

VANTAAN
YLEISKAAVA
2020



Selostus

YK0048
25.1.2021



Vantaan Yleiskaavan 2020 (YK0048) selostus

Vantaan kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunkirakenne ja ympäristö / Yleiskaavoitus
Kaupunginvaltuusto 25.1.2021

yleiskaava@vantaa.fi
<http://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Vantaan kaupungintalo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki,
Käyntiosoite: Asematie 7, 01300 Vantaa

TYÖRYHMÄ

yleiskaavapäällikkö **Mari Siivola**
yleiskaava-arkkitehti **Virpi Mamia**
johtava maisema-arkkitehti **Laura Muukka**
yleiskaavasuunnittelija **Jonna Kurittu**
yleiskaavasuunnittelija **Eeva-Maria Niemi**
suunnittelija **Anna-Mari Kangas**
suunnittelija **Paula Kankkunen**
suunnittelija **Antonina Myllymäki**
liikenneinsinööri **Joonas Stenroth**
kaavatekninen koodinaattori **Eeva Juusela**
kaavoituskoordinaattori **Ritva-Leena Kujala**

Sisällysluettelo

Johdanto	6	6.2 Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima	70
1. Tiivistelmä	7	6.2.1 Ekologinen verkosto	73
2. Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa	9	6.2.2 Alueiden virkistyskäyttö	79
3. Mitoitus	12	6.2.3 Viheryhteyksien kehittämiskohdat	84
4. Yleiskaava 2020 kartat, merkinnät ja määräykset	16	6.2.4 Metsät kasvavassa kaupungissa	84
5. Yleiskaavan kaavatekninen ratkaisu	36	6.3 Kulttuuriympäristön suojelu	85
6. Maankäytön ratkaisut	40	6.4 Kaupungin kytkeytyminen	90
6.1 Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut	40	6.4.1 Liikennejärjestelmä	90
6.1.1 Sisäänpäin kasvulla parempaa joukkoliikennekaupunkia	40	6.4.2 Lentokenttä	98
6.1.2 Uudistuminen on mahdollisuus	41		
6.1.3 Keskustat	42		
6.1.4 Asemanseudut	45		
6.1.5 Kaupan sijoittamisen ohjaaminen	48		
6.1.6 Palvelut	51		
6.1.7 Toimitila-alueet ja työpaikat	54		
6.1.8 Asuminen	56		
6.1.9 Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa	68		

7. Yleiskaava alueittain	106	7.5 Korso ja Koivukylä	138
7.1 Myyrmäki	106	7.5.1 Keskustat ja asuminen	139
7.1.1 Keskustat ja asuminen	107	7.5.2 Palvelut	140
7.1.2 Palvelut	108	7.5.3 Suojeluarvot	141
7.1.4 Toimitila-alueet	112	7.5.4 Toimitila-alueet	143
7.1.5 Liikenne	112	7.5.5 Liikenne	143
7.1.6 Tekninen verkosto	113	7.5.6 Tekninen verkosto	144
7.2 Kivistö	114	7.6 Hakunila	145
7.2.1 Keskustat ja asuminen	115	7.6.1 Keskustat ja asuminen	146
7.2.2 Palvelut	116	7.6.2 Palvelut	147
7.2.4 Toimitila-alueet	119	7.6.3 Suojeluarvot	147
7.2.5 Liikenne	120	7.6.4 Toimitila-alueet	149
7.2.6 Tekninen verkosto	122	7.6.5 Liikenne	149
7.3 Aviapolis	123	7.6.6 Tekninen verkosto	151
7.3.1 Keskustat ja asuminen	124	8. Tiivistelmä vaikutusten arvioinneista	152
7.3.2 Palvelut	125	8.1 Luontovaikutusten arviointi	152
7.3.3 Suojeluarvot	126	8.2 Natura-vaikutusten arviointi	153
7.3.4 Toimitila-alueet	129	8.3 Ilmastovaikutusten arviointi	155
7.3.5 Liikenne	129	8.4 Vaikutukset kulttuuriympäristöön	157
7.3.6 Tekninen verkosto	130	8.5 Liikenteellisten vaikutusten arviointi	157
7.4 Tikkurila	131	8.6 Melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arviointi	160
7.4.1 Keskustat ja asuminen	132	8.7 Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutukset	161
7.4.2 Palvelut	133		
7.4.3 Suojeluarvot	134		
7.4.4 Toimitila-alueet	136		
7.4.6 Tekninen verkosto	137		

8.8	Taloudellisten vaikutusten arviointi	162	Liitteet	185
8.9	Kaupan vaikutusten arviointi	164	Liite 1. Ekologinen verkosto	185
			Liite 2. Luonnonsuojelu	186
8.10	Asumisen vaikutusten arviointi	165	Liite 3. Luonnonsuojelualueet (SL)	187
8.11	Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi	166	Liite 4. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeit alueet (luo)	188
8.12	Sosiaalisten vaikutusten arviointi	168	Liite 5. Vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta	190
9.	Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus	170	Liite 6. Lentoestekorkeudet Vantaalla	191
9.1	Viestintä ja vuorovaikutus	170	Liite 7. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto	192
9.2	Aloitutus- ja tavoitevaihe	170	Liite 8. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäillyt maat	193
9.3	Luonnosvaihe	170	Liite 9. Vesihuolto	194
9.4	Kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseksi	172	Liite 10. Jätevesihuolto	195
9.5	Kaavaehdotuksesta kohti hyväksymiskäsittelyä	174	Lähdeluettelo	196
10.	Yleiskaavan toteuttaminen	184		

Johdanto

Uusi yleiskaava 2020 on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa maankäytön kehitystä haluamaansa suuntaan. Tavoitevuosi on 2050. Suunnitelma mahdollistaa kaupungin kasvun ohjaten sen nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja uudistaen. Kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista varsinkin pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Vahvin kasvukäytävä on Vantaan ratikan varsi, mutta joukkoliikennekaupunki täydentyy myös muilla yhteyksillä ja solmukohdilla. Ratkaisu mahdollistaa kulttuuriympäristön, luontoarvojen ja viherrakenteen turvaamisen – myös seudullisesti.

Kaupungin elinvoiman ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaan määriteltä riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Kaupan sijoittumista ohjataan erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta: tärkeimpinä linjauksina keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella. Lentokentän ja lentämisen kasvuun on varauduttu, mikä näkyy mm. osittain laajenevina lentomelualueina.

Myös asumisen varantoa on tulevaa kasvua varten riittävästi. Asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu hyvin maltillisesti. Palvelujen sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävästä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin. Lähipuistoja ja virkistysalueita tulee varata riittävästi ja rakentamisen tulee olla vihertehokasta niin asunto- kuin työpaikka-alueellakin.

Yleiskaavan laadintaa on ohjannut kaupunginhallituksen nimittämä yleiskaavatoimikunta, jonka kokouksissa on keskusteltu kattavasti suunnitelman linjauksista ja päätetty valituista suunnista. Yleiskaavatyöhön on valmistelijoiden lisäksi osallistunut laaja joukko kaupungin, seudun ja muiden tahojen asiantuntijoita. Vuorovaikutteista keskustelua on käyty asukkaiden ja muiden osallisten kanssa luonnoksen laadinnasta 2018, luonnoksesta 2019 ja ehdotuksesta poikkeuksellisenä koronakeväänä 2020. Vuorovaikutuksen menetelminä on käytetty niin perinteisiä kohtaamisia asukkaiden kanssa, kuin myös aivan uusia sähköisiä työkaluja, joista on saatu paljon arvokasta oppia jatkoa ajatellen.

Uusi yleiskaava on edeltäjänsä tavoin laadittu aluevarauskaavana, jotta sujuva jatkumo yleiskaavasta jatkosuunnittelun kautta toteutukseen voi edelleen toimia. Yleiskaava 2020 ei kata koko Vantaan kaupungin aluetta, vaikka sen ratkaisut ovat koko kaupungin laajuisiin tarkasteluihin perustuvia. Aluerajaus tarkistettiin hyväksymisvaiheessa siten, että Kehä III itäpuolinen ja Porvoonväylän eteläpuolinen ns. Länsisalmen alue rajattiin ulos.

1. Tiivistelmä

Tulevaisuuskuva Vantaan maankäytön kehityksestä vuoteen 2050 asti on määriteltänyt yleiskaavaan 2020. Tehtävänsä mukaisesti yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resursiivisesti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Uuden ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymiskäytävien uhkaamia alueita.

Monikeskuksisen kaupungin ytiminä ovat uudistuvat keskustat, joista etenkin kolmea pääkeskustaa Tikkurilaa, Aviapolista ja Myyrmäkeä vahvistetaan mahdollistamalla niihin voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Ratikan kehityskäytävän lisäksi joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan uudistamalla ja täydentämällä sekä pääkeskustojen lisäksi olemassa olevia että uusia asemanseutuja ja keskuksia seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Uusina asemanseutuina yleiskaavassa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa sekä Val-

linojan asemanseutua pääradan varressa. Yleiskaava 2020 määrittelee seudulliset pyöräliikenteen baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston. Lisäksi yleiskaava ottaa kantaa myös muiden jalankulku- ja pyöräilyreittien laatuun.

Kuva 1. Vantaan yleiskaavan keihäänkärjet



Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaan määriteltä 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 lähivuosisikymmenille. Vaikka paine asuntorakentamiselle tiedostetaan, elinkeinoelämän toimintaedellytykset on haluttu varmistaa. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavassa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä.

Lentokenttä kasvaa ja lentämisen vaikutukset näkyvät vantaalaisessa kaupunkirakenteessa yhä voimakkaammin. Uudelleen määritellyistä lentomelualueista merkittävä osa on yleiskaavassa varattu työpaikkarakentamiseen. Laajentuneet melualueet ulottuvat joissain kohdin myös olemassa oleville asuntoalueille. Näillä alueilla yleiskaava turvaa nykyisen asutuksen säilytymismahdollisuudet meluhäiriöistä huolimatta. Yleiskaava esittää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja uudistamista koko kaupungin alueella, niin kerros- kuin pientaloalueillakin. Toteutuessaan suunnitelma tuo muutoksia paikallisiin elinympäristöihin kaikilla kaupunkialueilla. Kaupunkirakenteen uudistumisen voi nähdä mahdollisuutena, jonka myötä asukkaat ja alueiden käyttäjät voivat vaatia ja saada parannuksia niin toiminnallisen arjen sujuvuuteen kuin kaupunkiympäristön visuaaliseen laatuunkin.

Tavoite riittävistä palveluista on ratkaistu yleiskaavamääräyksiin. Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta. Yleiskaava ei ohjaa tarkasti yksittäisten

palvelujen tarkkaa sijoittumista. Tärkeimpinä linjauksina kaupan sijoittumisessa on keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana, jotta se ohjaa sujuvasti asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmentävät yleiskaavamääräykset, joissa on paljon tarkempaa suunnittelua ohjaavia linjauksia. Asemakaavoitetun alueen ulkopuolisen alueen määräykset mitoittavat rakentamisen määrää vuoden 1983 yleiskaavan ratkaisujen mukaisesti: kantatiloihin perustuva mitoitus on ohjausvaikutukseltaan tasapuolinen alueen maanomistajille.

Uuden yleiskaavan valmisteluvaiheessa on ollut voimassa kolme yleiskaavaa:

- * Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava 2007, joka on tullut voimaan kuulutuksin 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010.
- * Kaupunginvaltuuston 19.6.2006 hyväksymä Marja-Vantaan osayleiskaava, joka tuli voimaan 9.7.2008.
- * Pienellä osalla Hakkilaa ja Jokiniemeä on voimassa kaupunginvaltuuston 14.9.1992 hyväksymä Vantaan yleiskaava 1992, joka tuli voimaan 17.1.1996.

Tässä selostuksessa viitataan näiden edeltävien yleiskaavojen yhdistelmään käyttämällä termiä ”yleiskaava 2007”. Yleiskaava 2020 korvaa alueellaan kaikki nämä yleiskaavat. Vain Länsisalmen alueelle jää voimaan voimassa oleva yleiskaava 2007.

2. Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa

Valtakunnallinen Vantaa on liikkumisen ja kasvun kaupunkia. Lentokenttä yhdistää Suomen ja seudun kansainvälisiin virtoihin. Vantaa on kasvamassa Suomen kolmanneksi suurimmaksi kaupungiksi ohitse Tampereen. Valtakunnallinen kasvu, asuminen ja työpaikat, keskittyy pääkaupunkiseudulle.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittelevät reunaehdoja yleiskaavatyölle. Tavoitteet on valtioneuvosto hyväksynyt 14.12.2017. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VN 14.12.2017) on jaettu viiteen kokonaisuuteen:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Kaikki nämä kokonaisuudet määrittelevät Vantaan yleiskaavan sisältöä. Liikennejärjestelmän toimintaa ja taloudellisuutta edistetään eri liikennemuodoin. Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenneyhteydet turvataan ja niiden kehittämismahdollisuudet huomioidaan yleiskaavassa. Terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön liittyy mm. ilmastonmuutoksen vaikutuksiin varautuminen sekä muiden ympäristöhäiriöiden, kuten lentomelun, pölyn ja tärinän aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisy. Luonnon monimuotoisuuden säilyminen on nostettu yleiskaavan raamissa keskeiseksi kaupungin kehittämisen reunaehdoksi. Myös kulttuuriympäristön säilyminen ja saavutettavat ja verkostomaiset virkistys- ja viheralueet turvataan yleiskaavassa. Kiertotalousnäkökulman toimintaedellytykset on otettu kaavassa huomioon. Kaupungin huolto- ja toimintavarmuus on huomioitu turvaamalla energiahuollon verkosto.

Vantaan rooli osana Uudenmaan maakuntaa keskittyy liikkumiseen, väyliin, lentokenttään, mutta myös kasvavaan kaupunkiseutuun, viherakenteeseen, luonnon ja kulttuuriperinnön suojeluun. Uudenmaan rajaaminen omaksi toiminnalliseksi kokonaisuudekseen on vaikeaa, koska harva asia noudattaa maakunnan rajoja ja kasvu keskittyy vahvasti Helsingin seudulle. Yleiskaavatyötä on ohjannut voimassa olevien maakuntakaavojen yhtälö ja 2016–2020 laadittu Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuus on toiminut selvityksineistona. Ohjaaminen painottuu maakunnallisesti merkittäviin asioihin, eikä yksityiskohtiin. Rinnakkaiset laadintaprosessit ovat mahdollistaneet hyvän vuorovaikutuksen kaavaratkaisuja pohdittaessa.

Uusimaa 2050 koostuu Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Kaavakokonaisuus on hyväksytty maakuntavaltuustossa 25.8.2020, mutta päätöksestä on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen. Uudenmaan maakuntahallitus määräsi 7.12.2020 Uusimaa-kaavan kokonaisuuden tulemaan voimaan. Uusimaa-kaavan kokonaisuus korvaa aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa,

jonka alue rajattiin ulos Uusimaa 2050 kaavasta. Uusimaa-kaavasta rajattiin ulos Östersundomin alueen maakuntakaava on 2018 kesällä hyväksytty täydennys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan. Hyväksymispäätöksestä oli valitettu Hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset päätöksellään 29.11.2019. Päätöksestä on valitettu Korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Helsingin seudulla Vantaan rooli on merkittävä, koska kaupunki on fyysisesti keskellä seutua ja sen verkostoja. Vantaa on seudun kolmanneksi suurin kaupunki, joka kasvaa voimakkaasti. Lentokenttä on seudun ja Vantaan elinkeinoelämän kasvun moottori. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteinen tavoitetilä on kuvattu 2019 valmistuneeseen MAL 2019 – suunnitelmaan. Siinä määritellään seudun ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet, asuntorakentamisen painopisteet ja kasvua generoivat liikennehankkeet. Yleiskaavan ratkaisut ovat linjassa MAL 2019-suunnitelman kanssa niin maankäytön kuin liikennehankkeiden osalta. MAL-suunnittelusta on käynnistynyt 2020 uusi suunnitelmatyö, mutta siinä ei ole vielä tehty sisällöllisiä linjauksia.

Yleiskaavassa sovitetaan yhteen naapurikuntien kanssa rajaseutujen maankäytön ja erilaisten verkostojen ratkaisut. Helsingin uusi yleiskaava tuo merkittäviä muutoksia mm. Malmin lentokentän ja Jakomäen suuntaan sekä Tuusulanväylän ja Vihdintien kaupunkibulevardien kautta. Espoo laatii parhaillaan Pohjois- ja Keski-Espoon uutta yleiskaavaa, joka tuo uuden kasvusuunnan Viiskorpeen ja Kalajärvelle. Nurmijärven kanssa yhdessä on laadittu uusi joukkoliikenneselvitys Klaukkalan ja Kivistön välisistä yhteyksistä, jotka tukevat Klaukkalan kasvua uuden osayleiskaavan mukaisesti laajuuksiin. Tuusula työstää uutta yleiskaavaa aikatahtimella 2040. Siinä tavoitteena on ratkaista mm. Hyrylän ja Focuksen suunnan maankäyttöä ja liikenneyhteyksiä. Keravan yleiskaava on uusi, joten keskustelua on käyty enemmän yksityiskohdista kuten reittien ja ekologisen verkoston jatkumisesta. Keravalla laaditaan parhaillaan viherkaavaa. Sipoon kanssa aktiivisin vuorovaikutus on liit-

tyntyt Östersundomin yhteisen yleiskaavan laadintaan yhdessä Helsingin kanssa. Kaavan ratkaisut on tuotu lähes sellaisenaan Vantaan yleiskaavaan. Helsingin hallinto-oikeus kumosi 29.11.2019 antamallaan päätöksellä 19/0777/5 Östersundom-toimikunnan yhteisen yleiskaavan hyväksymistä koskevan päätöksen. Helsingin hallinto-oikeuden päätöksestä valitettiin Korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valitusprosessi on edelleen kesken.

Yleiskaavatyössä on yhteensovitettu ajankohtaisia Vantaan kaupungin strategisia linjauksia maankäytön näkökulmasta. Vantaan resurssivii-sauden tiekartta (kaupunginvaltuusto 18.06.2018) on pitkän aikavälin tavoiteohjelma kaupungin resurssitehokkuuden ja ympäristövastuullisen toiminnan edistämiseksi. Resurssivii-sauden tiekarttaa ja sen toteut-tamisohjelmaa laadittiin samaan aikaan yleiskaavan tavoitteiden ja yleiskaavaluonnoksen kanssa vuosina 2017 ja 2018. Sekä yleiskaavaan että tiekarttaan vietiin samansuuntaiset maankäyttöä koskevat tavoit-teet, joissa maankäytön tiivistäminen raideliikenteeseen tukeutuen samalla viheralueita säästään on keskeistä. Tavoitteena on hiilineut-raali ja jätteen tulevaisuuden kaupunki, jossa luonnonvaroja käyte-tään säästeliäästi ja luodaan edellytyksiä kestäväälle hyvinvoinnille. Tie-kartassa on energiantuotantoa ja -kulutusta, yhdyskuntarakennetta, viherrakennetta ja liikkumista koskevia tavoitteita ja toimenpiteitä. Yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen osalta tavoitteena on, että 2030 kaupunkirakenne on täydentynyt ja sekoittunut kestävästi, liikkuminen siellä on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.

Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset on valmisteltu samaan aikaan Vantaan strategian 2018–2021 ja uuden yleiskaavan kanssa. Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päämäärät ja tavoitetilat löytävät monia yhtymäkohtia valtuustostrategiassa päätettyihin painopistealueisiin ja niiden tavoitteisiin, kuten hiilineutraaliin Vantaaseen 2030, kaupungin tiivistämiseen lähiluontoa vaalien, asukkaiden hyvinvoinnin edistämi-seen, palveluiden kehittämiseen, kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämiseen sekä talouden tasapainon turvaamiseen. Nämä tavoitteet ovat yhteneväisiä myös yleiskaavan tavoitteiden kanssa.

Vantaan elinvoima- ja vetovoimaohjelma toteuttaa kaupungin val-tuustokauden 2018–2021 strategiaa, maa- ja asuntopoliitiikkaa sekä yleiskaavatyössä tehtyjä linjauksia. Sen toimenpiteet on suunnattu ensisijaisesti palvelemaan elinkeinoelämän ja yritysten edustajia sekä ohjaamaan kaupunkiorganisaation omaa työtä kaupungin elinvoiman kehittämisessä. Ohjelman tavoitteena on turvata, että työllisyystilan-teen kehitys on koko pääkaupunkiseudun vahvinta, ja että Vantaa tun-netaan entistä houkuttelevampana ja juuristaan ylpeänä tapahtuma-kaupunkina.

3. Mitoitus

Yleiskaavalle ei ole määritetty yhtä ainoaa mitoitustavoitetta, vaan useamman skenaarion kautta on selvitetty kasvun määrää ja miten siihen tulisi varautua. Kaava mahdollistaa voimakkaan kasvun, mutta todellisuudessa se voi olla hitaampaa tai nopeampaa. Resurssiviisas kaupunki kasvaa viisaasti ja ennakoi tulevaa, siksi pitää osata varautua eri vaihtoehtoihin.

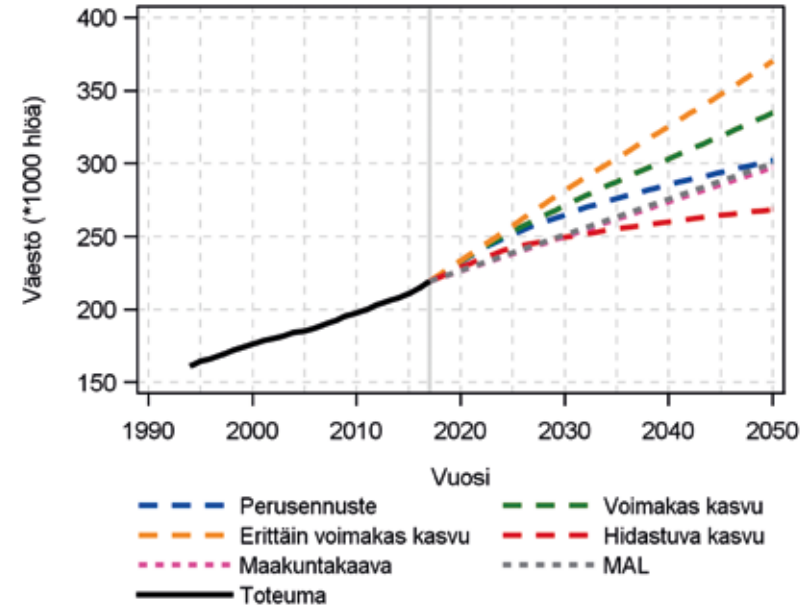
Yleiskaavan tavoitteita varten laadituissa väestö- ja työpaikkaskenaarioissa Vantaan kasvun ennustettiin jatkuvan vahvana tulevina vuosikymmeninä. Erittäin voimakkaan kasvun skenaariossa väestön määrä kasvaisi vuoteen 2050 mennessä 370 000 asukkaaseen, voimakkaan kasvun skenaariossa 335 000 asukkaaseen ja perusennusteessa 302 000 asukkaaseen. Hidastuvan kasvun skenaariossa väestön määrä kasvaisi edelleen, mutta vain 268 000 asukkaaseen.

Työpaikkaskenaarioissa työpaikkojen määrä vuonna 2050 vaihtelee skenaarioittain 128 000 ja 221 000 työpaikan välillä. Perusennusteessa työpaikkojen määrä kasvaisi nykyisestä noin 80 000 työpaikalla 185 000 työpaikkaan. Kasvua odotetaan tapahtuvan etenkin osaamisiintensiivisissä liike-elämän palvelu -työpaikoissa ja majoitus- ja ravitsemustoiminnan alalla.

Skenaariot ovat linjassa seudullisia MAL- ja maakuntakaavatöitä varten laadittujen selvitysten kanssa, joissa Helsingin seudulla arvioidaan olevan vuonna 2050 2 miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa.

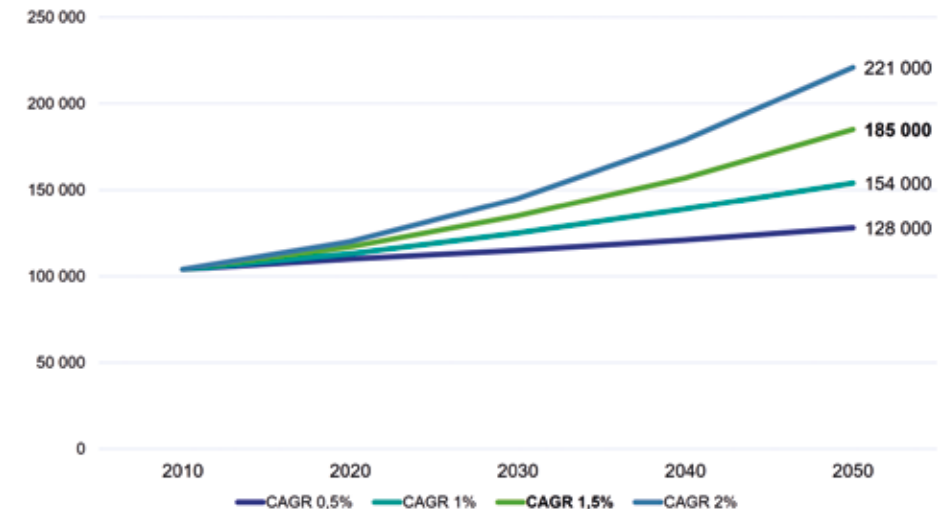
Kuva 2. Väestöskenaariot

Kuva 3. Työpaikkaskenaariot



Työllisyys Vantaalla (alueella työssäkäyvät) 2010-2050 skenaarioissa 0,5-2%/a

Eri kasvun skenaariot luovat 100 000 työpaikan haitarin vuonna 2050



Yleiskaavavaranto

Yleiskaavan linjausten mukaisesti Vantaa kasvaa tulevaisuudessa sisäänpäin olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tukeutuen. Täydennysrakentamisen suuri osuus aiheuttaa merkittäviä epävarmuuksia toteuttamisen suhteen. Siksi rakentamismahdollisuuksia niin asumiseen kuin työpaikkarakentamiseen on syytä olla tarvetta suurempi määrä. Kasvun mitoittaminen yleiskaavan tarkkuudessa on vaikeaa, koska jatkosuunnittelussa voi olemassa olevasta rakenteesta löytyä merkittävästi ennakoitua enemmän rakentamismahdollisuuksia tai joku vielä tuntematon reunaehto taas saattaa rajoittaa niitä.

Yleiskaavan mahdollistamia rakentamismahdollisuuksia on arvioitu laskennallisen yleiskaavavarannon avulla. Kaavoituksessa varannolla tarkoitetaan sellaista kaavanmukaista rakentamisen määrää, mitä ei vielä ole toteutettu; ns. varastossa olevaa rakennusoikeutta. Yleiskaava ei anna suoraan rakennusoikeutta, mutta yleiskaavassa määritellään/arvioidaan asemakaavoissa ja muissa yleiskaavan pohjalta laadittavissa suunnitelmissa myönnettävän rakennusoikeuden mahdollinen määrä. Yleiskaava 2020 mahdollistamaa rakentamisen määrää on arvioitu laskennallisen yleiskaavavarannon avulla.

Yleiskaavavaranto on laskennallisesti mitoitettu 335 000 asukkaalle vuonna 2050. Kasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarantojen lisäksi oltava uutta varantoa vähintään 7 miljoonaa kerrosneliömetriä. Yleiskaavaratkaisujen pohjalle laadittujen karttatarkastelujen lisäksi kasvun edellyttämän rakentamisen tila-vaateita tarkasteltiin laskennallisesti. Laskennallisen tarkastelun tuloksena eri väestönkasvuskenaarioiden asuntorakentamisen tilantarve voi vaihdella paljonkin riippuen väestönkasvun vauhdista ja rakenteen tehokkuudesta. Yleiskaavavaranto on tietoisesti ylimitoitettu, koska vain osa siitä lopulta toteutuu.

Arvioidun väestönkasvun mahdollistava asuntorakentamisen varanto on mallinnettu täydennysrakentamiseen perustuvan alueprofiilikoh- taisten yhtälöiden kautta. Varannon pohjaksi on peilattu voimassa olevissa asemakaavoissa annettua rakennusoikeutta ja toteutunutta rakennusoikeutta (korttelitehokkuuksia käyttäen) sekä paikkakohtai- sesti arvioituja tulevaisuuden korttelitehokkuuksia. Suurimmat tehok- kuudet yleiskaavan varantolaskennassa on maankäytön vyöhyke- mallin mukaisesti osoitettu pääkeskustoihin sekä keskusta-alueiden ympäristöön vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Alueilla, joilla nykyinen rakenne ei selvästi mahdollista täydennysrakentamista, on laskennassa säilytetty aluetehokkuudet voimassa olevan asemakaa- van tehokkuuksien keskiarvona, mikä tuottaa vain vähän uudisrakenta- misen mahdollisuuksia. Myös olemassa olevien pientaloalueiden yleis- kaavavaranto on laskettu hyvin maltillisen täydennysrakentamisen pohjalta. Laskennassa kaikille asumisen maankäyttöalueille on arvioitu jonkin verran täydennysrakentamista; yleiskaavan kaupunkikeskustoi- hin (C) ja kaupunkikeskustojen asuinalueille (AC) eniten, asuinalueille (A) aluekohtaisesti laskentamallia soveltaen ja pientalovaltaisille asui- nalueille (AP) maltillisesti. Käytännössä varanto jakautuu epätasaisem- min kuin laskennassa.

Yleiskaavavaranto on laskettu arvioitujen rakentamistehokkuuksien, pinta-alan ja korttelimaan osuuden suhteen. Alueilla rakentamiseen käytettävä korttelimaan osuus on vähintään 65 % pinta-alasta. Asu- misen osuus vaihtelee yleiskaavamerkinnästä ja alueesta riippuen 50 %-95 % rakentamisen määrästä. Arviotehokkuus on määritetty alueen olemassa oleva rakennuskanta huomioiden. Laskennassa käy- tetty kortteleiden tehokkuudet vaihtelevat välillä $e=0,15$ – $e=2,5$.

Koko kaupungin alueelle näin on mitoitettu mahtuvaksi yhteensä noin 11 miljoonaa kerrosneliötä uutta asuntorakentamista. Suuralueille las- kennallinen yleiskaavavaranto jakautuu siten, että Myyrmäkeen koh- distuu n. 20 %, Kivistön alueille n. 15 %, Aviapolikseen n. 14 %, Tikku-

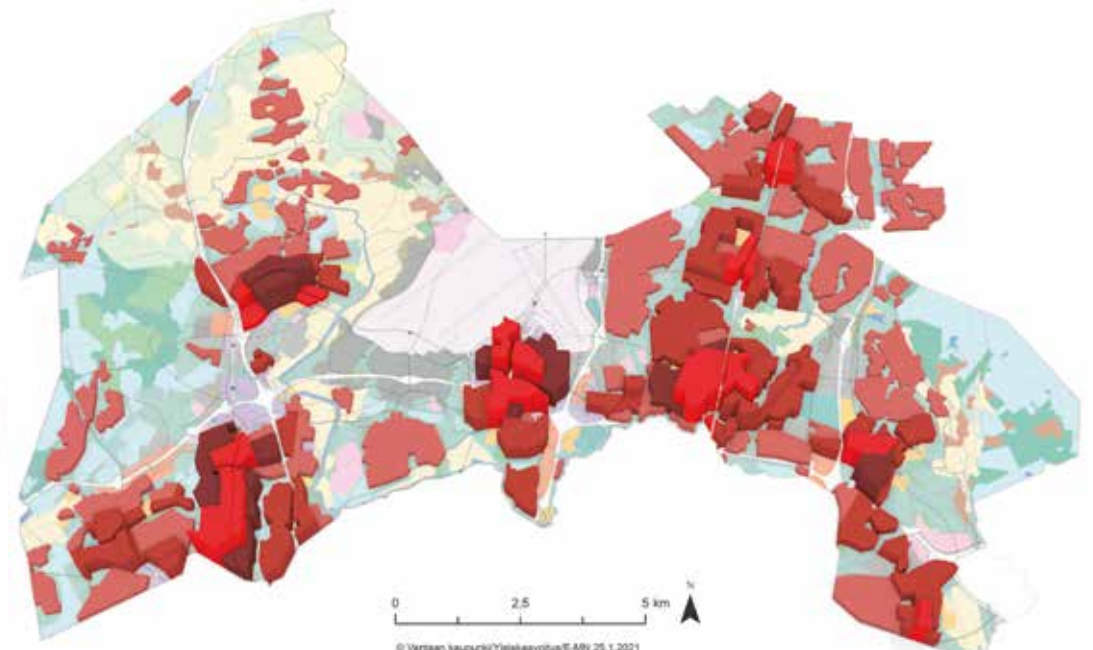
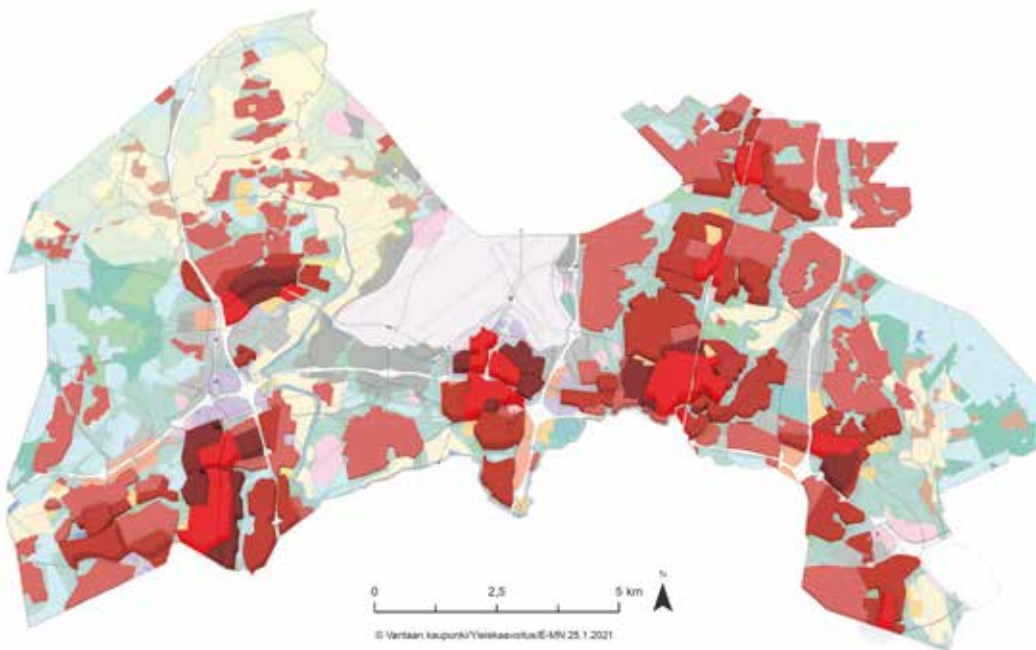
riilaan n. 17 %, Korsoon n. 12 %, Koivukylään n. 10 % ja Hakunilaan n. 13 % kokonaisvarannosta.

Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050. Elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnissa on esitetty arvio uusien työpaikkojen ja toimitilarakentamisen potentiaalista toimitila-alueilla (taulukko 1). Työ-paikkakasvun edellyttämän toimitilakerrosneliömetrimäärän arvioiminen on vielä asumista haastavampaa. Yleis-kaavassa on esitetty mm. toimitila-alueiden muuttamista asumisen ja työpaikkojen alueeksi, mikä voi edellyttää suurimmillaan yli miljoonaa uutta korvaavaa toimitilakerrosneliömetriä. Epävarmuuksien takia yleiskaavan tulee mahdollistaa noin 6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentaminen. Elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan tämä tavoite saavutetaan keskimääräisillä työpaik-

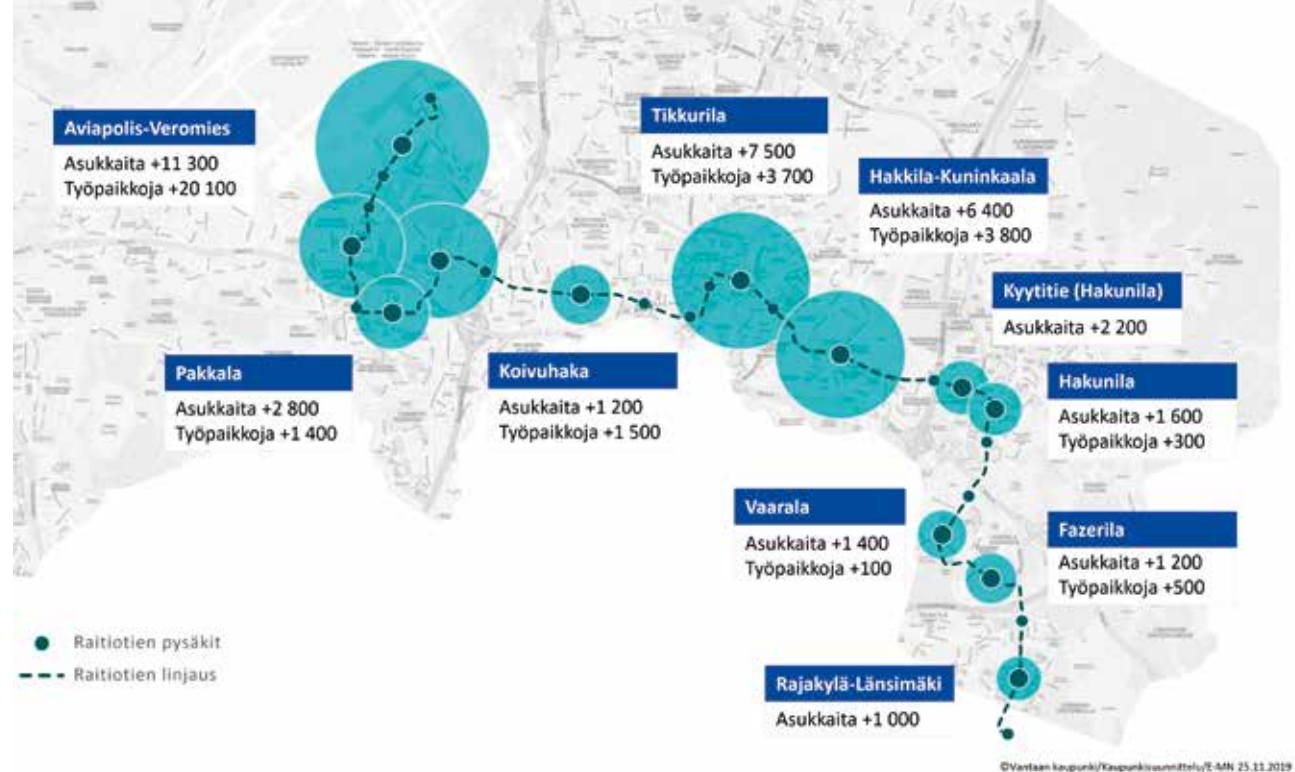
kaväljyyksillä arvioituna, mutta tämä edellyttää toimitila-alueiden tiivistämistä ja tehostamista.

Yleiskaavan merkittävin kasvukäytävä sijoittuu ratikan varteen. Tälle alueelle on alustavasti arvioitu voitavan rakentaa yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asuinrakentamista sekä yli 1,6 miljoonaa kerrosneliötä toimitilarakentamista. Vaikutusalueen asukas- ja työpaikkamäärän ennustetaan kasvavan 36 600 asukkaalla ja 31 400 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Rakentamispotentiaali mahdollistaa asukas- ja työpaikkaväljyydestä riippuen myös suurempia kasvulukuja.

Kuva 4. Rakentamisen määrä vuosina 2019 (vasemmalla) ja asumisen varanto yhdessä nykyisen rakentamisen kanssa vuonna 2050 (oikealla) yleiskaavan kaupunkikeskustan ja asumisen alueilla. Käytännössä varanto jakautuu epätasaisemmin kuin laskennassa.



