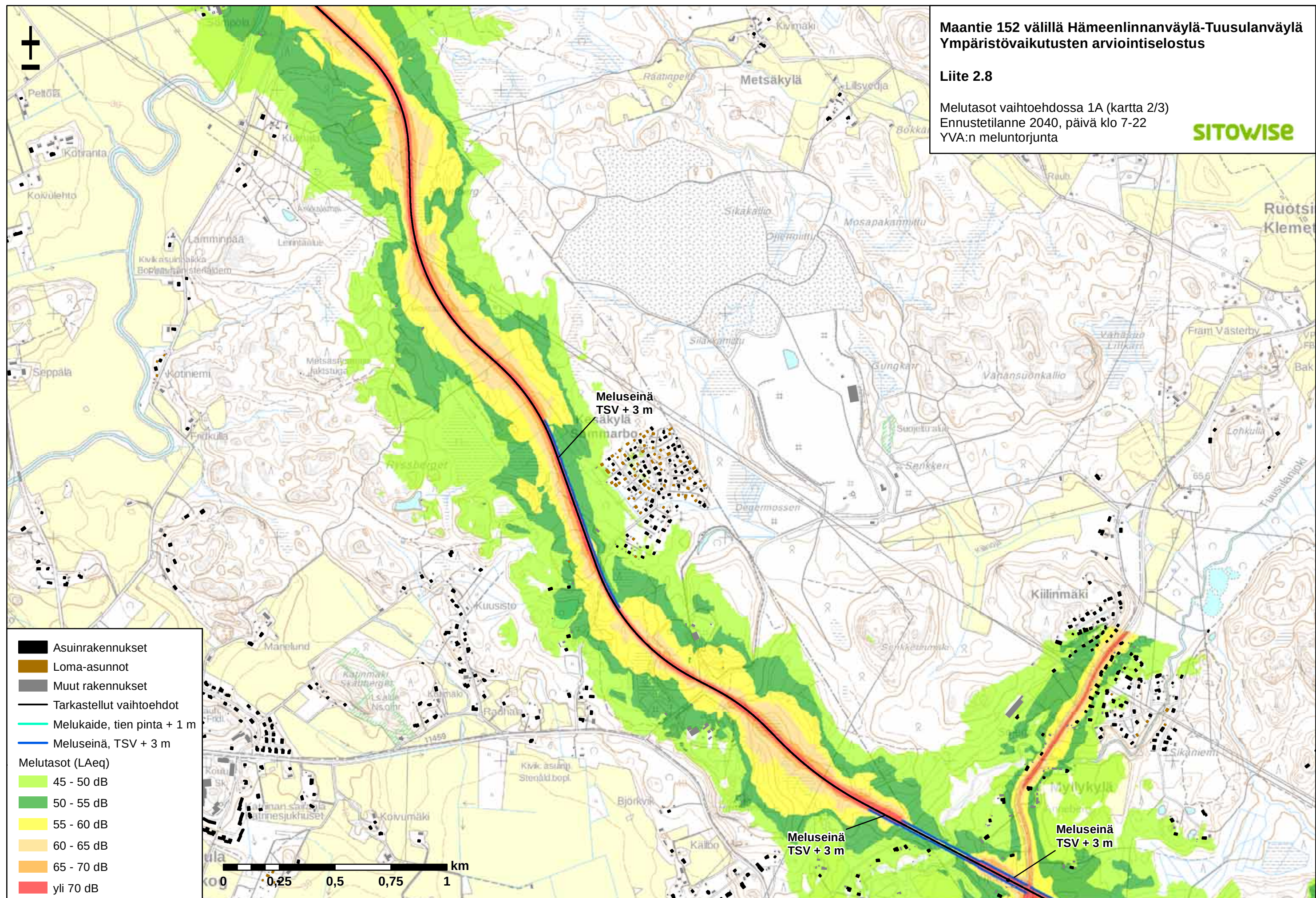


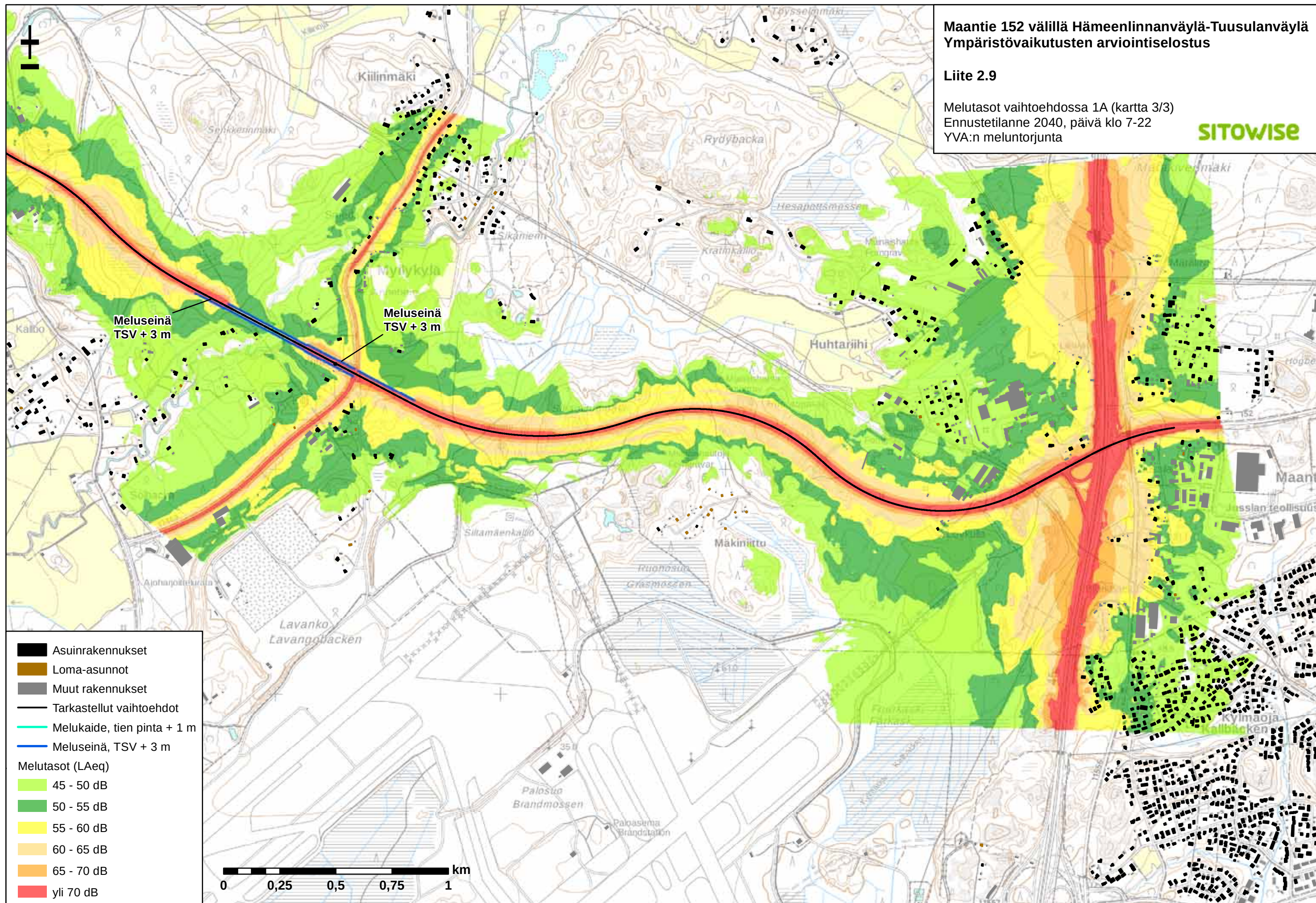


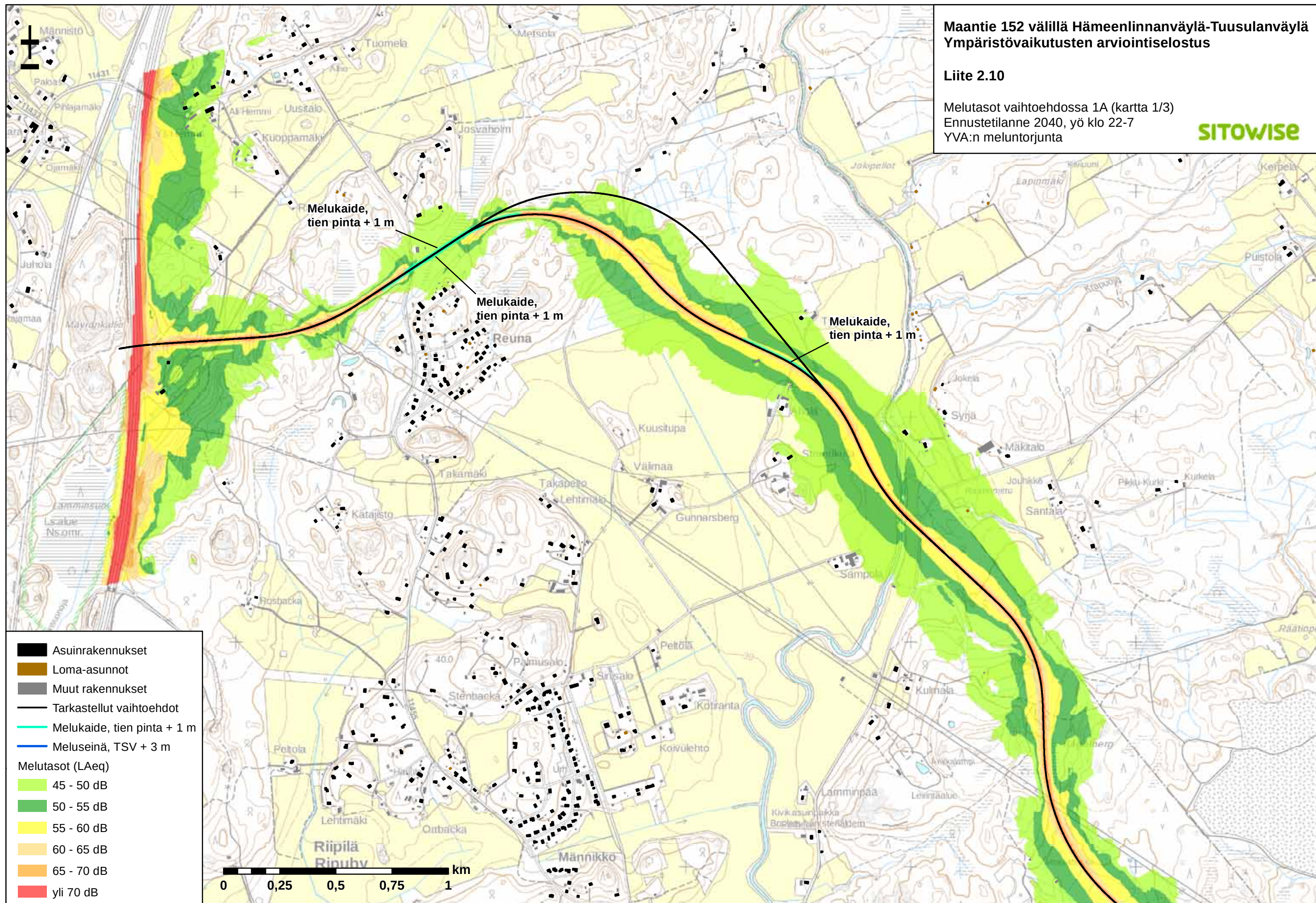