Kuva 5.
Arvio Vantaan ratikan potentiaalista

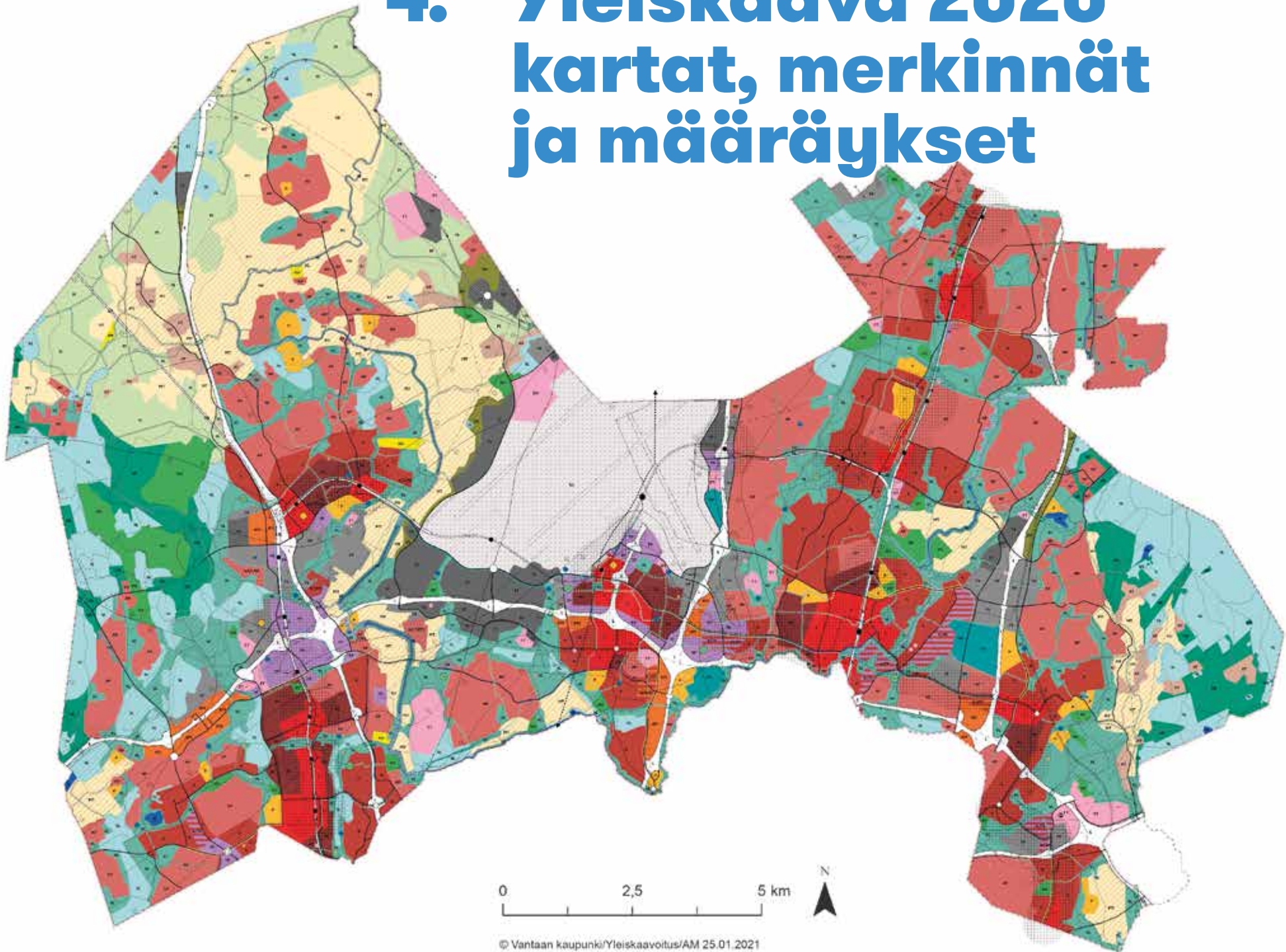


Taulukko 1: Arvio yleiskaavan mukaisten toimitila-alueiden mahdollistamasta uusien työpaikkojen määrästä ja uudesta kerrosalasta. (Elinkeinopoliittinen vaikutusten arviointi)

Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 toimitila-alueet, VANTAA	NYKYTILANNE		LASKENNALLINEN					
	Pinta-ala (ha)	Työpaikat	Työpaikat/ hehtaari (rakentuneet alueet*)	TP/ha (tavoite)	Työpaikka-potentiaali	Uudet työpaikat	k-m ² / tp (tavoite)	Uusi kerrosala
Kaupunkikeskustan alue (C)	686	24 900	40	80	54 900	30 000	40	1 200 000
Palvelujen ja hallinnon alue (P)	302	2 900	20	40	12 100	9 200	60	552 000
Kaupallisten palvelujen alue (KM)	221	5 300	30	60	13 300	8 000	100	800 000
Monipuolinen työpaikka-alue (TP)	380	17 800	60	120	45 600	27 800	30	834 000
Tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY)	697	12 900	20	40	27 900	15 000	60	900 000
Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT)	589	7 200	10	20	11 800	4 600	150	690 000
Lentokenttä (LL)	1 448	8 200	10	10	14 500	6 300	100	630 000
Yhteensä	4 323	79 200	20	40	180 100	100 900	60	5 606 000

* mukana vain rakentuneet (osittain tai kokonaan) alueet

4. Yleiskaava 2020 kartat, merkinnät ja määräykset



YK0048 Vantaan yleiskaava 2020

KV 25.1.2021

Kaavakartta

Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset

Yleis- ja ajoitusmääräykset

Oikeusvaikutteinen yleiskaava koostuu pääkartasta ja kahdesta liitekartasta määräyksineen.

Yleiskaava osoittaa kaupungin eri alueiden käyttötarkoituksen. AT, VL, VR, M ja MT -alueiden rakentamista säädellään pääasiassa yleiskaavalla. Muilla alueilla edellytetään pääsääntöisesti asemakaavaa.

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän 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. Muokattuja puroja tulee mahdollisuuksien mukaan luonnonmukaistaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia, kuinka leveä rakentamaton alue puron varrelle jätetään. Puron viherkäytävä tulee toteuttaa mahdollisimman leveänä.

Asemakaavoituksessa tulee edistää energiatehokkuutta ja uusiutuvan energian hyödyntämistä.

Koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Ilmanlaatuhaitojen torjunta tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita.

Suuronnettomuusvaarallisten kohteiden mahdolliset riskit tulee jatkosuunnittelussa selvittää ja huomioida riittävästi.

Lapinkylän suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kehittää metsäinen etelä-pohjoissuuntainen ekologinen yhteys ja rajata avoin maaseudun kulttuurimaisema.

Generalplan för Vanda 2020

KV 25.1.2021

Plankarta

Generalplanebeteckningar och -bestämmelser

Allmänna bestämmelser och tidsbestämmelser

Generalplanen med rättsverkningar består av en huvudkarta och två bilagskartor med bestämmelser.

Generalplanen anger användningsändamålet för stadens olika områden. Bygandet av AT-, VL-, VR-, M- och MT-områdena regleras huvudsakligen i generalplanen. I övriga områden förutsätts i regel detaljplan.

I detaljplaneringen och i behandlingen av tillstånd ska viktiga byggnadsarvsobjekt enligt den kulturmiljödatas som upprätthålls av museimyndigheten samt fasta fornlämningar och övriga kulturarvsobjekt enligt det fornlämningsregister som upprätthålls av museiverket tas i beaktande och deras skyddsbehov och -förutsättningar ska utredas.

Man ska sträva efter att förebygga att det bildas dagvatten. Dagvatten som bildas ska fördröjas.

Bäckar ska i princip bevaras öppna till sin vattenyta och randområden ska till sin växtlighet bevaras i naturtillstånd. Bäckar som omformats ska i mån av möjlighet återställas till naturtillstånd. Vid fortsatt planering ska det undersökas hur brett område som bevaras obebyggt vid bäcken. Bäckens grönskorridor ska förverkligas så att den är så bred som möjligt.

I detaljplaneringen ska energieffektivitet och utnyttjandet av förnybar energi främjas.

I hela planområdet finns ett behov av bullerbekämpning mot flygbuller och annat trafikbuller. Bekämpningen av skador i luftkvaliteten ska beaktas vid den fortsatta planeringen.

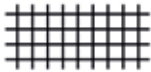
Utöver områdets huvudsakliga användningsändamål är det tillåtet att i området placera sådana utrymmen och anordningar för samhällsteknisk försörjning som inte stör området.

Eventuella risker i objekt med risk för storolycka ska utredas och beaktas i tillräcklig utsträckning vid fortsatt planering.

Maantie 152 jatkeen varren uusien työpaikka-alueiden toteuttaminen ja työpaikka-alueiden laajentaminen on mahdollista vasta, kun maantie 152 jatke on käytettävissä.

Vierumäen uuden työpaikka-alueen toteuttaminen edellyttää asemakaavaa ja aiottuun työpaikkatoimintaan soveltuvaa liikenneyhteyttä Tuusulan puolelta.

Strategiset kehittämismerkinnät



Kestävän kasvun vyöhyke

Joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähi-kortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Kaupan rakentuminen 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 suunnittelun yhteydessä.



Katukuvan kehittämisvyöhyke

Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen.

Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.



Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke

Merkinnällä osoitetaan ensisijaiset virkistyskäyttöön kehitettävät jokien rannat. Rantoja kehitetään siten, että veden äärelle pääsee helposti ja monenlainen ulkoilu ja virkistys on mahdollista. Virkistyskäytön kehittäminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi Vantaanjoki on liitetty Natura 2000-verkostoon.

I planeringen och byggandet av Lappböle ska en ekologisk förbindelse utvecklas i syd-nordlig riktning och ett öppet kulturlandskap ska avgränsas på landsbygden.

Byggandet av nya arbetsplatsområden längs förlängningen av landsväg 152 och utbyggnaden av arbetsplatsområden är möjligt först då förlängningen av landsväg 152 är i bruk.

Byggandet av ett nytt arbetsplatsområde i Vierumäki förutsätter en detaljplan och en trafikförbindelse från Tusbysidan för den tilltänkta arbetsplatsverksamheten.

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 åsträndarnas rekreationsbruk

Med beteckningen anvisas de åstränder som i första hand ska utvecklas för rekreationsbruk. 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 rekreationsbruket får inte äventyra de naturvärden vars skydd medfört att Vanda å har anslutits till Natura 2000-nätverket.

Maankäyttömerkinnät

C

Kaupunkikeskustan alue

Kaupunkikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Keskeisillä keskusta-alueilla maantaserrosten tilojen tulee avautua kaupunkitilaan ja ne tulee osoittaa liike- ja toimiloiksi.

Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltyvyys. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Myyrmäessä, Kivistössä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Koivukylässä, Korsossa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lapinkylässä ja Länsimäessä alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

AC

Kaupunkikeskustan asuinalue

Kaupunkikeskustan asuinalueutta kehitetään asuntovaltaisena, monipuolisena ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueen uuden asuntorakentamisen tulee olla tehokasta ja sitä voidaan toteuttaa kaikilla talotyypeillä.

Kaupunkiympäristöstä tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi puistoja ja julkisia ulkotiloja. Korttelien tulee olla läpikuljettavia jalan sekä pyöräillen ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositeltuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Markanvändningsbeteckningar

Stadscentrumområde

Stadscentrumområden utvecklas till en mångsidig stadsmiljö med blandade funktioner. I de redan existerande centrumen ska man se till att antalet affärs- och kontorslokaler utvecklas ytterligare och att byggandet förbättrar kvaliteten på stadsrummet, särskilt i gatuplan. I viktiga centrumområden ska utrymmen i markplansvåningar öppnas upp mot stadsrummet och de ska anvisas som affärs- och kontorslokaler.

Promenadvänlighet ska vara utgångspunkten för stadsmiljön. Området ska byggas gröneffektivt. I området ska det finnas tillräckligt med tjänster, parker och offentliga uterum. I samband med detaljplaneringen ska det säkerställas att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I områdena Myrbacka, Kivistö, Aviapolis, Dickursby, Björkby, Korso och Håkansböle kan man placera stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. I områdena Lappböle och Västerkulla kan man placera stora detaljhandelsenheter av lokal betydelse.

Man genomför heltäckande parkeringslösningar i området och strävar efter lösningar med centraliserad och växelvis parkering med icke namngivna parkeringsplatser. Kortvarig gatuparkering ska ordnas i området.

Bostadsområde i ett stadscentrum

Ett bostadsområde i ett stadscentrum utvecklas till en bostadsdominerad, mångsidig stadsmiljö med blandade funktioner. Byggandet av nya bostäder i området ska vara effektivt och alla typer av hus kan ingå i byggandet.

Stadsmiljön ska bilda en fungerande och trivsamt helhet tillsammans med det närliggande centrumet. Området ska byggas gröneffektivt. I området ska det finnas tillräckligt med parker och offentliga uterum. Det ska finnas förbindelser för gång- och cykeltrafik genom kvarteren och de ska bilda ett enhetligt nätverk med lederna i centrumområdet.

I samband med detaljplaneringen ska det säkerställas att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera affärer som betjäna invånare i närområdet och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter.

Parkeringslösningar ska förverkligas så att de är heltäckande. Lösningar med centraliserad och växelvis parkering och icke namngivna parkeringsplatser rekommenderas. Kortvarig gatuparkering ska ordnas i området.

A

Asuinalue

Alue varataan monipuoliseen asumiseen.

Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitalon viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Alueelle saa sijoittaa asuinympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppisiä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovai-
kutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Pientalovaltainen asuinalue

Alue varataan pientaloasumiseen.

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppisiä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueille suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Rakentamista säädellään yleiskaavalla, kunnes alueelle on laadittu asemakaava. Mikäli rakentaminen ei vaikeuta alueen tulevaa asemakaavoitusta, alueelle sallitaan rakentaminen 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- yksi asunto 0,2 -2 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kaksi asuntoa 2-3 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa yli 3 hehtaarin suuruisilla tiloilla.

Bostadsområde

Området reserveras i första hand för mångsidigt boende.

I områdets utveckling och kompletteringsbyggande ska stadsrummet göras trivsammare och möjligheterna till gång- och cykeltrafik förbättras. Området ska byggas gröneffektivt. I området ska det finnas tillräckligt med rekreatiomsområden. Tjänster och lokaler som passar in i boendemiljön och det lokala sekundärcentrumet får placeras i området. I samband med detaljplaneringen ska man säkerställa att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera affärer som betjänar närområdets invånare och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter.

Vid ny- och kompletteringsbyggande av ett befintligt småhusområde ska man värna om de värdefulla specifika drag i omgivningen och byggnadssätten. På dessa områden får man främst bygga olika typer av småhus och närtjänster. Den högsta tillåtna byggnadshöjden är tre våningar. Detaljplaner som ändrar på småhusområdets struktur ska utarbetas i tillräckligt stora helheter och i växelverkan med områdets invånare.

I området ska effektiva parkeringslösningar prioriteras.

Småhusdominerat bostadsområde

Området reserveras för småhusboende.

I första hand får olika typer av småhus och närtjänster byggas i området. Vid ny- och kompletteringsbyggande inom ett existerande småhusområde ska man värna om specifika drag i den existerande miljön och byggnadssätten. I dessa områden den högsta tillåtna byggnadshöjden är tre våningar. Detaljplaner som ändrar på småhusområdets struktur ska utarbetas i tillräckligt stora helheter. I området ska tillräckligt med rekreatiomsområden bevaras.

I samband med detaljplaneringen ska man säkerställa att tjänsterna räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera affärer som betjänar invånare i närområdet och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter.

Byggnaderna regleras med generalplanen tills en detaljplan har utarbetats för området. I fall byggnaderna inte försvårar områdets framtida detaljplanering, tillåter man byggnaderna i området på fastigheter enligt 6.6.1983:

- en bostad på fastigheter med storleken 0,2-2 hektar
- två bostäder på fastigheter med storleken 2-3 hektar
- tre bostäder på fastigheter över 3 hektar.

AT

Kyläalue

Alue varataan maaseutumaiseen asumiseen. Alueella sallitaan rakentaminen 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- yksi asunto 0,2 -2 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kaksi asuntoa 2-3 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa yli 3 hehtaarin suuruisilla tiloilla.

Alueen rakentamista ohjataan yleiskaavalla.

RA

Loma-asuntoalue

Alue varataan yksiasuntoisille loma-asunnoille ja ryhmäpuutarhoille. Alueella voidaan sallia myös aluetta palvelevia yhteistiloja.

P

Palveluiden ja hallinnon alue

Alue varataan monipuolisille julkisille ja yksityisille palvelutoiminnoille, sekä niitä palveleville asuin- ja huoltotiloille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Alueella olevaa asumista saa ylläpitää ja täydentää harkitusti.

P

Julkisten palveluiden ja hallinnon paikka

Ohjeellinen sijainti julkiselle palvelulle, jonka sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

KM

Kaupallisten palveluiden alue

Alue varataan kaupallisille palveluille ja 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 joukko liikenteen runkoyhteyksien alueella. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto

- Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä ja sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen.
- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä.

Byområde

Området reserveras för boende av landsbygdskaraktär. I området tillåts byggande på fastigheter enligt 6.6.1983:

- en bostad på fastigheter med storleken 0,2-2 hektar
- två bostäder på fastigheter med storleken 2-3 hektar
- tre bostäder på fastigheter över 3 hektar.

Områdets byggande styrs med generalplanen.

Område för fritidshus

Området reserveras för fritidshus med en bostad och koloniträdgårdar. I området kan också gemensamma lokaler som betjänar området tillåtas.

Område för service och förvaltning

Området reserveras för mångsidiga offentliga och privata servicefunktioner samt för bostadsutrymmen och servicelokaler som betjänar dessa. Byggandet ska anpassas till miljön. Ingen stor detaljhandelsenhet får placeras i området. Områdets existerande bostadsbestånd får upprätthållas och kompletteras på ett övervägt sätt.

Plats för offentliga tjänster och förvaltning

Riktgivande läge för offentlig service, vars placering och omfattning fastställs i den fortsatta planeringen. Servicens tillgänglighet med hållbara färdmedel ska säkerställas.

Område för kommersiell service

Området reserveras för kommersiell service och näringslivsfunktioner som inte stör miljön. Stora detaljhandelsenheter av regional betydelse som inte konkurrerar med affärer i centrum får placeras i området. Vid en mer detaljerad planering av stora detaljhandelsenheter ska särskild vikt fästas vid att man genom placeringen av de stora enheterna inte försvagar verksamhetsförutsättningarna för den affär som förläggas till centrum.

När området byggs ska särskild uppmärksamhet fästas på att stadsrummet blir trivsamt och att det finns möjligheter till gång- och cykeltrafik, särskilt i området för kollektivtrafikens stamförbindelse. Området ska byggas gröneffektivt.

Områdesspecifika bestämmelser för kommersiella områden:

Vandaporten, Rosendal och Portparken

- I områdena får man placera stora specialaffärsenheter av regional betydelse och sådan ny detaljhandel som med beaktande av närliggande områden för centrumfunktioner stödjer och förstärker servicestrukturen.

- Vantaanportin alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa yhteensä korkeintaan 2000 k-m². Porttipuistossa päivittäistavarakauppa tulee sijoittaa A/KM-alueelle.

Hämeenkylä-Varisto-Petikko, Petas ja Koivuhaka

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Hämeenkylä-Varisto-Petikkoon saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m²
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m².
- Petakseen saajajoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m². Petaksessa kaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisempi suunnittelu edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä Kehärataan liittyvästä asemasta.

Maakuntakaavassa määritelty aluekohtainen enimmäismitoitus tulee ottaa huomioon kaupan hankkeiden suunnittelussa ja sijoittumisen ohjaamisessa.

- Tammisto 250 000 k-m²
- Porttipuisto 200 000 k-m²
- Hämeenkylä - Varisto - Petikko 250 000 k-m²
- Petas 100 000 k-m²
- Koivuhaka 150 000 k-m²

- Stora dagligvaruenheter får inte placeras i områdena.
- I Vandaporten är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 2000 m²-vy. I Portparken bör dagligvaruaffären placeras i A/KM området.

Tavastby-Varistorna-Petikko, Petas och Björkhagen

- Storenheter för dagligvaruaffärer eller centruminriktade specialaffärer får inte placeras i områdena.
- I Tavastby-Varistorna-Petikko är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 2000 m²-vy
- I Björkhagen är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 1000 m²-vy.
- I Petas är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 1000 m²-vy. I Petas förutsätter en mer detaljerad planering av stora handelsenheter ett bindande beslut om byggande av en station i anslutning till Ringbanan.

Den områdesspecifika maximala dimensioneringen som fastställts i landshapsplanen ska beaktas vid planeringen av handelsprojekt och styrningen av placeringen.

- Rosendal 250 000 m²-vy
- Portparken 200 000 m²-vy
- Tavastby - Varistorna - Petikko 250 000 m²-vy
- Petas 100 000 m²-vy
- Björkhagen 150 000 m²-vy

Område för boende och kommersiell service

Området reserveras för både boende och kommersiell service. Ändringen i boendet ska planeras som en helhet som omfattar fler än en tomt. Förutsättningen för bostadsbyggande är att området har bra kollektivtrafikförbindelser och att närområdets funktioner lämpar sig för boendemiljön.

I områdets utveckling ska stadsrummets trivsel förbättras liksom möjligheterna till gång- och cykeltrafik. Området ska byggas gröneffektivt. Det ska reserveras tillräckligt med utrymme för allmänna rekreatiomsområden.

I samband med detaljplaneringen ska man säkerställa att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera dagligvarubutiker som betjänar lokala invånare och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter. I området ska effektiva parkeringslösningar prioriteras.

Mångsidigt arbetsplatsområde

Området reserveras för mångsidiga kontors- och servicefunktioner samt produktionsfunktioner som inte stör miljön. När området byggs ska särskild uppmärksamhet fästas på att stadsrummet blir trivsamt och att det finns möjligheter till gång- och cykeltrafik. Området ska byggas gröneffektivt.

A/KM

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue

Alue varataan sekä asumiseen että kaupallisille palveluille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempuna kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa. Alueella on suositettava tehokkaita pysäköintitratkaisuja.

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 joukkoliikennetyhteys ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa kauppaa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintitratkaisuja.

TY

Tuotanto- ja varastotoiminnan alue

Alue varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

TT

Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue

Alue varataan tuotanto-, varasto-, logistiikka- ja yhdyskuntateknisen huollon toiminnoille. Alueelle saa sijoittaa toimintoja, joita niiden aiheuttamien ympäristöhäiriöiden vuoksi ei voi sijoittaa muille työpaikka-alueille.

ET

Yhdyskuntateknisen huollon alue

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin.

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 virkistysten vapaa-ajantoihin. Alueella sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen, ei kuitenkaan suurten urheilulaitosten rakentamista.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä, mikäli alueelle tuodaan maamassoja.

Område för boende och arbetsplatser

Området reserveras för både boende och mångsidiga arbetsplatsfunktioner. Ändringen i boendet ska planeras som en helhet som omfattar fler än en tomt. Förutsättningen för bostadsbyggande är att området har bra kollektivtrafikförbindelser och att närområdets funktioner lämpar sig för boendemiljön. I områdets utveckling ska stadsrummets trivsel förbättras liksom möjligheterna till gång- och cykeltrafik. Områdena ska byggas gröneffektivt. Det ska reserveras tillräckligt med utrymme för allmänna rekreationsområden i området.

I samband med detaljplaneringen ska man säkerställa att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera affärer som betjänar lokala invånare och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter. I området ska effektiva parkeringslösningar prioriteras.

Område för produktions- och lagerverksamhet

Området reserveras för produktions- och lagerfunktioner som inte orsakar avsevärda olägenheter för miljön.

Område för produktions- och lagerverksamhet som kräver utrymme

Området reserveras för funktioner för produktion, lager, logistik och samhällsteknisk försörjning. I området får sådana funktioner placeras som på grund av störningar från funktionerna inte kan placeras i andra arbetsplatsområden.

Område för samhällsteknisk försörjning

Området reserveras för den samhällstekniska försörjningens behov.

Anläggning för samhällsteknisk försörjning

Riktgivande placering av anordning för samhällsteknisk försörjning.

Motorbaneområde

Området reserveras för motorsport och körundervisning.

Område för idrotts- och rekreationstjänster

Området reserveras för fritidsaktiviteter som motion, idrott och rekreation. Byggande i anslutning till dessa funktioner tillåts i området, dock inte byggande av stora idrottsanläggningar.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör grävnings-, brytnings-, utjämnings- och utfyllnadsarbeten, ifall jordmassor förs till området.



Urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka

Ohjeellinen sijainti liikunnan, urheilun ja virkistysvapaa-ajan toiminnoille, joiden lopullinen sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa.



Viljelypalstoja

Ohjeellinen sijainti viljelypalstoille, joiden lopullinen sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Jos nykyisten palstojen päälle rakennetaan, tulee palstoille etsiä korvaava sijainti.

VL

Lähivirkistysalue

Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisin virkistys- ja viheralueina. Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen ovat sallittuja. Mikäli asuinkäytössä oleva rakennus tuhoutuu, voidaan se korvata uudisrakennuksella. Asuntojen määrää alueella ei saa lisätä.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.



Virkistysalueyhteys

Laajoja virkistysalueita yhdistävä virkistysalueiden sarja, ulkoilureitti tai viheralue. Yhteyden tulee olla jatkuva ja sen luonne voi vaihdella rakennetusta luonnonmukaiseen.

Kaupunkikeskustoissa ja niiden läheisillä asuinalueilla merkinnän varrella olevat julkiset ulkotilat toteutetaan vehreinä ja viihtyisinä, toisiinsa kytkeytyneinä kaupunkitiloina.

VR

Retkeily- ja ulkoilualue

Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisin virkistys- ja viheralueina. Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut.

Plats för idrotts- och rekreationstjänster

Riktgivande läge för fritidsfunktioner som motion, idrott och rekreation, vars slutliga placering och omfattning fastställs i den fortsatta planeringen.

Kolonilotter

Riktgivande läge för kolonilotter, vars slutliga placering och omfattning fastställs i den fortsatta planeringen. Om det byggs på de nuvarande lotterna ska en ersättande plats hittas för lotterna.

Område för närrekreation

Området reserveras för rekreatjonsbruk. Områdena underhålls och utvecklas som sammanhängande, lättillgängliga, till sina funktioner och sin naturmiljö mångsidiga rekreatjons- och grönområden. Vid mer ingående planering av området och dess funktioner och i samband med tillståndsförfarandet ska naturvärden, kulturhistoriska värden och landskapsvärden beaktas, friluftsledernas och det ekologiska nätverkets kontinuitet säkerställas, samt ekosystemtjänsterna tryggas. Byggnad som betjänar utomhusaktiviteter eller annan allmän rekreatjonsverksamhet tillåts i området.

Enskilda bostadshus som finns i området kan bevaras. Ombyggnad, renovering och småskalig utbyggnad av byggnaderna är tillåtet. Om en byggnad som används för boende förstörs kan den ersättas med en nybyggnad. Antalet bostäder i området får inte utökas.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Förbindelse för rekreatjonsområden

Serie av rekreatjonsområden, friluftsled eller grönområde som förenar vidsträckt rekreatjonsområden. Förbindelsen ska vara sammanhängande och dess karaktär kan variera från byggd till naturenlig.

Offentliga uterum i stadscentrumen och i bostadsområden i deras närhet förverkligas så att de bildar grönskande och trivsamma stadsrum som är sammanlänkade med varandra.

Ströv- och friluftsområde

Området reserveras för rekreatjonsbruk. Områdena underhålls och utvecklas som sammanhängande, lättillgängliga, till sin naturmiljö mångsidiga rekreatjons- och grönområden. Vid mer ingående planering av området och dess funktioner och i samband med tillståndsförfarandet ska naturvärden, kulturhistoriska värden och landskapsvärden beaktas, friluftsledernas och det ekologiska nätverkets kontinuitet säkerställas, samt ekosystemtjänsterna tryggas.

Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa ja matkailua palveleva vähäinen rakentaminen. Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen ovat sallittuja. Mikäli asuinkäytössä oleva rakennus tuhoutuu, voidaan se korvata uudisrakennuksella. Asuntojen määrää alueella ei saa lisätä.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Alueella voi tehdä MRL 128§ mukaisia pienimuotoisia metsänhoitotöitä.



Viheryhteyden kehittämiskohta

Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

SL

Luonnonsuojelualue

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue. Alueen suojelu turvataan maankäyttö- ja rakennuslain nojalla, kunnes luonnonsuojelulainsäädännön mukainen rauhoitus astuu voimaan. Luonnonsuojelualueen tarkka rajausta määrittää rauhoitus päätöksessä.

Alueella sallitaan ainoastaan sen käyttötarkoitusta palveleva vähäinen rakentaminen. Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojelu-arvo ei vaarannu.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen.

Natura 2000-verkoston alue

Merkinällä osoitetaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvat alueet.

Ekologinen runkoyhteys

Yhteys turvaa eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Ekologisen verkoston jatkuvuus tulee turvata.

Ekologisen runkoyhteyden sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu jatkosuunnittelussa. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa

Småskaligt byggande som betjänar utomhusaktiviteter eller annan allmän rekreationsverksamhet tillåts i området. Bostadshus i området kan bevaras. Ombyggnad, renovering och småskalig utbyggnad av byggnaderna är tillåtet. Om en byggnad som används för boende förstörs kan den ersättas med en nybyggnad. Antalet bostäder i området får inte utökas.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Småskaliga skogsvårdsarbeten enligt MBL 128 § kan göras i området.

Plats för utveckling av grönförbindelse

Grönförbindelse som ska utvecklas i första hand. Vid markeringen ska man göra en bedömning av möjligheterna att bygga en grönbro eller en underfart för att stödja framkomligheten för människor och djur. Förbindelsens läge preciseras vid den fortsatta planeringen.

Naturskyddsområde

Ett område som är fridlyst eller som ska fridlysas med stöd av naturvårdslagen. Områdets skydd säkerställs med stöd av markanvändnings- och bygglagen, tills fridlysning enligt naturvårdslagstiftningen träder i kraft. Detaljerade gränser för det fridlysta området fastställs i fridlysningsbeslutet.

I området tillåts endast småskaligt byggande som betjänar områdets användningsändamål. I området är det tillåtet att anlägga friluftsleder så att områdets skyddsvärde inte äventyras.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Om markägaren inte kan utnyttja sitt område på ett sätt som bringar skälig vinst, är kommunen eller staten skyldig att lösa in området eller betala ersättning för förlusten.

Område i nätverket Natura 2000

Med beteckningen anvisas de områden som hör till nätverket Natura 2000.

Ekologisk stamförbindelse

Förbindelsen tryggar arternas rörelser och att naturens mångfald bevaras. Kontinuiteten i det ekologiska nätverket ska tryggas.

Den ekologiska stamförbindelsens placering är riktgivande och preciseras i den fortsatta planeringen. Vid skötsel, användning och mer detaljerad planering

tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ja varmistaa, että ekologinen yhteys säilyy tai kehittyy luonnon olosuhteiltaan monipuolisena ja mahdollisimman leveänä. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa metsälajiston liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven ja Natura 2000-verkoston kuuluvan alueen "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" välillä.

○○○○○○○

Ohjeellinen ulkoilureitti

Ulkoilureitti voidaan toteuttaa ulkoilutienä tai ulkoilupolkuna. Reitin sijainti on ohjeellinen. Ulkoilureitin sijainti ja tyyppi tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Ohjeellinen ratsastusreitti

Ratsastusreittien toteuttamiselle on varattava tilaa jatkosuunnittelussa. Ratsastusreitit sijainti on ohjeellinen.

EV

Suojaviheralue

Alue varataan suojaviheralueeksi. Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

EH

Hautausmaa-alue

Alue varataan hautausmaa-alueeksi.

WH

Hulevesitulva-allas

Ohjeellinen sijainti hulevesitulvan hallintarakenteelle.

W

Vesialue

Vesialue, jonka lähialueella rakennettaessa vesistön ja sen rantojen luontoarvot ja ekosysteemipalvelut tulee ottaa huomioon, säilyttää ja hyödyntää siten, että pintavesien hyvä tila säilyy tai saavutetaan vesienhoitosuunnitelman mukaisessa aikataulussa.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee ruoppausta, kaivamista ja täyttämistä.

PV

Pohjavesialue

Pohjavesialue, joka on erityisen merkittävä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa vaarantaa pohjaveden laadun ja määrän. Liikennealueet ja -väylät

av förbindelsen ska naturvärden, kulturhistoriska värden och landskapsvärden beaktas och det ska säkerställas att den ekologiska förbindelsen bibehålls eller utvecklas så att den är varierande till sina naturförhållanden, och så vidsträckt som möjligt. I den fortsatta planeringen ska man med tanke på skogsarternas rörlighet se till att en fungerande ekologisk förbindelse bevaras mellan Sibbo storskog och området "Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten", som hör till nätverket Natura 2000.

Riktigivande friluftsled

Friluftsleden kan byggas som en friluftsväg eller friluftsstig. Friluftsledens läge är riktigivande. Friluftsledens läge och typ preciseras i den mer detaljerade planeringen.

Riktigivande ridled

I den fortsatta planeringen ska utrymme reserveras för anläggande av ridleder. Ridledens läge är riktigivande.

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

Riktigivande placering av konstruktion för hantering av dagvattenöversvämning.

Vattenområde

Vattenområde där naturvärdena och ekosystemtjänsterna för områdets vattendrag och vattendragens stränder ska tas i beaktande, bevaras och utnyttjas så att ytvattens goda tillstånd bevaras eller uppnås i en tidtabell enligt vattenförvaltningsplanen när det byggs i ett närliggande område till vattenområdet.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör muddring, grävning och utfyllnad.

Grundvattenområde

Grundvattenområde som är särskilt viktigt med tanke på vattenförsörjningen och bibehållandet av vattnets användbarhet. Sådan verksamhet som kan äventyra grundvattnets kvalitet och kvantitet är inte tillåten i området. Trafikområden

tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää. Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottamojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

MT

Maatalousvaltainen alue

Alue varataan maatalouteen. Alueella sallitaan tilalla harjoitettavaa maataloutta palvelevaa rakentamista 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruksilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruksilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttä kahtakymmentä hehtaaria kohti.

Lisäksi sallitaan ulkoilua, virkistystä tai matkailua palveleva vähäinen rakentaminen.

Rakentaminen on ensisijaisesti sijoitettava tilakeskusten yhteyteen tai siirrettävä AT- tai AP-alueille. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee turvata.

M

Maa- ja metsätalousvaltainen alue

Alue varataan maa- ja metsätalouteen. Alueella sallitaan tilalla harjoitettavaa maataloutta palvelevaa rakentamista 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruksilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruksilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttä kahtakymmentä hehtaaria kohti.

Rakentaminen on ensisijaisesti sijoitettava tilakeskusten yhteyteen tai siirrettävä AT- tai AP-alueille. Lisäksi sallitaan ulkoilua, virkistystä tai matkailua palveleva vähäinen rakentaminen. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee turvata.



Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Tarkemmat määräykset ympäristötyypin mukaan on annettu, ja valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on esitetty oikeusvaikutteisella liitekartalla.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toi-

och -leder ska planeras så att eventuella skadeverkningar från trafik och väghållning på grundvattnets kvalitet kan undvikas. Den fortsatta planeringen ska basera sig på tillräckliga jordmåns- och grundvattenutredningar. Tryggheten av skyddszoner för vattentäkter ska beaktas i den fortsatta planeringen.

Jordbruksdominerat område

Området reserveras för jordbruk. I området tillåts följande byggande som betjänar det jordbruk som bedrivs på fastigheten på fastigheter enligt 6.6.1983:

- två bostäder på fastigheter med storleken 2-3 hektar
- tre bostäder på fastigheter med storleken 5-20 hektar
- därtill en bostad per fulla 20 hektar av arealen på varje fastighet.

Dessutom tillåts småskaligt byggande som betjänar friluftaktiviteter, rekreation eller turism.

Bygghandlingarna ska i första hand förläggas så att de ligger i anslutning till fastigheternas centrumområden eller flyttas till AT- eller AP-områden. Friluftsledernas och det ekologiska nätverkets kontinuitet ska tryggas.

Jord- och skogsbruksdominerat område

Området reserveras för jord- och skogsbruk. I området tillåts följande byggande som betjänar det jordbruk som bedrivs på fastigheten på fastigheter enligt 6.6.1983:

- två bostäder på fastigheter med storleken 2-5 hektar
- tre bostäder på fastigheter med storleken 5-20 hektar
- därtill en bostad per fulla 20 hektar av arealen på varje fastighet.

Bygghandlingarna ska i första hand förläggas så att de ligger i anslutning till fastigheternas centrumområden eller flyttas till AT- eller AP-områden. Dessutom tillåts småskaligt byggande som betjänar friluftaktiviteter, rekreation eller turism. Friluftsledernas och det ekologiska nätverkets kontinuitet ska tryggas.

Den värdefulla kulturmiljön

En kulturmiljö som är värdefull ur ett riksomfattande, landskapsmässigt eller lokalt perspektiv. I områdesanvändningen ska man försäkra sig om att kulturmiljöns värden bevaras. Vid mer detaljerad planering, byggande och användning ska man värna om kulturmiljöns särdrag. Vid utvecklingen av kulturmiljön ska dess värden tas i beaktande och anpassas efter markanvändningen enligt det användningsändamål som anges i generalplanen.

Det har getts noggrannare bestämmelser enligt miljötyp, och den nationellt betydande byggda kulturmiljöns objekt har framställts i en bilagskarta med rättsverkningar.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och

menpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.



Suuri rantatie

Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävelen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tieauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia.



Liikennealue

Alue varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvevalle väylälle.



Liikenneyhteys

Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.



Raskaan raideliikenteen alue

Alue varataan rautateille.



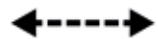
Raskaan raideliikenteen tunneliosuus

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus.



Liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuus

Liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olemassa olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä.



Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Radat on rakennettava niin, ettei liikennöinti niillä häiritse olemassa olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä. Linjausten tarkentaminen edellyttää seudullisen maankäytön ja liikenteen selvityksiä.



Liikenteen yhteystarve

Liikenteen yhteystarve, jonka sijainti tulee jatkosuunnittelussa selvittää yhteistyössä Tuusulan kanssa.

bygglagen (MBL) som berör grävnings-, brytnings-, utjämnings- och utfyllnadsarbeten eller annan med dessa jämförbar åtgärd.

Stora strandvägen

Stora strandvägens sträckning bevaras eller återskapas så att det är möjligt att ta sig fram på den till fots, på cykel eller ridande, alltid när det är möjligt. Där vägsträckningen brutits planeras färdleder som förbinder vägpartierna. I den fortsatta planeringen ska man undersöka bevarandet av vägsträckningen och byggnader och konstruktioner som gränsar till den historiska vägmiljön och viktiga kulturväxter i miljön. Nytt byggande eller miljöbyggande ansluts till vägmiljön så att dess kulturhistoriska egenskaper betonas. De vägruinkonstruktioner som återfinns i vägen är skyddade enligt lagen om fornminnen.

Trafikområde

Området reserveras för en led som betjänar riksomfattande eller regional trafik.

Trafikförbindelse

Viktig led för lokal- eller regiontrafik, för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.

Område för tung spårtrafik

Området reserveras för järnvägar.

Tunnelavsnitt för tungspårtrafik

Tunnelavsnitt för tung spårtrafik.

Tunnelandel för trafikförbindelse eller spårväg

Tunnelandel för trafikförbindelse eller spårväg som ska byggas så att dess trafik inte stör den existerande markanvändningen eller markanvändning som anvisats i generalplanen.