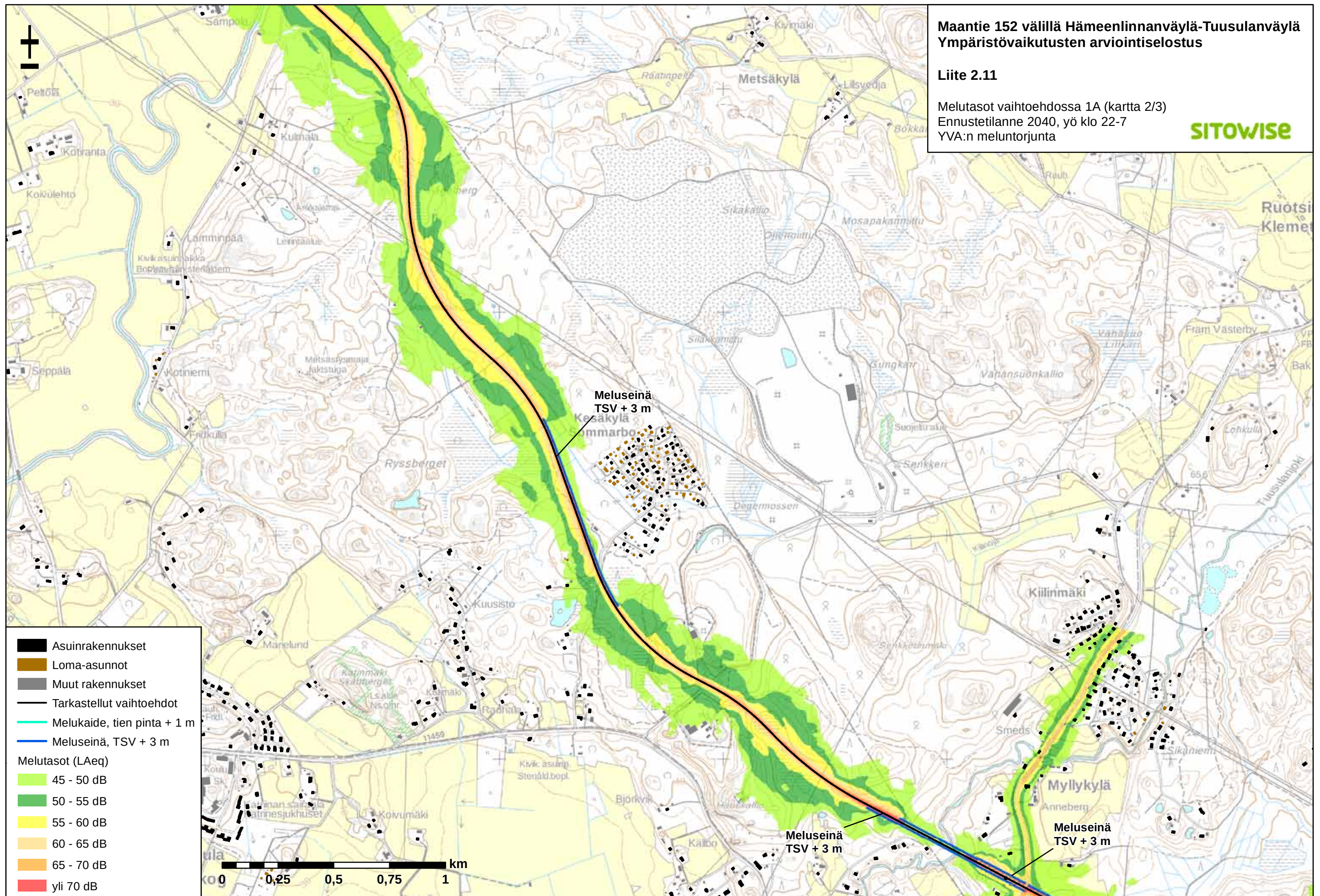


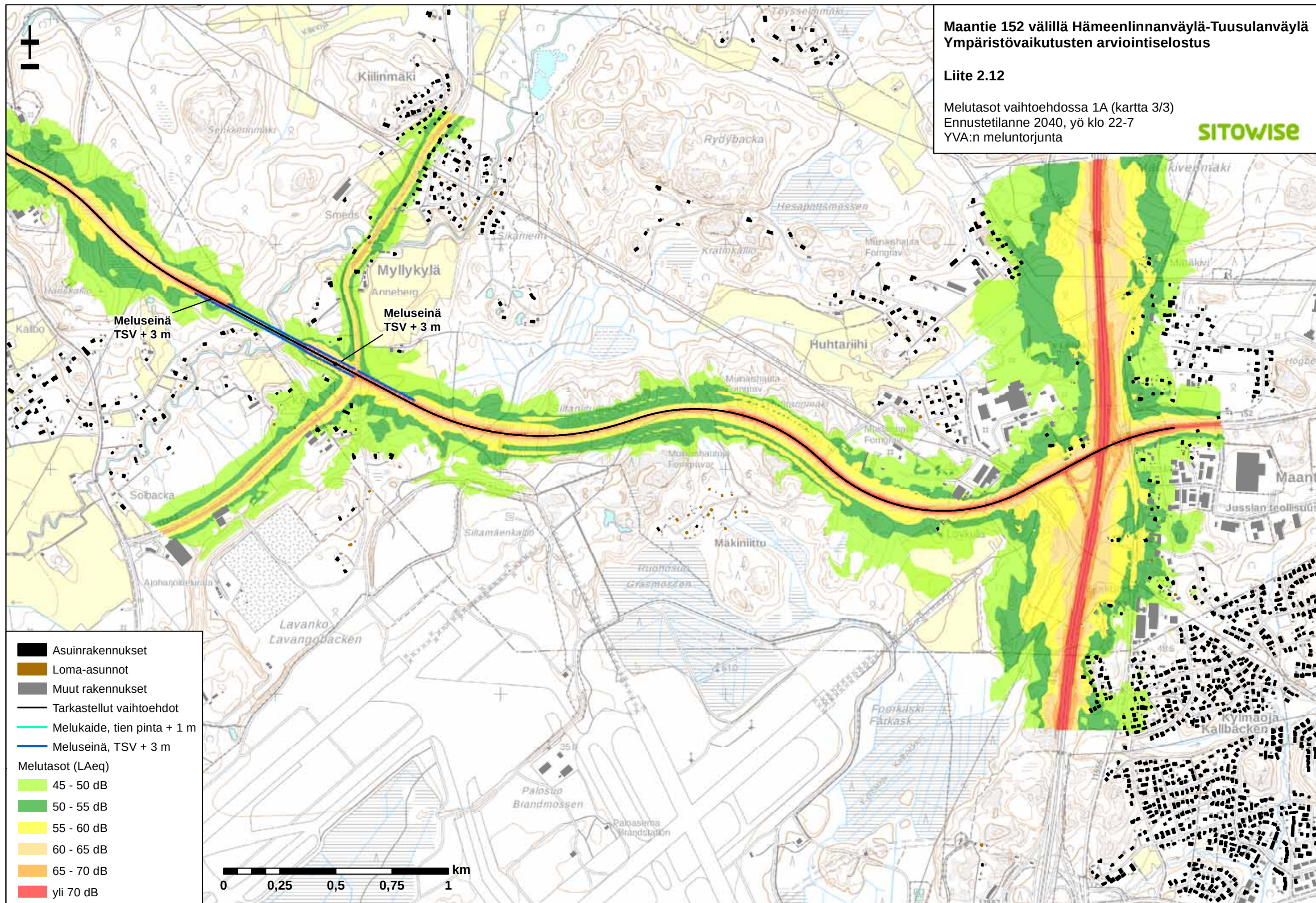


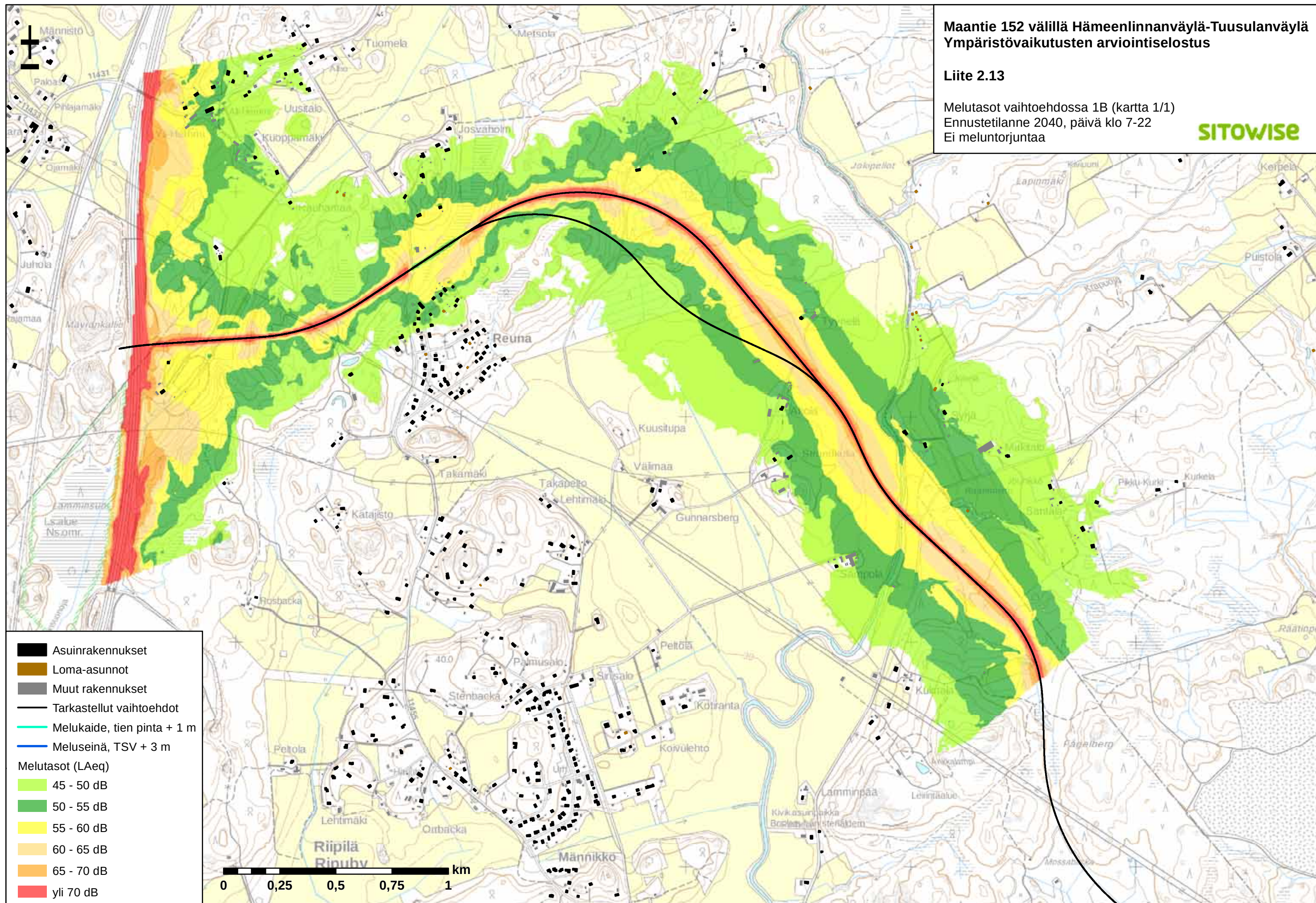


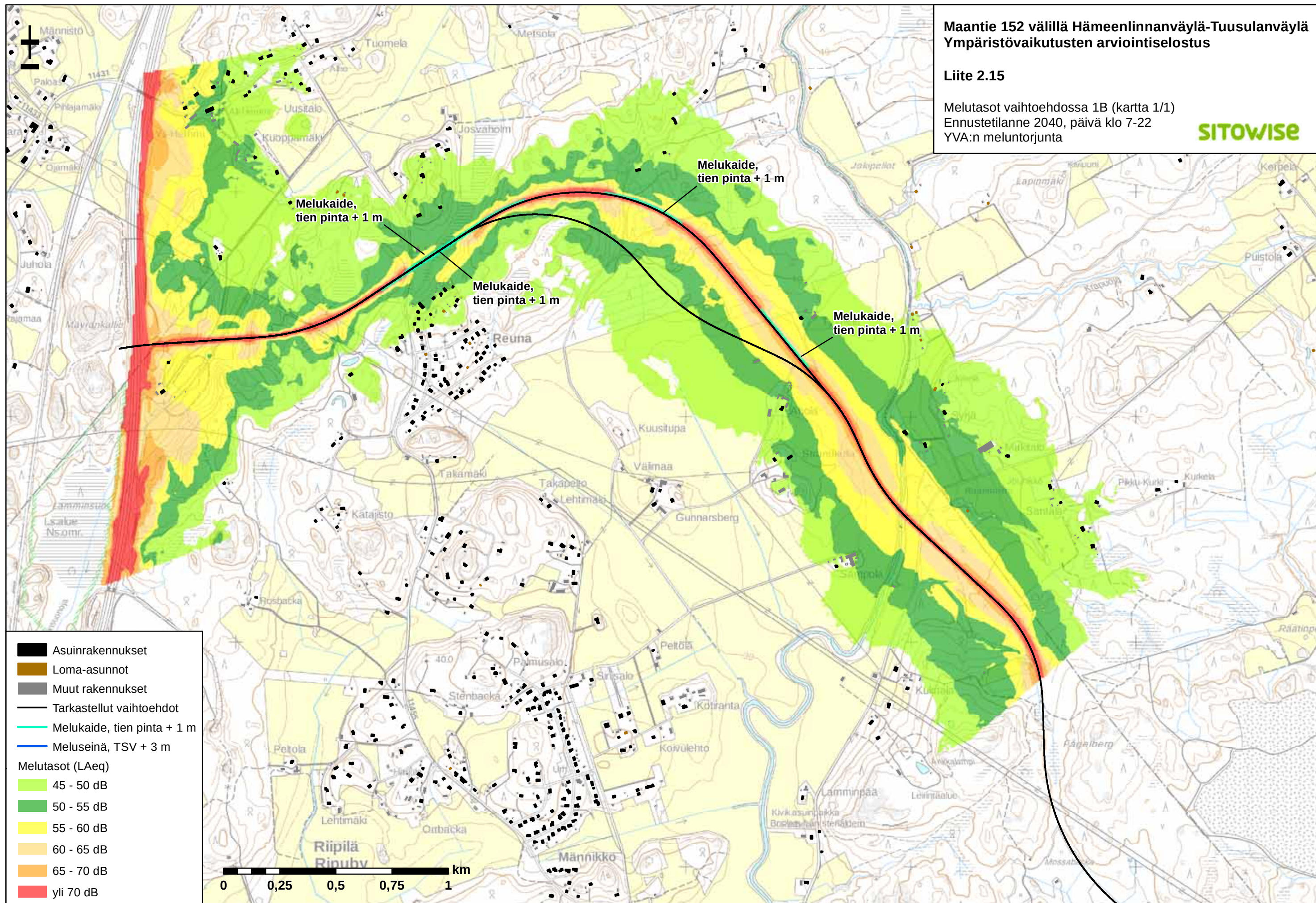