Riktgivande dragning av tunnel för tung spårtrafik

Riktgivande dragning för tunnel för tung spårtrafik. Banorna ska byggas så att trafiken på dem inte stör den existerande markanvändningen eller markanvändning som anvisats i generalplanen. Precisering av dragningarna förutsätter utredningar om den regionala markanvändningen och trafiken.

Behov av trafikförbindelse

Behov av trafikförbindelse, vars läge ska utredas i samarbete med Tusby vid fortsatt planering.



Eritasoliittymävaraus

Varaus eritasoliittymälle, joka palvelee kaikkia liikennesuuntia.



Suuntaisliittymävaraus

Varaus suuntaiseritasoliittymälle. Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän suuntaisliittymän toteuttaminen edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T -ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.



Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemalle. Kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liittymä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.



Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle. Vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.



Metro

Metron reitti, jolle on varattava riittävä alue maan alla tai pinnalla. Metron toteuttaminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" on liitetty Natura 2000-verkostoon.



Raitiotie

Raitiotien reitti, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.



Raitiotien varikko

Raitiotien varikko, jolle on varattava riittävä tila.



Joukkoliikenteen runkoyhteys

Ohjeellinen sijainti joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Yhteydelle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus.



Pyöräliikenteen baana

Ohjeellinen sijainti pyöräilyn baanalle, joka on pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopea runkoyhteys. Baanalle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus ja se tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.

Reservering för planskild anslutning

Reservering för planskild anslutning som betjänar samtliga trafikriktningar.

Reservering för ensidig anslutning

Reservering för ensidig planskild anslutning. En förutsättning för byggandet av Vitbäcksvägens och Lahtisledens ensidiga anslutning är att anslutningen uppfyller de servicenivåmål som ställts upp för det transeuropeiska kärnnätet TEN-T.

Riksomfattande bytesstation för kollektivtrafik

Riktgivande läge för riksomfattande bytesstation för kollektivtrafik. Anslutnings- och bytesförbindelserna för internationell, riksomfattande och regional kollektivtrafik ska hålla god nivå. Stationen ska förses med tillräckligt många platser för cykelparkering.

Viktig bytesplats för kollektivtrafik

Riktgivande läge för viktig bytesstation för kollektivtrafik. Bytesförbindelserna ska hålla hög nivå.

Metro

Metroled för vilken ett tillräckligt stort område ska reserveras under jorden eller på markytan. Byggandet av metron får inte äventyra de naturvärden vars skydd medfört att "Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten" har anslutits till Natura 2000-nätverket.

Spårväg

Spårvägsled, för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.

Spårvägsdepå

Spårvägsdepå för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.

Stamförbindelse för kollektivtrafik

Riktgivande läge för stamförbindelse för kollektivtrafik, vilken kan anläggas som spårväg. För förbindelsen ska tillräckligt med utrymme reserveras i den fortsatta planeringen.

Bana för cykeltrafik

Riktgivande placering av banan som är en snabb stamförbindelse för långväga cykeltrafik. Tillräckligt med utrymme ska reserveras för banan i den fortsatta planeringen och den ska anläggas så att den håller särskilt hög kvalitet.



Rautatieasema

Ohjeellinen sijainti rautatieasemalle. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.



Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ohjeellinen sijainti seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueelle. Saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena.



Lentoliikenteen alue

Alue varataan lentoliikenteelle ja lentoaseman toiminnalle välttämättömille rakennuksille ja laitteille.



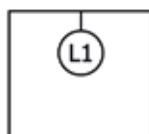
Lentoterminalin alue

Alueelle saa sijoittaa lentoaseman terminaalirakennuksia.



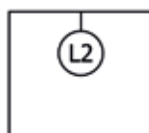
Kiitotien alue

Kiitotielle varattu alue.



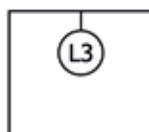
Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)

Alueelle ei saa rakentaa uusia asuntoja eikä sijoittaa muita melulle herkkiä toimintoja. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Korvaavan asuinrakennuksen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikenteen melua vastaan tulee olla vähintään 38 dB.



Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)

Alueelle ei saa sijoittaa uusia asuinalueita eikä melulle herkkiä toimintoja. Nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen on sallittu. Asuinrakennuksen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.



Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB.



Asuinalue voimakkaan lentomelun alueella /LM1

Lentomelualueella sijaitsevalla asuinalueella ei saa lisätä asuntojen määrää.

Järnvägsstation

Riktgivande läge för järnvägsstation. Anslutnings- och bytesförbindelserna ska hålla god nivå. Stationen ska förses med tillräckligt många platser för cykelparkering.

Infartsparkeringsområde av regional betydelse

Riktgivande läge för infartsparkeringsområde av regional betydelse. Det ska vara lätt att nå parkeringen från en kollektivtrafikstation och hållplatser och förbindelserna ska förverkligas så att de håller hög nivå.

Område för flygtrafik

Området reserveras för flygtrafik och för byggnader och anordningar som är nödvändiga för flygstationens verksamhet.

Område för flygterminal

I området får terminalbyggnader för flygstationen placeras.

Startbanelområde

Område som reserverats för en startbana.

Flygbullerzon 1 (LDEN över 60 dB)

Nya bostäder får inte byggas och andra funktioner som är känsliga för buller får inte placeras i området. Reparationsbyggnad och ersättande av förstört bostadshus är tillåtet. Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller ska vara minst 38 dB i ersättande bostadshus.

Flygbullerzon 2 (LDEN 55-60 dB)

Nya bostadsområden eller funktioner som är känsliga för buller får inte placeras i området. Kompletteringsbyggande i nuvarande bostadsområden är tillåtet. Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i bostadshuset ska vara minst 35 dB.

Flygbullerzon 3 (LDEN 50-55 dB)

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i ytterskiktet i byggnader som används för boende och andra funktioner känsliga för buller ska vara minst 32 dB.

Bostadsområde i område med starkt flygbuller /LM1

Antalet bostäder får inte utökas i bostadsområden som ligger i ett flygbullerområde.



Lentomelualueen laajenemisvyöhyke /LM2

Alue, jonka kehittämisessä kiinnitetään erityistä huomiota lentomeluun varautumiseen.

Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulko-kuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueet tulee suojata lentomelulta kattamalla.



Laskeutumisyöhyke

Lentokoneiden laskeutumisyöhyke, jolla melu on huomioitava rakentamisessa. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulko-kuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.



Maakaasun runkolinja

Valtioneuvoston asetuksen maakaasun käsittelyn turvallisuudesta mukaiset rakennusten, teiden ja ratojen suojaetäisyydet maanalaiseen maakaasun siirto-putkeen tulee huomioida ympäröivän maankäytön suunnittelussa.



Voimajohto

Johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Johtoalue rajoittaa ympäröivää maankäyttöä.



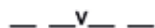
Maanalainen voimajohto

400 kV maakaapeliyhteys.



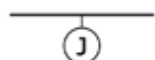
Kehitettävä voimajohto

Voimajohto, jonka sijoittaminen maan alle tulee selvittää johdon uusimisen tai ympäröivän maankäytön muutoksen yhteydessä.



Raakavesitunneli

Raakavesitunnelin suoja-alueella (200m putken keskilinjasta) ei ole sallittua sellainen toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai veden laadulle.



Jätevesitunneli

Jätevesitunnelin suoja-alue on 20 m putken keskilinjasta.



Viiteviiva

Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.

Zon för utvidgning av flygbullerområde /LM2

Område där särskild vikt fästs vid beredskap inför flygbuller då det utvecklas.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i ytterskiktet i byggnader som används för boende och andra funktioner känsliga för buller ska vara minst 35 dB. Balkonger ska inglasas och områden för utevistelse ska skyddas mot flygbuller genom att täcka över dem.

Landningszon

Landningszon för flygplan där buller ska beaktas vid byggande. Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i ytterskiktet i byggnader som används för boende och andra funktioner känsliga för buller ska vara minst 35 dB.

Huvudledning för naturgas

Enligt statsrådets förordning om säkerhet vid hantering av naturgas ska skyddsavståndet för byggnader, vägar och järnvägar till det underjordiska överföringsröret för naturgas beaktas då markanvändningen i omgivningen planeras.

Kraftledning

Kraftledningar på 110 kV och 400 kV kan löpa genom ledningsgatan. Ledningsområdet begränsar markanvändningen runtomkring.

Underjordisk kraftledning

Jordkabelförbindelse på 400 kV.

Kraftledning som ska utvecklas

Kraftledning, vars placering under jorden ska utredas i samband med att ledningen förnyas eller omgivningens markanvändning förändras.

Råvattentunnel

I råvattentunnelns skyddsområde (200m från rörets mittlinje) tillåts inte sådan verksamhet som kan äventyra tunneln eller vattnets kvalitet.

Avloppsvattentunnel

Avloppsvattentunnelns skyddsområde sträcker sig 20 m från rörets mittlinje.

Referenslinje

Referenslinjen anger det område som beteckningen gäller.



Kaupungin raja



20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva

Oikeusvaikutteinen liitekartta 1, Arvokas kulttuuriympäristö

Oikeusvaikutteisen liitekartan 1 merkinnät ja määräykset



Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö

Arvokas kulttuuriympäristö, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, pihapiirit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet ja yksittäispuut on säilytettävä.

Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljööön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliältään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.



Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti arvokas kylämaisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, pihapiirit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet, yksittäispuut, pellot tai niityt on säilytettävä.

Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljööön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

Stadsgräns

Linje 20 meter utanför generalplaneområdet

Bilagskartamedrättsverkningar 1, Värdefull kulturmiljö

Beteckningar och bestämmelser för bilagskartan 1 med rättsverkningar

Landskapsmässigt värdefullt område eller annan värdefull kulturmiljö

Värdefull kulturmiljö, vars byggnads- och kulturhistoriska värden och landskapsbild ska skyddas. Byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner, gårdsområden eller parker samt landskapsmässigt betydande alléer, häckar och enskilda träd ska bevaras.

Viktiga byggnadsarvsobjekt enligt den 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 miljövard i området ska anpassas till områdets landskaps- eller stadsbildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Då man bygger i området eller gör ändringar i befintliga byggnader ska man se till att byggandet av både byggnader och miljö till läge, dimensioner, stil och material 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 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.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kyläkuvaallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliältään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.



Kaupunkikuvaallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue

Kaupunkimaisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on noudatettava sen alkuperäisiä kaupunkisuunnitteluperiaatteita ja huolehdittava siitä, että rakentaminen tyyliältään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Alueella tapahtuvan ympäristörakentamisen ja -hoidon tulee perustua sen kaupunkikuvaallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueella olevien rakennusten ulkoasua ei saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöönsä kannalta merkittävä luonne turmeltuu.



RKY-kohde

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön pienet alueet: Tikkurilan rautatieasema ja Korson rautatieasema. Alueen käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen.

Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Oikeusvaikutteinen liitekartta 2, Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

Oikeusvaikutteisen liitekartan 2 merkinnät ja määräykset



Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue

Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen. Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Byggnä, miljööbyggnä och miljöövård i området ska anpassas till områdets landskaps- eller bybildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Då man bygger i området eller gör ändringar i befintliga byggnader ska man se till att byggnä av både byggnader och miljöö till läge, dimensioner, stil och material anpassas sig till omgivningen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de öppna landskapsrummens kanter.

Stadsbildsmässigt värdefullt bostadsområde från 1960-1980-talen

Stadslandskap, vars byggnäds- och kulturhistoriska värden och stadsbild ska skyddas. I planeringen och byggnädet av området ska man följa de ursprungliga stadsplaneringsprinciperna för området och se till att byggnädet till sin stil och sina material passar in i omgivningen. Miljöbyggnäde och miljöövård i området ska baseras på dess stadsbildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Byggnäderna i området får inte ändras till det yttre så att deras kulturhistoriskt värdefulla eller med tanke på miljöö betydelsefulla karaktär förstörs.

RKY-objekt

Små områden med byggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse: Dickursby järnvägsstation och Korso järnvägsstation. I områdesanvändningen ska man försäkra sig om att kulturmiljöns värden bevaras. Vid mer detaljerad planering, byggnäde och användning ska värnandet om den värdefulla kulturmiljöns tas i beaktande.

Vid utvecklingen av kulturmiljöns ska dess värden tas i beaktande och anpassas efter markanvändningen enligt det användningsändamål som anges i generalplanen.

Bilagskarta med rättsverkningar 2, Områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald

Beteckningar och bestämmelser för bilagskartan 2 med rättsverkningar

Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald

I områdets planering, användning och skötsel ska bevarandet av områdets karakteristiska naturvärden tryggas. I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör grävnings-, brytnings-, utjämning- och utfyllnadsarbeten eller annan med dessa jämförbar åtgärd ifall jordmassor förs till området.

**Oikeusvaikutteinen liitekartta:
Arvokas kulttuuriympäristö**

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

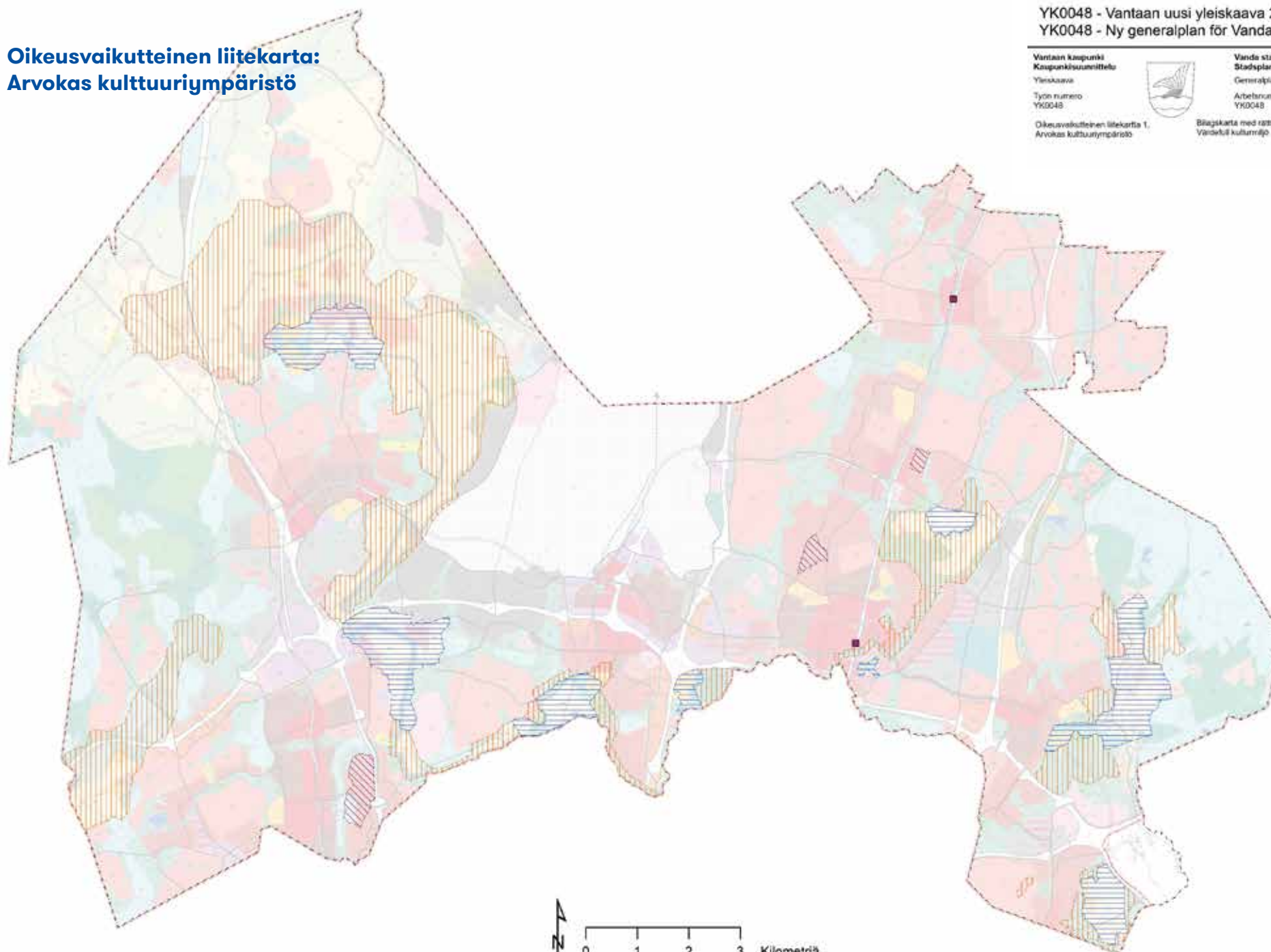
Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaava
Työn numero
YK0048



Vanda stad
Stadsplaneringen
Generalplan
Arbetsnummer
YK0048

Oikeusvaikutteinen liitekartta 1,
Arvokas kulttuuriympäristö

Blåskarta med rättsverklighet 1,
Värdetull kulturmiljö



0 1 2 3 Kilometriä

© Vantaan kaupunki/Yleiskaava/2020 14.12.2020

**Oikeusvaikutteinen liitekarta:
Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet**

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

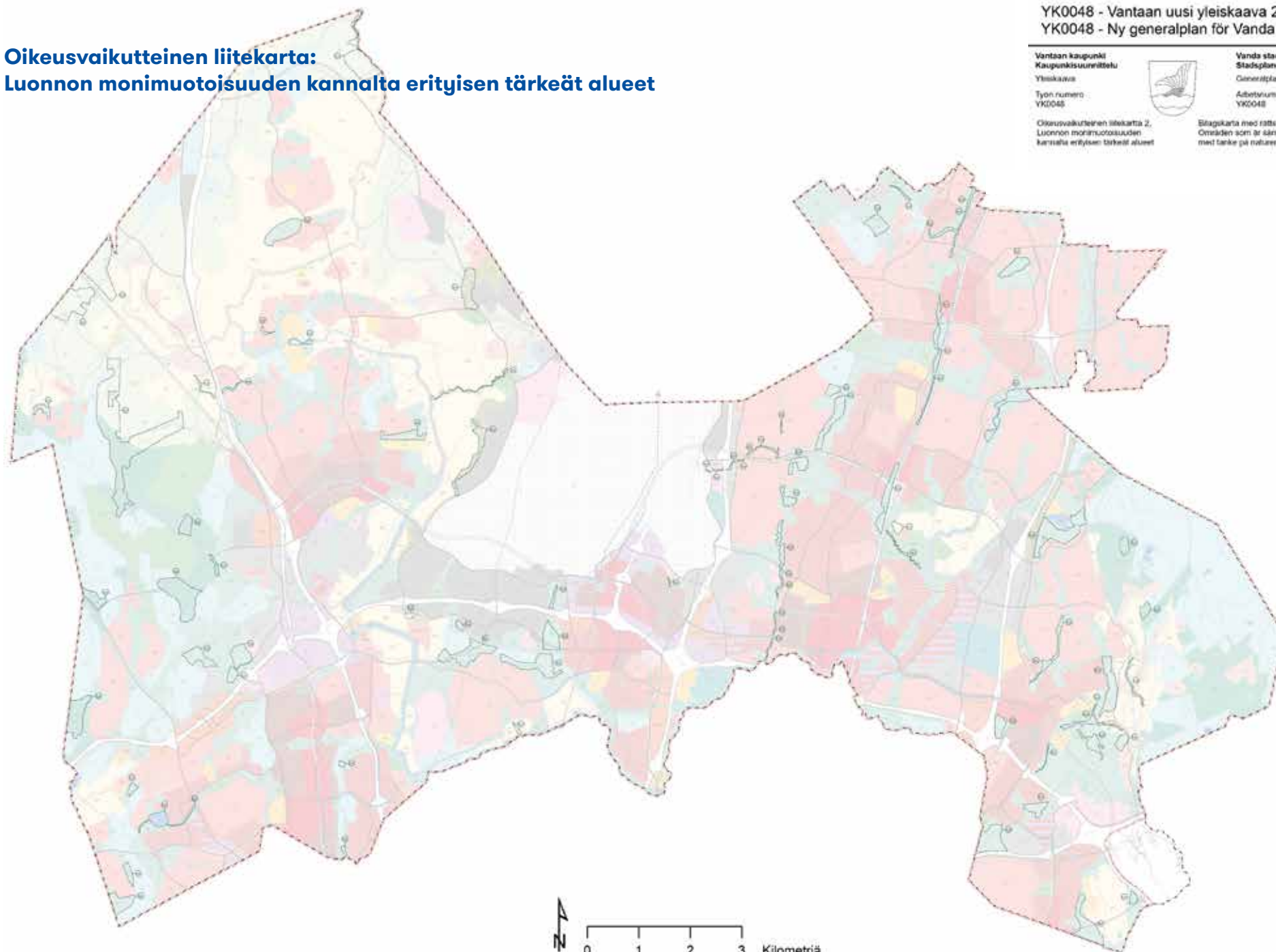
Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaava
Työn numero
YK0048



Vanda stad
Stadsplaneringen
Generellplan
Arbetsnummer
YK0048

Oikeusvaikutteinen liitekarta 2,
Luonnon monimuotoisuuden
kannalta erityisen tärkeät alueet

Slagkarta med rättsverkningar 2,
Områden som är särskilt viktiga
med tanke på naturens mångfald



0 1 2 3 Kilometriä

© Vantaan kaupunki/Yleiskaava/Etu 14.12.2020

5. Yleiskaavan kaavatekninen ratkaisu

Maankäyttö- ja rakennuslaki asettaa yleiskaavan laatimisen tarpeen arvioinnin ja ajantasaisena ylläpidon kunnan vastuulle. Yleiskaavan esitystavasta maankäyttö- ja rakennuslaki vaatii, että yleiskaava esitetään kartalla ja siihen kuuluvat kaavamääräykset ja -merkinnät sekä selostus.

Vantaan yleiskaavat on esitetty maantieteellisesti määritellyin aluevarausmerkinnöin maankäytön tarkoitusta modernismin hengen mukaisesti erotellen. Niitä edeltäneet ensimmäiset yleiskaavalliset suunnitelmat oli laadittu hyvin strategisina suunnitelmoina kaupungin suurrakenteen periaatteita ohjaamaan. Yleiskaava 2020 on edelleen aluevarauskaava, mutta se tuo näkyviin sekä selkeitä strategisia valintoja että ohjausta ja joustavuutta jatkosuunnitteluun.

Viime vuosina Suomen kaupungeissa on yleiskaavojen laadinnassa siirrytty tarkoista aluevarauskaavoista yleispiirteisempiin ja strategisempaan lähestymiseen kaupungin kehittämisen ohjaamisessa. Strateginen lähestymistapa on vahvistunut, koska kaupunkisuunnittelun kentälle on noussut useita vaikeasti ennakoitavia muuttujia, joihin pitää pystyä vastaamaan tarvittaessa nopeasti. Yleiskaava näyttää kehityksen suuntaa, mutta mahdollistaa vaihtoehtoisia kehityskulkuja.

Yleiskaavan maankäytön päätoiminnot on määritelty maantieteellisesti rajatuin aluevarauksin, mutta rakennetuilla alueilla maankäyttöluokkien väliseen rajanvetoon on jätetty tulkinnanvaraa tarkemmalle suunnittelulle. Lisäksi yleiskaavassa on useita tulkintaa edellyttäviä päällekkäisiä merkintöjä, joiden kohdalla tulee huomioida sekä alapuolinen käyttötarkoitusalue sekä sitä ohjaava päällekkäismerkintä. Näitä päällekkäismerkintöjä ovat strategiset kehittämismerkinnät, arvokkaan kulttuuriympäristön alueet, lentomeluun liittyvät rajaukset, luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, Natura-alueet ja pohjavesialueet. Näiden lisäksi käyttötarkoitusalueiden päälle sijoittuvat viivat ja pistekohteet, kuten symbolien osoittamat ohjeelliset sijainnit.

Strategiset merkinnät osoittavat valintoja mm. kasvun sijoittumisesta ja jokivarren kehittämisestä. Merkinnät ovat tarkoituksella hyvin yleispiirteisiä, jotta ratkaisu erottuu kokonaisuudesta. Esimerkiksi kestävän kasvun vyöhyke ohjaa joukkoliikenteeseen tukeutuvaa kaupunkirakenteen kehitystä. Vaikka se ulottuu paikoitellen myös yleiskaavan viheralueille, ei niille ole tarkoitus tuoda uutta rakentamista.

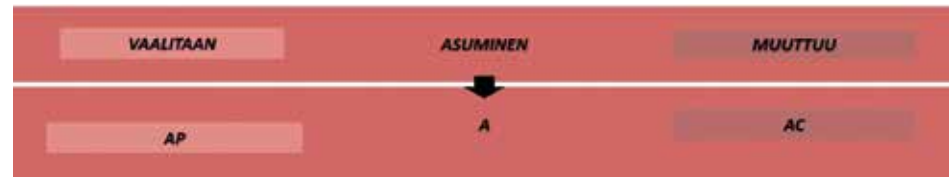


Kaavakartan ratkaisun pohjana on maankäytön vyöhykemalli. Vyöhykkeet vaihtelevat maankäytön luonteen ja intensiteetin kehittyvän ja varjeltavan ympäristön välissä. Väkirikkaimmat, palveluintensiiiviset ja toiminnoiltaan monipuolisimmat kaupunkiympäristöt sijoittuvat keskustoihin ja muihin kestävän saavutettavuuden paikkoihin. Erityisesti malli näkyy asumisen ratkaisussa, missä luokittelun keskiöön on nostettu tavoiteltavan palvelurakenteen luonne, kaupunkiympäristön laatu ja käyttäjämäärät. Myös työpaikka-alueiden määrittelyssä näkyy vyöhykeajattelu.

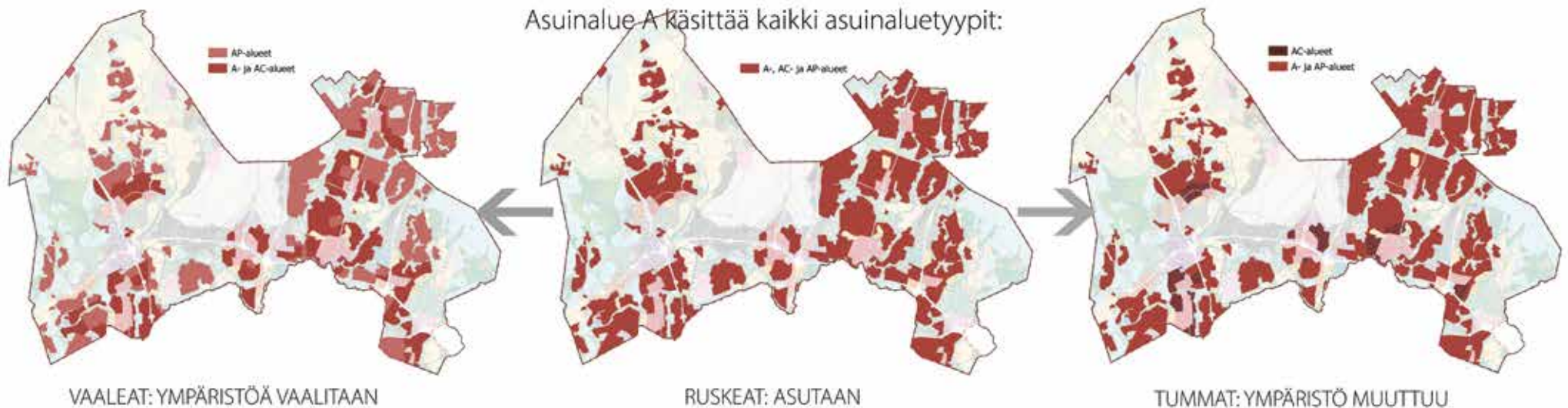
Kaikilla keskusta-alueilla on käytetty yhtenäistä merkintää erittelemättä sitä, onko keskusta seudullisesti merkittävä vai paikallinen keskusta. Kartalla keskustojen mittakaavaa määrittää niiden laajuus sekä niihin liittyvät keskusta-asumisen alueet. Kaikki keskustat ovat niin asumisen kuin työpaikkojen ja kaupankin alueita, millä on kaupunkitilallisia laatuvaatteita.

Yleiskaavan asumisen alueiden luokittelu on muodostettu siten, että kaikkia asumisen alueita käsittävästä merkinnästä A on korostettu alueet, joilla olemassa olevaa rakennetta vaalitaan (AP) ja ne alueet, joiden kehittämisen tavoitteena on muuttaa alueita toiminnoiltaan monipuolisemmiksi ja väkirikkaammiksi alueiksi (AC). Vaikka yleiskaavassa korostetaan tiivistä kaupunkirakentamista, yleiskaavakartta piirtää auki sen, että Vantaa kehittyy asuin ympäristöiltään jatkossakin vahvasti vehreiden pientaloalueiden kaupunkina.

Kuva 7. Asumisen merkintöjen vyöhykemallin periaate.



Kuva 8: Asumisen alueet vyöhykemallin mukaan yleiskaavakartalla.

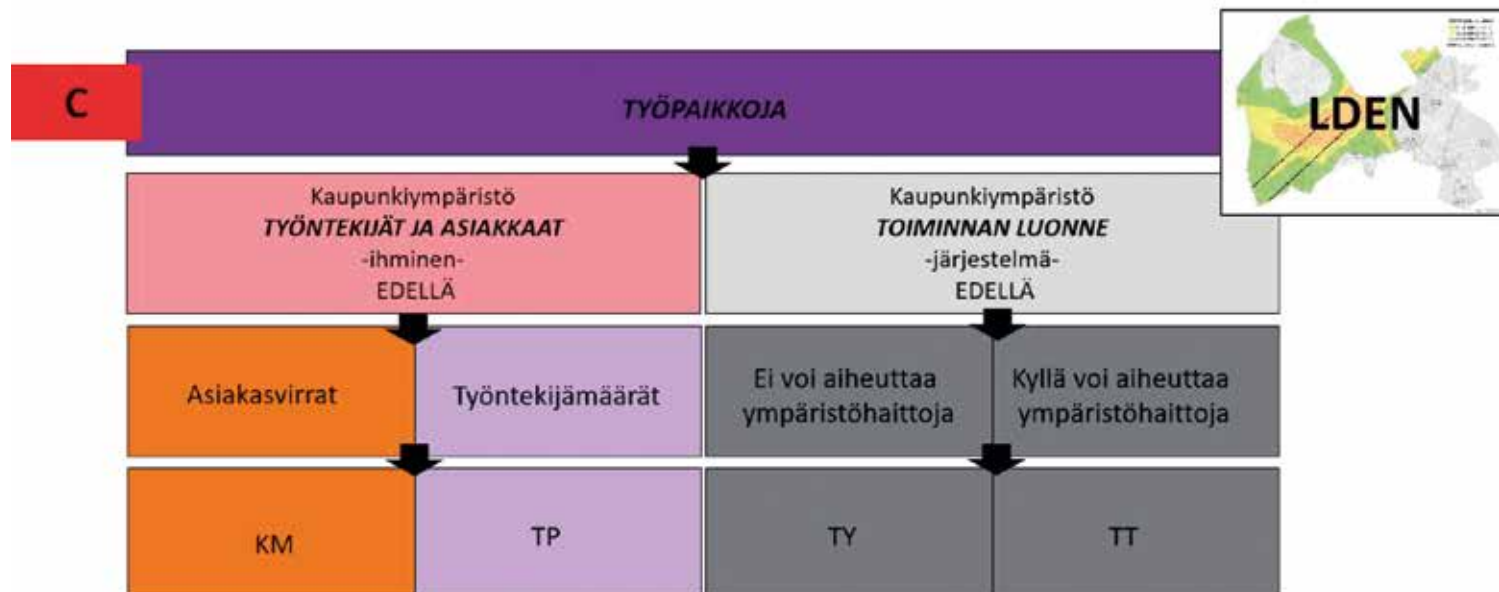


Työpaikka-alueiden maankäyttöluokissa on käytetty nk. kaksiportaista jakomallia. Ensinnäkin ne jakautuvat saavutettavuuden perusteella monipuolisemmin saavutettaviin ja parhaiten vain autolla saavutettaviin alueisiin. Mitä lähempänä keskustaa tai asemaa alue sijaitsee, sitä paremmin sen saavuttaa. Näiden alueiden kehittämiseksi yleiskaava asettaa tavoitteeksi tiiviimmän ja laadukkaamman kaupunkitiilan. Sivummalla sijaitsevien työpaikka-alueiden osalta tavoitteet ovat väljempiä. Toisaalta alueita erottaa keskenään se mitä toimintoja on mahdollista sijoittaa. Erottavia tekijöitä ovat toiminnan tuottamien asiakasvirtojen ohjaus ja ympäristöhäiriöiden salliminen. Kaupunkitiilaa edellyttävät toimitila-alueet jakautuvat alueisiin, joille ajatellaan sijoitettavan runsaasti asiakasvirtoja tuottavia toimintoja (KM), ja työvoimaintensiivisten toimintojen alueisiin (TP). Järjestelmän ehdoilla kehitettävät työpaikka-alueet jakautuvat ympäristöhäiriöitä tuottavia toimintoja mahdollistaviin alueisiin (TT) ja häiriöitä rajoittaviin alueisiin (TY).

Palveluverkon tarpeet sisältyvät pääosin muihin maankäyttöluokkiin ja määräyksiin. Vain laajimmat aluekokonaisuudet ja rakenteessa erillään olevat paikat on osoitettu palvelujen alueina, mikä on toimintoja mahdollistavalta sisällöltään laaja. Symbolimerkinnöillä on osoitettu tulevaisuuden tarpeita, joiden tilavaade ja tarkka sijainti tulee määrittellä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kaavakartan ratkaisuja täsmentävät ja ohjaavat yleiskaavamääräykset. Määräyksissä on korostettu monia jatkosuunnittelua ohjaavia asioita mm. ympäristön laadusta ja toiminnoista. Yleiskaavakarttaa tulee lukea määräysten kanssa.

Kuva 9. Työpaikka-alueidenluokittelu vyöhykemallissa jakaa alueita saavutettavuuden ja työpaikkatoiminnan luonteen mukaan.



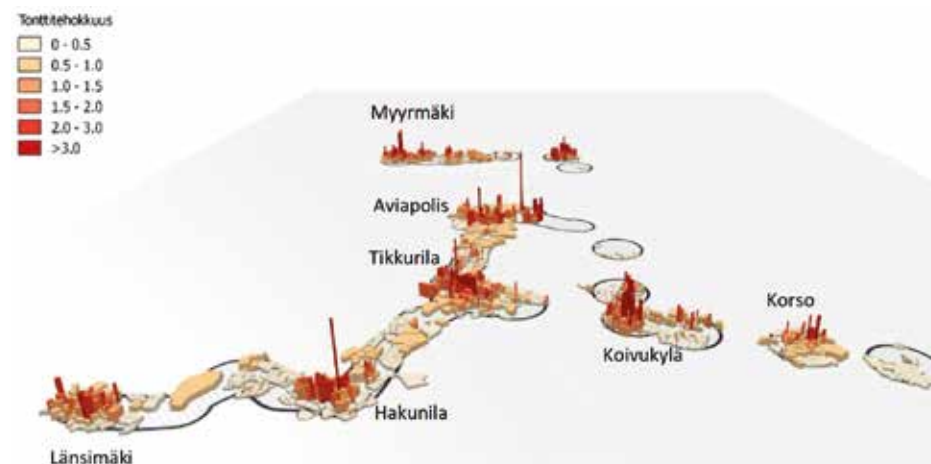
6. Maankäytön ratkaisut

6.1 Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut

6.1.1 Sisäänpäin kasvulla parempaa joukko-liikennekaupunkia

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurs-siivisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Yleiskaavassa on strateginen merkintä kestävän kasvun vyöhyke, millä osoitetaan alue, mihin väestönkasvu tulee ensisijaisesti keskittää ja missä liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseutuja sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Vyöhyke on merkitty juna-asemien ympärillä 600 metrin säteellä ja raitiotien linjauksella puolestaan 400 metrin säteellä. Etäisyydet kertovat alueiden erittäin hyvästä joukkoliikenteen saavutettavuudesta sekä joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta sopivista kävelymatkoista asemalle tai raitiotien pysäkille.

Yleiskaavan laadinnan hetkellä vyöhykkeellä asuu reilu kolmannes vantaalaisista, mutta rakentamisen tehokkuus on monin paikoin alhainen. Koko vyöhykkeen kaavoitettu aluetehokkuus on 0,31 ja keskimääräinen tonttitehokkuus 0,58. Tiivistämisen ja tehostamisen edellytyksiä vyöhykkeellä on runsaasti, mikä mahdollistaa myös kaupunkitilan järjestämisen uudelleen joukkoliikennekaupunkia tukevaksi.



Kuva 10. Kestävän kasvun vyöhyke on yleiskaavassa aluevarausmerkintöjä täydentävä päällekkäismerkintä, joka on merkitty keskisten ja itäisten kaupunginosien raitiotien reitille ja asemanseuduille. Keskimääräinen kaavoitettu tonttitehokkuus vyöhykkeellä on nykyisin hieman alle 0,6.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen edellyttää suurta panostusta kaupunkiympäristön ja virkistysalueiden laatuun sekä palveluiden saavutettavuuteen, jotta täydennysrakentamisen myötä syntyy parempaa kaupunkia. Kaupunkitilassa erityisesti kävelijän olosuhteet, paikkojen tunnistettavuus ja joukkoliikennevälineen esteetön saavutettavuus merkitsevät paljon myös joukkoliikenteen toimivuudelle. Yleiskaavamääräyksissä on nämä vaateet nostettu esiin.



Kuva 11. Maankäytön kehittämismahdollisuuksia on tutkittu alustavasti yleiskaavan pohjaksi mm. Vantaan ratikan vaikutusalueella [kuva Sitowise Oy]

6.1.2 Uudistuminen on mahdollisuus

Yleiskaava jatkaa eheyttämistä kaupunkia uudistaen. Sisäänpäin kasvaminen edellyttää olemassa olevan muuttumista, mutta tarjolla on samalla ainutkertainen mahdollisuus kehittää aiempaa parempaa, toimivampaa ja viihtyisämpää kaupunkiympäristöä. Yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti edistetään sosiaalisesti, kulttuurisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävämpää kaupunkia.

1960–1970-luvut olivat Vantaalla voimakkaan kaupunkirakenteen kasvun aikaa. Tehokas aluerakentaminen tuotti uusia asuinalueita, lähi-

öitä, joiden asunnot ovat nyt peruskorjausten edessä ja asuinympäristö kaipaa päivitystä. Osalla alueista asuntokanta on kovin yksipuolistaa. Monessa kohteessa korjaustaakka voi olla taloudellisesti mahdollon ja purkaminen todellinen vaihtoehto. 1980-luvulla rakennettiin mm. keskuksia kuten Tikkurilaa, missä sen aikajänteen rakennuskantaa nyt arvioidaan uusin silmin. 1990-luvulta on tuloksena asuntoalueita, joihin laman takia rakentui vain vuokra-asuntoja. Erilaisia esimerkkejä uudistamishankkeista on jo olemassa: osa on pienimuotoista rakennuskohtaista ja joissain käynnissä on jo nyt korttelitasoisia hankkeita.

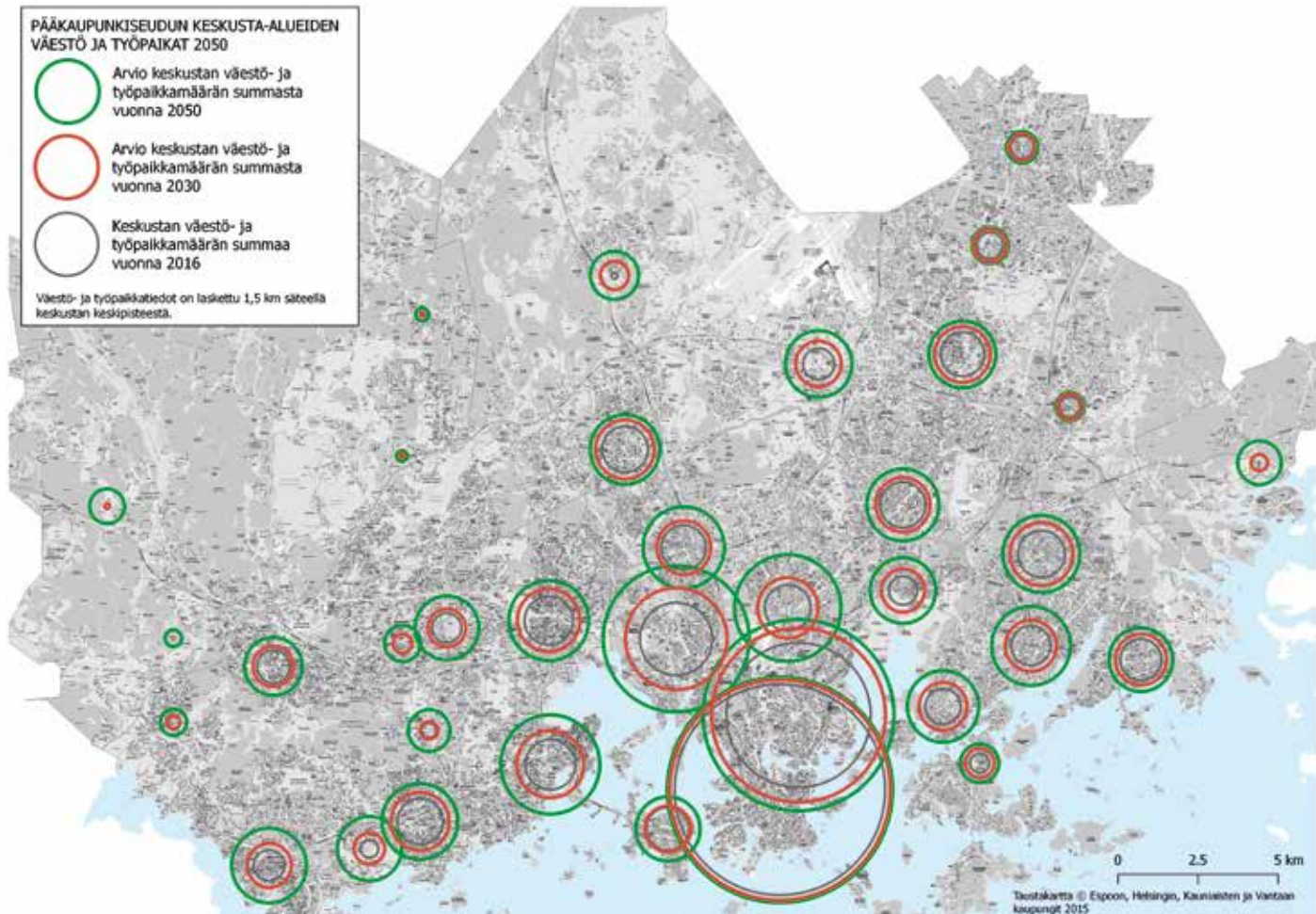
Jotta uudistumisesta seuraa hyvää, tulee sitä suunnitella. Kyse ei ole vain kaupunkisuunnittelusta vaan myös mm. asunto- ja maapolitiikasta, palveluverkon suunnittelusta ja eriytymiskehityksen estämisestä. Uhkana uudisrakentamisessa on jälleen asuntokannan yksipuolisuus esimerkiksi asuntokoon osalta. Jotta näihin tarkemman tason ratkaisuihin päästään kiinni, tulee yleiskaavan linjauksia jatkaa kaupunkiuudistuksen ohjaamisella.

Yksi ilmiö, mihin uudistamisella voidaan vaikuttaa, on asuinalueiden eriytymiskehitys. Rakennuskannan korvaaminen uudella voi vaikuttaa alueen sosiaalisesti negatiiviseen kierteseen parantamalla ympäristön laatua, monipuolistamalla asuntojen hallintamuotoja sekä tuomalla uutta vireyttä alueille lisäämällä asukasmäärää ja siten luomalla uusille palveluille toimintaedellytyksiä.

Kaikkea ei pidä uudistaa, vaan kaupungissa pitää säilyä ajallista kerroksellisuutta, joka kertoo yhteistä historiaa - myös lähiöiden aikakaudelta. Osana kaupunkiuudistusten alueellista suunnittelua tulee tarkastella rakennuskannan arvoja ja linjata keinot, joilla säilyttää niitä. Joissain tapauksissa joudutaan tekemään arvovalintoja, koska sosiaalisten kysymysten ratkaiseminen voi olla tärkeämpää kuin alueen tai rakennuksen suojele.

6.1.3 Keskustat

Vantaa on monikeskuksinen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaava nostaa Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen pääkeskustoiksi. Nämä kolme keskustaa ovat Vantaan keskustoista seudullisesti merkittävimpiä muiden kasvaessa paikallisempina ytiminä.



Kuva 12. Pääkaupunkiseudun keskustaverkosto vuoden 2016 väestö- ja työpaikkamäärien summana sekä vuoden 2030 ja 2050 ennustelukujen summana. Vantaan seudullisesti merkittävimpinä keskustoina kehittyvät Aviapolis, Tikkurila ja Myyrmäki.

Yleiskaava eheyttää ja vahvistaa kaikkia keskustoja kaupungin toiminnallisina solmupaikkoina. Keskustoista tulee rakentaa niin asukkaita, palveluita, kauppaa kuin työpaikkojakin sisältäviä paikkoja. Keskusta-alueiden laajentamisella edistetään joukkoliikennekaupungin kehittymistä ja palveluiden saavutettavuutta ilman autoa sekä kasvatetaan kaupunkitilan laatuvaateiden ohjausta takaamaan väestörikkaiden alueiden asumisviihtyisyyttä.

Tavoitteena on täydentää keskustoja tiiviiksi, monipuolisiksi ja kaupunkitilaltaan laadukkaiksi alueiksi. Yleiskaavamääräyksillä ohjataan kaupunkitilan luomista käveltävyyden, viherrakentamisen ja pysäköinnin järjestämisen osalta. Katu- ja korttelirakenne tulee olla reiteiltään jatkuva ja läpikuljettava. Käveltävyys ja paikkojen tunnistettavuus on

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 keskuksiksi, joka sijaitsee noin viiden kilometrin etäisyydellä Tikkurilasta ja lähes yhtä lähellä Helsingille tärkeästä Malmin keskustasta. Keskustat muodostava kartalle kolmion ja kolmikon, jotka ovat ikään kuin saman kasvutarinan jatkumoa. Malmi oli ennen suurta alueliitosta 1946 Vantaan hallinnollinen keskus. Alueliitoksen jälkeen Tikkurila lähti kasvamaan uutena hallinnon paikkana. Malmin lentokentän jäädessä riittämättömäksi kasvavalle lentoliikenteelle, uusi lentokenttä rakennettiin nykyiselle sijainnilleen avautuen 1952. Uusi kenttä oli Aviapoliksen ensimmäinen askel.

Tämän kolmikon kasvuvauhti tulee olemaan vahva. Ei voi välttyä kuvittelemasta tulevaisuutta, jossa nämä pyöräilyetäisyyden päässä toisistaan sijaitsevat merkittävät keskustat kehittyisivät toiminnallisesti yhteen ja muodostaisivat uuden pääkaupunkiseudun ytimen. Keskustoja erottaa toisistaan kolmion keskellä virtaava Keravanjoki ja kuntaraja, mihin yleiskaava tuo joen varren käyttöä ja kehittämistä korostavan merkinnän. Jonain päivänä jokiympäristö voi olla kasvavia keskustoja yhdistävä vihreä kaupunkitila ja kansainvälisen elinvoiman vetovoimatekijä koko alueelle - sijaitsee- han joen rannalla, keskustojen kolmion keskellä, seudun historialle merkittävä Helsingin pitäjän kirkonkylä.

Kuva 14. Keravanjoen varsi historiallisine paikkoineen karttaan korostetulla vyöhykkeellä voisi tulevaisuudessa olla ympärillä kasvavia keskustoja yhdistävä, alueen matkailua ja vierailupotentiaalia kohottava vyöhyke, ja kaupunginosia toisiinsa kytkevä paikka.



6.1.4 Asemanseudut

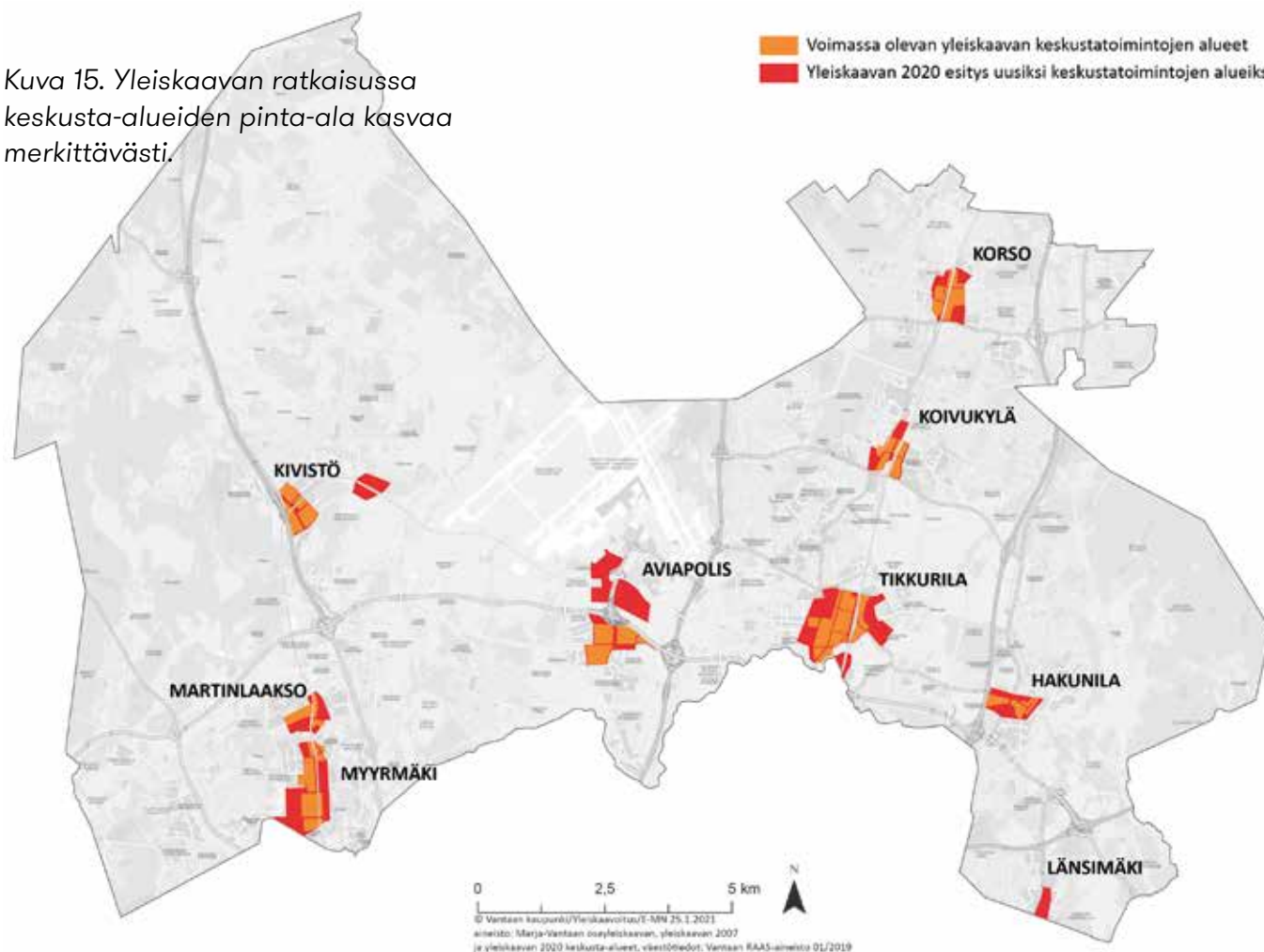
Yleiskaavassa on 19 rautatieasemaa, joista 14 on käytössä ja loput viisi asemavarausta. Jokainen asema muodostaa lähialueen palveluille ja muille toiminnoille luonnollisen solmukohdan. Rakennetussa ympäristössä sijaitsevien asemien ympärille on määritelty 600 m säteellä kestävä kasvuvyöhyke. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokkuus ei yksin takaa joukkoliikenteelle toimivuutta. Asemien määräys vaatii, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Joukkoliikennejärjestelmän helppo saavutettavuus kävellen on olennainen osa järjestelmän toimivuutta. Joukkoliikenteen palvelutaso on sitä korkeampi, mitä helppokäyttöisempi järjestelmä kaupunkitilassa on kävelijälle.

Yleiskaavalla ohjataan kehittämistä myös vierailevien käyttäjien näkökulmasta joukkoliikennekaupungin vyöhykkeellä ja keskustoissa. Kestävä kasvun vyöhykkeen määräyksissä on huomioitu tunnistettavuus joukkoliikennematkustajan näkökulmasta. Matkustajan on miellyttävää ymmärtää, mihin suuntaan on matkalla.

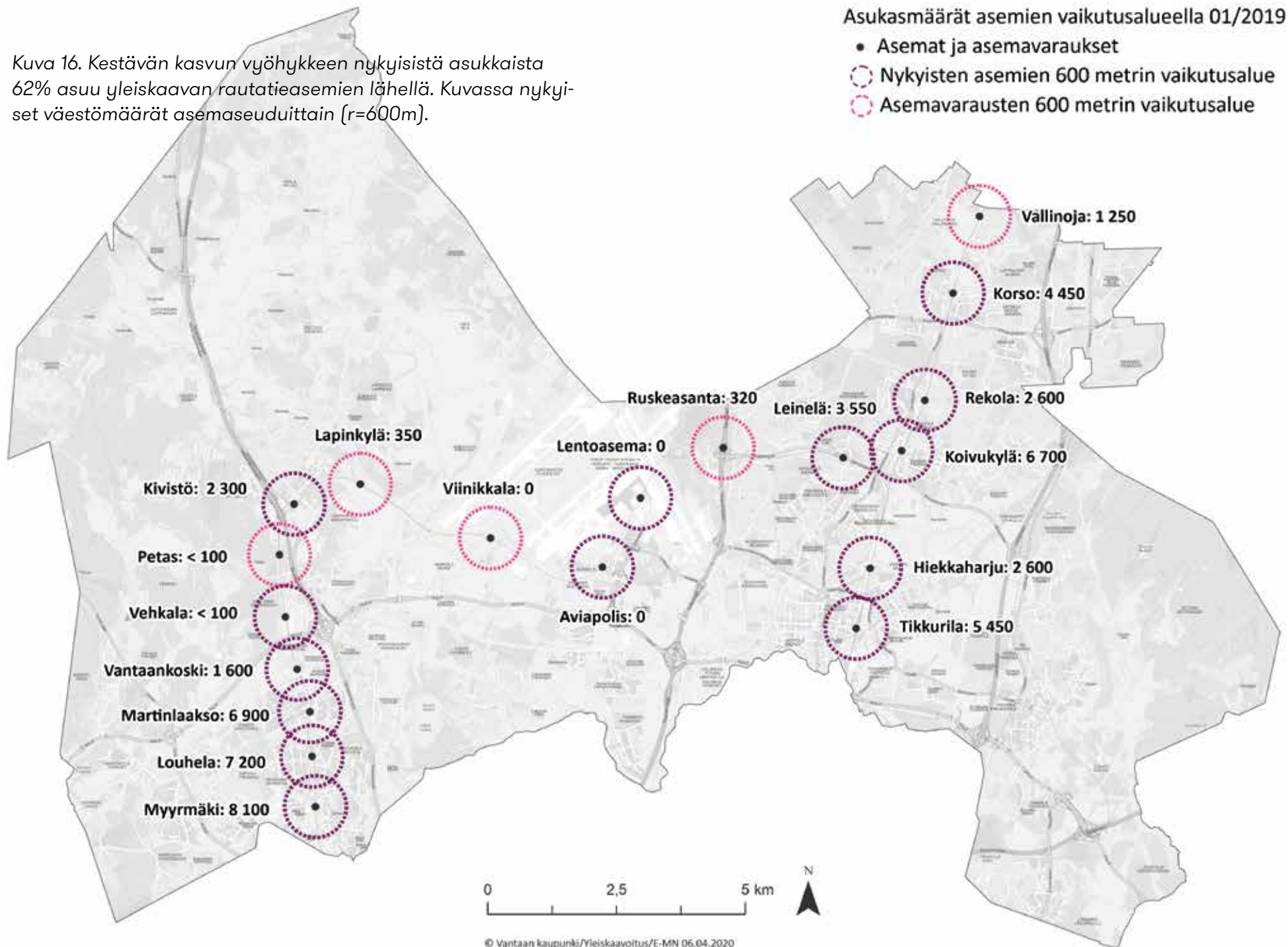
Vantaalla on kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevien asemien muodostamia kokonaisuuksia. Asemien välisen ympäristön kehittäminen helposti kävellen tai pyöräliikenteellä liikuttavaksi, lisää lähekkäin sijaitsevien asemanseutujen elinvoimaa. Kaupunkirakenteen esteet-

tömyys ja helppo orientoitavuus ovat osa aseman ja joukkoliikenteen vaihtoalueen esteettömyyttä. Läheisten keskustojen ja asemanseutujen keskinäisellä kytkeytymisellä on iso merkitys kaupungin toimivuudelle.

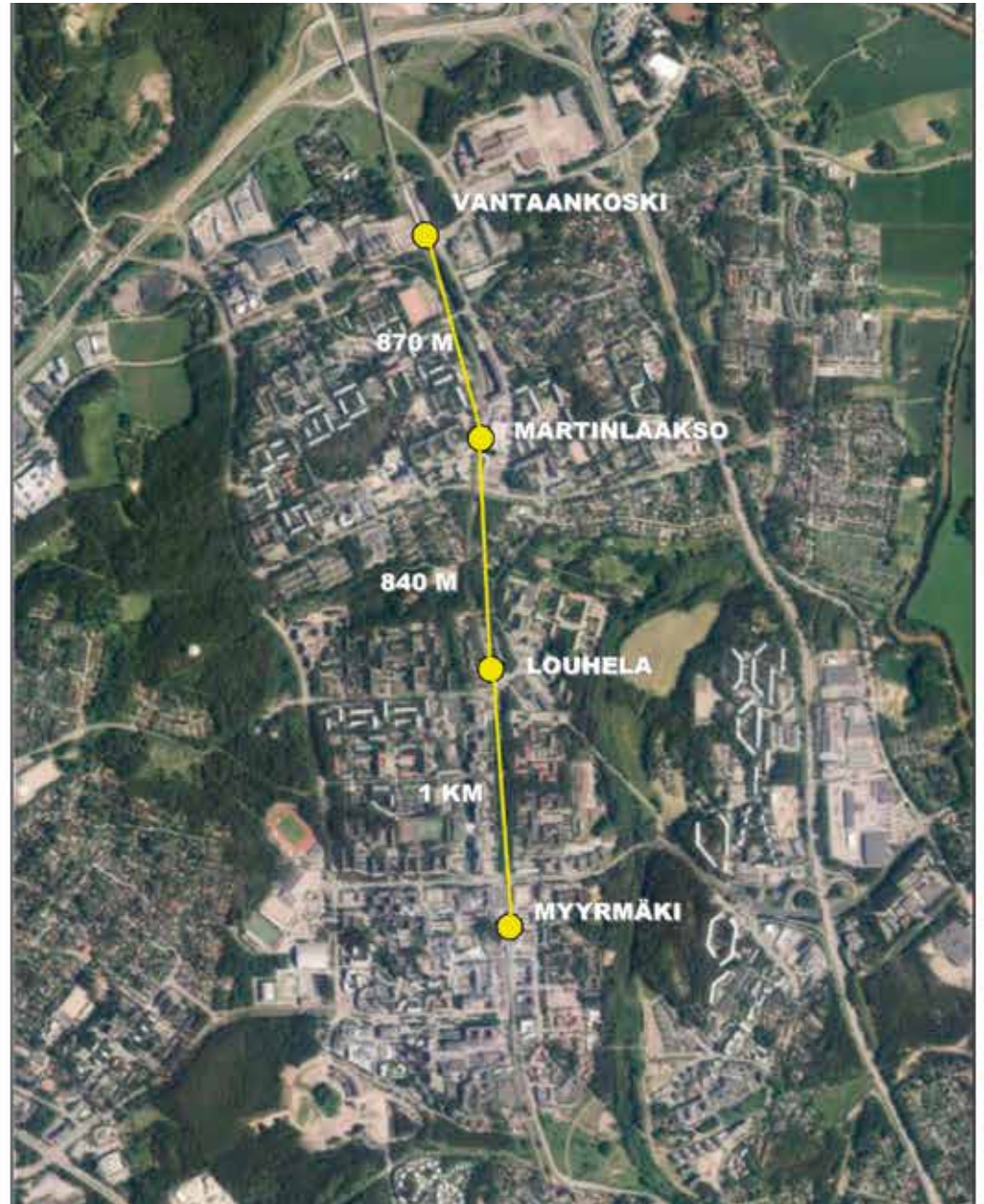
Kuva 15. Yleiskaavan ratkaisussa keskusta-alueiden pinta-ala kasvaa merkittävästi.



Kuva 16. Kestävän kasvun vyöhykkeen nykyisistä asukkaista 62% asuu yleiskaavan rautatieasemien lähellä. Kuvassa nykyiset väestömäärät asemaseuduittain ($r=600\text{m}$).



Kuva 17. Kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevia asemanseutukokonaisuuksia ovat mm. Myyrmäki-Louhela-Martinlaakso-Vantaankosken asemien nauhakaupunkimainen kokonaisuus, Kivistö-Lapinkylän kaksoisasemakeskusta, sekä Leinelä-Koivukylä-Rekola-kolmio, jonka luoteislaidalla sijaitsee seudullisestikin merkittävä Peijaksen sairaala-alue. Läheisten kaupunginosien keskinäisellä kytkeytymisellä on tulevaisuudessa entistä isompi merkitys myös Peijaksen palvelukeskittymän toimivuudelle.



6.1.5 Kaupan sijoittamisen ohjaaminen

Yleiskaava määrittelee kaupunkitasoiset kaupan sijoittamisen ohjaamisen periaatteet ja täsmentää maakuntakaavan linjauksia. Elinvoiman ja seudullisen kaupanverkon näkökulmasta on keskeistä, että yleiskaava mahdollistaa keskustojen ja kaupan alueiden kasvun sekä parantaa niiden saavutettavuutta eri kulkumuodoilla. Tasa-arvoinen saavutettavuus ja autoriippuvuuden vähentäminen tukevat myös kaupungin tavoitteita vähentää eriytymiskehitystä ja olla hiilineutraali vuonna 2030.

Kaupan ratkaisun taustaa

Yleiskaavan kaupan ohjaaminen perustuu nykytilanteeseen, voimassa olevaan maakuntakaavaan sekä useisiin selvityksiin. Kauppa on merkittävä toimiala Vantaalla. Paikallisilla kaupan palveluilla ja alueilla on seudullisesti tärkeä rooli jo nyt. Myynnillä mitattuna Suomen suurimman kauppakeskuksen myötä Aviapolis on keskustoista kaupallisesti vahvin. Tikkurilasta ja Myyrmäestä löytyvät riittävät palvelut nykyiselle asukaspohjalle ja jatkuva kasvu vahvistaa niitä. Tammisto-Vantaanportti, Porttipuisto ja myös Hämeenkyliä-Petikko-Varisto ovat seudullisesti merkittäviä tilaa vievän kaupan alueita, joista kaksi ensimmäistä ovat muuttuneet myös tilojen jatkokäytön myötä tärkeiksi muun keskustahakuisen erikoiskaupan alueiksi. Nykytilanne perustelee vahvasti yleiskaavan maakuntakaavaa täsmentäviä linjauksia. Yleiskaavan mahdollistama muutos nykytilanteeseen Tammisto-Vantaanportissa ja Porttipuistossa ei ole merkittävä, koska alueet on kertaalleen jo rakennettu täyteen. Tiivistäminen ja sitä kautta sisäisten yhteyksien parantaminen antaa tilaisuuden kehittää alueista paremmin toimivia – myös joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen liikkuville.

2015 laadittu “Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040” määritteli kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet. Selvitys hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.11.2015 § 10 jatkosuunnittelun pohjaksi. Selvityksessä määritellyt kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet ovat:

Yleisohjeistus

- Vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille ja kaupan alueille.
- Päivittäistavarakaupat ja muut erikoiskaupat tulee sijoittaa keskusta-alueille tai niiden tulee tukeutua asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen.
- Keskusta-alueiden ulkopuolisilla asuntovaltaisilla alueilla tulee edistää kaupallisten lähipalvelujen muodostumista.
- Työpaikka-alueille (muu kuin kaupan alue) saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta tukevia liiketiloja tapauskohtaisesti. Liiketiloja ei saa rakentaa ilman tontin varsinaisen liiketoiminnan rakentamista. Tästä poikkeuksena ovat Kehäradan asemanseudut, joille saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.
- Kaupungin tulee edistää riittävää kaupan tonttitarjontaa.

Nykyiset keskusta-alueet ja keskusta-alueiden laajennukset

- Tavoitellaan laaja-alaisesti kauppaa, erityisesti muuta erikoiskauppaa ja päivittäistavarakauppaa.
- Myymälätilojen suunnittelussa on otettava huomioon keskustojen erityispiirteet tiiviinä kaupunkirakenteen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liiketilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen avautuminen katutilaan.
- Keskustojen liiketilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä.

- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla liiketiloiksi.
- Liiketilojen pysäköinti tulee toteuttaa pääsääntöisesti rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä.
- Julkisten ja yksityisten palvelujen yhteisasioinnin helppoutta tulee edistää.

Nykyiset kaupan alueet ja kaupan alueiden laajennukset

- Tavoitellaan kauppaa, joka ei suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille ja joissa myytävät tuotteet vievät paljon tilaa.
- Tammistoa, Porttipuistoa, Hämeenkyliä-Petikko-Varistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asiointia kävelen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle voidaan sallia päivittäistavarakauppoja, jotka palvelevat lähiasutusta (alle 1000 k-m²) ja tukeutuvat asunto-rakenteeseen.
- Koivuhakaa, Viinikkalaa ja Hakkilaa kehitetään paljon tilaa vaativan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppaa.

Kaupan ratkaisujen osalta on hyödynnetty selvitysaineistona yleiskaavan rinnalla laadittua Uusimaa 2050 kaavaa, koska voimassa olevan maakuntakaavan voimaan tulon jälkeen on kauppaa ohjaava lainsäädäntö päivittynyt ja näin ollen voimassa olevan maakuntakaavan ratkaisu on osittain vanhentunut. Lainsäädännön muutos 2017 nosti kaupan sijoittumisen ensisijaisiksi kriteereiksi palvelujen saavutettavuuden ja vaikutukset keskustojen kaupallisiin palveluihin. Lakimuutoksen

myötä yleiskaavatyön pohjaksi täydennettiin ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040” uudella selvityksellä ”Vantaan yleiskaavan kaupan ratkaisun täsmentäminen” (WSP Oy, 2018). Yleiskaavan ratkaisuja täsmennettiin vielä kaupan vaikutusten arvioinnin ja vuorovaikutuksessa saadun palautteen perusteella mm. asumisen alueilla. Vaikutusten arviointina ja ratkaisujen tukena hyödynnettiin myös Uusimaa 2050 kaavan vaikutusten arviointia ”Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi”.

Kaupan ohjaaminen

Yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina, mitä edellyttävät myös maankäyttö- ja rakennuslain erityiset sisältövaatimukset yleiskaavassa. Kauppa on tärkeä vetovoimainen keskustatoiminto, jonka sijoittumista yleiskaava ohjaa merkintöjen lisäksi kaavamääräyksin mm. näin: ”Kaupunkikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitalan määrä kehittyä edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla.” Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikkana keskusta on ensisijainen, mitä määräys vielä keskustoitain täsmentää: ”Myyrmäessä, Kivistössä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Koivukylässä, Korsossa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lapinkylässä ja Länsimäessä alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.” Jatkosuunnittelun ohjaamisen lisäksi yleiskaava turvaa keskustojen saavutettavuuden eri liikennemuodoilla, mikä on kaupan kannattavuuden ja kestäväen 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. segregaaation näkökulmasta. Lähikaupan tulee palvella kaikilla liikennemuodoilla liikkuvia kuluttajia ja mahdollistaa kohtuulliset asiointimatkat. Suuryksiköiden sijoittuminen ei saa heikentää lähipalvelujen saavutettavuutta. Yleiskaavaan ei ole erikseen määriteltä paikallisia lähipalvelujen keskittymiä, vaan kaupan sijoittumista ohjataan yleiskaavamääräyksillä ja viime kädessä asemakaavoilla. Aluekohtaisiin määräyksiin on kirjattu näin: ”Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikörajaa alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.” Asemakaavoituksen ja hankeohjauksen yhteydessä tulee tarkastella, että lähialueen asukaspohja on hankekokoa vastaava eikä ratkaisulla haitata kaupan palveluverkon tasapainoa.

Kaupan alueet (KM) täydentävät kaupallisten palveluiden tarjontaa osana seudullista kaupan verkkoa. Niille saa sijoittua vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.

Kaupan alueille on laadittu aluekohtaisia määräyksiä, joilla linjataan päivittäistavarakaupan sijoittumisesta alueittain sekä seudullisen keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen mahdollistamisesta Tammistoon, Vantaanporttiin ja Porttipuistoon. Ratkaisujen tulee tukea ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen. Petaksen kaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisempi suunnittelu edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä Kehärataan liittyvästä asemasta. KM-alueita koskevissa aluekohtaisissa määräyksissä käytetään ilmaisua ”päivittäistavarakaupan suu-

ryksikkö”, jolla viitataan vähittäiskaupan suuryksikköön ylittävään päivittäistavarakauppaan. Määräyksiin sisältyy maakuntakaavassa (Uusimaa 2050) määriteltä aluekohtainen enimmäismitoitus. Kaupan hankkeiden jatkosuunnittelussa tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon voimassa olevassa maakuntakaavassa määritellyt seudullisen kaupan alarajat.

Tammiston länsireunaan ja Porttipuiston pohjoisosaan on esitetty A/KM-alueet, jotka voivat joukkoliikenneyhteyksien paranemisen myötä muuttua osittain asumiseen.

6.1.6 Palvelut

Vantaa kasvaa voimakkaasti. Uudisrakentamisen painopiste on tällä hetkellä tiiviissä ja tehokkaassa rakentamisessa. Alueiden houkuttelevuus asumisen tai yrittämisen paikkana perustuu mm. palveluiden saavutettavuuteen, viihtyisyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin. Palveluiden ja erilaisten toimintojen saavutettavuus vaikuttaa merkittävästi ihmisten jokapäiväiseen elämään ajankäytön ja liikkumistarpeen muodossa. Ideaalitalanteessa keskustamaisilla alueilla palvelut voi saavuttaa helposti kestävin kulkumuodoin. Vantaalaisilla asukkailla on odotusarvoja urbaanin asumisen eduista: sujuvasta arjesta ja palvelujen saavuttamisesta kävellessä. Tavoite ei voi asukasmäärien ja palveluverkon tiheyden takia olla sama kaikilla alueilla, vaan on hyväksyttävä tosiasia, että tiivis kaupunkirakenne tarjoaa palvelut lähempänä kuin pientaloalue tai maaseutu.

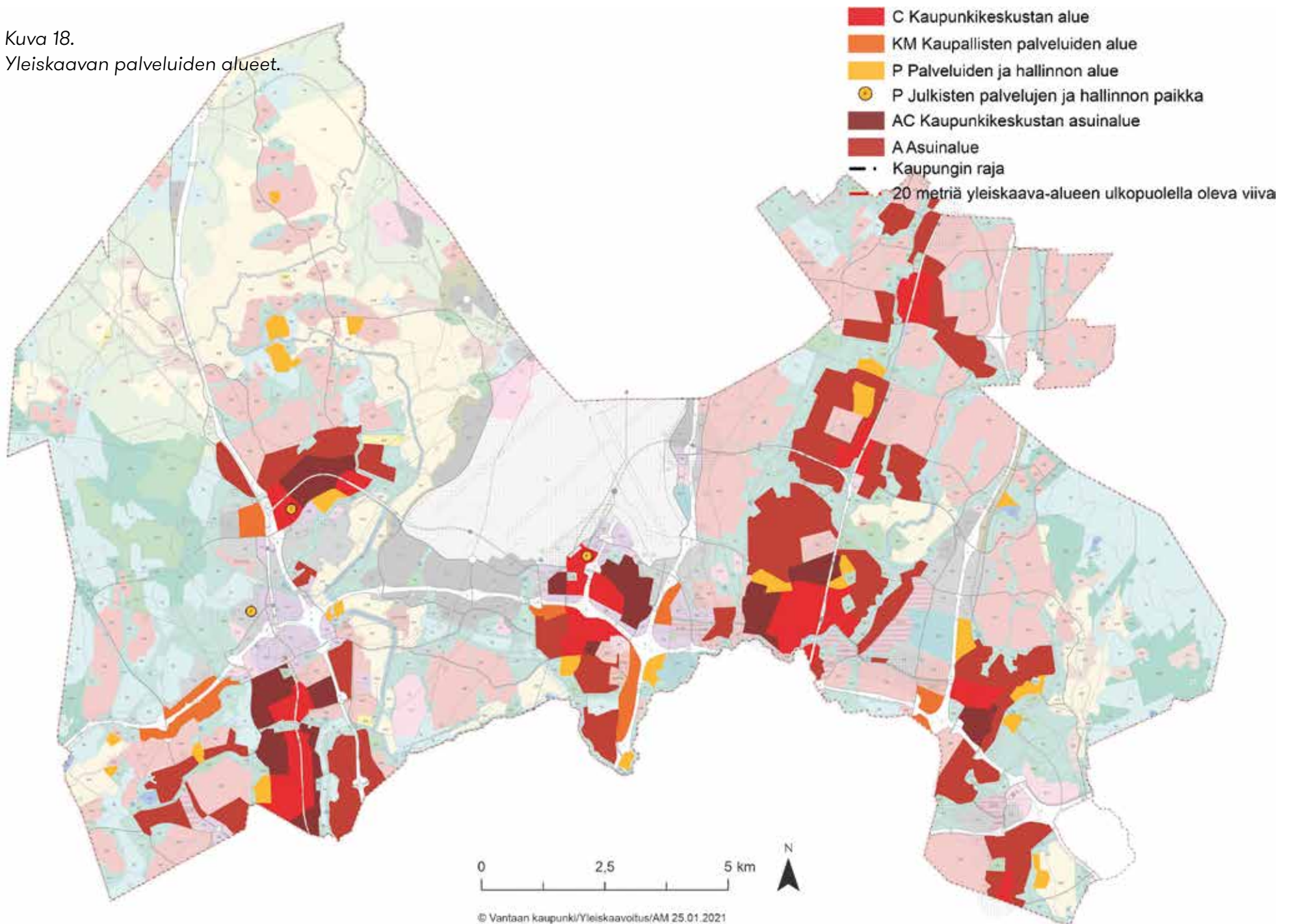
Yleiskaava ei linjaa yksityiskohtaisesti alueiden palveluista, vaan luosille maankäytölliset edellytykset. Palveluiden toteuttamismahdollisuuksia lisätään ja vahvistetaan nostamalla palveluverkon riittävyys ja saavutettavuus keskustoja ja asumista koskeviin määräyksiin. Tämä tarkastelu tulee tehdä asemakaavoituksen yhteydessä.

Yleiskaava määrittelee paikat laajoille palveluiden ja hallinnon alueille (P), jotka sijaitsevat keskusta-alueiden ulkopuolella. Merkinnällä osoitetaan mm. kartanot, urheilupuistot sekä sairaalat. Osalla aluevarauksista on samaan sijaan sijaintiin keskittynyt useampi julkinen tai yksityinen palvelutoiminto. Julkisten palveluiden ja hallinnon paikka -merkintä osoittaa tunnistettuja tulevaisuuden tarpeita toisen asteen koulutuksen osalta. Nämä toiminnot halutaan ohjata sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen joukkoliikenteellä hyvin saavutettaviin sijainteihin, jolloin nähdään parhaaksi osoittaa yleiskaavassa tarve riittävän tilavarauksen huomioimiseksi tarkemman tason suunnittelussa.

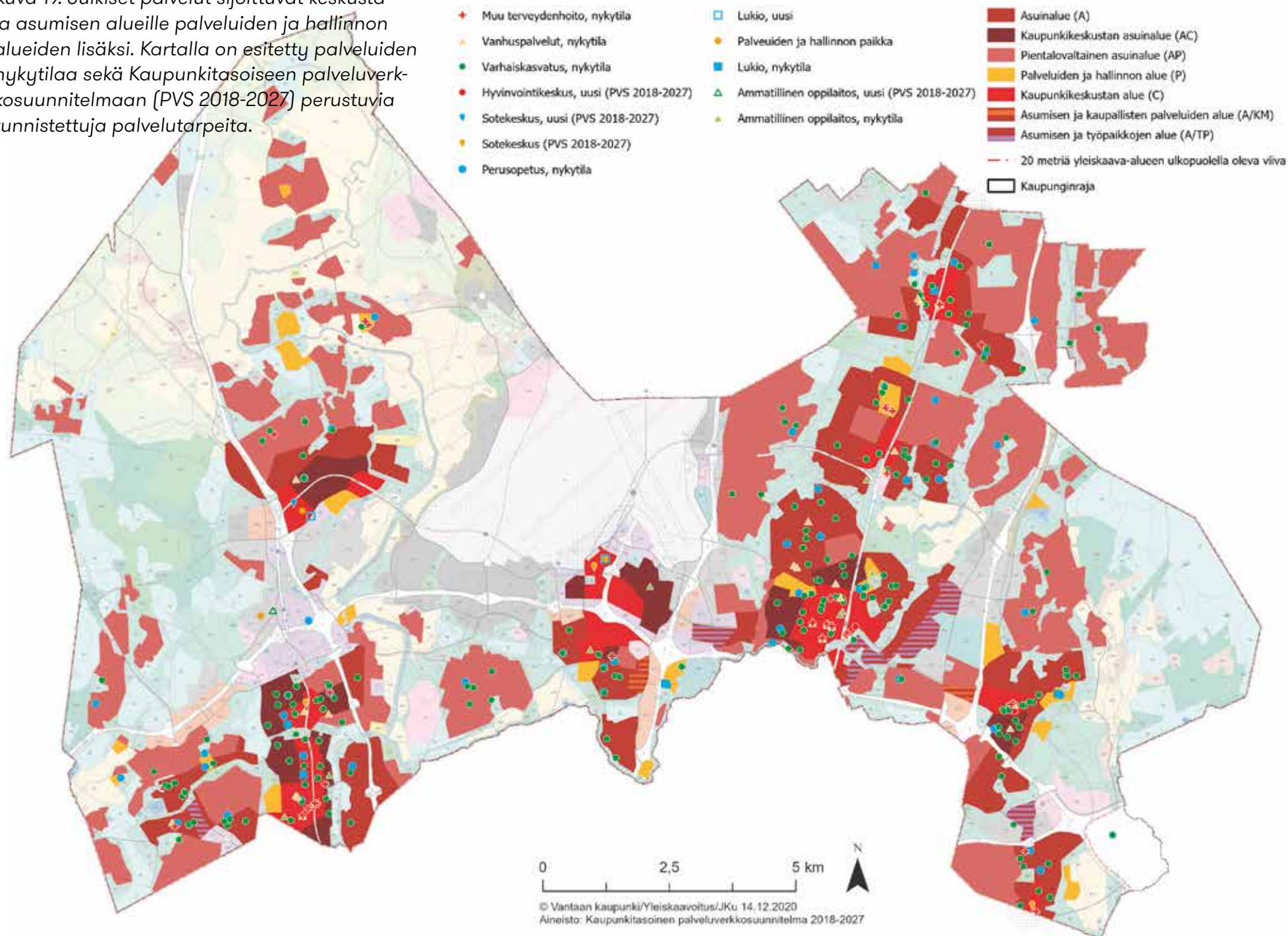
Matkailun kehittämisen näkökulmaa sekä kulttuuriympäristöjen roolia osana kaupunkilaisten elinympäristöä tukevat myös kartanoalueet ja muut historialliset miljööt. Nämä kohteet korostavat Vantaan monistavuotista tarinaa, jota on syytä korostaa voimakkaan kasvun rinnalla. Yksityisessä omistuksessa olevat palveluiden ja hallinnon alueet, kuten kartanot, eivät ole tarkoitettu julkisten palveluiden tarpeisiin. Kulttuurihistoriallisia palveluiden alueiksi merkittyjä kohteita kehitettäessä suojeluarvot ovat huomioonotettava reunaehto.

Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 24.09.2018 palveluverkkosuunnitelman vuosille 2018–2027. Suunnitelman sisältö on otettu huomioon yleiskaavan palveluiden aluevarauksia ja määräyksiä laadittaessa.

Kuva 18.
Yleiskaavan palveluiden alueet.



Kuva 19. Julkiset palvelut sijoittuvat keskusta- ja asumisen alueille palveluiden ja hallinnon alueiden lisäksi. Kartalla on esitetty palveluiden nykytilaa sekä Kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan (PVS 2018-2027) perustuvia tunnistettuja palvelutarpeita.



6.1.7 Toimitila-alueet ja työpaikat

Työpaikkojen määrä Vantaalla on kasvanut voimakkaasti Suomen pitkistä taantumasta huolimatta. 2010-luvulla työpaikkamäärä on kasvanut yli kuusi prosenttia. Määrän ennustetaan kasvavan myös jatkossa. Teollisuuden ja kaupan työpaikkojen osuus työpaikoista pienenee, kun taas etenkin matkailu- ja ravitsemistoiminnan, kiinteistö- ja tutkimuspalveluiden, elinkeinoelämän palveluiden sekä muiden palveluiden osuus kasvaa. Määrällisesti eniten uutta kerrosalaa tarvitaan varastorakennuksiin, tilankäytön tiivistyessä etenkin toimistoissa.

Yleiskaavan toimitila-alueiden ratkaisu nojaa vahvasti kestävän kasvun raamiin. Toimitilarakentamiselle on esitetty riittävästi rakentamismahdollisuuksia nykyrakenteesta, mahdollistaen samalla maankäytön tehostaminen kaupunkirakenteellisesti keskeisillä paikoilla. Toimitila-alueet on yleiskaavassa jaettu neljään luokkaan, kaupallisten palvelujen alueeksi, monipuolisiksi työpaikka-alueiksi, tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi sekä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Työpaikkoja ja toimitilarakennuksia sijoittuu jatkossakin runsaasti myös keskustatoimintojen, asumisen ja työpaikkojen sekä lentokentän alueille.

Suurimpana uutena toimitila-alueena esitetään Tuusulan katuverkkoon ja työpaikka-aluekokonaisuuteen kytkeytyvää kokonaisuutta Vierumäen lentomelualueella.

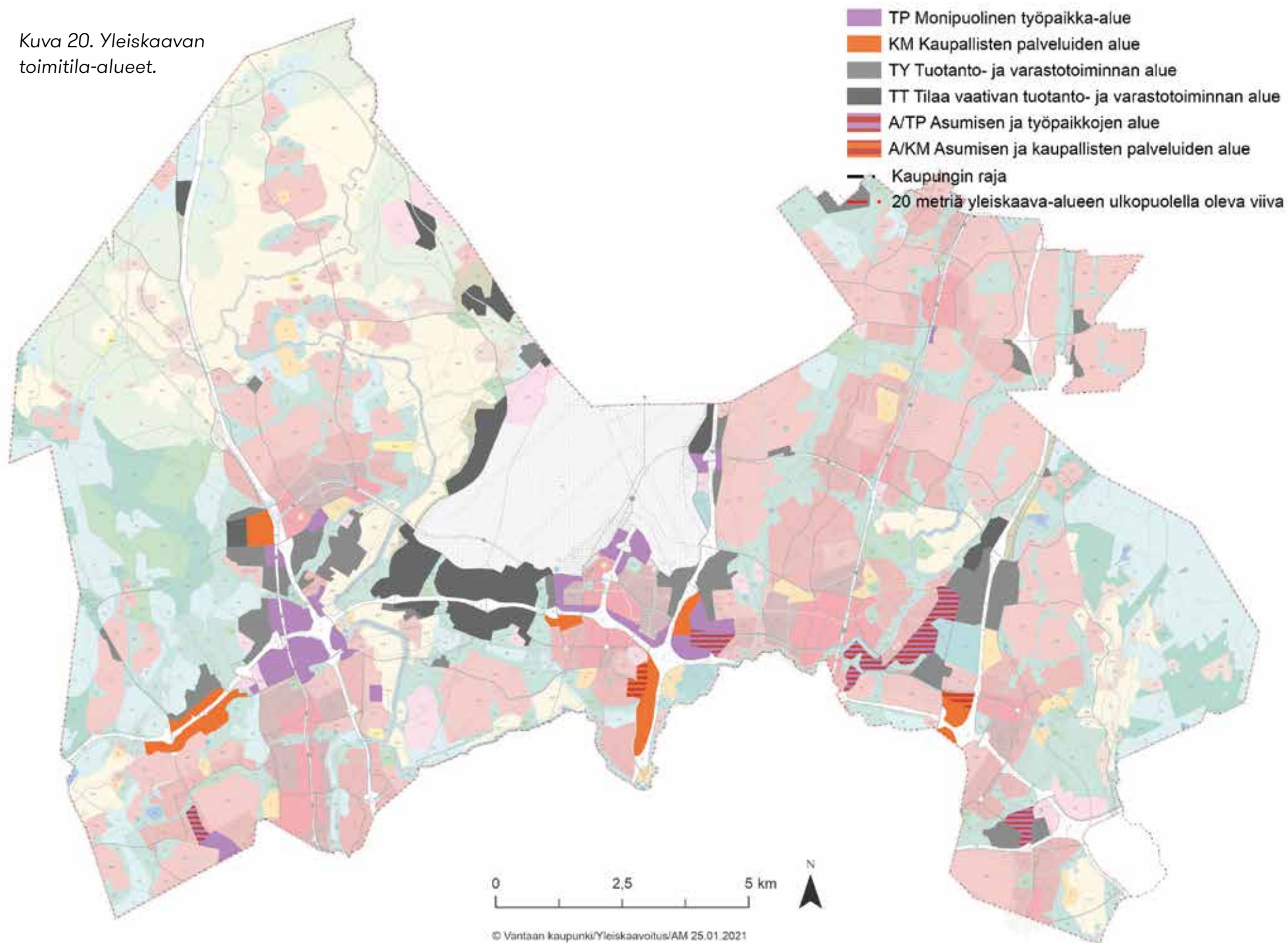
Monipuolisiksi työpaikka-alueiksi on varattu etenkin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla sijaitsevia toimitila-alueita, jossa on hyvät edellytykset toimisto-, palvelu- ja tehokkaan tuotantotoiminnan kehittämiseen. Alueiden kehittämisessä tulee huomioida laadukkaan kaupunkitilan syntyminen, jalankulkijan ja pyöräilijän liikkumismahdollisuudet sekä vihertehokkuus. Suurimmat monipuolisten työpaikka-aluei-

den kokonaisuudet sijoittuvat Vantaan-koski-Vehkalan ja Aviapoliksen alueille.

Yleiskaavassa ympäristöhäiriöitä, kuten melua, tärinää ja raskasta liikennettä, aiheuttavia toimintoja on ohjattu alueille, joissa niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa. Nämä alueet on osoitettu tilaa vaativan tuotantotoiminnan alueiksi (TT). Alueet sijaitsevat pääasiassa voimakkaan lento- tai tiemelun alueella lentokentän ympäristössä. Ympäristöhäiriöitä tuottamattoman tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi (TY) on osoitettu toimitila-alueet, joita halutaan edelleen kehitettävän rouheampien toimintojen alueena ja joiden joukkoliikenneyhteydet eivät tarjoa hyviä edellytyksiä työvoimaintensiivisen työpaikkatoiminnan kehittämiseen.

Osa toimitila-alueista, jotka sijoittuvat kaupunkirakenteessa keskeisesti, on muutettu myös asumista salliviksi alueiksi tai kokonaan asuinalueiksi. Työpaikkojen ja asumisen sekoittaminen mahdollistaa kaupungin tiivistymisen ja rakenteen monipuolistumisen joukkoliikennevyöhykkeille tavoitteiden mukaisesti. Kun vanhoja toimitila-alueita muutetaan asumiseen, tulee mahdollisesti pilaantuneet maa-alueet huomioida.

Kuva 20. Yleiskaavan toimitila-alueet.





Kuva 21. Useita olemassa olevia työpaikka-alueita on osoitettu yleiskaavassa muutosalueiksi erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. (Kuva: Sitowise Oy)

6.1.8 Asuminen

Asumiselle varatut paikat yleiskaavassa

Monipuolinen kaupunki mahdollistaa monentyyppistä asumista. Asuntorakentamista ohjaavat muun muassa saavutettavuus ja asumisterveydelliset olosuhteet. Aukkaat tuottavat eloa kaupunkiin, kunhan asuminen ei ole alueen ainoa toiminto. Yleiskaavan asuinalueilla on sallittua sijoittaa asumista tukevia palveluita ja asumiselle häiriötä tuottamattomia muita toimintoja.

Tilaa uudelle asuntorakentamiselle on mitoitettu ensisijaisesti olemassa olevan väljästi rakennetun rakenteen sisään täydentämään tai korvaamaan nykyistä asuntokantaa. Lisäksi asumista on osoitettu aiemmin muuhun maankäyttöön varatuille alueille. Esimerkiksi raitiotien reitin varrella on muutettu työpaikka-alueita asumiselle.

Yhtenä täydennysrakentamisen ja kaupunkirakenteen eheyttämisen ratkaisuna yleiskaavassa on tehokkaan asuntorakentamisen sijoittaminen tiemäisten katujen avoimiin maisemiin. Tavoitteena on paikan identiteetin muovaaminen urbaanimmaksi ja virkistyskäytön kannalta vähempiarvoisten rakentamattomien alueiden hyödyntäminen. Nämä alueet on määritelty katukuvan kehittämisalueiksi.

Yleiskaava ei esitä laajoja uusia aluevarauksia asuntorakentamiselle rakentamiseen aiemmin osoittamattomilta alueilta. Kaikki uudet rakentamisen alueet ovat nykyisen kaupunkirakenteen sisällä tai laidalla.

Edellisistä yleiskaavoista rakentamattomina pysyneitä alueita siirtyy asuntorakentamisen varauksina edelleen yleiskaavaan. Joitakin asumiseen aiemmin varattuja rakentamattomina säilyneitä alueita on merkitty viheralueiksi.

Asuinaluevarauksia on yleiskaavassa eniten kaikista maankäyttöluokista. Asuntovaltaisille alueille on varattu maa-pinta-alaa yhteensä noin 7000 ha. Asuinalueet on luokiteltu kaupunkirakenteellisen sijainnin ja alueiden olemassa olevan rakenteen arvojen perusteella. Asuntoalueiden määräksi on sisällytetty paljon esim. palveluverkon ja viherrakenteen kehittämiseen kohdistuvia asioita, joita kartan merkinnoista ei muilla tavoin ole esitetty. Asuinalue-tyypit eroavat toisistaan enemmän niille asetetussa elinympäristötavoitteessa kuin siinä, millaisia rakennuksia alueille on mahdollista rakentaa.

Asuntoalueiden monipuolistamisen mahdollisuuksia:

Vyöhykemalli asumisen maankäyttöluokkien jakoperusteena

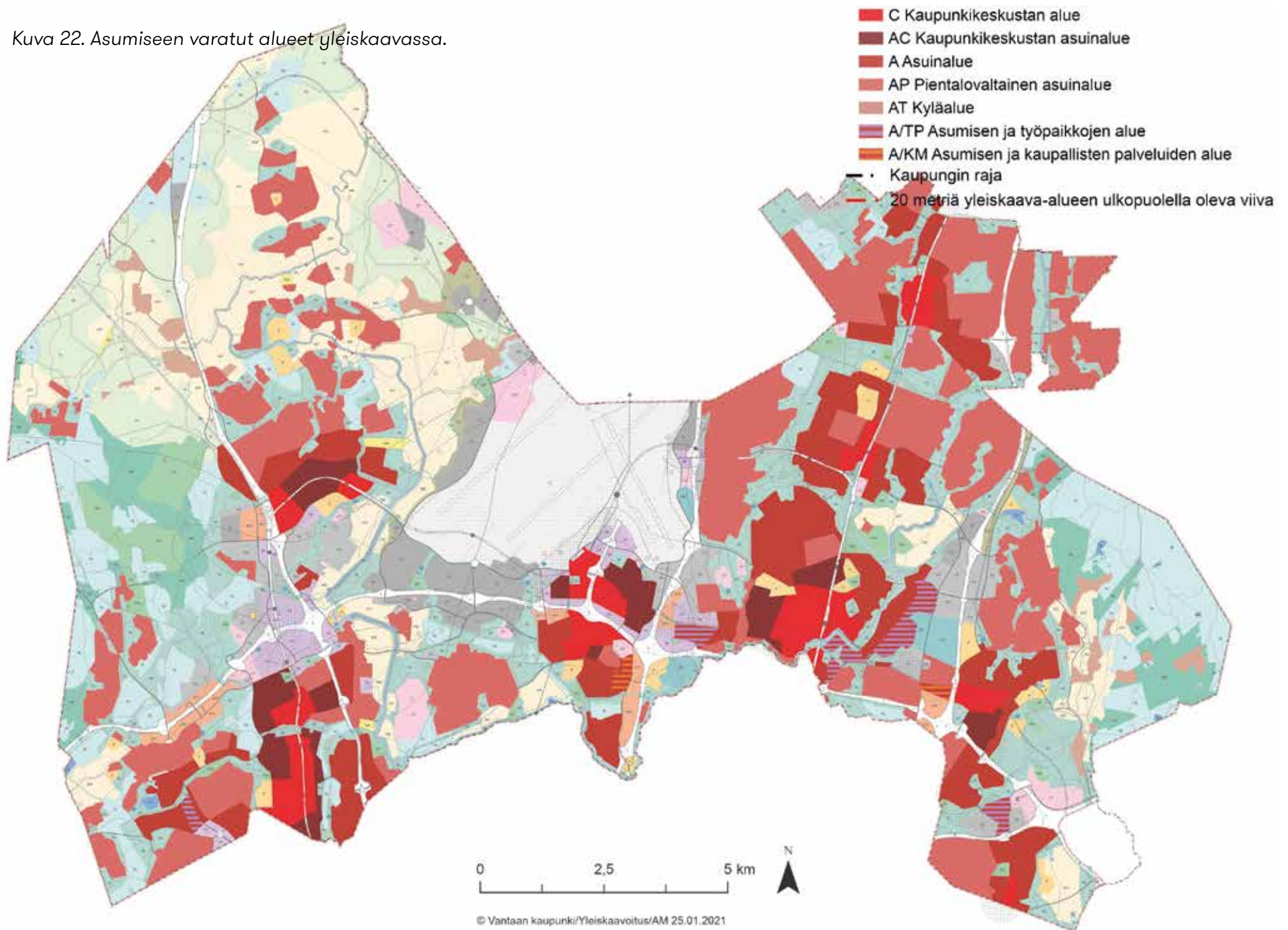
Yleiskaavan asumisen alueiden luokittelu kaupunkirakenteellisen sijainnin perusteella vahvistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen toteutumisen edellytyksiä. Toisena tavoitteena on edistää asuinkortteleiden toteutuksessa uusien ratkaisumallien kehittämistä.

Yleiskaavan asuntorakentamisen ohjauksessa talotyyppi ei ole hallitseva. Tällä tavoitellaan monipuolisia, inhimillisiä, tiiviitä, identiteetiltään toisistaan poikkeavia alueita, joille voi kehittyä toistaiseksi luokittelemattomiakin asuntorakentamisen ratkaisuja. Merkintätavalla halutaan edistää väljien kortteleiden täydentymistä rakennetta monipuolistavin ja ympäristöä rikastuttavin ratkaisuina. Tehokas rakentaminen ei aina ole tiivistä ja inhimillistä kaupunkitilaa tukevaa, jos se sijoitetaan kasvavasti kerroksiin. Kerroksiin sijoitettava rakentaminen on usein mahdollista toteuttaa samalla tehokkuudella, samalla tontilla matalasti ja ulkotilallisesti mielekkäämpinä ratkaisuina.

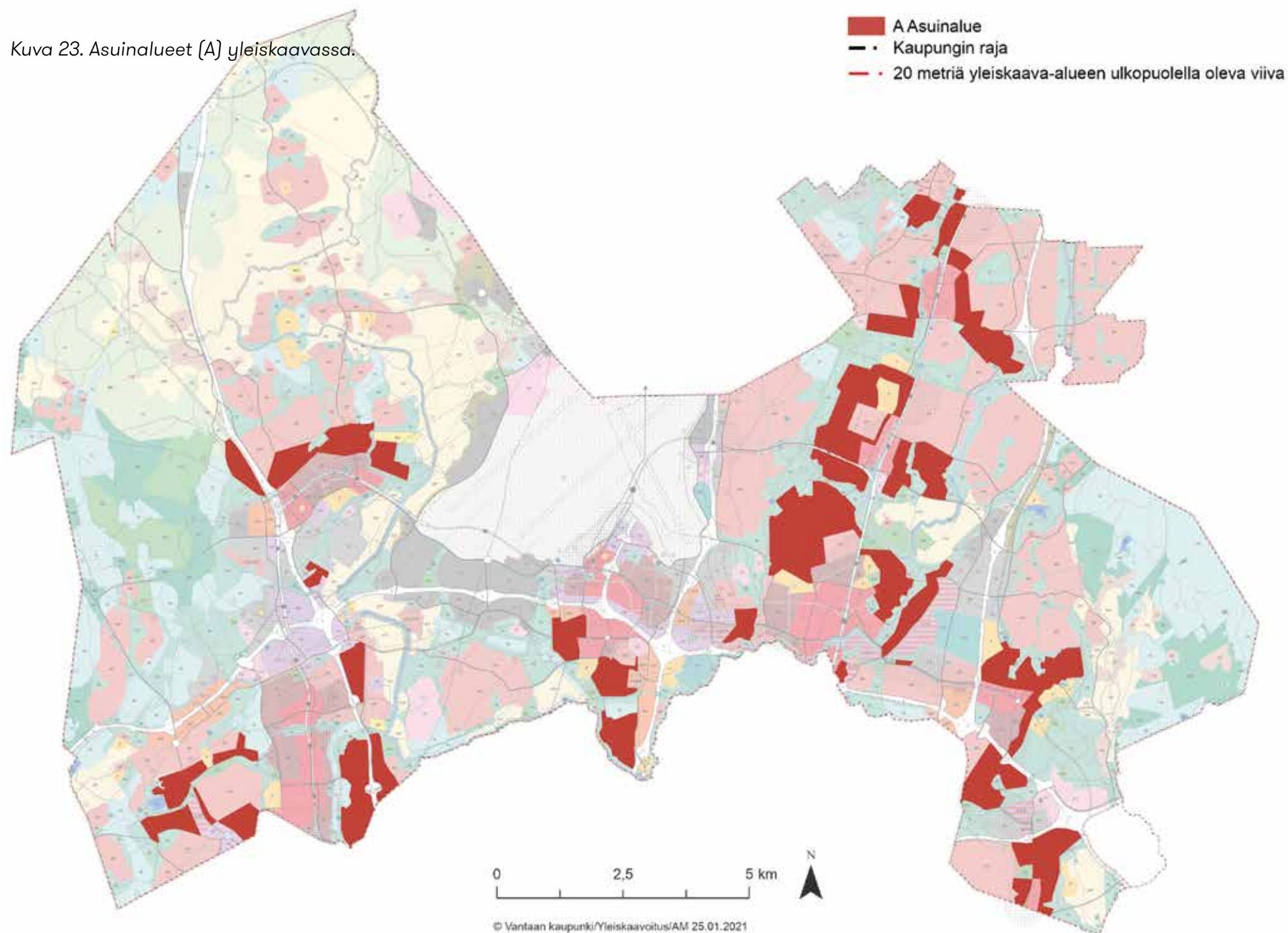
Yleiskaavalla halutaan mahdollistaa samoihin kortteleihin monien erilaisten rakennustypologioiden rakentamista. Tulevaisuuden asui-

alueille tavoitteena on sallia niin kerrostalojen ja pientalojen yhdistelyä kuin näiden talotyyppien välimuotojen ja variaatioiden kehittyminen. Uudenlaisten korttelityyppien lisäksi Vantaan lähiöaikakauden olemassa olevia korttelirakenteita on monessa paikassa mahdollista monipuolistaa toteuttamalla toisentyypisiä taloja olemassa olevien sekaan. Esimerkiksi kerrostalokortteleiden laajojen pysäköintialueiden käyttöä voi monipuolistaa kansiratkaisuilla siten, että pysäköintikansien päälle voisi rakentaa kaupunkipientaloja. Tai vilkkaiden katujen varsilla olevien pientaloalueiden viihtyisyyttä voisi parantaa toteuttamalla katujen varsille sopivia tehokkaita asuintalomalleja, mitä ei määritellä kerrostaloina.

Kuva 22. Asumiseen varatut alueet yleiskaavassa.



Kuva 23. Asuinalueet (A) yleiskaavassa.



Asumisen alueiden maankäyttöluokat

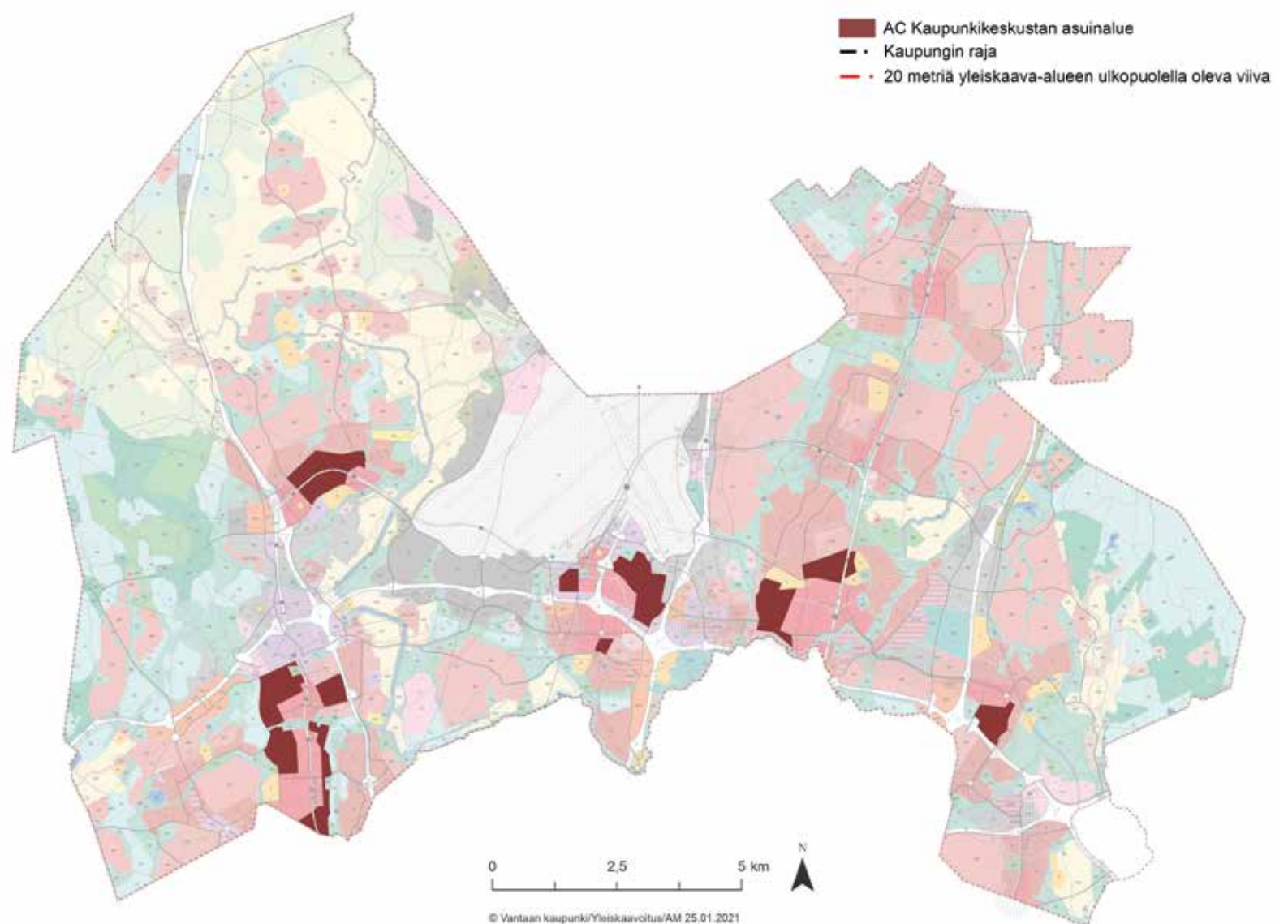
Asuinalueilla (A) on sallittua rakentaa monenlaisia erinäköisiä asuntovaltaisia alueita. Paikan kaupunkirakenteellinen sijainti ohjaa kunkin alueen tavoitetasoa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. A-alueita on yleiskaavakartalla yhteensä vain noin 2000 ha. Merkinnällä on merkitty idässä kestävä kasvun vyöhykkeen asumisen alueita, lännessä väylien ja vahvan linja-autoliikenteen varsilla olevia asuinalueita ja muualla kaupungissa rakenteeltaan jonkin verran muuttuvia, täydentyviä ja/tai toistaiseksi rakentumattomia asuinalueita. Kaikkien vanhojen keskustojen viereiset asuinalueet on pääosin merkitty asuinalueina (A). Hyviä esimerkkejä tavoitetilasta ovat Kartanonkoski ja Arabianranta.



Kuva 24. Kartanonkosken alue on hyvä esimerkki yleiskaavan A-merkinnän tavoitetilasta. (Kuvat: Vantaan kaupungin aineistopankki / Lentokuva Vallas Oy, Pekka Turtiainen)

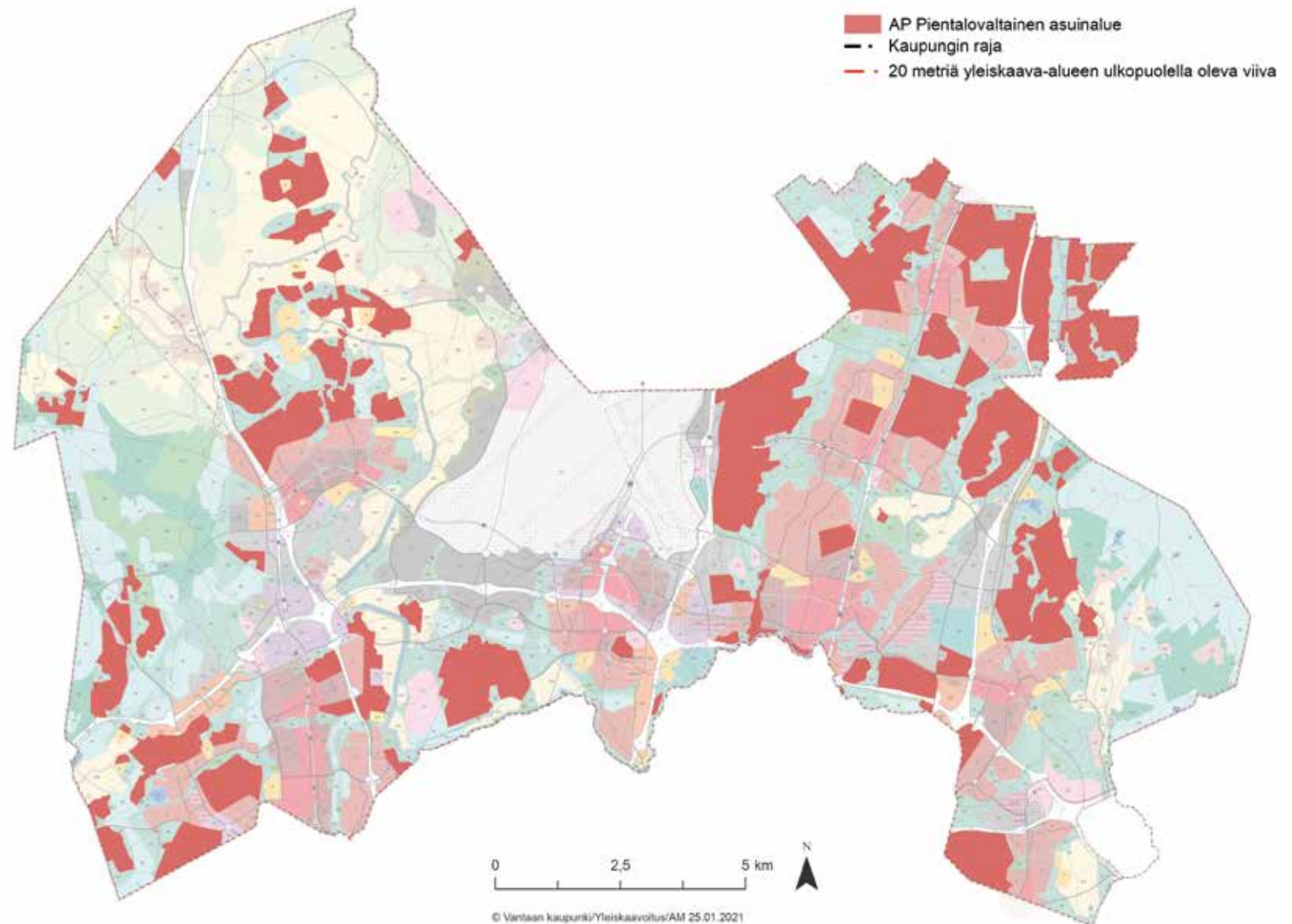


Kaupunkikeskustan asuinalue (AC) ohjaa keskustoihin rajoittuvien asuntovaltaisten alueiden kehittämistä voimakkaasti kasvavia keskusta-alueita tukeviksi. Kaupunkitilan laatuun, viherrakenteeseen ja korttelirakenteeseen pätee samat tavoitteet ja vaateet kuin keskusta-alueillakin. Vain kaupan sijoittamisen edellytykset erottavat asuntovaltaisen keskusta-alueen kaupunkikeskustan alueesta. AC-alueiksi on määritetty yhteensä 540 ha maata.



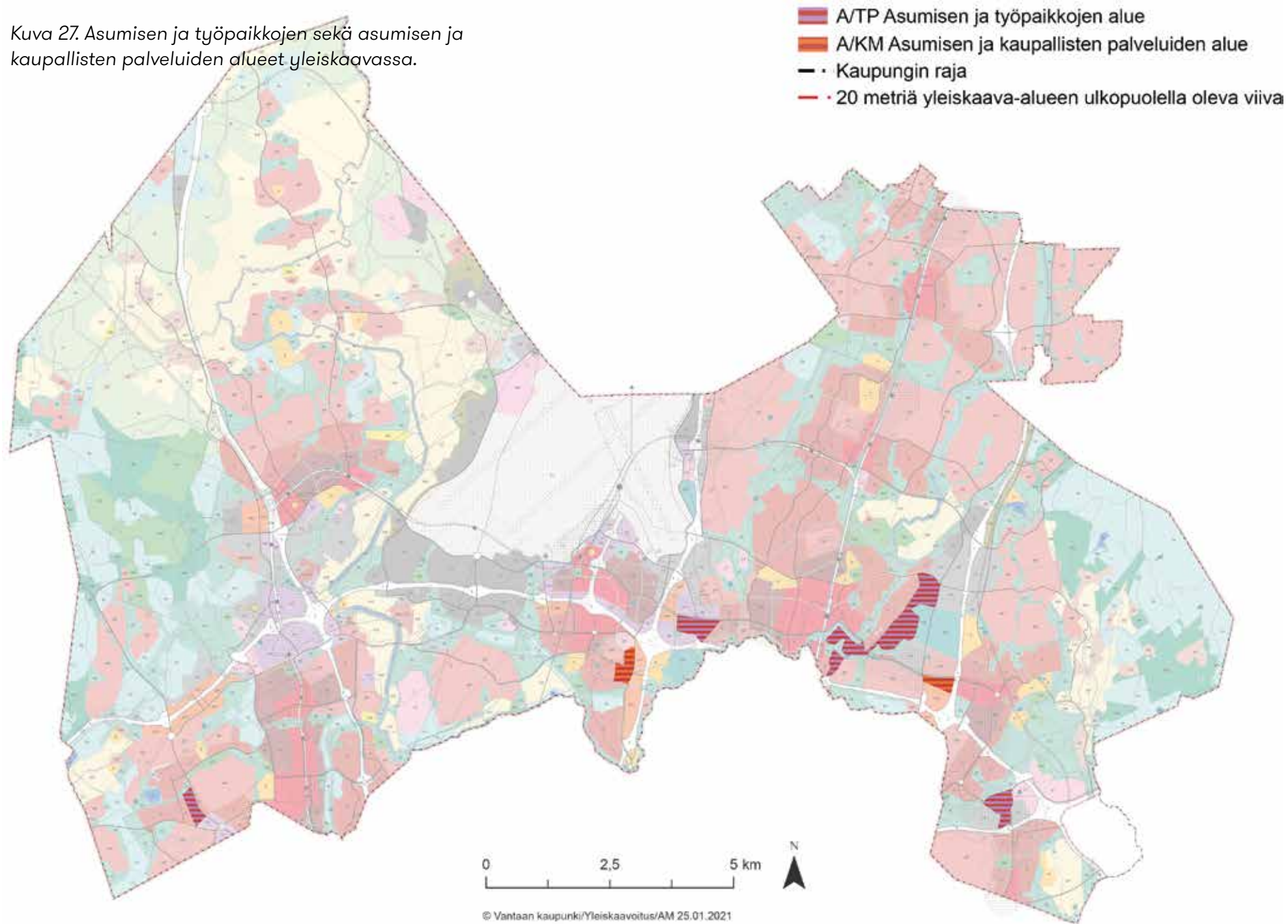
Kuva 25. Kaupunkikeskustan asuinalueet (AC) yleiskaavassa.

Pientaloalueiden linjausten tavoitteena on vaalia olemassa olevia pientalomiljöitä ja luoda uusia. Pientalovaltainen asuinalue voi rakentua niin yhtiömuotoisilla ratkaisulla kuin erillispientaloina. Alueilla voi olla yksittäisiä kerrostalokortteleita. Pientalovaltaisen asuinalueen miljöö voi olla hyvin urbaani tai väljä ja vehreä kiemurtelevien hiekkateiden varsille rakentunut omakotitalojen nauha. Niin Ylästö kuin Kartanonkoskikin ja Espoon Säterinmetsä käyvät esimerkistä, millaista pientalovaltaisella asuinalueella voi olla, miksei Helsingin Alppikyläkin. Pientalovaltaisia asuinalueita on yleiskaavakartalla yhteensä noin 4 100 ha, mikä on pinta-alaltaan suurin yleiskaavan kaikista rakentamisen maankäyttoluokista.



Kuva 26. Pientalovaltaiset asuinalueet yleiskaavassa.

Kuva 27. Asumisen ja työpaikkojen sekä asumisen ja kaupallisten palveluiden alueet yleiskaavassa.



Kahden maankäyttöluokan merkinnöillä (raidalliset aluevarausmerkin-
nät) on määritelty alueita joukkoliikennevyöhykkeellä, jotka kehittyvät
nykyisen toiminnon, työpaikkojen tai kaupan, lisäksi asumiseen. Näi-
den alueiden toimivuuden ja riittävän tehokkuuden kannalta on erit-
tään tärkeää ohjata muutosta laajoja kokonaisuuksia kattavilla suun-
nitelmilla, ei yksittäisinä tonttimuutoksina. Kahden maankäyttöluokan
merkinnällä asumiseen muuntuvia alueita on merkitty yleiskaavaan
yhteensä vain noin 200 ha.

Asumisen määräykset on rakennettu siten, että alueille sijoitettavat
puistot, virkistysalueet ja -reitit sisältyvät asumisen aluevaraukseen.
Vehreys on läpileikkaava tavoite kaiken uuden rakentamisessa ja ole-
massa olevan vaalimisessa. Alueita halkovat laajimmat viheraluekoko-
naisuudet on esitetty aluevarausmerkinnän päällä niiden likimääräistä
sijaintia esittävällä merkinnällä. Yleiskaavamääräyksissä vehreyden
läpileikkaavuutta ohjataan vihertehokkuudella.

Lähipalveluiden sijoittamisesta asuinalueilla linjataan yleiskaavassa
samoin kuin viheralueista. Ne voidaan sijoittaa asumisen lomaan ja
yleiskaavamääräyksessä vaaditaan, että asemakaavoituksen yhtey-
dessä selvitetään lähipalvelujen riittävyys ja varataan niille tarvit-
taessa riittävästi tilaa.

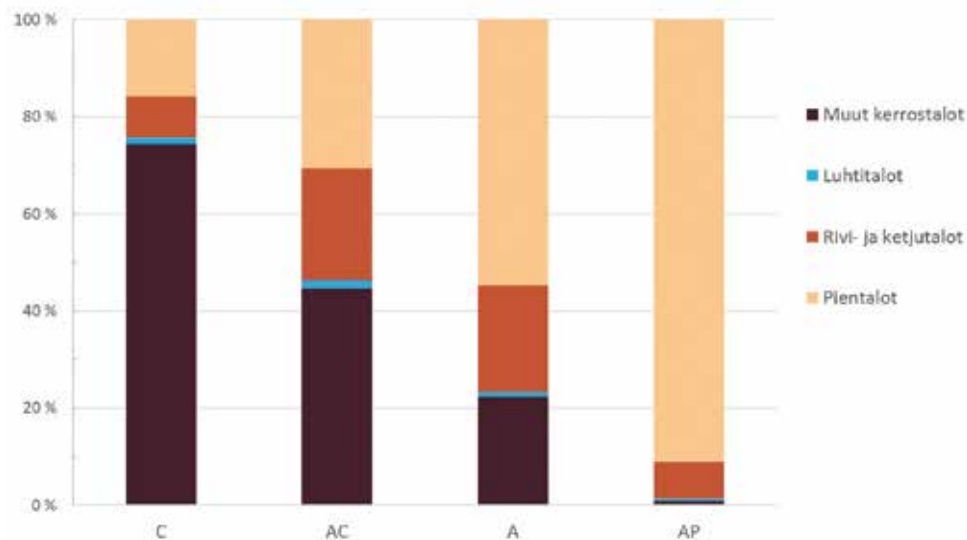
Asuinalueiden talotypologioista yleiskaavamääräyksissä

Yleiskaavamääräyksistä on tarkoituksellisesti häivytetty rakennustypo-
logia. Vain pientalot ovat rakennustyyppinä nostettu määräyksiin. Van-
taalle monin paikoin ominaista, pientalorakentamisella kehittyntä
miljöötä pyritään vaalimaan vehreänä ja matalalla rakennuskannalla
rakennettuna siten, että kortteleiden liikenne- ja pysäköintijärjestelmät
eivät varaa huomiota maisemassa ja ympäristön mittakaava säilyy
pientaloille tavanomaisena.