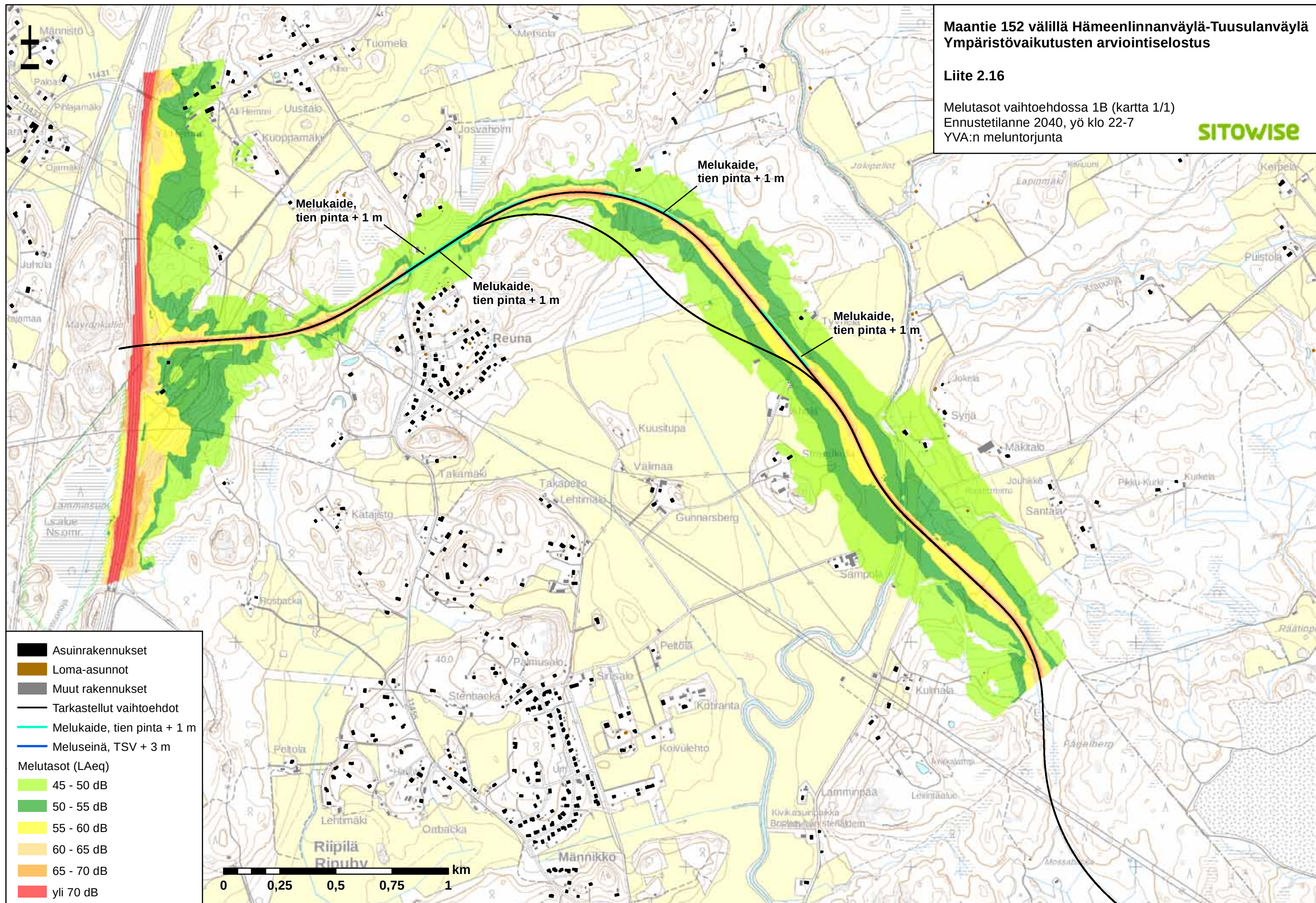


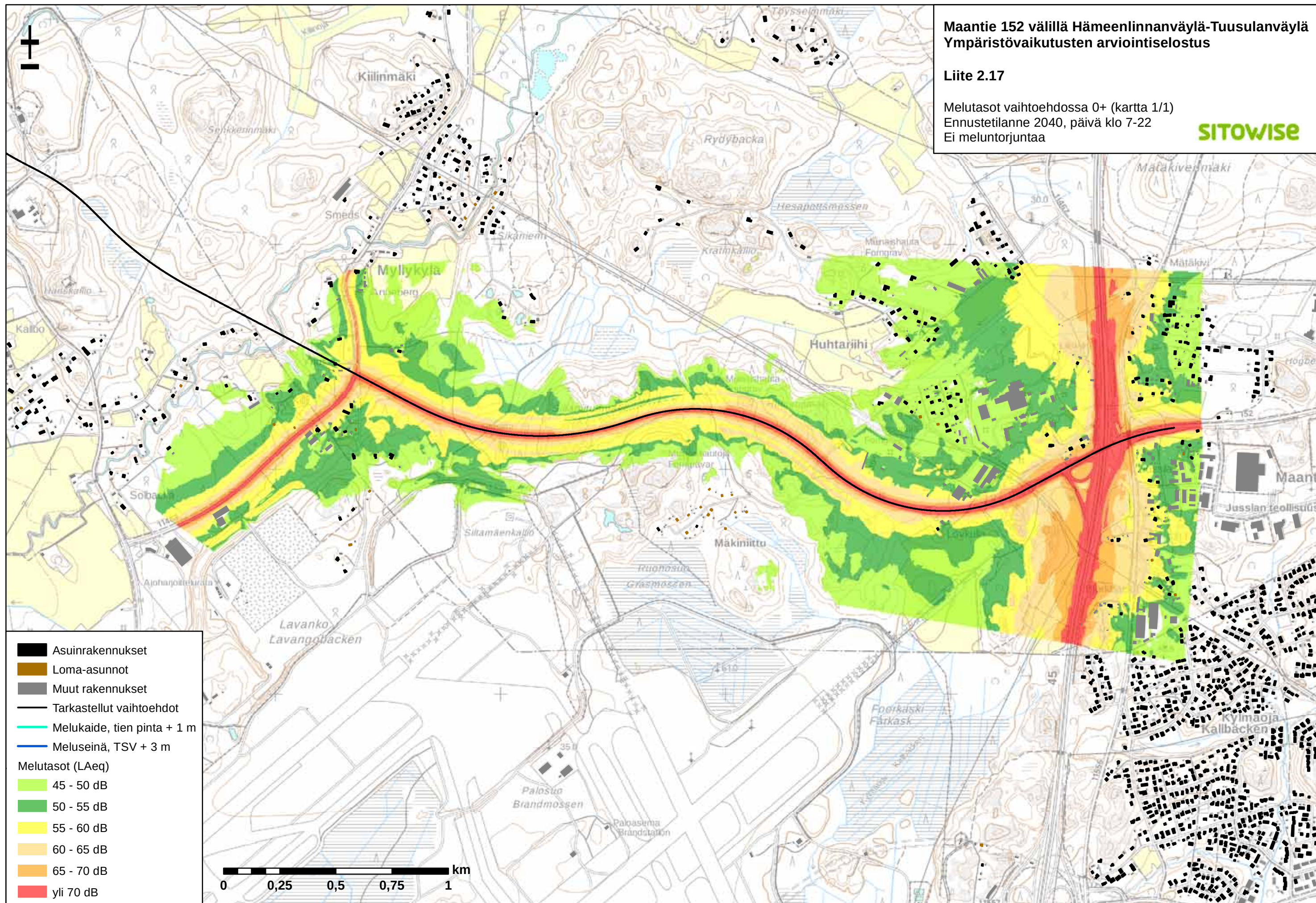


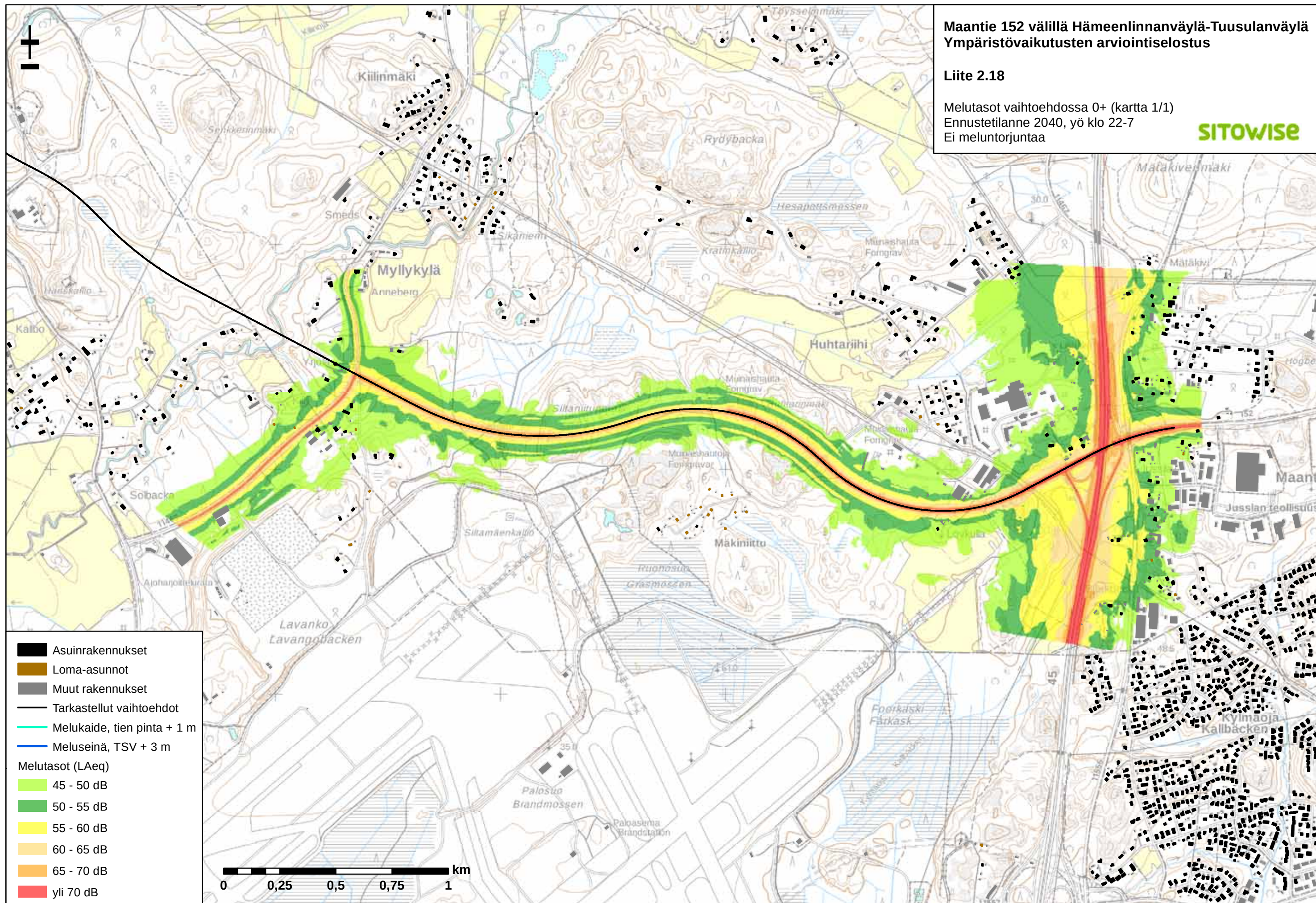