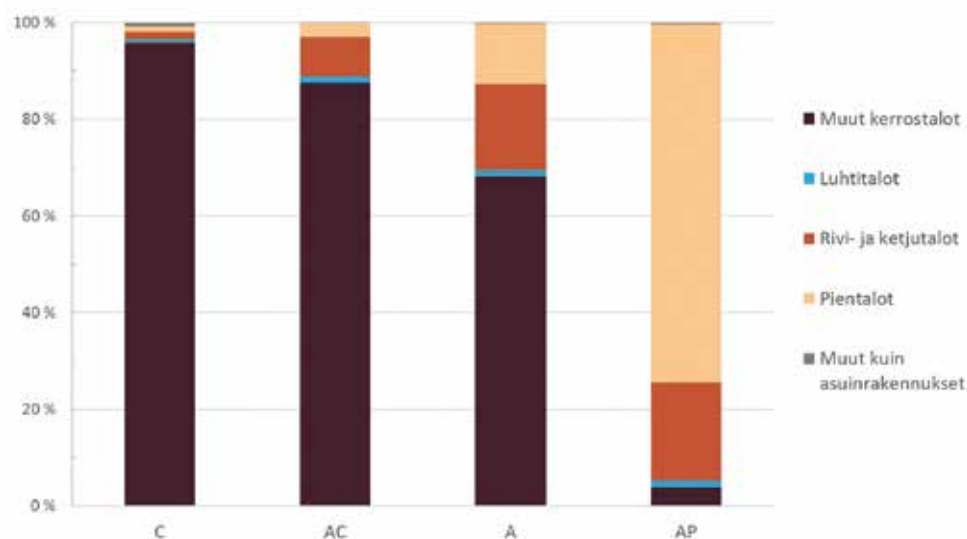
Olemassa olevia pientaloalueita löytyy kaikilta yleiskaavan asumista
osoittavien maankäyttömerkintöjen alueilta. Asuinalue (A) ja pientalo-
valtainen asuinalue (AP) merkinnöissä pientalokortteleiden vaaliminen
on yleiskaavamääräyksen osoitettu. Maankäyttömerkinnöistä eniten
pinta-alaa yleiskaavakartalla valtaa pientalovaltaisen asuinalueen
(AP) merkintä, noin 17 % kokonaispinta-alasta. Asuinalue (A) merkin-
tää on kartalla noin 8 % pinta-alasta, ja kaupunkikeskustan (C) ja
kaupunkikeskustan asuinalueen (AC) merkintöjä yhteensä n. 5 % pin-
ta-alasta. Yleiskaavan asuinaluemerkinnällä (A) merkityillä alueilla ole-
massa olevasta rakennuskannasta noin 55 % on pientaloja, kun taas
A-alueilla yleiskaavan laadinnan hetkellä asuvista asukkaista yli 85 %
asuu muussa kuin pientalossa.

Yleiskaavamääräyksissä viitattu pientalo on asuinrakennus, jossa on
yhden tai useamman asunnon käsittävä maksimissaan kolmekerrok-
sinen asuinrakennus, jossa jokaiseen asuntoon on maantasosta oma
sisäänkäyntinsä. Jokaiseen asuntoon voi liittyä oma asuntopiha. Yleis-
kaavamääräyksissä tarkoitetun pientalomääritelmän täyttäviä talo-
malleja voidaan kutsua myös mm. erillispientaloiksi tai omakotitaloiksi,
paritaloiksi, atriumtaloiksi, kytketyiksi pientaloiksi, rivitaloiksi, rinnetalo-
ksi tai terassitaloksi/kerrospientaloiksi, tyyppitaloksi tai pakettitaloksi,
kaupunkipientaloksi tai viipaletaloksi. Tärkein yleiskaavan tarkoittaman
pientalon ominaisuus on vähäinen asuntojen määrä ja rakennuksen
matala korkeus.

Asuinrakennusten jakautuminen yleiskaavan asumisen alueilla



Asukkaiden jakautuminen talotyypeittäin yleiskaavan asumisen alueilla



Maaseutualueiden asuntorakentamisen ohjaus

Yleiskaava toteutuu rakentamisen osalta valtaosin asemakaavoituksen kautta. Vantaalla on huomattava määrä asemakaavoittamatonta aluetta, jonka rakentamisen ohjaamisen pohjana yleiskaava toimii. Kyse on lähinnä maaseudusta, joten rakentamisen määrä ei ole vuositasolla suuri ja pääosa hankkeista on yksittäisiä pientaloja. Tiiviimmän kaupunkirakenteen alueella hankkeilta on edellytetty lähes aina asemakaavaa. Hankalin tilanne on asemakaavoitetun alueen lähialueilla mm. yleiskaavan pientaloalueilla, missä rakentamisen painetta on, mutta resursseja pientaloalueiden asemakaavojen laadintaan ei ole.

Rakentamisen ohjaamisen väline asemakaavoitetun alueen ulkopuolella on suunnittelutarveratkaisu, mikä valmistellaan maanomistajien hakemuksesta kaupunkisuunnittelussa. Suunnittelutarveratkaisuissa arvioidaan hankkeen sopivuus kyseiselle paikalle. Siitä ei saa aiheutua haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle. Se ei saa vaikeuttaa luonnonsuojelun eikä rakennetun ympäristön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Poikkeusta ei saa myöntää, jos se johtaa vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen tai muutoin aiheuttaa merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

Rakentamisen ohjaamisessa yleiskaavan AP-, AT-, M- ja MT-alueilla käytetään emätilaperiaatetta, mikä tarkoittaa, että tilalla sallittujen asuntojen enimmäismäärä lasketaan emätiloittain. Rakennusoikeu-

Kuva 28: Asuinrakennusten jakautuminen yleiskaavan asumisen alueilla ja asukkaiden jakautuminen rakennustyypeittäin vuonna 2019 (Aineisto: HSY/ Seutudata 2019).

den laskentasäännöt ilmaisevat, kuinka monta asuntoa voidaan enintään rakentaa tietyn ajankohdan kiinteistöjaotustilanteen mukaista tilaa kohti. Emätilatarkastelu perustuu Vantaalla kaupunginvaltuuston 6.6.1983 hyväksymään yleiskaavaan, jolloin päätettiin maaseutualueiden rakennusoikeuksien jakautumisesta emätilaperiaatteella. Maanomistajien tasapuolisen kohtelun periaatteen mukaisesti päätöstä on noudatettu vuosien 1992 ja 2007 yleiskaavoissa, ja samaa periaatetta on tarkoitus noudattaa edelleen. Kunkin emätilan kokonaisrakentamismahdollisuudet on laskettu taulukon 1. laskusäännön mukaisesti emätilakohtaisesti.

Laskusäännön mukaisesti maaseutumaisilla asemakaavoittamattomilla alueilla luoteis-Vantaalla ja itä-Vantaalla on yhteensä 674 kpl rakentamismahdollisuuksia (1 asunto). AP- ja AT-alueiden osalta laskusääntöä on muutettu aikaisemmasta siten, että emätila saa kolmannen asunnon 3 hehtaarin pinta-alan ylittyessä. Tämä muutos tuottaa noin 20 rakentamismahdollisuutta lisää aiempaan laskukäytäntöön nähden. Emätilakohtaisia rakentamismahdollisuuksia arvioitaessa huomioidaan tilalla jo olemassa olevien, myös jo ennen vuotta 1983 rakennet-

tujen asuntojen lukumäärä, joka vähentää jäljellä olevien rakentamismahdollisuuksien määrää. Asunnoiksi lasketaan myös voimassa olevat suunnittelutarveratkaisut, poikkeamispäätökset sekä rakennusluvut.

Huomioitavaa on, että laskelma on teoreettinen, koska se ei ota huomioon esimerkiksi rakennusjärjestyksen määräyksiä rakennuspaikkojen pinta-alasta ja sijainnista. Myöskään tarkkoihin rakentamiskaikkoihin ei yleiskaavassa oteta kantaa, koska rakennuspaikat määritellään aina suunnittelutarveratkaisuissa.

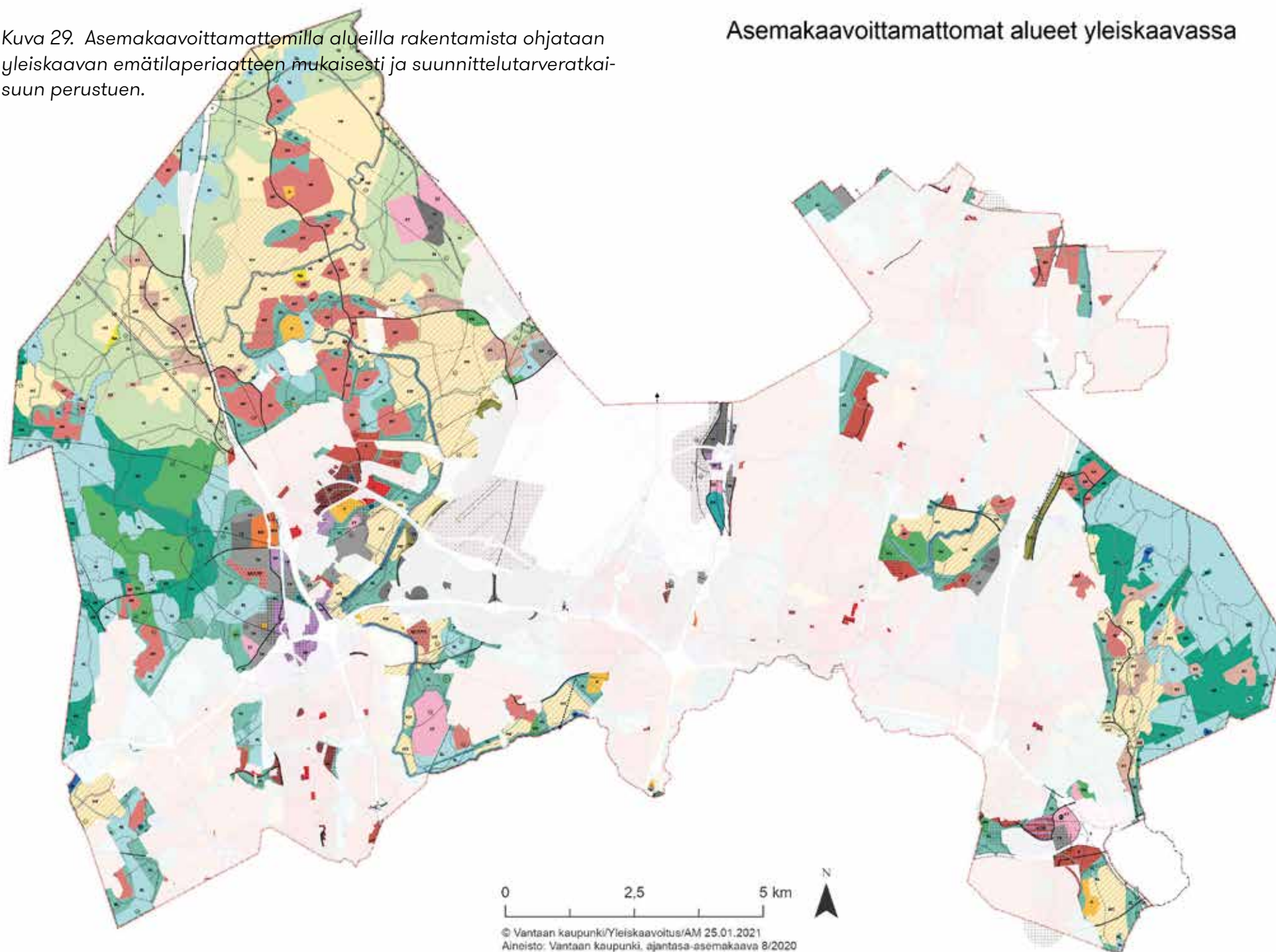
Kaupungissa on asemakaavoittamattomilla alueilla asuinrakennuksia, jotka eivät ole yleiskaavassa osoitetun alueen käyttötarkoituksen mukaisia. Tällaisia asuinrakennuksia sijaitsee mm. yleiskaavan lähivirkistysalueilla (VL), retkeily- ja ulkoilualueilla (VR) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan (TY) alueilla (esimerkiksi lentomelualueella). Mikäli tällainen rakennus tuhoutuu tai muusta syystä on purettava, sen voi korvata vastaavalla. Tuhoutuneen rakennuksen korvaaminen asemakaavoittamattomilla alueilla ratkaistaan suunnittelutarveratkaisulla.

	AP pinta-ala	AT pinta-ala	M pinta-ala	MT pinta-ala
Ei asuinrakentamista	Alle 0,2 ha	Alle 0,2 ha	Alle 2 ha	Alle 2 ha
1 asunto	0,2-2,0 ha	0,2-2,0 ha	-	-
2 asuntoa	2,0-3,0 ha	2,0-3,0 ha	2,0-5,0 ha	2,0-5,0 ha
3 asuntoa	Yli 3,0 ha	Yli 3,0 ha	5,0-20,0 ha	5,0-20,0 ha
Lisäksi			1 asunto/ täysi 20,0 ha	1 asunto/ täysi 20,0 ha

Taulukko 2. Rakentamismahdollisuuksien määräytymisperusteet yleiskaavassa.

Kuva 29. Asemakaavoittamattomilla alueilla rakentamista ohjataan yleiskaavan emätilaperiaatteen mukaisesti ja suunnittelutarveratkaisuun perustuen.

Asemakaavoittamattomat alueet yleiskaavassa



6.1.9 Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa

Ihmisen näkökulma

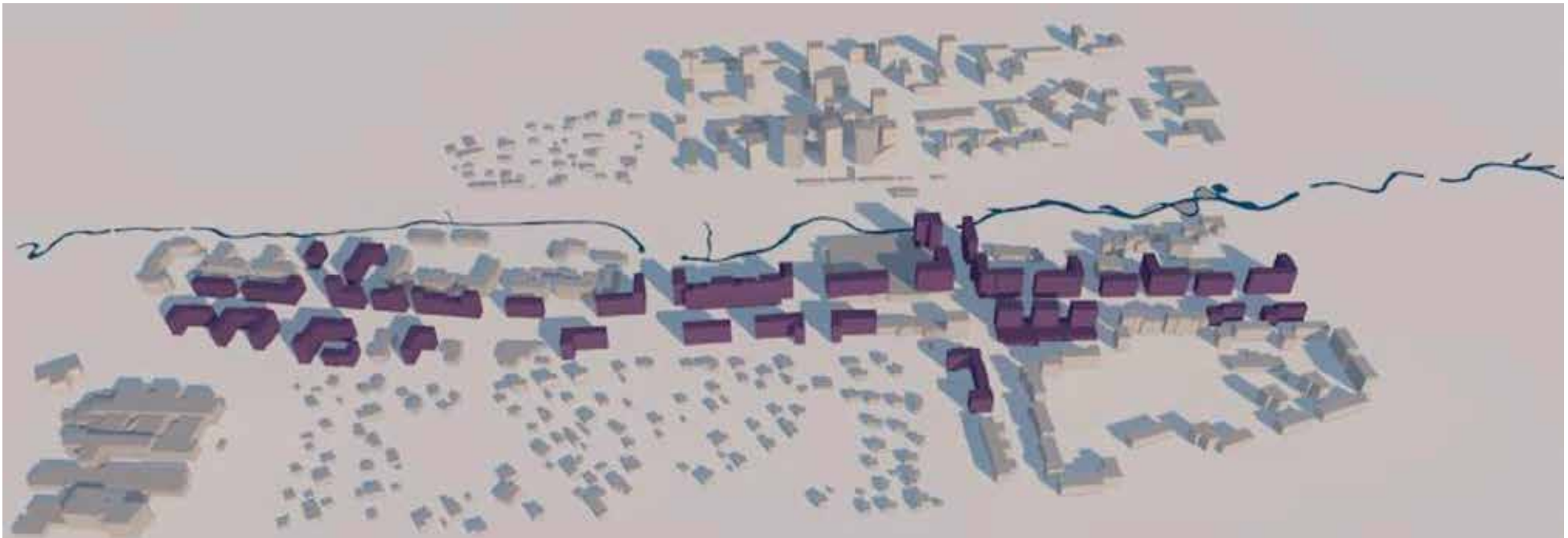
Modernisaation myötä autoilu on heikentänyt kaupunkielämän edellytyksiä kaupunkitilassa. Ihmisten olosuhteet kaupunkitilassa ovat muuttuneet alisteiseksi liikennejärjestelmien toimivuudelle. Kaupunkikehityksen historiaa tarkastellessa voidaan huomata, miten ihmiset valitsevat toimintamallikseen, olemisen ja liikkumisen tavakseen sen, minkä kaupungin tilallinen järjestelmä tekee helpoimmaksi ja turvallisimmaksi. (Jan Gehl: Ihmisten Kaupunki, 2018)

Kaupunkitila vaikuttaa myös liikkumisen tahtiin: mitä enemmän huomioitavaa tilassa on, sitä hitaammin ihminen siinä etenee välineestä riippumatta ja sitä enemmän reagoi ympärillään oleviin asioihin – kohtaa muita ihmisiä, asioi liikkeissä, väistää vastaantulijoita.

Yleiskaavan läpileikkaava strategia

Kaupunkitilan laadun parantaminen on yleiskaavamääräyksissä läpileikkaava teema. Vantaan kaupunkirakenteen perimä nojaa modernisaation ajattelutapaan toimintoja erottelevasta järjestelmästä. Modernisaation periaatteissa ihmisen ympäristökokemus ja sen vaikutukset ihmisen toiminnalle jätettiin toissijaisiksi. Ollakseen resurssiviisaasti toimiva ja kestävästi kasvava kaupunki, kaupunkitilan tulee nykyistä vahvemmin ohjata käyttäjiensä valintoja kestävyyttä tukien. Kaupunkitilan tulee kannustaa liikkumaan lihasvoimalla ja kestävillä kulkumuodoilla sekä valitsemaan turhan kuluttamisen sijasta muuta tekemistä. Kaupunkitila voi parhaimmillaan vahvistaa paikallisyhteisöjen muodostumista.

Kuva 30. Visio Asolanväylän katukuvaa kohentavasta täydennysrakentamisesta kolmen kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevan aseman keskellä. (Kuva: Irene Sarvi/Vantaan kaupunki)



Katukuvan kehittämisvyöhyke

Yleiskaavakartalle on joukkoliikennekaupungin maankäytön tehostamista ja kaupunkitilan laatua ohjaavan kestävä kasvun vyöhykkeen strategisen merkinnän lisäksi tuotu merkittävien katujen varsille strateginen merkintä Katukuvan kehittämisvyöhyke. Merkintä kehittyi asuntorakentamisen sijoituskohteita haarukoitaessa, kun pohdittiin asuinalueiden asuinviihtyvyyteen ja liikkumisen edellytyksiin vaikuttavia tekijöitä. Vantaalla on paljon katumaisemia, jotka näyttäytyvät kulkijalle ensisijaisesti suojaviheralueina ja joilla liikkumisen vauhti nousee ympäristöstä johtuen helposti yli annetun ohjearvon. Tiemäisten katu ympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta.

Katukuvan kehittämisvyöhyke on ensisijaisesti kaupunkitilan laatua ohjaava päällekkäismerkintä, joka ottaa kantaa alueen täydennysrakentamisen sijoittamisen mahdollisuuksiin sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseen. Katukuvan kehitysalueita on priorisoitu tärkeyden perusteella yleiskaavakartalle yhdeksän: Rajatorpantie, Martinkyläntie, Tammiston kauppatie, Tikkurilantie, Valkoiselähtentie, Asolanväylä, Kulomäentie, Länsimäentie ja Lahdentie. Merkinnät on esitetty kohteisiin, jotka toimivat reittinä läheisille keskustaluille ja vaikuttavat niiden kehitykseen.

Kuva 31.
Visio Rajatorpantien
katukuvaa kohentava
täydennysrakentamisesta.
(Kuva: Sitowise Oy)



6.2 Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima

Yleiskaavassa esitetään viheralueverkoston suuret linjat: laajat viheraluekokonaisuudet ja yhteydet niiden välillä. Viheralueverkosto perustuu maisemarakenteeseen. Vantaan viheralueverkostoa on suunniteltu pitkäjänteisesti. Siitä on muodostunut hyvä ja toimiva vihreä infrastruktuuri – strategisesti suunniteltu luonnontilaisten tai osittain luonnontilaisten alueiden verkosto, joka tuottaa hyötyjä eli ekosysteemipalveluja ihmisille. Tätä vihreää infrastruktuuria vaalitaan edelleen.

Yleiskaavan viheralueverkosto koostuu virkistysalueista, joita ovat urheilu- ja virkistyspalvelujen alueet (VU), lähivirkistysalueet (VL) ja retkeily- ja ulkoilualueet (VR), luonnonsuojelualueista (SL), suojaviheralueista (EV), hautausmaa-alueista (EH), maatalousvaltaisista alueista (MT) ja maa- ja metsätalousvaltaisista alueista (M). Viheralueiden erilaisilla maankäyttövarauksilla on monenlaisia maisemia ja luontotyypejä: erilaisia metsiä, maanviljelysmaisemia, jokien ja purojen rantoja ja kaupunkipuistoja.

Luonnon itseisarvon tunnustamisen lisäksi on hyvä ymmärtää, miten monenlaisia hyötyjä kaupunkiluonto ihmisille tuottaa. Viheralueet eivät ole tärkeitä ainoastaan virkistäytymisen takia, vaan niillä tapahtuvat biologiset prosessit ja rakenteet hyödyttävät ihmisiä esimerkiksi vettä viivytämällä ja puhdistamalla. Luonnon ihmiselle tuottamia hyötyjä eli ekosysteemipalveluja selvitettiin yleiskaavatyön rinnalla (Vantaan luontohyödyt 2018). Viherrakenteella tarkoitetaan kasvullisten alueiden (viheralueet, pihat ja muut alueet, joilla kasvaa kasveja) ja niiden välisten viheryhteyksien muodostamaa verkostoa, joka on osa yhdyskuntarakennetta (ViherKARA-verkosto 2013). Kaupungin viherrakenne on ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille olennainen ja tuottaa myös taloudellisia hyötyjä. Viherrakenteen rooli ilmastonmuutokseen sopeutumisessa ja hillinnässä on merkittävä. Kasvillisuuteen ja maaperään

on sitoutunut hiiltä, ja sitoutuu edelleen. Sateiden lisääntyessä vedellä on tilaa viipyä ja puhdistua viheralueilla.

Yleiskaavan ratkaisuna se, että kaupunki jatkaa kasvuaan jo rakennetuilla alueilla ja säästää viheralueita, on paras ja kustannustehokkain tapa varmistaa luonnon ihmisille tuottamat hyödyt. Viheralueiden tuottamien hyötyjen kompensointi ennallistamalla tai luomalla uutta viherrakennetta on vasta toissijainen.

Vantaan viherrakenneselvitys (Mäkynen 2017) on yleiskaavan maankäyttöratkaisujen taustalla. Selvityksessä esitetään maisemarakenteen sekä luonnon ja kulttuuriympäristön arvojen määrittämät rajat kaupunkirakenteen laajentumiselle ja seudun ja Vantaan kaupungin rakenteessa tärkeä viherverkosto, jota vaalitaan maankäytön muutoksissa.

Laajan viheralueverkoston lisäksi yleiskaava huolehtii myös pienipiirteisestä, ihmisiä lähimpänä olevasta viherrakenteesta. Keskustoissa ja keskustojen asuinalueilla määrätään varaamaan riittävästi tilaa puistoille ja julkisille ulkotiloille ja muilla asuinalueilla virkistysalueille. Puistoista puhuminen keskustojen yhteydessä sisältää ajatuksen siitä, että siellä, missä on eniten ihmisiä, on viheralueiden laatuun panostettava sekä kulutuskestävyyden ja toimivuuden että esteettisyyden näkökulmista. Virkistysalueyhteyden merkintä sitoo yhteen kaupunginosien sisäisiä viheralueita.

Useimmat rakennettaviksi tarkoitetut alueet on määrätty toteutettaviksi vihertehokkaasti. Vihertehokkuus on rakennetun ympäristön suunnittelun tueksi kehitetty väline, jonka tarkoitus on edistää ekologisten toimintojen ja ekosysteemipalvelujen tuotannon huomioon ottamista rakennushankkeiden toteutuksessa. Vihertehokkuudella tarkoitetaan

alueen kasvullisen osan (=alue, jolla kasvaa eläviä kasveja) pinta-alan suhdetta alueen koko pinta-alaan pisteytettynä elementtien vaikuttavuuden mukaan. Esimerkiksi säilytettävästä puusta saa paljon pisteitä, koska puusta juurineen on paljon hyötyä. Vihertehokkuuden arviointiin on kehitetty laskuri, jonka avulla voidaan määritellä minimivaatimukset tavoitteen täyttymiseksi. Yleiskaavamääräyksessä vihertehokkuusvaatimus ei sido suunnittelua nykyiseen laskuriin, vaan laskuria ja sen lähtöoletuksia voidaan tarvittaessa muuttaa ja kehittää.

Kaupungin kasvun ohjaaminen sisäänpäin olemassa olevaa rakennetta tehostaen tuo lisää käyttäjiä viheralueille. Vehreiden kaupunkiympäristöjen laatua tulee vaalia ja käytettävyyttä parantaa alueiden käyttöä ohjaamalla ja paikkojen saavutettavuutta kehittämällä.

Merkittävinä kaupungin vetovoimaresurssina virtaavat Vantaalla joet. Yhtenä kaupunkitilan laatua strategisesti ohjaavana merkintänä yleiskaavakartalla on jokien varsien virkistyskäytön kehittämisvyöhyke.

Kuva 32. Käyttäjämäärien kasvaessa voi luonnon kulumista hillitä rakentamalla paikkoja ja reittejä luontoa varjellen ja ihmisten kulkua helpottaen. (Kuvat: Virpi Mamia)

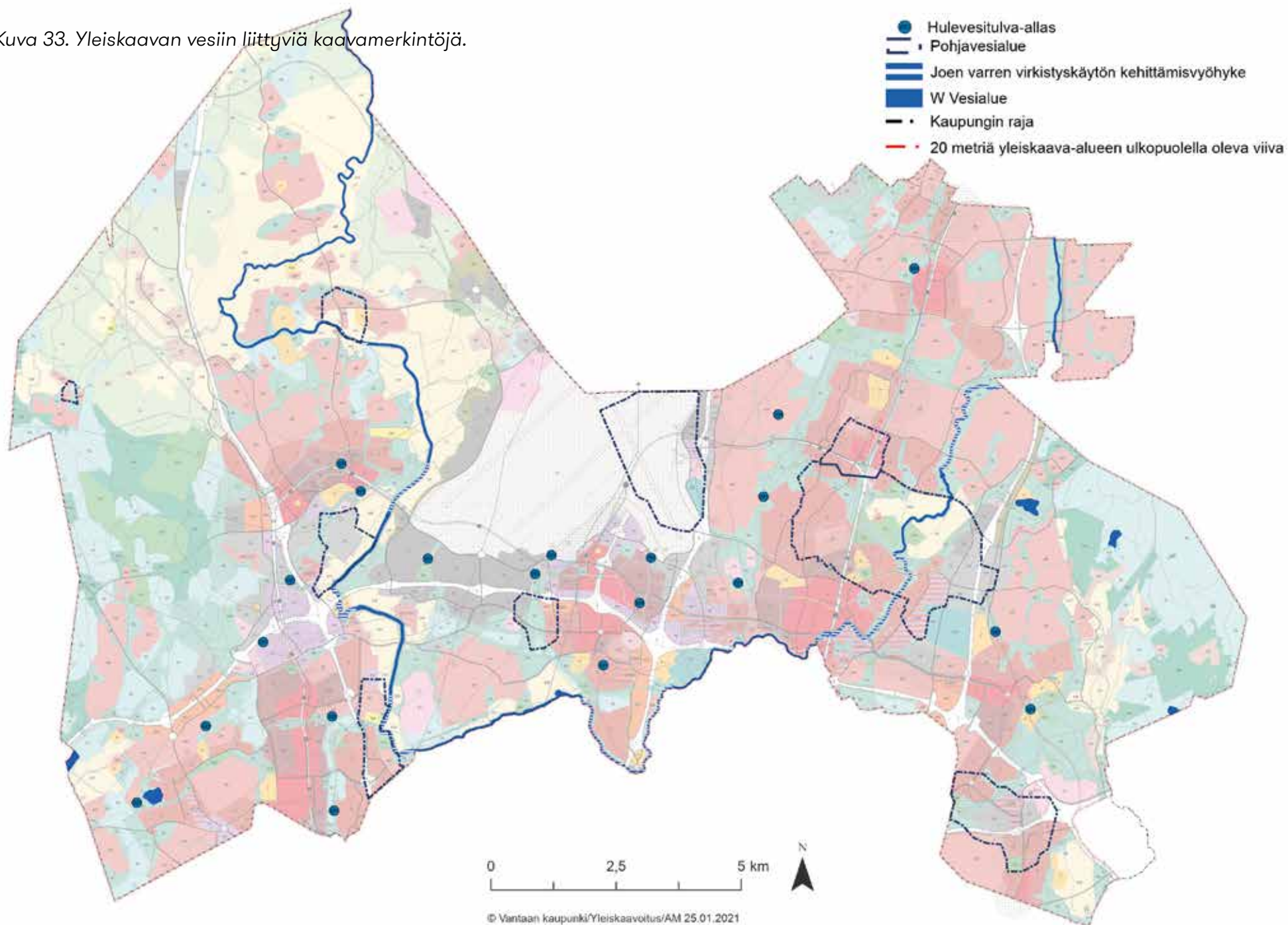


Joen varren kehittämisen merkintää on esitetty yleiskaavassa niille joen varren alueille, joiden lähellä on väestökasvupotentiaalia.

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 erittäin harvinaisiin (1/250 a) tulviin siten, että asuinrakentaminen ohjataan tulva-alueiden ulkopuolelle Vantaan tulvaohjelman (2015) suositusten mukaisesti. Rakentamisen ohjaaminen vesistötulva-alueiden ulkopuolelle ja hulevesitulviin varautuminen ovat keinoja sopeutua muuttuvaan ilmastoon ja lisätä resilienssiä kaupungissa.



Kuva 33. Yleiskaavan vesiin liittyviä kaavamerkintöjä.



6.2.1 Ekologinen verkosto

Yleiskaavan tavoitteiden raami on kestävä kehitys, jonka kivijalka on ekologisen kestävyys turvaaminen. Yleis-kaavassa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä turvataan vahvistamalla ekologista verkostoa. Yleiskaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) sekä suojelualueita toisiinsa kytkeviä ekologisia runkoyhteyksiä. Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat Vantaan ekologisen verkoston (liite 1.) perustan, jonka tavoitteena on turvata eliölajiston sekä luontotyyppien säilyminen ja monimuotoisuus pitkällä aikavälillä. Liitteen 2. kartalla on esitetty kaikki yleiskaavan luonnonsuojelualue (SL) -merkinnällä osoitetut alueet (rauhoitettut sekä varaukset), ja samassa kartassa olevat numerot viittaavat luonnon monimuotoisuuden kannalta erittäin tärkeisiin alueisiin (luo). Liitteiden 3. ja 4. taulukoista ilmenevät myös alueiden pinta-alat. Vantaa sijaitsee eliöstöltään rikkaalla hemiboreaalisella vyöhykkeellä, joka kattaa vain Suomen eteläisimmän osan. Vantaan suojelualueilla on tärkeä merkitys eteläisen luonnon monimuotoisuuden vaalimisessa ja turvaamisessa. Vantaalla on sekä valtakunnallisesti että paikallisesti merkittäviä suojelualueita, ja osa suojelualueista kuuluu myös EU:n Natura 2000 -verkostoon.

Luonnonsuojelualueet

Luontoarvojen säilymisen ja edistämisen kannalta keskeinen keino on suojelualueiden perustaminen. Luonnonsuojelualueiden tarkoituksena on suojella alueella esiintyviä luontotyyppejä ja eliölajeja sekä ylläpitää ekologisia yhteyksiä. Yleiskaavassa on esitetty sekä uusia luonnonsuojelualueita ja laajennuksia olemassa oleviin. Luonnonsuojelualueiden (SL) pinta-ala on yhteensä noin 2240 hehtaaria (n. 9,3 % kaupungin pinta-alasta). Näistä 800 hehtaaria on uusia. Yleiskaavan

osoittamat uudet luonnonsuojelualuevaraukset on selostettu suuraluekohtaisissa kuvauksissa.

Suojelualueverkostoon lisättäväksi ehdotetuilla alueilla on erityisesti perusteena niiden monipuoliset metsäarvot, joilla tarkoitetaan metsäluontotyyppien säilyneisyyttä ja kehittymistä luonnontilaisen kaltaisiksi. Suojelualueverkoston täydennyksiä on tehty Vantaan luonnosta kertyneiden tietojen perusteella ja ekologisen verkoston, erityisesti metsäisen verkoston, säilyttämisen näkökulmasta. (Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suuralueittain, Vantaan kaupunki, ympäristökeskus 2019)

Kuva 34. Tyttömäen metsä on erittäin monipuolinen luontokokonaisuus, jossa on korkeaa avokalliota, erilaista kangasmetsää, lehtoa sekä rämettä ja avosuota. (Kuva: Jarmo Honkanen)



Metsäisiä alueita on tarkasteltu nykytilanteessa, riippumatta tämän hetken yleiskaavavarauksista tai maanomistuksesta. Luontoarvoiltaan merkittävien alueiden arvioinnissa lähtökohtina ovat olleet luonnonsuojelulaki ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Luontoarvojen arvotuksessa on hyödynnetty myös maakunnallisesti arvokkaiden alueiden kriteeristöä sekä METSO-kriteeristöä. Yleiskaavan 2007 luo-alueverkosto (luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue) on ollut tärkeä lähtökohta. Tiukasti suojellun liito-oravan elinpiiriverkoston kartoitus ja muut luontoinventoinnit ovat tuoneet lisätietoa arvokohteista. Monimuotoisen metsäluonnon indikaattorina on käytetty EU:n direktiivilajien sekä uhanalaisten tai muutoin monimuotoista luontoa kuvaavien lajien esiintymistä alueilla.

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetun lahokaviosammalen huomiomiseksi paremmin kaavoituksessa, Vantaan kaupunki teetti syksyllä 2019 selvityksen, jossa kartoitettiin sammaleen esiintymistä alueilla, joilta aiemmin oli vain vähän tietoa kuten suojelualueilta, ja lisäksi tutkittiin joitain erityisten maankäyttöpaineiden kohteina olevia alueita. Selvityksen mukaan lahokaviosammalen tilanne vaikuttaa olevan Vantaalla poikkeuksellisen hyvä Suomen mittapuulla arvioituna. Selvityksessä rajattiin tunnettujen esiintymäalueiden perusteella 107 ydinalueita, joiden pinta-ala on yhteensä n. 1 071 ha. Ydinalueista noin 3/4 (86 % niiden yhteispinta-alasta), itiöpesäkkeistä n. 3/4 ja itiöpesäkkeiden kasvupaikoista n. 2/3 sijaitsee nykytilanteessa hyvin tai kohtalaisesti turvatuilla kohteilla. Selvitys sisältää lahokaviosammaleen suojelu suunnitelman, joka perustuu yleiskaava 2007:n ja uuden yleiskaavan valmisteluaineiston väliseen vertailuun. Yleiskaavan valmisteluaineistossa maankäyttöön 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 tarkoitus rauhoittaa luonnonsuojelulain 24 §:n nojalla. Rauhoitetulle luonnonsuojelualueelle voidaan tarvittaessa laatia hoito- ja käyttösuunnitelma, jolla osoitetaan alueella tarpeelliset reitit ja rakenteet sekä luonnonhoitotoimet. Kaikki Vantaan kaupungin omistuksessa olevat luonnonsuojelualueet, ja valtion omistuksessa olevat luonnonsuojelualueet niiltä osin kuin valtion laatimissa hoito- ja käyttösuunnitelmissa esitetään, ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita.

Luonnonsuojelualueiden toteuttaminen

Kaavojen luonnonsuojelualueiden toteuttaminen on pääosin valtion asia. Maanomistaja on lakien mukaan oikeutettu saamaan korvauksia, jos ei voi käyttää aluettaan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla. Korvaukset määrittyvät sen mukaisesti kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa ja luonnonsuojelulaissa on säädetty.

Yleiskaavan suojeltaviksi ehdotettavat alueet rauhoitetaan luonnonsuojelulain 24 §:n mukaisesti yksityiselle kuuluvina luonnonsuojelualueina tai yksityisinä luonnonsuojelualueina. Päätöksen yksityisen luonnonsuojelualueen muodostamisesta tekee Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) jos alueen luonnonsuojelubiologiset perustamisedellytykset täyttyvät. Pääsääntö on, että yksityinen luonnonsuojelualue perustetaan joko maanomistajan hakemuksesta tai hänen suostumuksellaan. Maanomistajan ja luonnonsuojeluviranomaisen käsitykset sovitetaan yhteen ennen päätöksen tekemistä. Luonnonsuojeluviranomaisten on tehtävä sopimus maanomistajan kanssa rauhoitusmääräyksistä ja korvauksista ennen kuin päätös annetaan. Suojelualueen rajojen ei tarvitse noudattaa yksittäisen maanomistajan rajoja, vaan se voidaan perustaa myös usean eri maanomistajan alueelle.

Rauhoituskanava voi olla myös Etelä-Suomen metsien monimuotoisuuden toteuttamisohjelma (METSO), joka on vapaaehtoinen ja tarkoitettu luonnon monimuotoisuusarvoja omaavien metsien suojeluun. METSO:n kautta voidaan suojella pysyvästi tai määräajaksi. METSO:ssa perustettavat pysyvät yksityiset suojelualueet (YSA) eivät periaatteessa eroa muista yksityisistä suojelualueista, vaan niiden rauhoituksen perusteena on myös LSL 24 §. METSO-kohteiden osalta on kuitenkin huomionarvoista se, että alueiden on täytettävä METSO-ohjelman kriteerit, eli oltava monimuotoisuudeltaan merkittäviä metsiä. Jos maanomistaja on aloitteellinen, niin METSO-ohjelman kautta rauhoitus

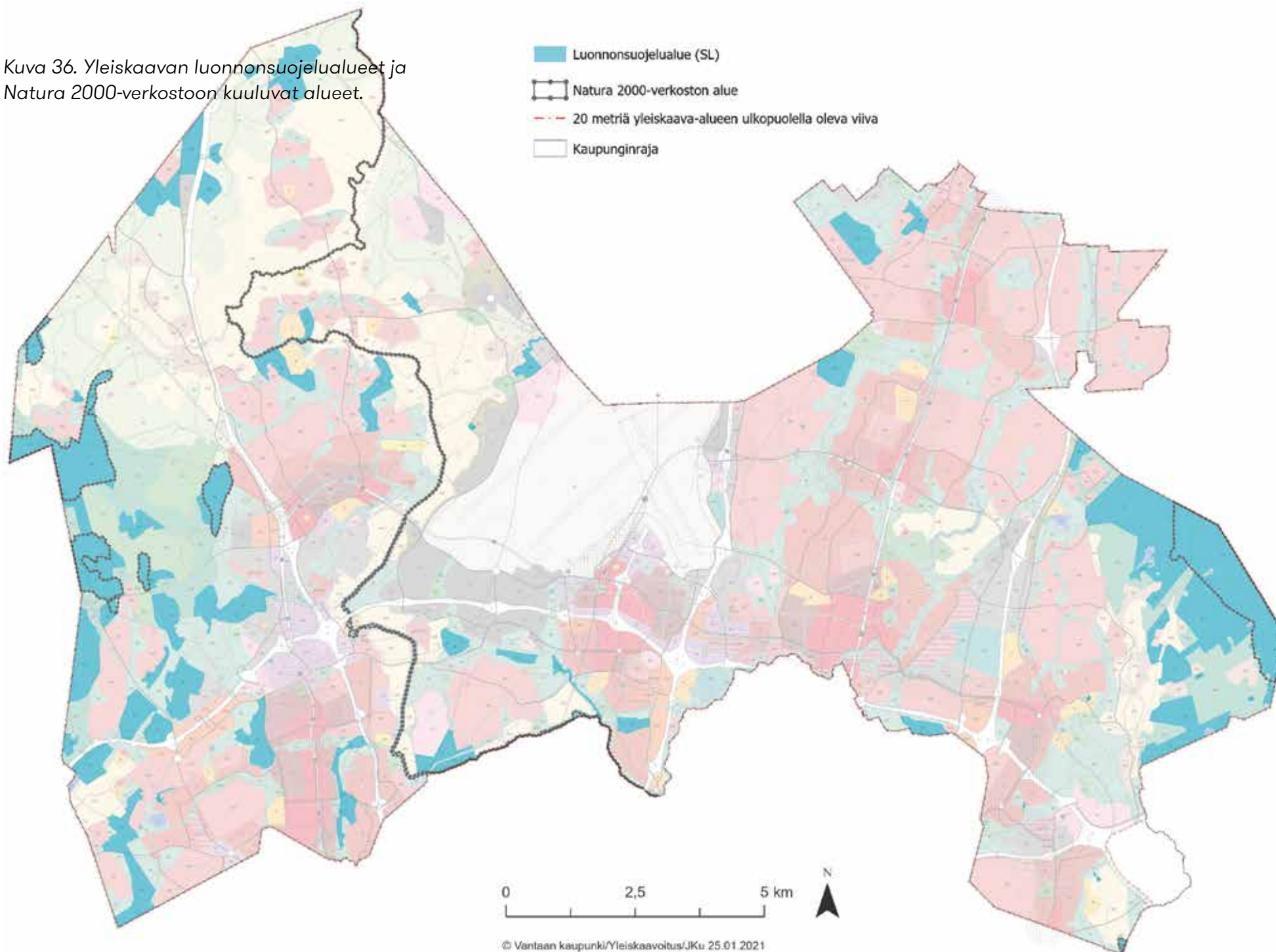
voi edetä hyvinkin nopeasti. Kunta valmistelee ja edistää aktiivisesti omilla maillaan olevien SL-aluevarausten rauhoitusprosessia yhdessä ELY-keskuksen kanssa.