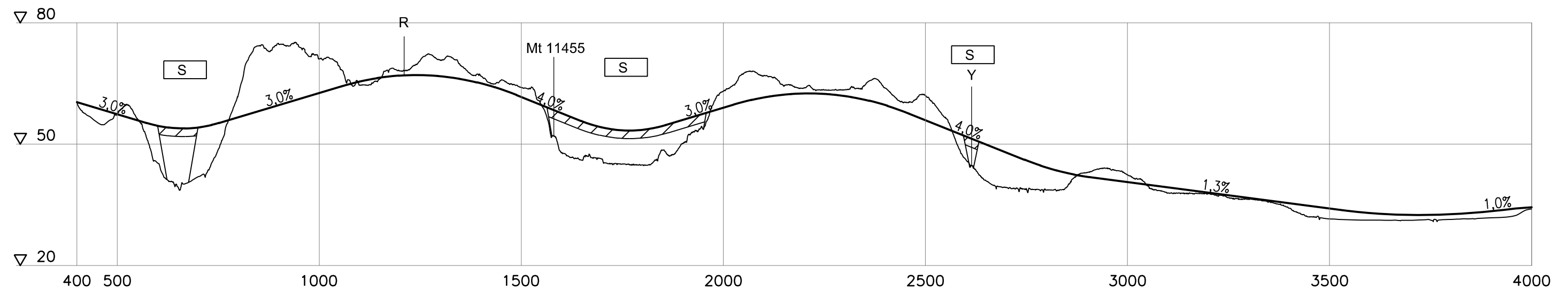
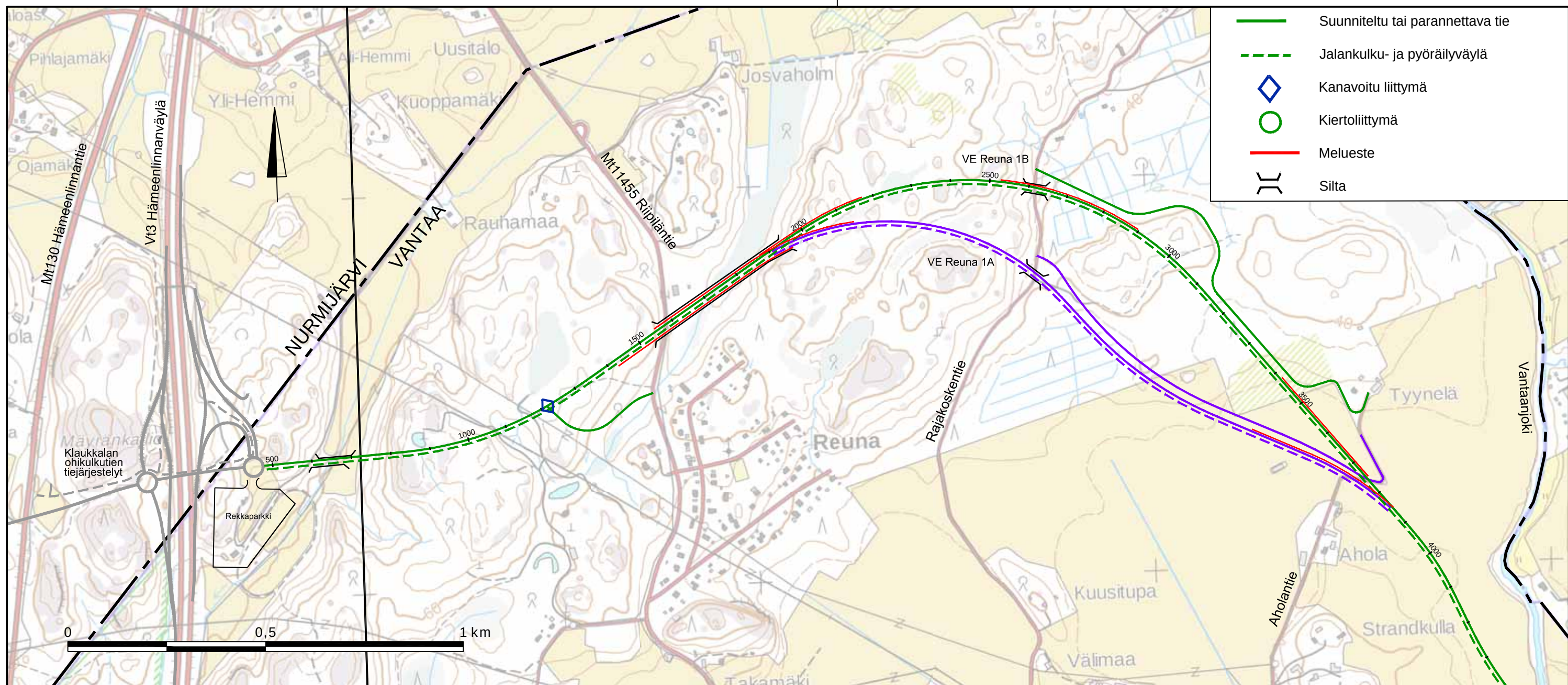


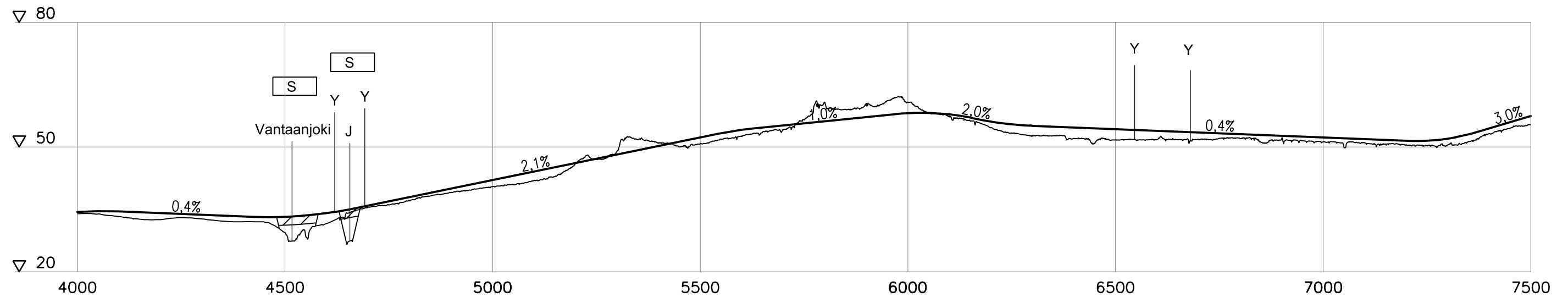
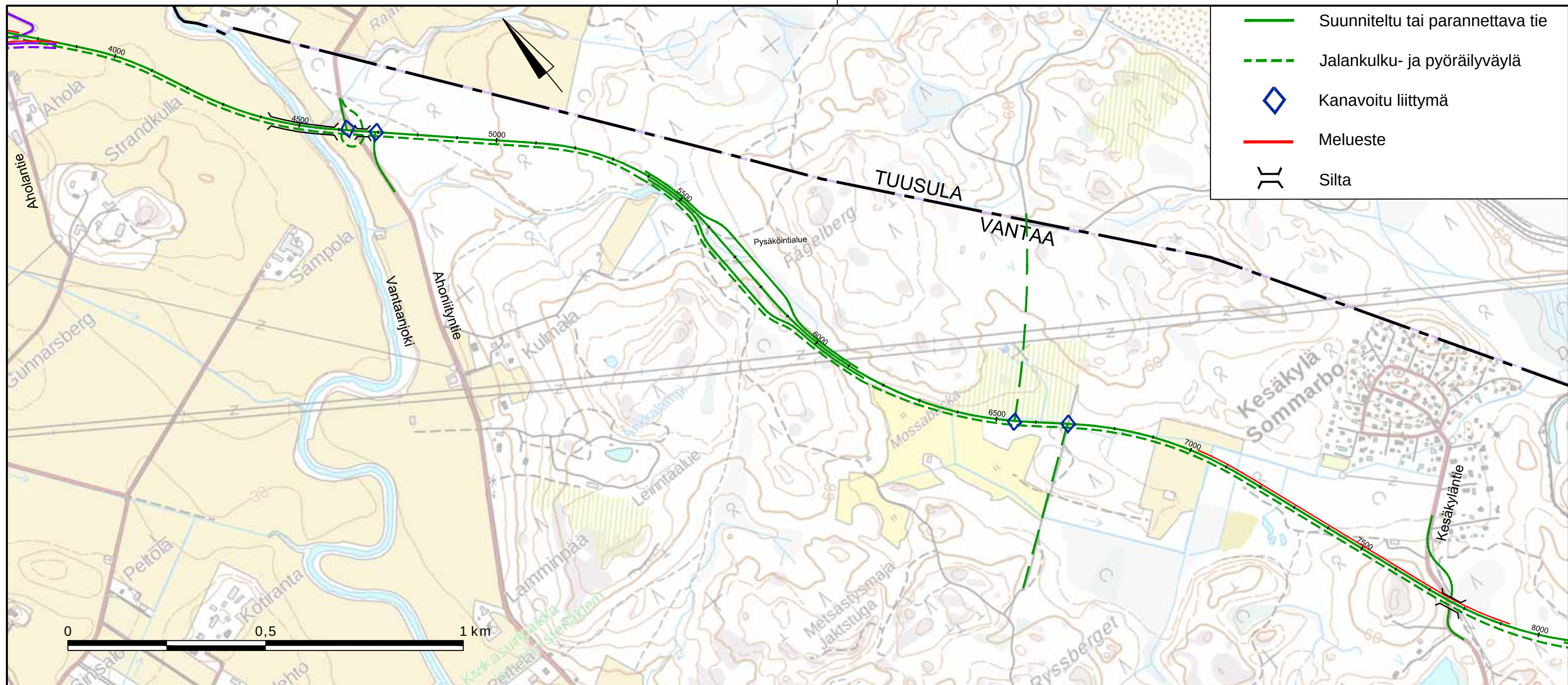


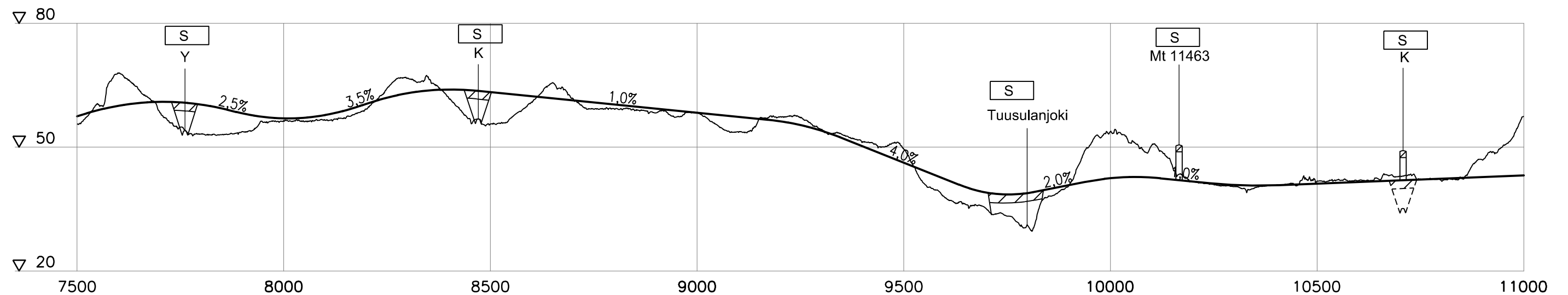
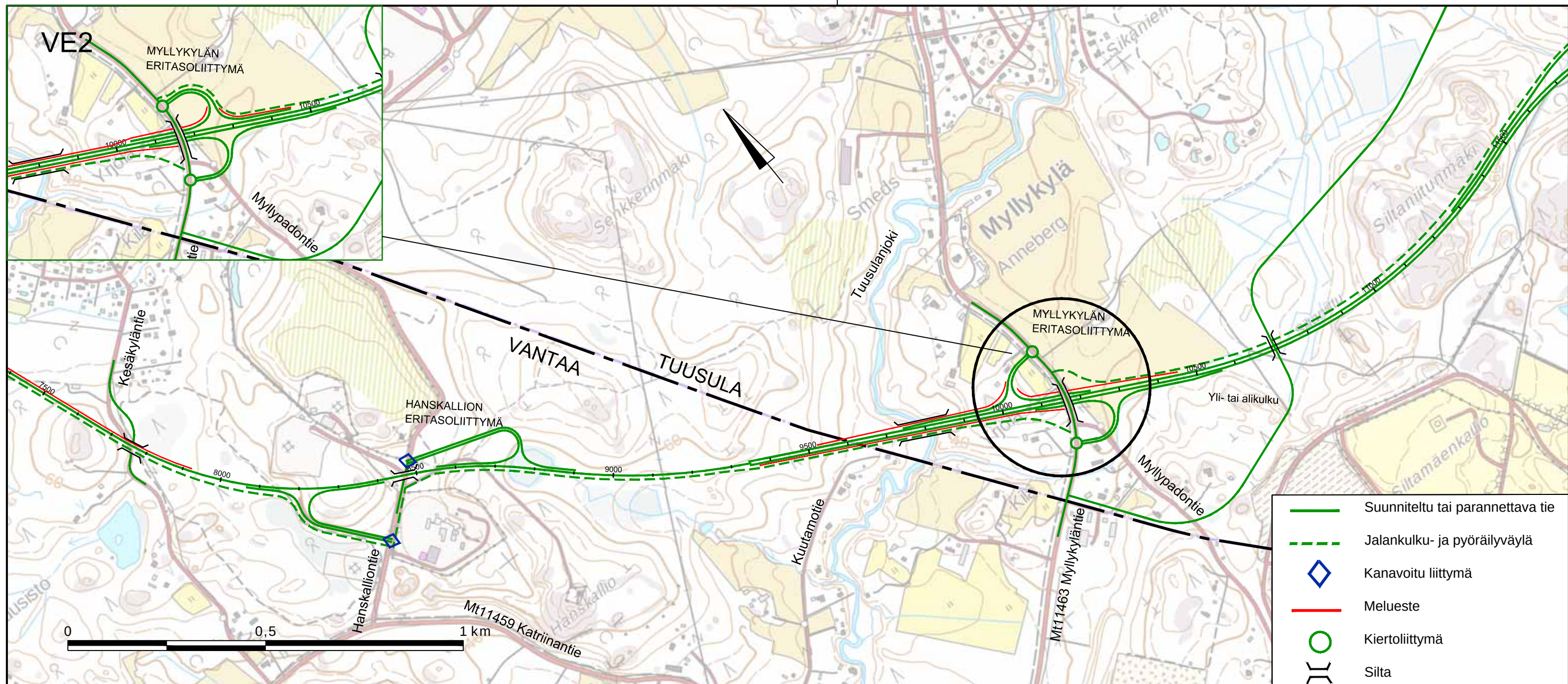


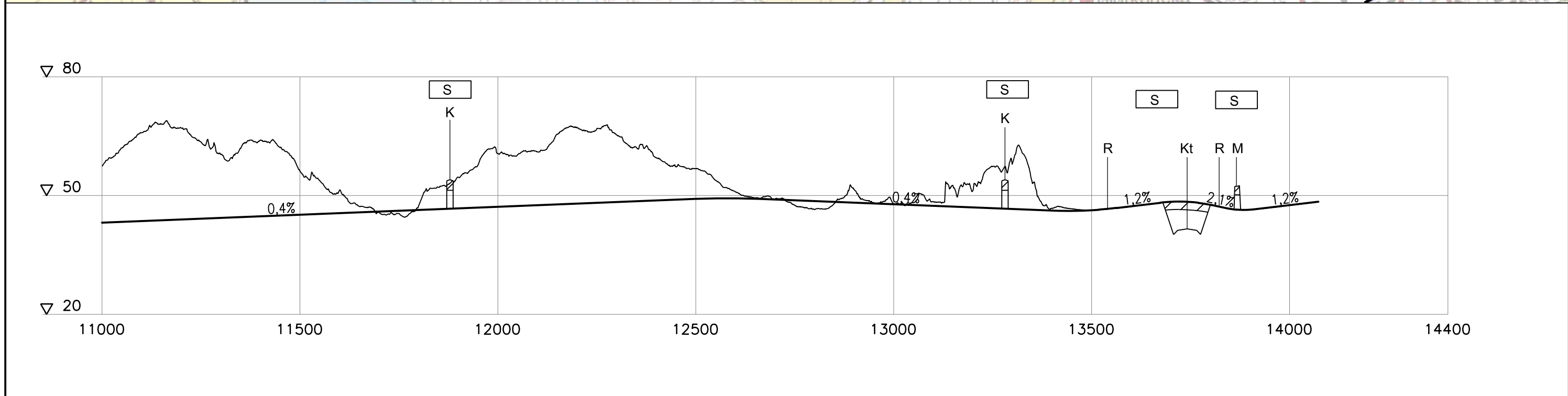
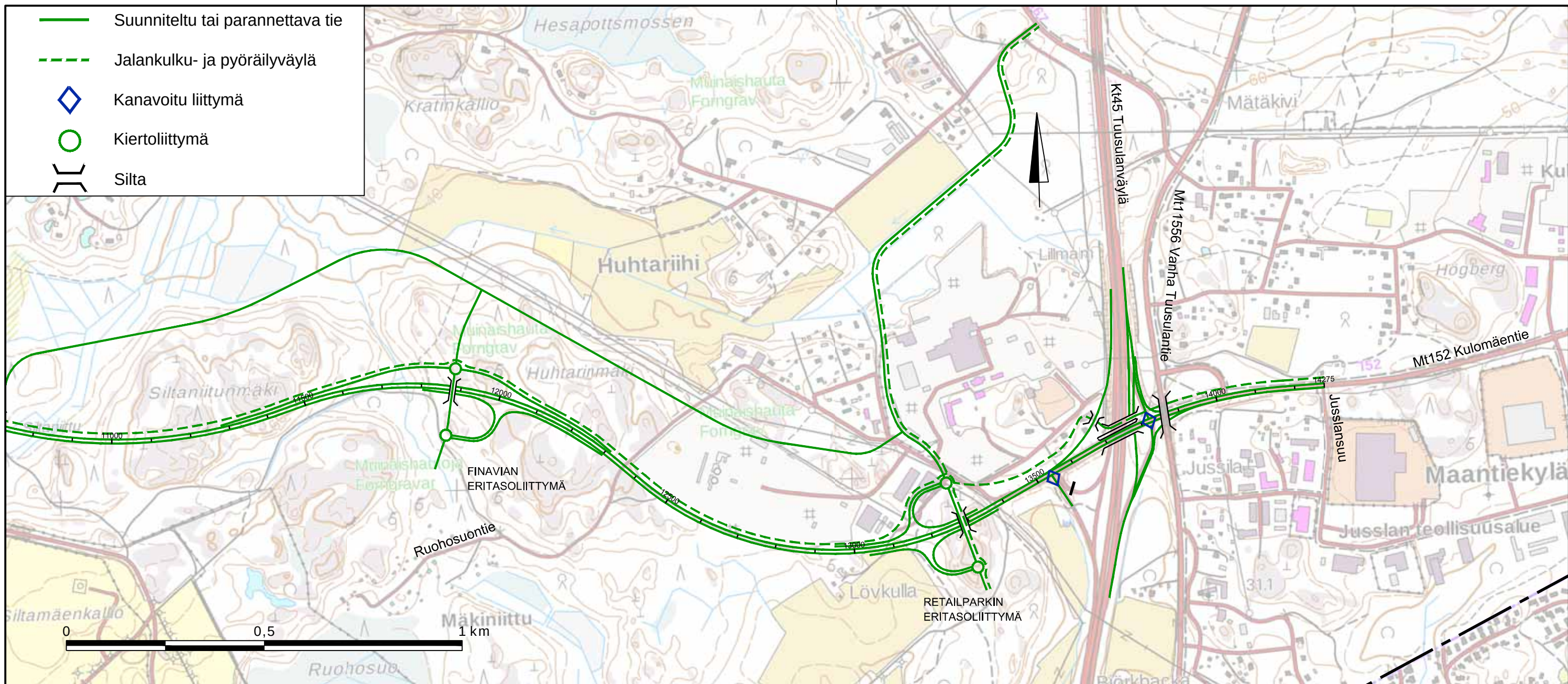