Natura 2000 -alueet

Natura 2000 -verkoston alueet on esitetty yleiskaavassa päällekkäismerkinnöillä. Verkosto turvaa luontodirektiivissä määriteltyjen luontotyyppien ja lajien elinympäristöjä. Natura 2000 -alueilla on toteutettava niiden suojeluperusteina olevien luontotyyppien ja lajien ekologiaa vaatimuksia vastaavia suojelutoimenpiteitä ja laadittava tarvittaessa tarkoituksenmukaisia aluekohtaisia hoito- ja käyttösuunnitelmia tai laaja-alaisempia kehittämissuunnitelmia.

Vantaan alueelle ulottuu alueita neljästä eri Natura-aluekokonaisuudesta: Sipoonkorpi (FI0100066); Vantaanjoki (FI0100104); Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät (FI0100064); Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065). Yleiskaavassa ei osoiteta uutta maankäyttöä Natura-alueille. Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueisiin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Natura-vaikutusten arvioinneissa.

Kuva 36. Yleiskaavan luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet.



Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeit alueet

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueiden (luo) kokonaisuutta on yleiskaavassa täydennetty kokonaan uusilla alueilla tai olemassa olevien laajennuksilla. Tavoitteena on laajempien luonnon arvoaluekokonaisuuksien ja suojelualueiden tukialueiden muodostaminen luonnon monimuotoisuutta turvaamaan. Luo-alueiden rajausperusteet ovat pääosin samat kuin varsinaisten suojelualue-ehdotustenkin (Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suuralueittain, Vantaan kaupunki, ympäristökeskus 2019). Osa luo-alueista on todettu Uudenmaan liiton selvityksessä maakunnallisesti arvokkaiksi kohteiksi. Arvokkaat puroluontokohteet täydentävät luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueiden verkostoa. Yleiskaavan osoittamat uudet luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeit alueet on selostettu aluekohtaisissa kuvauksissa.

Luo-alueet sijoittuvat pääosin retkeily- ja ulkoilualueille (VR) ja lähivirkistysalueille (VL) päällekkäismerkintänä, mutta niitä on myös muilla alueilla. Luo-alueen määräys velvoittaa maaomistajaa hakemaan maisematyölupaa maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n mukaisesti siinä tapauksessa, jos tarkoitus on kaivaa, louhia, tasoittaa, täyttää tai tehdä muuta vastaavaa. Luo-alueiden pinta-ala yleiskaava-alueella on yhteensä noin 780 ha.

Kuten muillakin yleiskaavan merkinnöillä ja määräyksillä, luo-merkinnällä ohjataan tarkemman asteista suunnittelua. Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta ja varsinkin kaupungin omilla mailla metsän- ja maisemanhoitoa. Sellaisilla alueilla, joilla ei ole asemakaavaa, merkintä kertoo maanomistajalle, että alueella on erityisiä luonnon arvoja. Luo-alueella määrätään, että alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen.

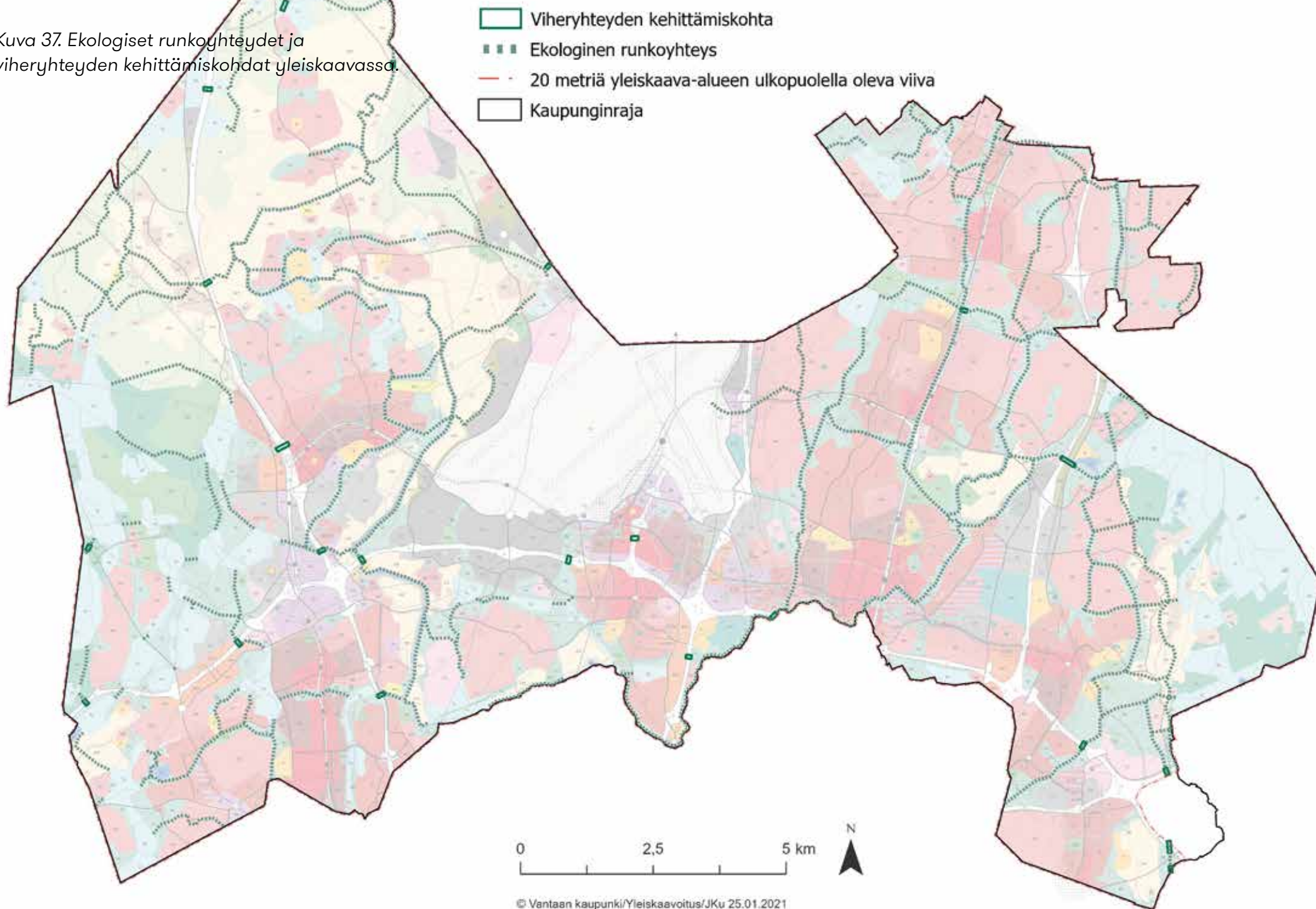
Luo-alueella saa ja pitääkin tehdä sellaisia hoitotoimenpiteitä, jotka edesauttavat arvojen säilymistä.

Yleiskaavan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeit alueet ja niitä koskeva kaavamääräys esitetään oikeusvaikutteisella liitekartalla 2.

Ekologiset runkoyhteydet

Yleiskaavaan on määritelty ekologiset runkoyhteydet, jotka yhdistävät luonnonsuojelualueita ja luo-alueita toisiinsa. Kokonaisuudesta muodostuu luontoalueiden verkosto, joka turvaa elinympäristöjä sekä mahdollistaa lajien leviämisen ja liikkumisen alueelta toiselle. Ekologisen runkoyhteyden määräys ohjaa varaamaan tilaa yhteyksille asemakaavoissa ja ottamaan ne huomioon viheralueiden jatkosuunnittelussa. Yhteydet kulkevat pääosin viheralueilla. Vantaan ekologiset yhteydet -selvityksen (2018) mitoitusohjeita on tulkittu siten, että runkoyhteyksien kohdille on pyritty varaamaan vähintään 100 metriä viheraluetta. Pientalovaltaisilla asuinalueilla yhteys kulkee ilman viheralueen tila-varausta, koska monet lajit voivat liikkua pihoja pitkin. Runkoyhteydet tukeutuvat myös asemakaavoitettuihin viheralueisiin.

Kuva 37. Ekologiset runkoyhteydet ja viheryhteyden kehittämiskohtat yleiskaavassa.



6.2.2 Alueiden virkistyskäyttö

Julkiset virkistysalueet ja muut viheralueet, joilla saa liikkua pääsymaksua maksamatta, antavat kaikille mahdollisuuden nauttia luonnon terveyshyödyistä ja kauneudesta. Ulkoilua harrastaa 96% suomalaisesta aikuisväestöstä ja ulkoilureitit ovat käytetyimpiä liikuntapaikkoja. Yleiskaavan virkistysalueiden, virkistysalueyhteyksien ja ulkoilureittien verkosto turvaa mahdollisuuden tulevaisuuteen.

Virkistys- ja liikunnan vapaa-ajanpalvelut

Lähiliikkuminen kuuluu kaupungin jokapäiväisiin palveluihin. Vantaalla viheralueet ovat lähellä ja useimmiten helposti saavutettavissa. Urheilupuistot ja liikuntapalvelut keskittyvät keskuksien reunamille asukkaille hyviin sijainteihin.

Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueet (VU) on tarkoitettu pääasiassa ulkoilmassa tapahtuvaan liikuntaan, urheiluun, peleihin ja muihin aktiivisiin virkistystoimintoihin. Palvelut voivat olla julkisia tai yksityisiä. Urheilu- ja virkistyspalvelualueita yleiskaavassa ovat urheilukentät, golfkentät, ratsastuskeskukset, koirien koulutuskeskukset, uimarannat ja muut tiettyyn tarkoitukseen varatut tai merkittäviä palveluita sisältävät kohteet. Pääosin urheilu- ja virkistyspalveluiden verkosto on suunniteltu jo yleiskaavassa 1992.

Yleiskaavassa esitetään pääosin yleiskaava 2007:n mukaiset urheilun ja virkistystoiminnan aluevaraukset täydennettynä liikuntapuistoilla niiltä osin, kun ne ovat yleiskaavan tarkkuustasoon soveltuvia. Alueiden lisäksi on symbolilla Urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka (8 kpl) osoitettu kasvavan kaupungin tarvitsemia uusia tai kehittyviä urheilun ja virkistys-toimintojen ohjeellisia sijainteja. Toimintojen tarkempi sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa.

Osana yleiskaavatyötä on laadittu vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta (liite 5.). Teemakartan merkinnät ovat yleiskaavan oikeusvaikutteisen pääkartan mukaisia ja niiden lisäksi kartalle on merkitty uimapaidat. 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.

Yleiskaava osoittaa jokien varsien virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeet. Ensisijaisesti virkistyskäyttöön kehitettäväksi on merkitty ne jokien varsien alueet, jotka sijaitsevat lähimpänä tiiviisti asumiseen rakennettuja alueita, tai joilla on merkittävää matkailun kehittämispotentiaalia.

Virkistysalueiden toteuttaminen

Julkiset virkistysalueet toteutetaan yleensä hankkimalla ne Vantaan kaupungin omistukseen. Kaupungin omistamalla virkistysalueella voidaan suunnitella ja toteuttaa alueen palveluvarustusta ja ylläpitoa siten, että alue sopii virkistyskäyttöön. Virkistysalueet tarkentuvat usein asemakaavoituksen kautta. Vantaan kaupunki hankkii yleiskaava-alueella virkistysalueita omistukseensa lähtökohtaisesti ja pääsääntöisesti vapaaehtoisin kaupun. Tarvittaessa voidaan käyttää etuosto-oikeutta. Koko virkistysalueverkoston hankkiminen kaupungin omistukseen on hidas prosessi. Virkistysalueiksi yleiskaavoitetut alueet, jotka eivät ole kaupungin tai valtion omistuksessa, ovat virkistyskäytössä vain jokamiehen oikeudella.

Kuva 38. Ihmisillä on tarve päästä veden äärelle. Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeellä parannetaan mahdollisuuksia liikkua ja oleskella veden äärellä. Kuvissa on esimerkkejä rantojen virkistyskäyttöön rakentamisesta eri puolilta Eurooppaa. Vantaalla joet ovat tärkeitä ekologisia yhteyksiä, joten virkistyskäyttö on tärkeää sovittaa rannalle luontoarvoja haittaamatta esimerkiksi laiturimaisin rakentein. (Kuvat: Laura Muukka)

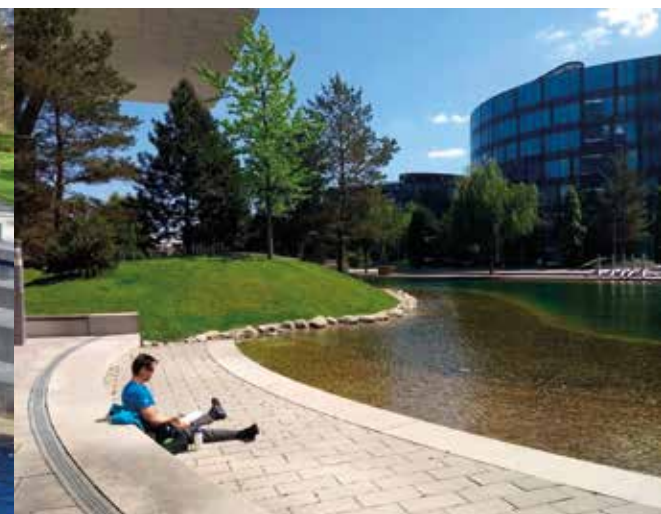
Virkistysalueyhteydet

Virkistysalueyhteydet ovat rakennetun ympäristön sisällä kulkevia laajoja viheralueita yhdistäviä virkistysalueiden sarjoja, ulkoilureittiyhteyksiä tai erilaisia kapeampia viheralueita. Yhteys voi tarvittaessa olla välillä kadulla. Virkistysalueiden sijainti tarkentuu asemakaavoissa.

Yhteyksiä on merkitty erityisesti Tikkurilan, Aviapoliksen ja Kivistön keskustavyöhykkeille. Määräyksessä edellytetään, että kaupunkikeskuksissa ja niiden läheisillä asuinalueilla merkinnän varrella olevat julkiset ulkotilat toteutetaan vehreinä ja viihtyisinä, toisiinsa kytkeytyneinä kaupunkitiloina. Julkisten virkistysalueiden tarve on suurempi tiiviisti rakennetuilla alueilla kuin väljillä pientaloalueilla, koska niillä oleskelaan omilla pihilla. Virkistysalueyhteyksiä onkin suunniteltu erityisesti tehokkaasti rakennetuille tai rakennettaville alueille.

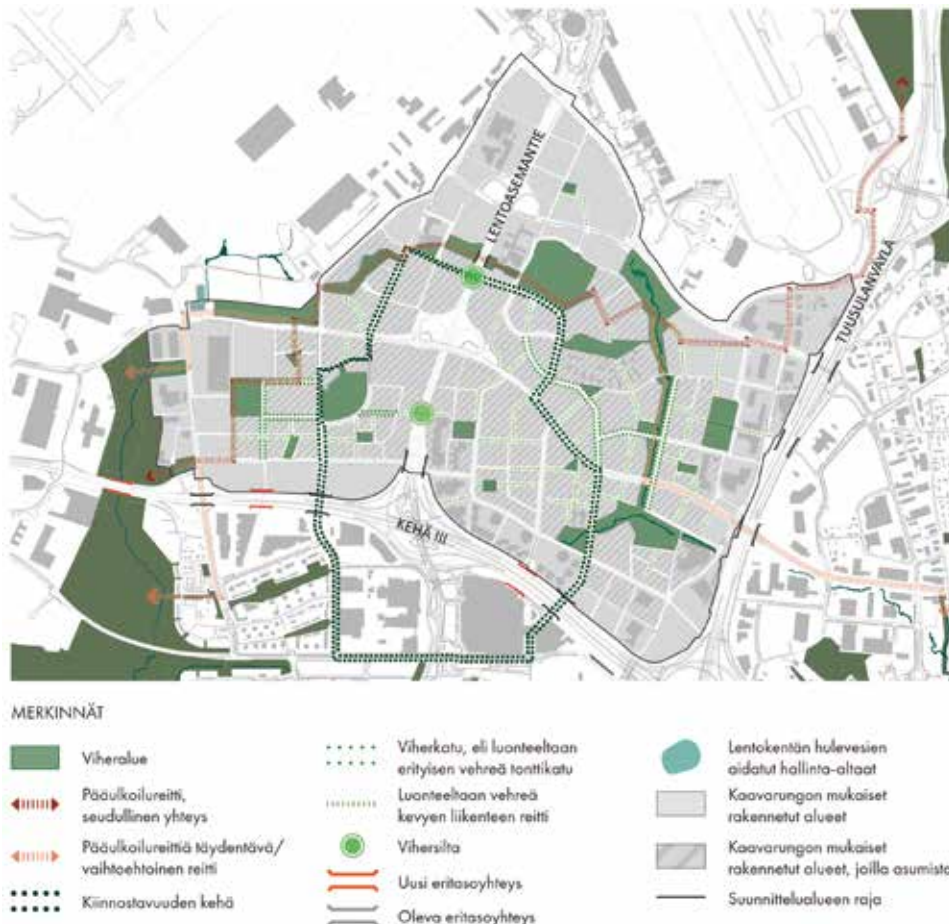
Ohjeelliset ulkoilureitit

Yleiskaavaan on määritelty ohjeellisten ulkoilureittien verkosto, jonka pohjalta reittejä voidaan suunnitella tarkemmin ja toteuttaa. Lähtökohtana ovat yleiskaava 2007:n ulkoilureitit ja ratsastusreitit ja niiden taustalla viheralueiden verkosto. Ulkoilureitit kulkevat aina viheralueilla.



Ohjeelliset ulkoilureitit ja ratsastusreitit ovat olennainen lähtökohta eri tahojen omistamilla mailla kulkevan verkoston toteutukselle. Yleiskaa-
vassa osa on jo toteutettuja reittejä, osa tarkemmin suunniteltuja ja
osa reitti yhteystarpeita. Ulkoilureittien verkostoa on suunniteltu rinnan
Vantaan ulkoilureitistön yleissuunnitelman kanssa. Se sisältää tiedot
olemassa olevista reiteistä, eri yhteyksissä tarkemmin suunnitelluista

Kuva 39. Esimerkki virkistysalueyhteyksistä. Ote diplomityöstä ”Vero-
miehen viheralueverkosto – kehittämissuunnitelma” (Laura Turunen
2018.)



reiteistä, ja siinä suunnitellaan uusia reittejä. Yleissuunnitelma tarken-
taa yleiskaavaan merkittyjen ohjeellisten reittien sijaintia ja tyyppiä.

Lisätietoa on viime vuosina tullut muun muassa reittien perustamisolo-
suhteista. Jokien rannoilla on usein paksu ja pehmeä savikko, jolle
ulkoilutien perustaminen edellyttää stabilointia tai jonkin muun mene-
telmän käyttöä. Sen tähden ulkoiluteille on pyritty löytämään sijainteja
kauempana jokien rannoista. Rantojen halutaan kuitenkin edelleen ole-
van yleisessä virkistyskäytössä: rannalla voi kulkea ilmankin ulkoilutietä
ja rannoille voidaan tehdä myös kevyemmin perustettuja polkuja. Reit-
tilinjoja ei ole poistettu jokien rannoilta, mutta niitä on paikoin lisätty
kauemmaksi joen uomasta sellaisille kohdille, joilla on tehty tarkempaa
selvitystyötä.

Luonnonsuojelualueilla on erityisen tärkeää ohjata kulku perustetuille
reiteille, jotta suojelualue ei kuluisi kauttaaltaan. Kulkua luonnonsuoje-
lualueella voidaan ohjata erilaisilla rakenteilla.

Kuva 40. Esimerkki laadukkaasta ulkoilun ohjauksesta luonnonsuo-
jelualueella: Lammassaaren pitkospuut Helsingissä. (Kuva: Laura
Muukka)



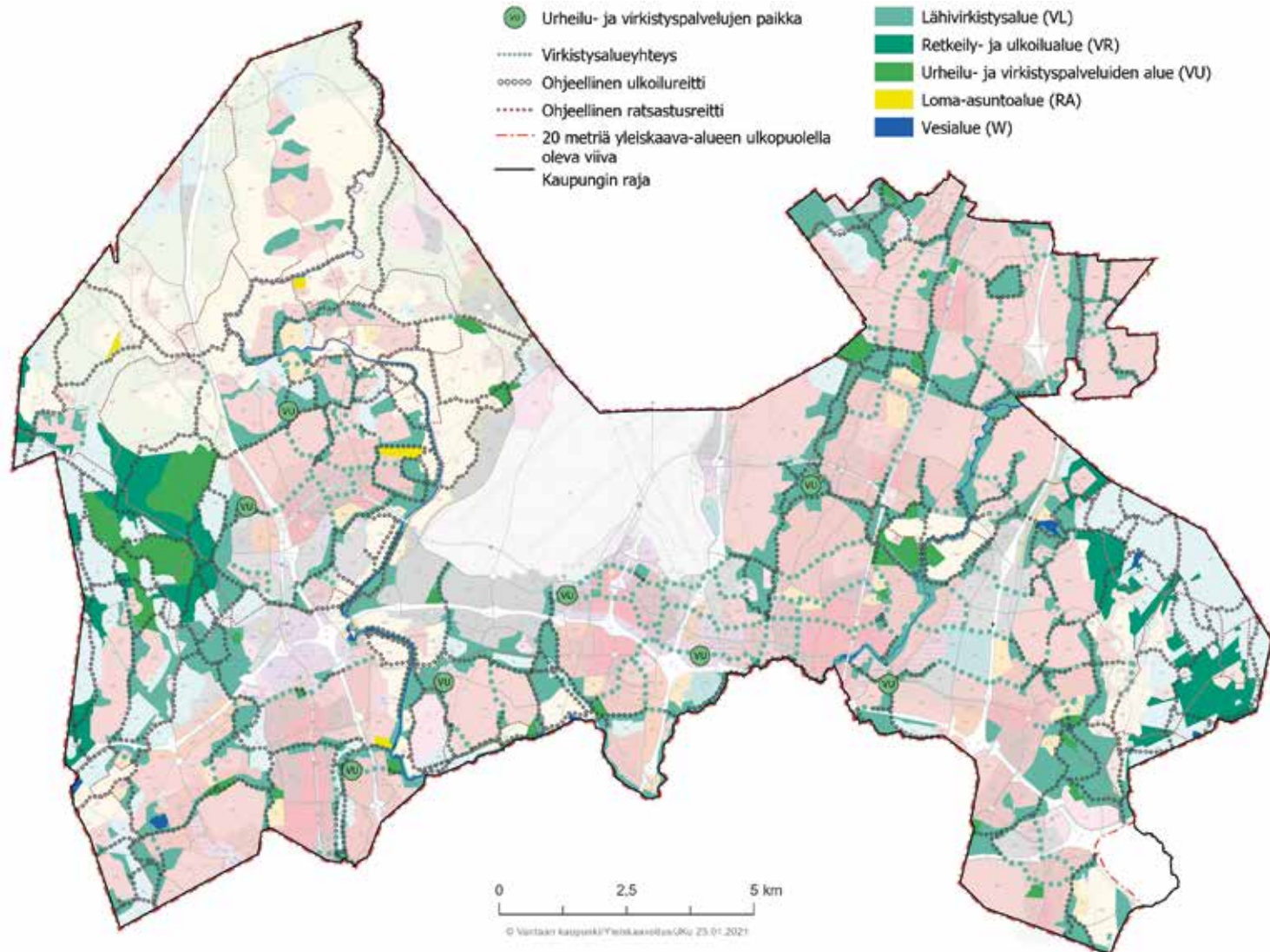
Ohjeelliset ratsastusreitit

Vantaan ratsastusreittien ja -keskusten tarveselvityksen (2004) pää-anti oli sen huomaaminen, että Vantaalla on paljon ratsuhevosia ja monet kaupunkilaiset haluavat harrastaa ratsastusta lähellä asuinpaikkaansa, ja toisaalta eri liikummismuodot häiritsevät toisiaan ja aiheuttavat vaaratilanteita samoilla reiteillä. Suunnitelmia tarkennettiin Länsi-Vantaalla 2012.

Yleiskaavaan merkitty ratsastusreittien verkosto mahdollistaa ratsastustallien lähistöllä toteutettavien lyhyempien lenkkien yhdistämisen ja myös esimerkiksi vaellusratsastuksen matkailupalveluna.

Viheralueohjelman 2011–2020 kehittämistoimenpiteenä esitettiin, että yhdistykset ja yritykset sopimuksin toteuttavat ja ylläpitävät ratsastusreittejä yhteistyössä kaupungin kanssa. Yleiskaavaan merkitty ohjeellinen reitti muistuttaa varamaan reiteille tilaa maankäytön, liikenteen ja viheralueiden suunnittelun eri vaiheissa, mutta ei velvoita kaupunkia toteuttamaan reittejä.

Kuva 41. Yleiskaavan virkistykseen reitit ja alueet.



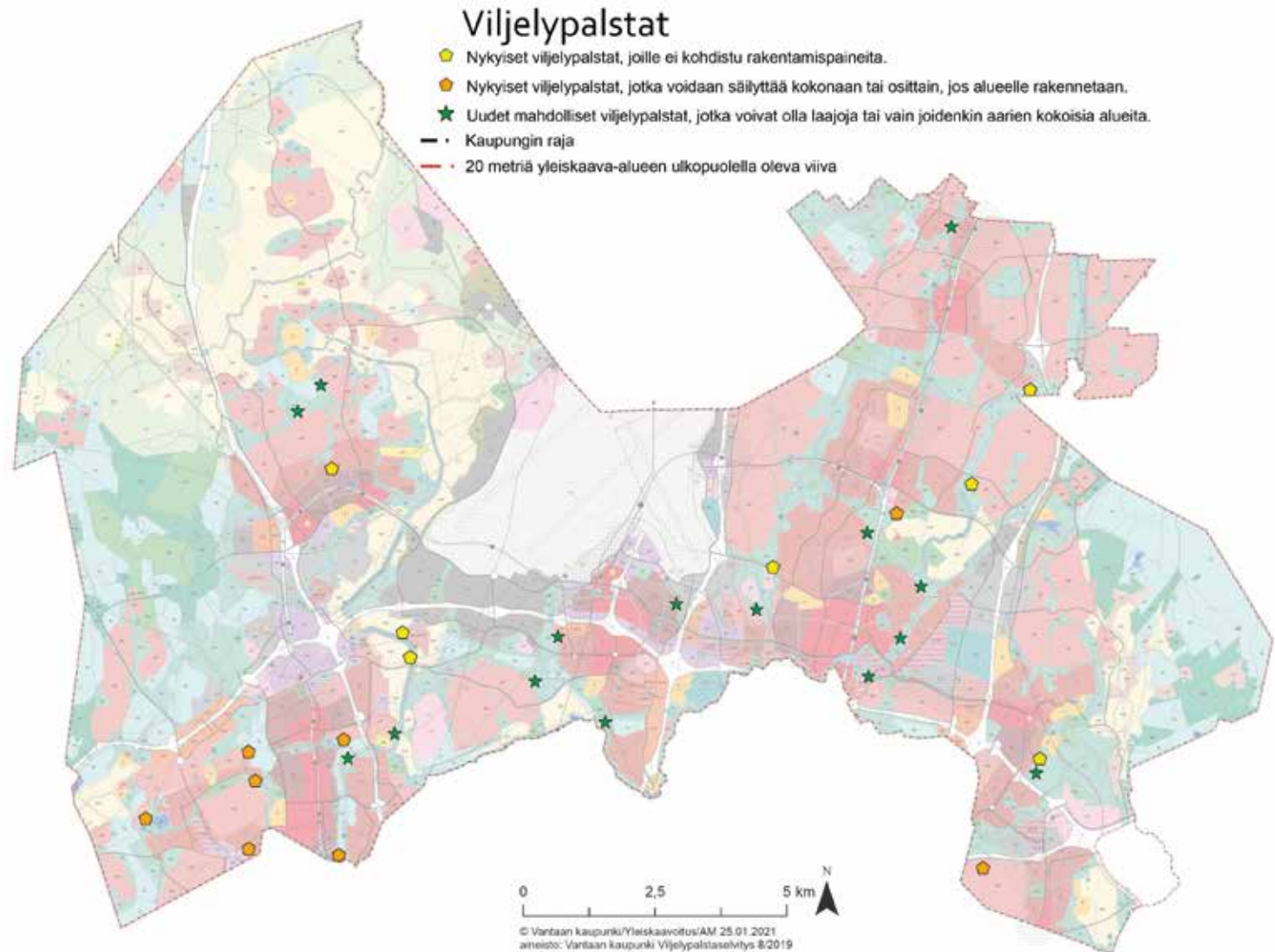
Viljelypalstat

Yleiskaavan pohjaksi laadittiin selvitys, jossa on esitetty Vantaan nykyiset viljelypalstat ja haettu mahdollisia sijainteja uusille viljelypalstoille. Uusilla alueilla otettiin huomioon hyvä sijainti asutukseen ja kulkuyhteyksiin nähden, mahdollisuus viljelyyn luonnon olojen kuten veden, auringon ja maaperän suhteen sekä vaikutus maisemaan.

Sekä nykyiset että uudet ehdotetut palsta-alueet on esitetty kaavakartalla määräyksellä: ”Ohjeellinen sijainti viljelypalstoille. Alueen lopullinen sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Jos nykyisten palstojen päälle rakennetaan, tulee palstoille etsiä korvaava sijainti.”

Monet palstaviljelyyn soveltuviksi ehdotetuista alueista ovat pinta-alaltaan laajoja. Viljelypalstoiksi voidaan perustaa osa alueesta tarkemman suunnitelman mukaan. Joitain viljelypalsta-alueita joudutaan mm. asemanseutujen täydennysrakentamisen yhteydessä siirtämään. Joitain palsta-alueita voidaan laajentaa, mm. Hakunilassa se olisi mahdollista. Oheisella kartalla (kuva 42.) on yleiskaavakarttaa tarkemmin esitetty viljelypalstat, joille ei kohdistu rakentamispaineita, viljelypalstat, jotka voidaan säilyttää kokonaan tai osittain, jos alueelle rakennetaan, sekä uudet mahdolliset viljelypalsta-alueet.

Kuva 42. Viljelypalstaselvityksessä tutkittiin sijainteja uusille mahdollisille viljelypalstoille kaupungissa.



6.2.3 Viheryhteyksien kehittämiskohdat

Vantaa on leveiden liikenneväylien halkoma kaupunki. Väylät katkaisevat sekä ihmisten että eläinten kulkureittejä. Jotta yleiskaavassa esitetty ekologisten runkoyhteyksien verkosto toimii, tulee väylille rakentaa vihersilloja tai laajoja vehreitä alikulkuja. Ekologisiin yhteyksiin liittyvät vihersillat tulee suunnitella ensisijaisesti eläinten liikkumista tukeviksi, kun taas ulkoilureittiverkostoihin liittyvät sillat voivat olla erityisesti ihmisen virkistyskäytön näkökulmasta suunniteltuja. Useimmiten on järkevää tehdä vihersillasta sellainen, että se palvelee sekä ihmisiä että eläimiä ja ratsastusreitteihin yhdistettynä myös ratsukkoja.

Tärkeimmät viheryhteyksien kehittämiskohdat on merkitty yleiskaavaan. Tarkoituksena on tukea vihersiltojen tai vehreiden alikulkujen rakentamista väylien ja teiden perusparannusten ja rakentamisen yhteydessä. Merkintään liittyy määräys: ”Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.”

6.2.4 Metsät kasvavassa kaupungissa

Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Metsien väheneminen Vantaalla jatkuu väijäämättä. Alueita varataan ennen kaikkea rakentamiselle, asukkaiden virkistykselle ja luonnonsuojelulle. Virkistys- ja luonnonsuojelualueilla metsiä säästyy. Maatalousvaltaisista alueista valtaosa on arvokkaana maaseudun kulttuurimaisemana suojeltua viljelysmaisemaa. Metsätalous on kaupungissa vähitellen väistyvä maankäyttömuoto.

Metsiä on lähes kaikilla yleiskaavan käyttötarkoitualueilla. Tuotanto- ja varastoalueiksi (TT, TY) varatuilta alueilta metsät joudutaan yleensä maankäytön toteutuessa poistamaan lähes tyystin, koska rakennukset

ja niihin liittyvät ulkotilat ovat suuria. Asuinalueille varataan asema-kaavoituksen yhteydessä viheralueverkosto, jonka osana metsiä tai metsiköitä säästyy. Myös tonteille jää puustoa – varsinkin, kun asema-kaavoissa yleiskaavamääräyksen mukaisesti asetetaan tavoite vihertehokkuudelle, mikä johtaa usein siihen, että olemassa olevaa puustoa säilytetään, koska siitä saa vihertehokkuuslaskurissa hyvin pisteitä.

Pääosin metsätalouteen varattuja M -alueita (maa- ja metsätalousvaltainen alue) on Luoteis-Vantaalla, jonne kaupungistuminen ei ole toistaiseksi edennyt. M-alueet ovat kuitenkin tulevaisuudessa mahdollisia kaupunkirakenteen laajenemisen alueita. Yleiskaavassa 2020 M-alueen pinta-ala on 6,3 % (1521 ha) yleiskaava-alueen pinta-alasta. Metsien käyttöä ei yleiskaavassa rajoiteta maa- ja metsätalouteen osoitetuilla alueilla.

Metsälakia sovelletaan yleiskaavan maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Yleiskaavan muilla alueilla metsälaki ei ole voimassa. Luonnonsuojeluun varatuilla alueilla metsälakia ei sovelleta. Kun metsälaki ei ole voimassa, aiheuttaa se seurannaisvaikutuksia muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon. Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki (Kemera) ja laki metsätuhojen torjunnasta (metsätuholaki) eivät koske yleiskaavan luonnonsuojelualueita.

Ilmastonmuutoksen seurauksena lisääntyvät sään ääri-ilmiöt lisäävät metsiin kohdistuvaa myrsky- ja hyönteistuhoriskiä. Vantaan metsät ovat keskimäärin melko vanhoja, ja ikääntyvä puustorakenne saattaa lisätä tuhoriskiä. Luonnonsuojelualueilta voi periaatteessa levitä esim. kirjanpainaja yksityisalueelle. Kirjanpainajatuhon syntyä hellekesinä samaan aikaan erilaisissa paikoissa, niin talous- kuin suojelumetsissä. Suojelluissa metsissä on yleensä monilajinen ja moni-ikäinen puu- ja hyönteislajisto, joiden joukossa on tuholaisien luontaisia vihollisia, jotka vaikuttavat siihen, että tuholaiset eivät välttämättä pääse kovin

laajalle alueelle leviämään. Laissa metsätuhojen torjunnasta on määritetty, missä tapauksissa valtio on velvollinen korvaamaan suojelualueilta levinneet metsätuhot.

Virkistyskäyttöön on varattu melko paljon metsiä. Virkistysalueita (VL ja VR) on yleiskaavassa noin 16,5% (4000 hehtaaria) kaupungin pinta-alasta. Virkistysalueverkostoa toteutetaan vähitellen hankkimalla maita kaupungin omistukseen. Kaupungin omistuksessa olevia metsiä hoidetaan metsäsuunnitelman mukaan siten, että metsänhoidossa painottuvat metsien virkistyskäyttö, luonnon monimuotoisuus ja maisemanhoito.

Virkistysalueiksi varatuilla alueilla metsämaiseman kauneuden säilyminen on tärkeä asia. Virkistysalueilla vaaditaan maisematyölupaa puiden kaatoon, jotta metsämaisemaa ja luonnon monimuotoisuutta voitaisiin vaalia. Maisema-työluvan ehdoissa voidaan määritellä, millä tavoin toteutettuna hakkuu parhaiten säilyttää näitä arvoja. Jos päätehakkuu tehdään ilman maiseman ja luonnon huomioon ottamista, voi tuloksena olla metsän virkistyskäyttömahdollisuuksien heikkeneminen vuosikymmenien ajaksi. Maisematyölupa on kuitenkin maanomistajalle merkittävä kustannus.

Yleiskaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ja tässä luonnonsuojelualueverkoston laajentaminen ja täydentäminen on keskeistä. Suomen lajien uhanalaisuus -punainen kirja 2019-teoksessa todetaan, että suurin osa uhanalaisista lajeista elää metsissä. Luonnonsuojelualueet turvaavat metsäluonnon monimuotoisuutta.

6.3 Kulttuuriympäristön suojelu

Yleiskaavalla suojellaan arvokkaita kulttuuriympäristökokonaisuuksia, jotka on tunnistettu valtakunnallisissa, maakunnallisissa tai Vantaan kaupungin laatimissa selvityksissä ja inventoinneissa. Merkittävien rakennusperintökohteiden suojelutarpeen ja -edellytysten selvittämistä tarkemman asteisessa suunnittelussa vaaditaan. Yleiskaavan pääkartalla ja oikeusvaikutteisella liitekartalla annetut suojelumääräykset määrittävät reunaehdot maankäyttö-merkinnän perusteella tehtävälle kehittämiselle.

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot kulttuuriympäristön suojelun lähtökohtina

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

Vantaanjokilaakson viljelymaisema on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, joka edustaa eteläisen Uuden-maan pitkään jatkuneen kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämää kulttuurimaisemaa. Valtioneuvosto teki 5.1.1995 periaatepäätöksen valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät, että arvokkaat maisema-alueet otetaan huomioon alueiden käytössä. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet on inventoitu uudestaan vuosina 2010–2014. Rajausta on inventoinnissa supistettu Riipilän alueella ja Tammistossa siten, että se vastaa suunnilleen yleiskaavan 2007 kyläkuvasuunnitelmaa ja maisemallisesti arvokkaiden alueiden rajausta.