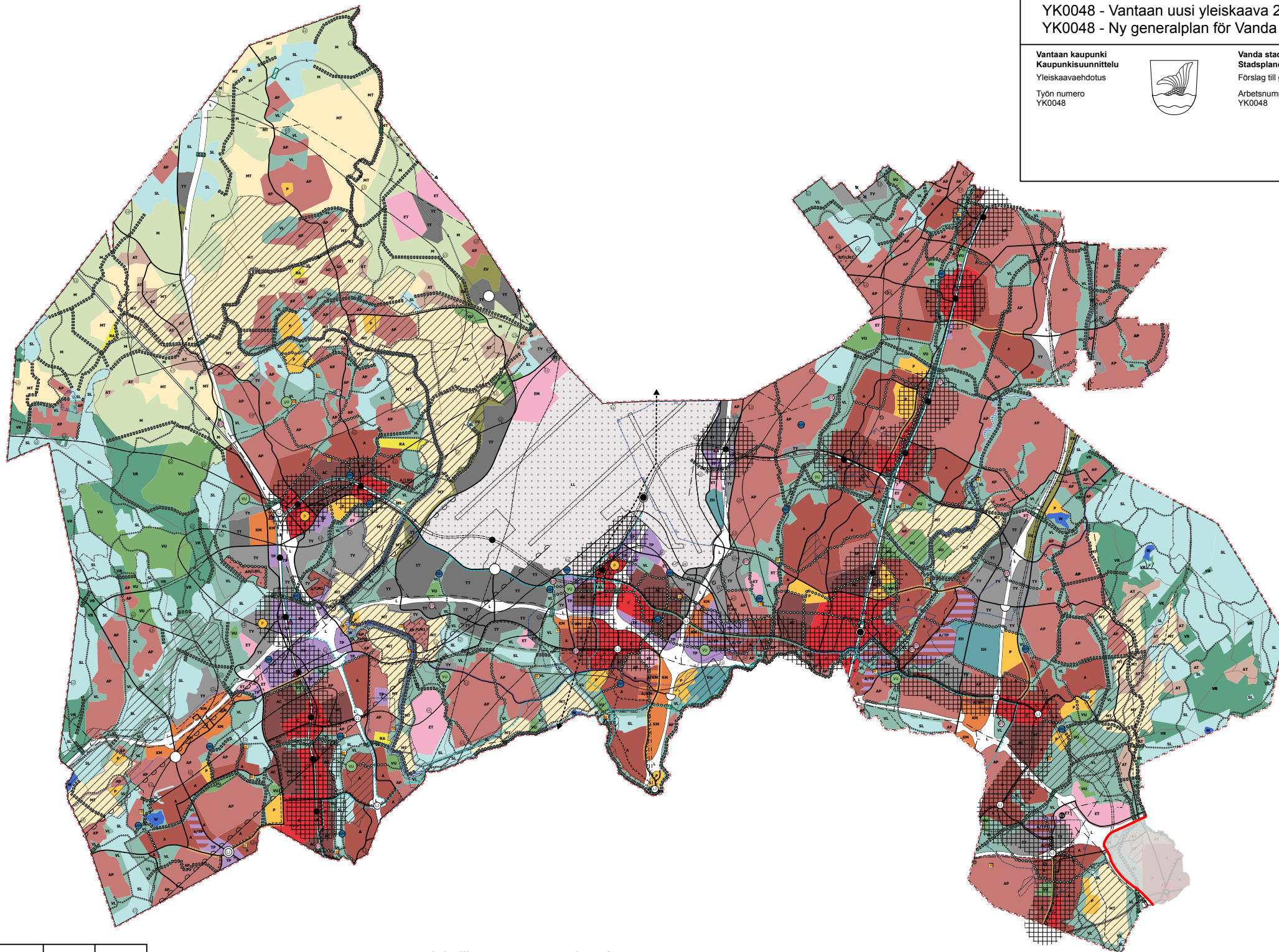






HUHTIKUU | 2020
MAANTIE 152 VÄLILLÄ HÄMEENLINNANVÄYLÄ–TUUSULANVÄYLÄ
ALUEVARAUSSUUNNITELMA
Ympäristövaikutusten arviointiselostus

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaavaehdotus

Työn numero
YK0048

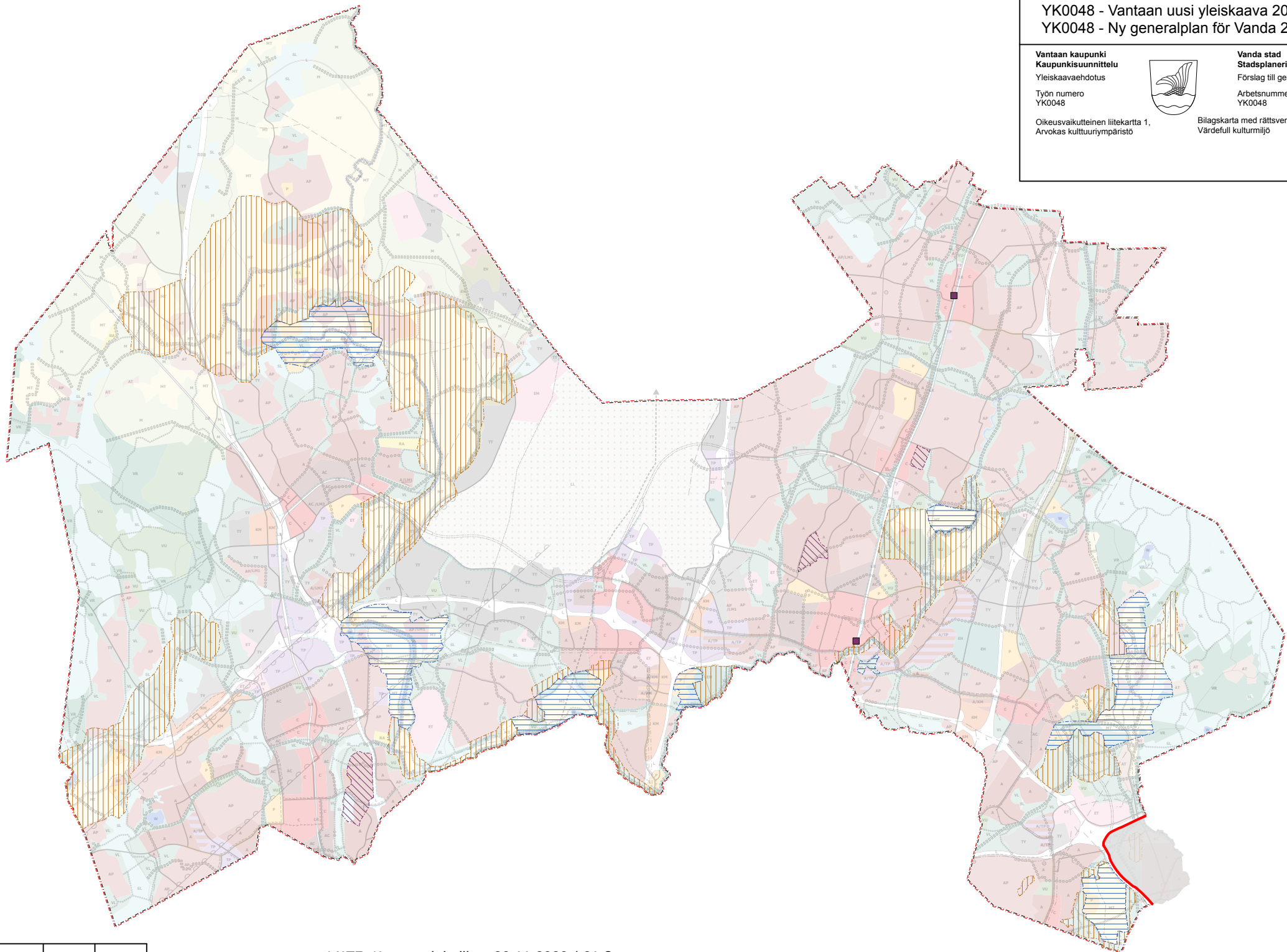
Oikeusvaikutteinen liitekartta 1,
Arvoskas kulttuuriympäristö



Vanda stad
Stadsplaneringen
Förslag till generalplan

Arbetsnummer
YK0048

Bilagskarta med rättsverkningar 1,
Värdefull kulturmiljö



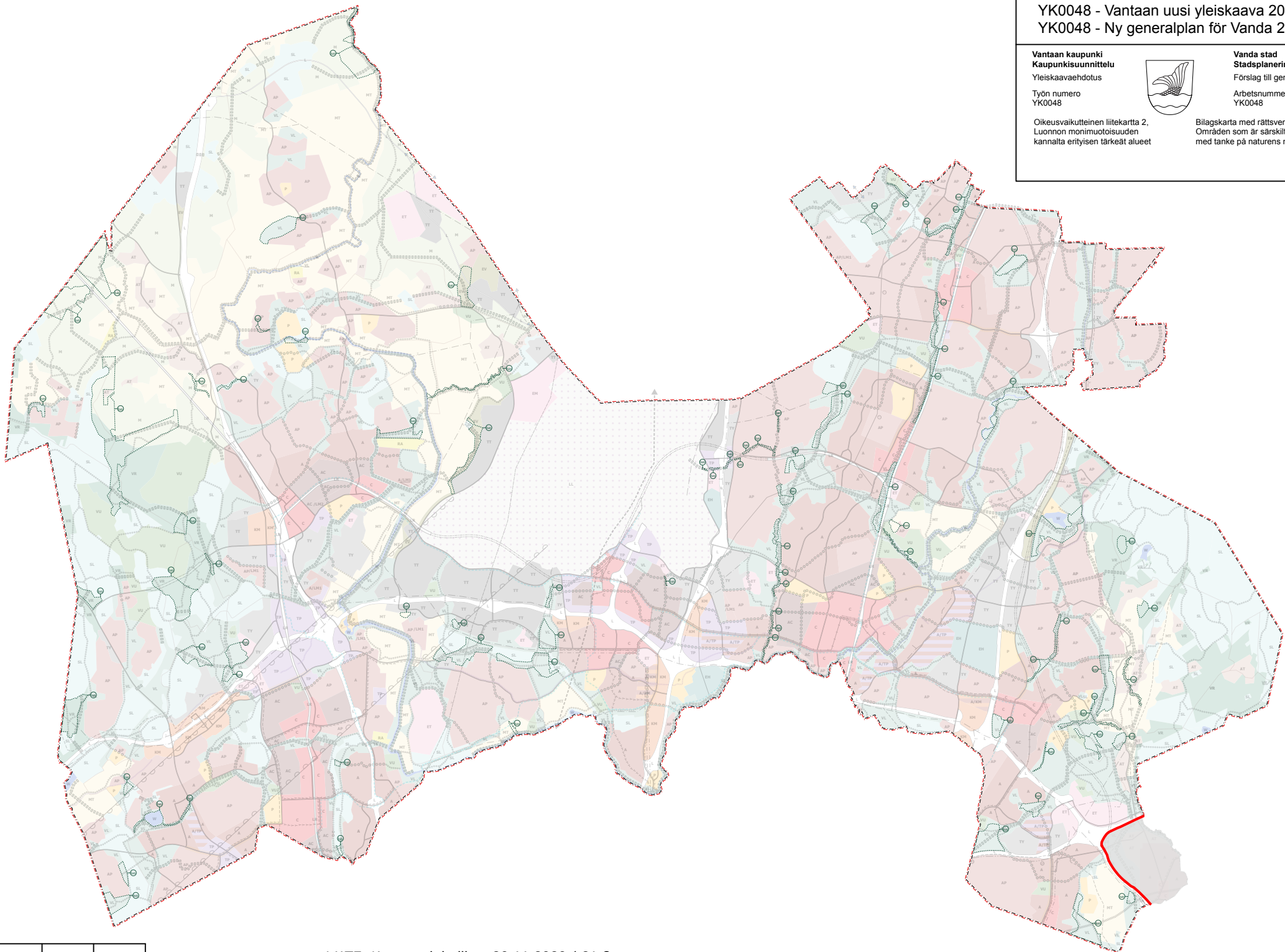
Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaavaehdotus
Työn numero
YK0048



Vanda stad
Stadsplaneringen
Förslag till generalplan
Arbetsnummer
YK0048

Oikeusvaikutteinen liitekartta 2,
Luonnon monimuotoisuuden
kannalta erityisen tärkeät alueet

Bilagskarta med rättsverkningar 2,
Områden som är särskilt viktiga
med tanke på naturens mångfald





22 § Pöytäkirjan tarkastaminen/ 16.11.2020 § 7

VD/3491/00.02.01.01/2020

OR

Kaupunginhallituksen 16.11.2020 pöytäkirjassa on tarkastuksen jälkeen huomattu virhe kirjaamisessa. Kirjauksen korjaamiseksi on tarpeen tarkastaa pöytäkirja § 7 osalta uudelleen kokouksessa.

Pöytäkirjasta oli jäänyt pois kaupunginjohtajan tekemä lisäys: *”Lisäyksen taustalla olivat yleiskaavatoimikunnan saamat yhteydenotot mm. Jyvätien, Minttutien, Johdintien, Hiekkaharjun, Vaaralan ja Luhtitien pientaloalueilta. Ne ovat esimerkkejä alueista, joiden ominaispiirteitä tällä määräyksellä halutaan vaalia.”*

Kaupunginjohtajan lisäys on merkitty pöytäkirjassa käsittelymerkintänä ja lisätty listatekstiin.

Kaupunginhallitus 30.11.2020 § 22

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään tarkastaa ja hyväksyä kaupunginhallituksen 16.11.2020 pöytäkirja § 7 osalta uudelleen.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Käsittely:

Merkittiin, että hallintoasiantuntija Lotta Silfverberg poistui kokouksesta osallisuusjääviyden vuoksi tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liite:

- Kaupunginhallituksen pöytäkirja 16.11.2020 §7

Lisätiedot:

kaupunginlakimies Sari-Anna Pennanen, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



Yleiskaava 2020 (YK0048) hyväksyminen

VD/4419/10.02.02.00/2017

RV/HP/TLA/MSI/HY-L

Uuden koko kaupungin yleiskaavan laadinta on edennyt hyväksymisvaiheeseen.

Yleiskaavaehdotuksen vuorovaikutuksesta saadut kaikki muistutukset ja lausunnot on käsitelty laadittaessa esitystä hyväksyttäväksi yleiskaavaksi. Yleiskaavatoimikunta on hyväksynyt kokouksessaan 22.10.2020 oikeusvaikutteiset yleiskaavakartat määräyksineen sekä vastaukset vuorovaikutuksessa saatuun palautteeseen. Kaupunginhallitukseen hyväksyttävä yleiskaava on täydentynyt selostuksella. Yleiskaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Uusi koko kaupungin yleiskaava 2020 on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa maankäytön kehitystä haluamaansa suuntaan. Tavoitevuosi on 2050. Keskeisiä ajan ilmiöitä, jotka vaikuttavat suunnitelman taustalla ovat mm. kaupungistuminen ja vahvan kasvun jatkuminen, kestävyiden kaikki näkökulmat, joissa korostuu ilmastonmuutos sekä segregaaion uhka.

Yleiskaava 2020 jatkaa voimassa olevan yleiskaavan viitoittamalla tiellä. 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.

Tärkeimpiä suunnittelulinjauksia on olemassa olevien ja uusien asemanseutujen kehittäminen seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Ratikka parantaa merkittävästi poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja Lentokentän välillä. Ratikka kytkee eriytymiskehityksen uhkaamia asuinalueita tiiviimmin kiinni kaupunkirakenteeseen parantaen mm. työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuutta. Uusin asemanseutuina mukana ovat Kivistön keskustan laajennus Lapinkylän asemalle, Vallinojan asemanseutu pääradan varressa sekä Länsisalmen metroasema Östersundomissa. Joukkoliikennekaupungin kehittymistä tukee myös yleiskaavan jatkosuunnittelua ohjaavat linjaukset liikujan laadukkaasta lähiympäristöstä. Yleiskaavassa on määritelty seudullisesti kattava ulkoilureittien verkosto sekä pyöräilyn baanat. Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille, on yleiskaavan ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon.

Kaupungin elinvoiman ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaan määritelty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Työpaikkoja sijoittuu sekä keskuksiin että työpaikka-alueille. 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. Lentomelualueista merkittävä osa on varattu työpaikkarakentamiseen, koska uutta asumista niille ei voi sijoittaa. Asemakaava määrittelee tulevaisuudessa yleiskaavaa tarkemmin käyttötarkoitukset asumisesta työpaikkoihin. Laajentuneet melualueet ulottuvat olemassa oleville asuntoalueille, joissa on yleiskaavamääräyksiin haluttu turvata häiriöistä huolimatta nykyisen asutuksen säilymismahdollisuudet.

Myös asumisen varantoa on tulevaa kasvua varten riittävästi. Yleiskaavassa sitä on tarpeen ylivoimaisesti, koska jatkosuunnittelussa ratkaisujen täsmentyessä siitä osa jää toteutumatta. Asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu



hyvin maltillisesti. Rakennettaviksi osoitetuista aluevarauksista on arvioitu noin 65 % korttelimaaksi. Muu osuus on esimerkiksi katuja tai puistoja. Palvelujen sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävistä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin. Lähipuistoja ja virkistysalueita tulee varata riittävästi ja rakentamisen tulee olla vihertehokasta niin asunto- kuin työpaikka-alueellakin.

Yleiskaava linjaa maankäytön tulevasta kehityksestä monitasoisesti, koska sama suunnitelma sekä mahdollistaa kaupungin kasvun että säilyttää arvoja. Uusi yleiskaava on edeltäjänsä tavoin laadittu aluevarauskaavana, jotta sujuva jatkumo yleiskaavasta toteutukseen voi edelleen toimia. Voimassa olevaan yleiskaavaa verraten uuteen on tuotu paljon asioita määräyksiin. Yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Yleiskaava toteutuu tulevina vuosikymmeninä jatkosuunnitelmien ja päätösten kautta. Uusi yleiskaava ei kumoa voimassa olevia asemakaavoja vaan ohjaa uusien laadintaa.

Yleiskaavan laadinta

Yleiskaavaa on laadittu vaiheittain ja vuorovaikutteisesti lähes neljä vuotta. Työ käynnistyi kaupunginhallituksen päätöksellä 22.5.2017 § 59. Kaupunginhallitus nimitti yleiskaavatoimikunnan ohjaamaan yleiskaavatyötä 14.8.2017 § 8 kaupunginhallituksen toimikaudeksi 2017–2019. Ensimmäisenä työvaiheena laadittiin tavoitteet yleiskaavatyölle tavoitteet, jotka kaupunginhallitus hyväksyi 22.1.2018 § 8. Tavoitteet määriteltiin kolmeen eri mittakaavaiseen ja teemaiseen kokonaisuuteen: paikallinen elinympäristö ja näkyvä kaupunki, seudullinen joukkoliikennekaupunki sekä kansainvälinen lentokenttäkaupunki. Tavoitteiden kehysten muodosti kestävän kehityksen raami. Kaupungin kestävä kasvu on ainoa vaihtoehto, eikä sitä näin ollen voitu nostaa tavoitteeksi vaan se määriteltiin reunaehdoksi.

Tavoitteet ohjasivat yleiskaavaluonnoksen laadintaa, joka työvaiheena kesti lähes koko vuoden 2018. Keväällä järjestettiin avoin karttapohjainen kysely yleiskaavan sisällöstä ja kierrettiin alueittain keskustelemassa asukkaiden kanssa (ns. road show). Luonnosvaiheessa käytiin laaja asiantuntijakeskustelu suunnitelmasta niin sisäisesti kuin yhteistyötahojen kanssa. Yleiskaavaluonnoksen ratkaisuja käytiin aiheittain ja alueittain läpi yleiskaavatoimikunnassa, joka hyväksyi luonnoksen 21.1.2019. Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaluonnoksen nähtäville 30 päiväksi MRA 30 § mukaisesti 11.2.2019 § 14.

Yleiskaavaluonnos toimi keskustelun pohjana, siksi keväällä 2019 järjestettiin useita asukastilaisuuksia ja haettiin aktiivisesti palautetta tehdyistä ratkaisuista mm. karttapalautejärjestelmän avulla. Mielenpitoita luonnoksesta saatiin yli 700 ja niiden pohjalta tehtiin useita muutoksia niin kaavakarttaan kuin yleiskaavamääräyksiin. Myös luonnosvaiheen lausuntojen ja luonnoksesta laadittujen vaikutusten arviointien pohjalta säädettiin ratkaisuja. Syksyllä 2019 käytiin yleiskaavatoimikunnan kanssa läpi muutosesitykset, joiden avulla koottiin yleiskaavaehdotus. Yleiskaavatoimikunta hyväksyi ehdotuksen kokouksessaan 27.2.2020. Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaehdotuksen 6.4.2020 § 14 nähtäville 22.04.-18.06.2020 väliselle ajalle ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot. Poikkeustilasta ja kokoontumisrajoituksista johtuen ehdotusvaiheen vuorovaikutus toteutettiin hyödyntämällä sähköisiä välineitä mahdollisimman laajasti. Nähtävilläoloaikaa pidennettiin tavanomaisesta 30 päivästä 58 päivään.

Yleiskaavaehdotuksesta saatiin 332 muistutusta, jotka on tiivistetty vastauksineen alueittain ja aiheittain vuorovaikutusraporttiin IV. Lausuntoja saatiin 30. Alustavista vastineista keskusteltiin lausunnonantajien kanssa ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelussa 3.9.2020, minkä jälkeen vastineita vielä päivitettiin. Lausuntojen tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet on koottu omaksi raportiksi.



Kaupunginhallituksen hyväksymispäätöksen jälkeen vastausraportit toimitetaan sekä muistutuksen jättäjille sekä lausunnonantajille. Päätösesityksen oheismateriaaliksi on koottu yleiskaavan hyväksymisvaiheessa kirjaamoon saapunut palaute.

Vaikutusten arvioinnit oli ehdotukseen tehtyjen muutoksien myötä tarpeen päivittää. Arvioinneissa on lisäksi huomioitu ehdotuksesta saatujen lausuntojen palaute. Osa päivityksistä on tehty lisäliitteinä alkuperäiseen ja osa siten, että on päivitetty koko arviointi. Arvioinneista yksi on kokonaan uusi: luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen Natura-arviointi, mistä on pyydetty lausunnot maanomistajilta ja Uudenmaan ELY-keskukselta 6.11. mennessä. Yksityisiltä maanomistajilta ei ole saatu arviointia koskevia lausuntoja, vaan ne ovat kohdentuneet yleisesti ratkaisuihin ja ovat mukana oheismateriaalissa. Metsähallituksen ja ELYn lausuntoa ei ole vielä saatu, joten ne täydentyvät yleiskaavan aineistoon seuraavaan käsittelyyn. Arvioinneista on koottu tiivistelmät yleiskaavan selostukseen.

Hyväksyttävä yleiskaava

Hyväksyttävä yleiskaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta: kaavakartasta ja kahdesta liitekartasta. Yleiskaavaan kuuluu lisäksi selostus, joka avaa kaavan ratkaisuja. Nämä kaikki ovat päätösesityksessä hyväksyttävinä liitteinä. Selostus on vielä taittamaton; taitettu versio valmistuu kaupunginvaltuustoon. Yleiskaavatyön tueksi on laadittu useita vaikutusten arviointeja ja selvityksiä ennen prosessia ja työn aikana. Selvitykset ja arvioinnit löytyvät yleiskaavan nettisivuilta <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Ehdotusvaiheen jälkeen on yleiskaavaan tehty vuorovaikutuksen ja vaikutusten arviointien pohjalta muutamia täsmennyksiä. Kaavakartan muuttamisen sijasta päädyttiin korjaamaan erityisesti määräyksiä, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua kattavasti kaikilla vastaavilla alueilla.

Huoli olemassa olevista pientaloalueista nousi vahvasti esiin saaduissa muistutuksissa, siksi sekä pientaloalueita (AP) että asuinalueita (A) koskevia määräyksiä on edelleen muokattu paremmin pientaloalueita turvaaviksi. Asuinalueiden määräyksestä on palautteen perusteella poistettu lause ”alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä”. Lause ymmärrettiin siten, asuinalueelle voisi minne vaan tehdä kerrostaloja. Myös määräyksen pientaloalueita koskevassa osuus on useiden vaiheiden jälkeen yleiskaavatoimikunnan päätöksellä 22.10. korjattu muotoon: ”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. Lisäyksen taustalla olivat yleiskaavatoimikunnan saamat yhteydenotot mm. Jyvätien, Minttutien, Johdintien, Hiekkaharjun, Vaaralan ja Luhtitien pientaloalueilta. Ne ovat esimerkkejä alueista, joiden ominaispiirteitä tällä määräyksellä halutaan vaalia. Myös pientaloalueiden (AP) määräystä on korjattu vastaamaan A-määräyksen pientaloalueita koskevaa osuutta: ”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.”

Yleismääräykseen on kaupunginmuseon (museoviranomaisen) lausunnon perusteella lisätty ”sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäänösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäänökset ja muut kulttuuriperintökohteet”, koska muut kulttuuriperintökohteet eivät ole muinaismuistolain suojaamia. Strategisiin merkintöihin on Natura vaikutusten arvioinnin perusteella tehty lisätty joen varren



virkestyskäytön kehittämisvyöhykkeen määräykseen ”Virkestyskäytön kehittäminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi Vantaa-joki on liitetty Natura 2000-verkostoon”.

Keskustatoimintojen alueen määräystä on täsmennetty ELYn ja Uudenmaan liiton lausuntojen pohjalta siten, että Lapinkylä on lisätty mukaan alueisiin, joille ”voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä”. Kaupan alueiden määräyksiä on täydennetty ELYn ja Uudenmaan liiton lausunnoissa esiin nostetun maakuntakaavassa määritellyn enimmäismitoituksen osalta. Lisäksi kaupan määräystä on täydennetty lauseella: ”Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskusta sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.”

Liikennettä koskevia määräyksiä on myös täsmennetty. 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”.

Yleiskaavatoimikunnan päätöksellä 22.10.2020 on luonnonsuojelualueen määräystä täydennetty luonnosvaiheen yleismääräyksellä: ”Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen”. ELYn lausunnon perusteella on lisätty pohjavesialueen määräykseen kaksi jatkosuunnittelua ohjaavaa lausetta: ”Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.”

Kaavakarttaan on tehty yksi muutos lentoliikennealueen rajaukseen Turbiinitien varressa, mistä on kuultu erikseen maanomistajia (MRA 32§). Kaavakartasta on poistettu ratikan reitistä kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti Valkoisenlähteentien kautta kulkeva vaihtoehto. Aviapoliksessa joukkoliikenteen runkoyhteys on siirretty tarkentuneiden suunnitelmien myötä korttelirakenteesta Tikkurilantielle.

Kaupunginhallitus 16.11.2020 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa liitteen 5 mukaiset vastineet muistutuksiin ja liitteen 6 mukaiset vastineet lausuntoihin; ja
- b) saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi liitteiden 1–4 mukainen 16.11.2020 päivätty yleiskaava 2020 (YK0048).

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Lauri Kaira poistui kokouksesta yhteisöjääviyden vuoksi ja hallintoasiantuntija Lotta Silfverberg poistui kokouksesta osallisuusjääviyden vuoksi tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.



Merkittiin, että kaupunginjohtaja täydensi esittelytekstin Hyväksyttävä yleiskaava -otsikon alla olevan kolmannen kappaleen keskelle seuraavan lauseen:

"Lisäyksen taustalla olivat yleiskaavatoimikunnan saamat yhteydenotot mm. Jyvätien, Minttutien, Johdintien, Hiekkaharjun, Vaaralan ja Luhtitien pientaloalueilta. Ne ovat esimerkkejä alueista, joiden ominaispiirteitä tällä määräyksellä halutaan vaalia."

Kaupunginhallituksen jäsen Sakari Rokkanen teki seuraavan muutosesityksen:

"Porttipuistosta tulee poistaa kaavamääräys, joka estää päivittäistavaran suuryksiköiden sijoittamisen sinne."

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Sari Multala kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Sakari Rokkasen esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 7 jaa-ääntä (Tahvanainen, Kaukola, Puoskari, Pajunen, Abdi, Norrena, Tyystjärvi) ja 5 ei-ääntä (Multala, Rokkanen, Orpana, Niikko, Jääskeläinen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrena teki seuraavan muutosesityksen:

"Lavangon moottorirata-alueen merkintä (EM) palautetaan yleiskaavan luonnosvaiheen TT:ksi."

Kaupunginhallituksen jäsen Sirpa Pajunen kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrenan esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 9 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Kaukola, Puoskari, Abdi, Tyystjärvi, Rokkanen, Orpana, Niikko) ja 3 ei-ääntä (Norrena, Pajunen, Jääskeläinen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.

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 moottorirata-toiminnalle 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."



Liitteet:

1. YK0048 Yleiskaava 2020 kaavakartta, 16.11.2020
2. YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteinen liitekartta: arvokas kulttuuriympäristö, 16.11.2020
3. YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteinen liitekartta: luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet 16.11.2020
4. YK0048 Yleiskaava 2020 Yleiskaavan selostus 16.11.2020
5. YK0048 Yleiskaava 2020 Vuorovaikutusraportti IV 16.11.2020
6. YK0048 Yleiskaava 2020 Lausuntotiivistelmät vastineineen 16.11.2020
7. YK0048 Yleiskaava 2020 Ehdotusvaiheen lausunnot 16.11.2020
8. YK0048 Yleiskaava 2020 hyväksymisvaiheessa kirjaamoon saapunut palaute / 6.11.2020
9. Oheismateriaali: maantie 152 ympäristövaikutusten arviointiselostus.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu; esitys kaupunginvaltuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 0403360159, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan kaupunginhallitukselta**, eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä

- lainmukaisuusperusteella, eli jos
 - päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
 - päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
 - päätös on muuten lainvastainen

ja/tai

- tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä oikaisuvaatimukseen mukaan vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita oikaisuvaatimuksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, oikaisuvaatimuksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupunginhallituksen yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

Käyntiosoite: Kirjaamon asiakaspalvelu/Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa

Puhelin: (09) 8392 2184

Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi

Virka-aika: klo 8.15 - 16.00



Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet tehnyt päätöksestä aiemmin oikaisuvaatimuksen. Kunnan jäsenenä voit tehdä valituksen, jos päätös on muuttunut oikaisuvaatimuksen takia.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusajaksi. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut oikaisuvaatimuksen yhteydessä). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vahingonkorvausasiassa hallinto-oikeus voi tutkia ainoastaan, onko päätös tehty muodollisesti oikein. Vahingonkorvauksen perustetta tai määrää koskevan riita-asian käsittelee sen sijaan toimivaltainen yleinen tuomioistuim (käräjäoikeus).

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän päätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän päätökseen, joka koskee hankinto-oikaisua, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

3.3. Tähän päätökseen, joilla on päätetty olla käyttämättä etuosto-oikeutta, ei saa hakea muutosta.
(Etuostolaki 22 § 3 mom.)

3.4. Tähän oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen, joka koskee verotusta, ei saa hakea muutosta.
(Veronkantolain 51 § 1 mom. ja 50 § 7 mom.)



Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö



Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184, fax: 09-8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:

- 1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
- 2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
- 3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Sähköinen tiedoksianto



Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhakuaika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.

Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhakuaika suoramankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suoramankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suoramankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suoramankintaa koskevaa ilmoitusta, suoramankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suoramankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suoramankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suoramankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännönmukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.



Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2050 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4100 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6140 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 510 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki



puh. 029 56 43300

fax 029 56 43314

markkinaoikeus(at)oikeus.fi

asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>



Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Voit tehdä valituksen myös, jos olet kunnan jäsen. Poikkeuksen tähän muodostavat vaikutukseltaan vähäiset muutokset muuhun asemakaavaan kuin ranta-asemakaavaan. Näihin vaikutukseltaan vähäisiin muutoksiin kunnan jäsenellä ei ole valitusoikeutta. Vaikutukseltaan vähäisenä ei ole pidettävä asemakaavan muutosta, jossa

- muutetaan rakennuskorttelin tai muun alueen pääasiallista käyttötarkoitusta
- supistetaan puistoja tai muita lähivirkistykseen osoitettuja alueita
- nostetaan rakennusoikeutta tai rakennuksen sallittua korkeutta ympäristöön laajemmin vaikuttavalla tavalla
- heikennetään rakennetun ympäristön tai luonnonympäristön arvojen säilymistä tai
- muutetaan kaavaa muulla näihin rinnastettavalla tavalla.

Valituksen voi tehdä myös

- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusajkaan. Valitus on tehtävä viimeistään määrääjän viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita. Kunnan jäsenen ja asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079, Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen eli päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Valituksen voi tehdä myös asiassa julkista etua valvova viranomainen.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisten katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet

- ostaja tai
- myyjä.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä:

- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 0295642000, faksi: 0295642079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15