Vuoden 1995 päätös on edelleen voimassa, koska uuden inventoinnin käsittely on kesken. Mutta voimassa oleva rajausta on niin vanhentunut, ettei se voi uskottavasti toimia suojeluperusteena. Yleiskaavassa on uuden ajantasaisen inventoinnin ja maiseman nykytilanteen arvoihin perustuva rajausta. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden

päivitysinventointi ja siihen tehty muutos ajantasaistavat Vantaanjokilaakson maisema-alueen rajauksen Vantaan yleiskaavan mukaiseksi. Päivitysinventointiin tehty muutokset ovat lausunnoilla joulukuussa 2020. Yleiskaavassa 2020 on uuden ajantasaisen inventoinnin ja maiseman nykytilanteen arvoihin perustuva raja.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Valtioneuvosto on päättänyt 2009 valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY), joiden ajantasainen tilanne perustuu ”Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (Museovirasto 2009)”-inventointiin (VN 22.12.2009). Vantaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt ovat: Backas – Elannon suurtila, Helsingin pitäjän kirkonkylä, Jokiniemen koelaitos, Korson rautatieasema, Pääkaupunki-seudun I maailmansodan linnoitteet, Sotungin kylä ja Håkansböle, Suuri rantatie sekä Tikkurilan rautatieasema.

Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt

Uudenmaan liiton selvityksessä 2012 (päivitys 2016) ”Missä maat on mainioimmat” on tunnistettu maakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, jotka sisältyvät 4. vaihemaakuntakaavaan ja 7.12.2020 voimaan tulleeseen Uusimaa 2050 kaavakokonaisuuteen. Vantaalla maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ovat: Hämeenkyllään ulottuva Espoonjokilaakson maisema-alue, Kaivokse- lan asuntoalue, Simonmetsän kerrostaloalue, Tikkurilan kulttuurimaisema, Hanabölen kylämaisema, Havukosken asuntoalue sekä Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano RKY-aluetta laajempaan. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (Östersundomin alue) on Länsisalm- en kulttuurimaisema, joka sisältää Westerkullan kartanon.



Kuva 43. Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokasta maisemaa Seutulassa. (Kuva: Pertti Raami)

Maakunnallisessa inventoinnissa 2016 ja voimassa olevassa maakunta- kaavassa on edelleen esitetty vanhentuneeseen tietoon perustuva val- takunnallisesti arvokkaan maisema-alueen raja, joten raja näkyy myös tämän selostuksen kartoissa maakunnallisesti arvokkaana kult- tuuriympäristönä.



Kuva 44. Kaivoksela on yksi Vantaan maakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä. (Kuva: Seppo Niva)

Vantaan kulttuuriympäristöselvitykset

Kulttuurimaisemaselvitys 2005 ja viljelymaiseman maisemakuvan uusi inventointi

Yleiskaavan 2007 taustalle laadittiin Kulttuurimaisemaselvitys (2005). Siinä esitetty teoreettinen tausta vantaalaisista kulttuuriympäristötyypeistä ja maiseman arvottamisesta pätee edelleen. Kulttuuriympäristön suojelun onkin oltava pitkäjänteisempää kuin 10 vuoden välein muuttuvaa, jotta jäisi jotain suojeltavaa. Työssä selvitettiin kulttuurimaisemien maisemakuvalliset ja kulttuurihistorialliset arvot, joista arvokkaimmat alueet merkittiin yleiskaavaan 2007.

Vantaan viljelymaisemien maisemakuva inventoitiin uudelleen 2017. Yleiskaavassa 2007 suojellut kyläkuvaallisesti ja maisemallisesti arvokkaat alueet ovat pääpiirteissään säilyttäneet ne arvot, joihin perustuen maisemakuvaa on haluttu suojella. Arviointikriteerejä ovat maisemakuvan eheys ja yhtenäisyys, vaihtelevuus eli monipuolisuus, intensiteetti eli vaikuttavuus ja huomattavat yksittäiset maisemaelementit ja maisemaa jäsentävät osatekijät.

Kylli – Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset

Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset laadittiin osana yleiskaavan selvityksiä. Linjauksissa määriteltiin vantaalaisen kulttuuriympäristön tavoitetilä sekä toimialakohtaiset toimenpiteet. Hankkeen osana laadittiin yleiskaavan kulttuuriympäristövaikutusten arviointi.

Kaavakartalla:

Arvokas kulttuuriympäristö

Suuri rantatie

Oikeusvaikutteisella liitekartalla:

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema

Kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue

Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö

RKY-kohde (Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön pieni alue)

Suuren rantatien osuus, joka on RKY

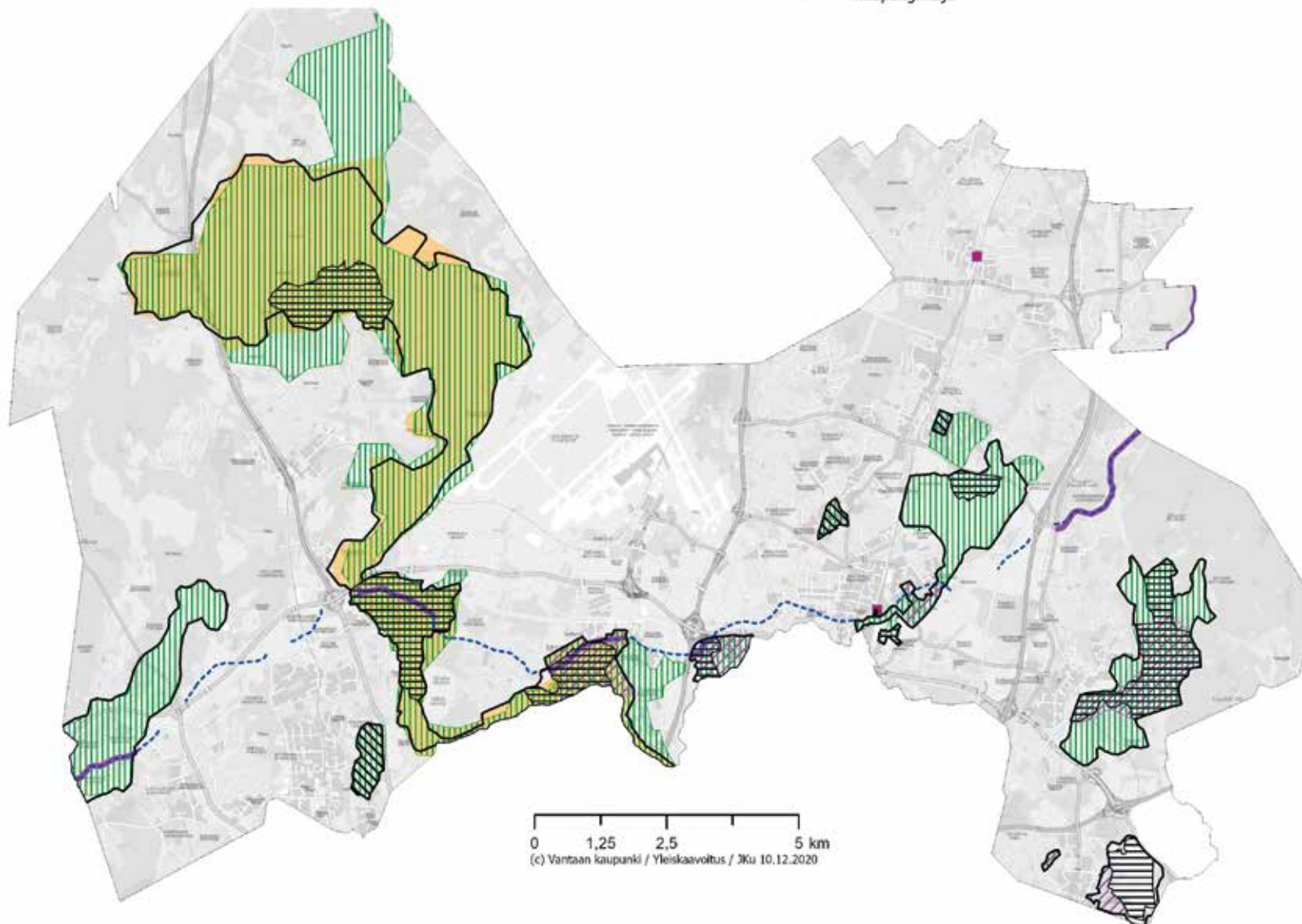
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue 2010-2014 inventoinnin mukaan

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö

20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva

Kaupunginraja



Kuva 45. Arvokas kulttuuriympäristö on esitetty yleiskaavan pääkartalla ja rajaukset kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan oikeusvaikutteisella liitekartalla.

Yleiskaavan kulttuuriympäristöä koskevat aluerajaukset, merkinnät ja määräykset

Kaavakartalla on päällekkäismerkintänä arvokkaan kulttuuriympäristön raja. Oikeusvaikutteisella liitekartalla tarkennetaan arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksiä kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaisiksi ja esitetään valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohteet, jotka ovat pieniä alueita. Kolme eriteltyä kulttuurihistoriallista ympäristötyyppiä ovat: maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö, kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema ja kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 –lukujen asuinalue.

Yleiskaavan yleismääräyksissä linjataan, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Merkittävät rakennusperintökohteet määrittävät inventointien kautta. Museoviranomainen, joka tällä hetkellä on Vantaan kaupunginmuseo, päivittää valmistuneiden inventointien pohjalta jatkuvasti tietokantaa, jossa kerrotaan, mitkä rakennusperintökohteet ovat merkittäviä. Kaavakartan arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksessä edellytetään, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät, ja että kulttuuriympäristön ominaispiirteitä vaalitaan. Tarkemmat määräykset kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan annetaan oikeusvaikutteisella liitekartalla.

Suurin osa Vantaan arvokkaasta kulttuuriympäristöstä on maaseudun kulttuurimaisemaa, jonka arvoja voidaan vaalia säilyttämällä rakennuksia, rakenteita ja kulttuurikasvillisuutta, hoitamalla avointa maisemaa ja huolehtimalla sen reunojen eheydestä sekä sopeuttamalla uusi rakentaminen perinteiseen ympäristöön ja maisemarakenteeseen.

Maisemallisesti arvokkaan alueen tai muun arvokkaan kulttuuriympäristön sekä kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaan kylämaiseman määräyksissä kehotetaan säilyttämään näitä ominaispiirteitä ja sopeuttamaan uudet lisäykset arvoihin. Erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi luokiteltu maisemallisesti merkittävä pelto tai niitty on säilytettävä.

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella maankäyttömerkintä on pääsääntöisesti maa-talousvaltainen alue. Maanviljelyn jatkuminen ylläpitää pitkään jatkuneen kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämän maiseman kulttuurihistoriallista ja maisemakuvallista arvoa. Maankäyttömerkinnän lisäksi aluetta koskevat suojelumääräykset. Kaupungin sisällä säilyvillä pelloilla on merkitystä huoltovarmuuden kannalta ja ne luovat mahdollisuuksia lähiruuan tuotannolle ja kaupunkilaisten harrasteviljelylle. Kaavakartalle merkityt ohjeelliset ulkoilureitit tarkoittavat sitä, että viljelyalueet ovat virkistyskäytössä siten, että maisemaa voi ihailla reiteiltä käsin.

Kulttuurimaisemaselvityksessä 2005 arvioitiin ja tunnistettiin maaseudun kulttuurimaiseman parhaiten säilyneet ja arvokkaimmat ydinalueet. Nämä alueet on nyt nimetty otsikolla ”Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema”. Tähän luokkaan on yleiskaavasta 2007 poiketen nostettu Backas, lisätty pala Sotungissa ja lisätty Westerkullan pellot. Viljelymaiseman säilyneisyys nostaa Backaksesta Tolkinkylään ulottuvan maiseman erityisen arvokkaiden kylämaisemien joukkoon. Maisemaa on viljelty ainakin 1600-luvun lopulta saakka ja todennäköisesti kauemminkin. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) -inventoinnin kuvauksessa todetaan, että Backas – Elannon suurtila peltoineen on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä. Yleiskaavassa 2007 aluetta ei merkitty kyläkuvasuhteisesti arvokkaaksi siksi, että se haluttiin varata golfkentäksi. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) -inventoinnin kuvauksessa

todetaan, että Sotungin kylä ympäröivine viljelysmaisemineen on säilyttänyt perinteisen rakenteensa ja rakennuskantansa hyvin. Etelässä kylä liittyy Håkansbölen kartanon historialliseen maisemaan. Håkansbölen ja Sotungin välinen maisema on liitetty erityisen arvokkaisiin kylämaisemiin.

Kaikki kohdat, joissa on tehty valintoja kulttuuriympäristön arvojen ja uusien rakentamismahdollisuuksien välillä, on perusteltu luvussa yleiskaava alueittain.

Lähiörakentamisen kauden asuinalueiden (kaupunkikuvallisesti arvokkaat 1960–1980 -lukujen asuinalueet) kulttuurihistoriallinen arvo perustuu siihen, että ne on toteutettu yhtenäisen kaupunkisuunnitelman mukaisesti ja arkkitehtuuri edustaa kokonaisuutena tiettyä aikakautta. Suojelumääräyksessä kehoitetaan noudattamaan alkuperäisiä kaupunkisuunnitteluperiaatteita ja huolehtimaan siitä, että rakentaminen 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 miljöönsä kannalta merkittävä luonne turmeltuu. Verrattuna yleiskaava 2007:ään kaupunkikuvallisesti arvokaiden alueiden luokittelu on joillain alueilla alentunut alueiden rakennuskannan yhtenäisyyden heikentymisen johdosta. Näin on käynyt esimerkiksi joillain asuinalueilla, kuten Hämevaarassa. Näitä alueita ei enää esitetä arvokkaana kulttuuriympäristönä.

Yleiskaavakartalla on esitetty viivalla Suuri rantatie. Suuri rantatie on valtakunnallisesti merkittävä osuuksilla, jotka on eritelty kartalla (kuva 45). Määräys sisältää kehittämislinjauksen: tavoitteena on, että tietä pitkin voisi kulkea Vantaan päästä päähän, kuten entisinä aikoina.

6.4 Kaupungin kytkeytyminen

6.4.1 Liikennejärjestelmä

Yleiskaavan tavoitteena on luoda toimiva ja eheä yhdyskuntarakenne, jossa palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa myös ilman henkilöautoa. Laadukkaat seudulliset joukkoliikenteen runkoyhteydet, toimivat vaihtopaikat sekä pyöräliikenteen baanat lyhentävät matka-aikoja ja vahvistavat niihin tukeutuvan kaupunkirakenteen syntymistä. Matka-aikojen lyheneminen ja uuden rakentamisen ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeelle parantaa saavutettavuutta, kun yhä useamman työpaikan ja ystävän voi tavoittaa samassa ajassa.

Paikallisesti tiivis kaupunkiympäristö mahdollistaa jokapäiväisten palveluiden saavuttamisen kävellen ja pyöräillen sekä tehokkaan joukkoliikenteen ja liityntäyhteyksien järjestämisen. Kaupunkiympäristön tiiveyttä tuetaan keskitetyillä ja tehokkailla kokonaisvaltaisesti toteutetuilla pysäköintiratkaisuilla. Kestävän liikkumisen tukeminen vähentää kuormitusta tie- ja katuverkolla, mikä edesauttaa tavaraliikenteen toimivuutta sekä keskustoissa että niiden välillä.

Keskusta-alueilla sekä katukuvan kehitysalueilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä kaupunkiympäristön ominaisuuksia. Katukuvan kehitysalueiksi on nostettu keskusta-alueiden ulkopuolella olevia katuja, jotka on tunnistettu keskeisiksi kehityskohteiksi ja jotka toimivat tavallaan keskusta-alueiden jatkeina.

Kestävien liikkumismuotojen tukeminen vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja. Vantaalla tie- ja katuliikenne on merkittävin ilmanlaatuhaittojen lähde. Tieliikenteen pakokaasupäästöt ovat vähentyneet tek-

niikan kehittymisen myötä, vaikka liikennemäärät ovat kasvaneet. Tieliikenne vaikuttaa silti edelleen merkittävästi ilmanlaatuun pakokaasujen lisäksi sen aiheuttaman katupölyn vuoksi. Tie- ja katuliikenteen melu on myös keskeinen haittatekijä. Tie-, katu- ja raideliikenteen melua sekä liikenteen aiheuttamia ilmanlaatuhaittoja on arvioitu yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa. Liikenteen haittojen vähentämiseen tulee kiinnittää huomiota asemakaavoituksessa.

Joukkoliikenne

Yleiskaavan ratkaisu mahdollistaa nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille. Päärunkoyhteytenä Vantaalla toimii juna. Uusina varauksina yleiskaavassa on raitiotie sekä joukkoliikenteen runkoyhteys, joka voi olla bussirunkolinja tai tulevaisuudessa toteutua myös raitioteinä. Runkoyhteydet ovat seudullisen järjestelmän osia ja muodostavat Vantaan sisällä jatkuvia yhteyksiä kaupungin toimintojen välille.

Raiteet yhdistävät jo nykyisin Vantaan kolme pääkeskusta: Tikkurilan, Myyrmäen ja Aviapoliksen. Raiteiden varressa sijaitsevat aluekeskuksista myös Korso, Koivukylä ja Kivistö. Pääradan varteen yleiskaava määrittelee uuden Vallinojan aseman maankäyttöineen. Kehäradalla on neljä vielä toteuttamatonta asemavarausta: Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä ja Petas. Petaksen, Viinikkalan ja Lentoaseman asemia lukuun ottamatta juna-asemien ympäristöt ovat yleiskaavassa kestävä kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Petaksen asemalta erkanee yleiskaavassa aluevarauksena Klaukkalan rata, joka on pitkän aikavälin raidevaraus eikä välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys 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. Santarata on olemassa oleva Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään raidesepelikuljetuksiin. Lisäksi rataa on käytetty suurmuuntajien siirtokuormaukseen, mutta tämä tarve on jatkossa poistumassa ja suurmuuntajakuljetuksille on löydetty uusi reitti Vuosaaren kautta. Tällöin radalle jää käyttöä ainoastaan raidesepelikuljetuksissa. Raidesepeli on tärkeä osa raideverkon kunnossapitoa, mutta sille tulee löytää paikka, joka ei estä kaupunkikehitystä ja Tikkurilan asemaa ympäröivän maankäytön tiivistämistä sekä täysimääräistä hyödyntämistä. Santaradan rautatieyhteyden alueella kulkee yleiskaavassa raitiotie ja alue tukeutuu vahvasti myös Tikkurilan asemaan.

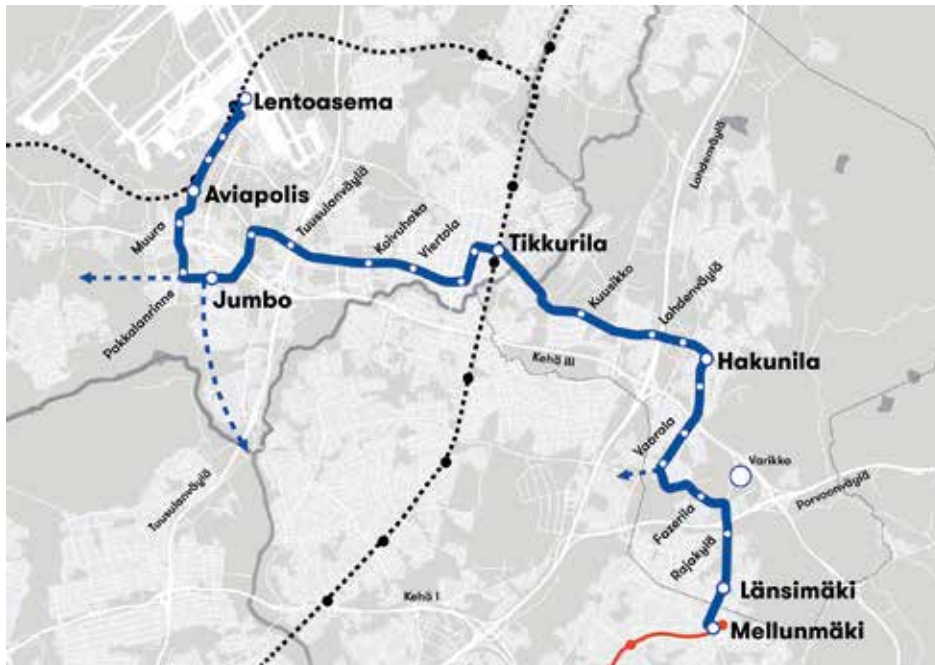
Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään maakuntakaavan mukaisesti.

Raitiotie yhdistää Hakunilan aluekeskuksen kahteen Vantaan pääkeskukseen ja metroon Mellunmäessä. Raitiotien reitti on esitetty alla olevassa kuvassa Vantaan ratikan yleissuunnitelmavaiheen mukaisena. Tikkurilassa raitiotien reitti alittaa juna-aseman tunnelissa lyhentäen matka-aikaa ja luoden erinomaiset vaihtoyhteydet juniin ja busseihin.

Raitiotien reitti Tikkurilassa tarkentuu vielä sen suunnittelun edetessä ja Lentoasemalla raitiotien linjaus määritetään yhdessä Finavian kanssa jatkosuunnittelun yhteydessä. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävän kasvun vyöhykettä, jolla on suositeltavaa ympäristöään tehokkaampi rakentaminen ja joukkoliikenteeseen tukeutuvien toimintojen sijoittaminen.

Raitiotien varikolle on yleiskaavassa varaus Vaaralassa. Varikon sijainti on osoitettu omalla symbolimerkinnällä ja sille on tehty ET-alueelle varaus yleissuunnitelman mukaisesti. Linja-autovarikkoja ei ole esitetty kaavakartalla, mutta niiden sijainnit on esitetty yhdyskuntateknisen

Kuva 46. Vantaan ratikan yleissuunnitelmavaiheen mukainen reitti sekä alustavat pysäkit.



huollon verkoston liitekartalla 7. Ojangan linja-autovarikko sijaitsee Kehä III pohjoispuolella ET-alueella ja Länsi-Vantaan varikolle on puolestaan varattu tilaa Petaksen asemavaruksen länsipuoleisella TT-alueella.

Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin yleiskaavan raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella, Raide-Jokeri 2:seen sekä poikittaiseen runkoyhteyteen Myyrmäen ja Pakkalan välillä. Itä-Vantaalla runkoyhteys mahdollistaa Viikin-Malmin pikaraitiotien jatkumisen Hakunilan urheilupuiston tienoille. Tammiston ja Pakkalan alueilla joukkoliikenteen runkoyhteys kulkee Tammiston ja Kartanonkosken asuinalueiden kautta sekä myös Hagelstamintien kautta Tammiston kauppatielle. Luonnosvaiheen hankearvioinneissa linjausten on todettu olevan liikenteellisesti saman arvoisia ja on mahdollista, että molemmat toteutuvat tulevaisuudessa raitiotienä. Näiden runkoyhteyksien jatkumiseen varaudutaan sekä Malmin että Tuusulanväylän ja siitä edelleen Helsingin keskustan suuntaan. Pohjoisessa Tammiston runkoyhteyksien jatkeena on varaus Tikkurilantiellä Rälssitieltä Aviapoliksen asemalle.

Myyrmäen ja Pakkalan väliselle runkoyhteydelle tutkittiin liikenne-ennusteilla useita eri vaihtoehtoja. Vaikka yhteyden matkustajamäärät vuodelle 2050 ovat ennusteen mukaan liian pieniä sen toteuttamiseksi vielä silloin raitiotienä, niin yhteys toimii tulevaisuuden varauksena. Runkoyhteys kulkee Tulkintien, Hakakorven tunnelivaruksen ja Ylästöntien kautta Vantaanlaaksontielle ja siitä edelleen Martinlaaksontietä pitkin Myyrmäkeen. Kyseinen linjaus vaikuttaa tutkituista vaihtoehtoista teknisesti ja kaavallisesti toteuttamiskelpoisimmalta.

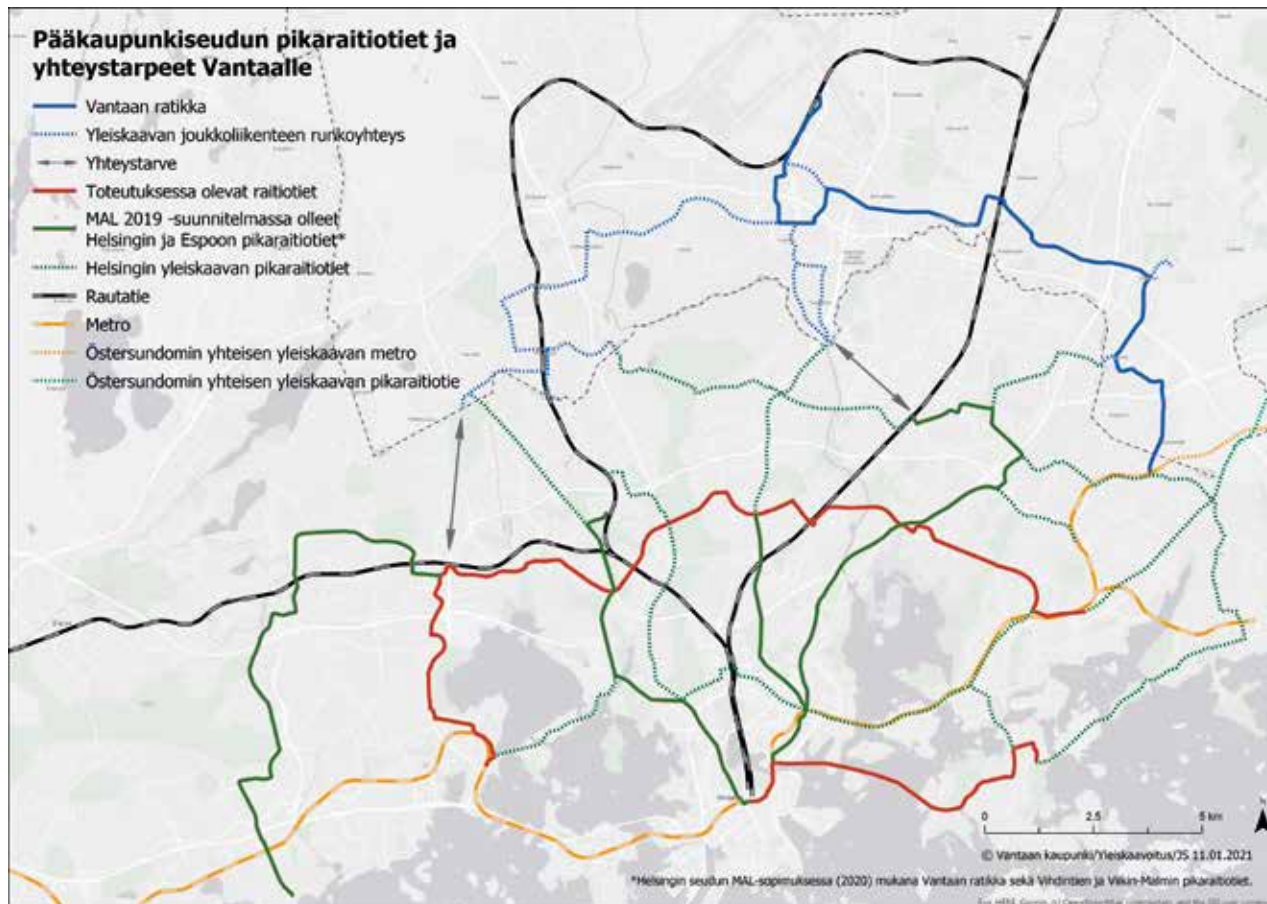
Muut joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnät Myyrmäen alueella ovat nykyisen bussirunkolinjan 560 varaus raitiotieksi ("Jokeri 2") sekä Helsingin yleiskaavan Vihdintien raitiotien jatke Vihdintieltä Raappavuorentien kautta Myyrmäkeen tai Malminkartanosta Korutien kautta Myyrmäkeen. Lisäksi varaudutaan raitiotien jatkeeseen Vihdintien ja Rajatorpantien liittymästä kohti Leppävaaraa.

Juna-asemat, tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat sekä seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet on merkitty yleiskaavaan symbolimerkinnoin. Kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä, ja tämän takia vaihtopaikkamerkintää ei ole erikseen merkitty asemille. Lentoasemalla sekä Tikkurilan asemalla on merkittävä rooli kansainvälisen, valtakunnallisen sekä seudullisen joukkoliikenteen kannalta. Nämä asemat onkin merkitty omalla symbolillaan valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemiksi.

Keskuksien asemat sekä Hakunilan keskusta toimivat omien alueidensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuodosta toiseen. Kivistön ja Ruskeasannan asemat palvelevat lisäksi kehyskunnista tulevien bussilinjojen liityntäasemana Kehäradalle sekä tarjoavat mahdollisuuden liityntäpysäköintiin Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän autoilijoille. Muut seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet sijaitsevat Tikkurilan, Vehkalan, Vantaankosken, Martinlaakson ja Korson asemilla. Vehkalaan ja Vantaankoskelle on Kivistön ja Ruskeasannan tapaan tarkoitus ohjata pidempimatkaista liikennettä pääväyliltä. Tikkurilan, Martinlaakson ja Korson seudulliseen merkittävyyteen vaikuttaa hyvien joukkoliikenteen runkoyhteyksien lisäksi liityntäpysäköinnin yhteydessä olevat palvelut.

Tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat sijaitsevat pääosin joukkoliikenteen runkoyhteyksien tai kaukoliikenteen ja runkoyhteyksien risteyspaikoissa. Vantaan ratikan varressa vaihtopaikat sijaitsevat asemien lisäksi Porvoonväylän, Kuussillantien, Lahdenväylän, Tuusulanväylän sekä Lentoasemantien kohdilla. Länsi-Vantaalla tärkeitä joukkoliikenteen vaihtopaikkoja on Hämeenlinnanväylällä Kivistössä sekä Martinlaakson ja Kaivoksen liittymissä ja Vihdintiellä Rajatorpantien liittymässä. Tammistossa vaihtopaikka sijaitsee mahdollisten raitiotieyhteyksien risteyskohdassa Tapaninkyläntien kohdalla.

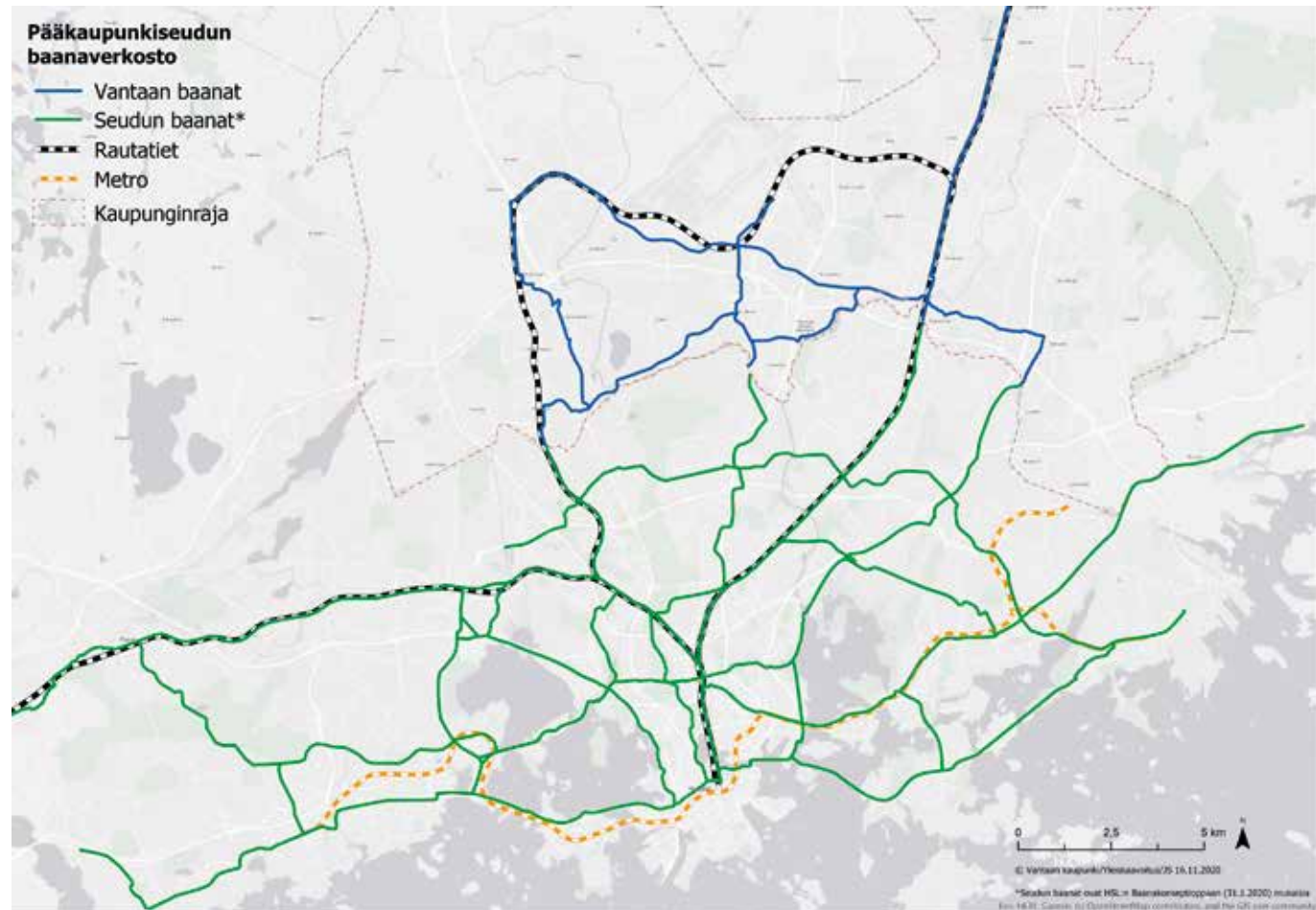
Kuva 47. Yleiskaavan raitiotievaraukset mahdollistavat Vantaan liittymisen pääkaupunkiseudun raitiotieverkkoon.



Jalankulku ja pyöräily

Pyöräiliikenteen baanat muodostavat Vantaalle keskuksien välisen laadukkaan pyöräilyverkon, joka yhdistyy seudulliseen baanaverkoston. Baanat palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä, eivätkä ne välttämättä kulje aivan keskusta-alueilla. Niiltä järjestetään erinomaiset yhteydet asemille ja muihin keskustojen palveluihin.

Pohjois-eteläsuuntaiset baanat yhdistyvät Myyrmäessä, Tammistossa, Tikkurilassa ja Hakunilassa Helsingin yleiskaavan baanoihin. Näiden baanojen lisäksi yleiskaavassa on kaksi poikittaista baanaa. Toinen kulkee Hakunilasta Tikkurilan ja Aviapoliksen läpi aina Kivistöön asti, ja toinen puolestaan yhdistää Myyrmäen lentoaseman baanaan jatkuen siitä edelleen Tammiston kautta Tikkurilaan.



Kuva 48. Pääkaupunkiseudun baanaverkosto. Kuvan baanat ovat HSL:n baanakonseptioppaan (31.1.2020) mukaisia.

Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet, jotka suunnitellaan tarkemmassa kaavoituksessa. Tämä verkosto ei siksi näy yleiskaavassa.

Yleiskaava ohjaa jokapäiväisten palveluiden sijoittumista määräyksillä siten, että ne ovat saavutettavissa sujuvasti kävellen ja pyöräillen. Tärkeimpiä ovat koulut, päiväkodit ja päivittäistavarakaupat. Kaupunkiympäristö tulee suunnitella siten, että se kannustaa liikkumaan lihasvoimalla. Joukkoliikenteen pysäkkien, vaihtopaikkojen ja asemien hyvä saavutettavuus tulee varmistaa.



Kuva 49. Pyöräliikenteen baanat sekä nykyiset pääpyörätiet.

Liikennealueet ja -yhteydet

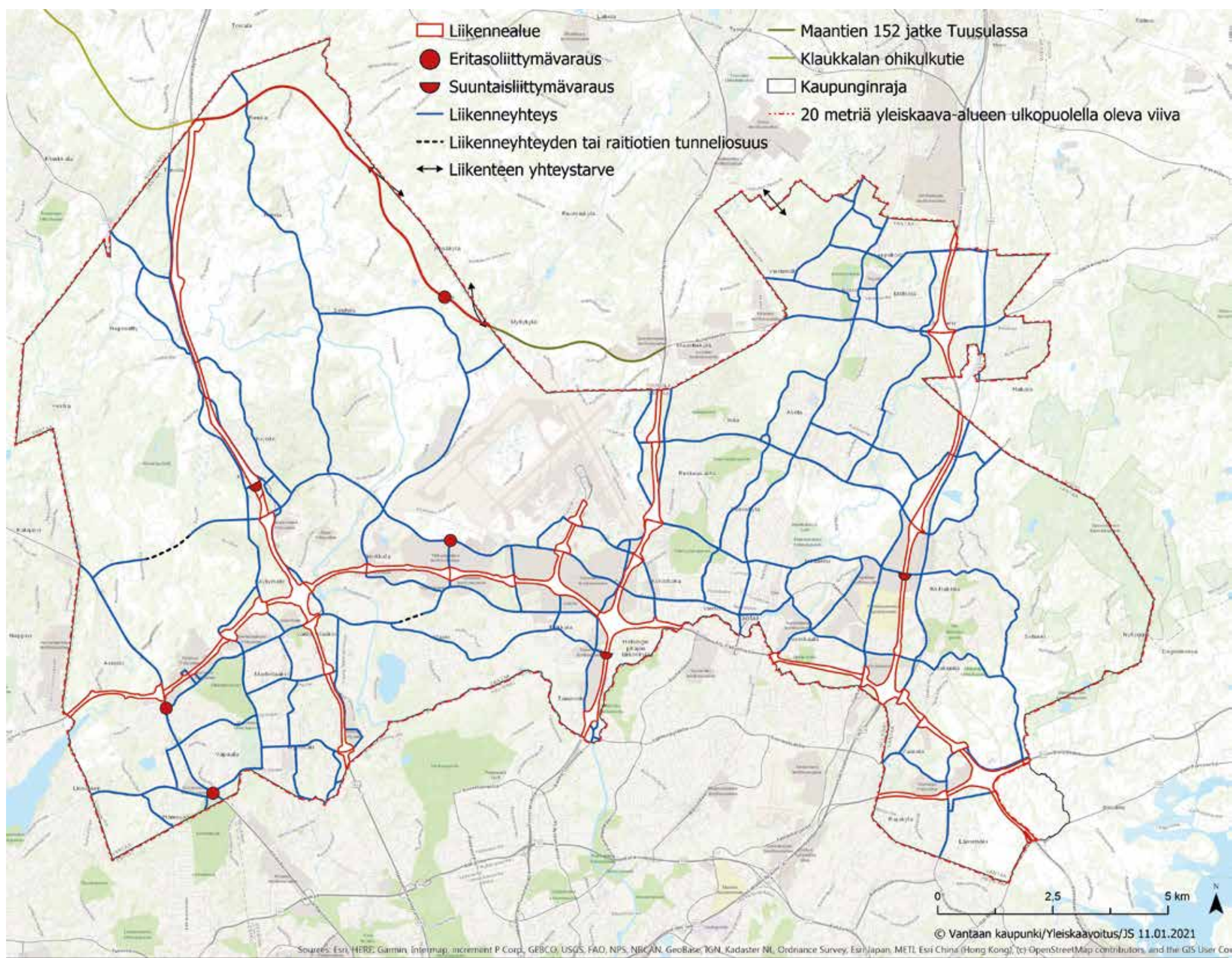
Yleiskaavan tie- ja katuverkko on jaettu liikennealueisiin ja -yhteyksiin. Aluevarauksina on esitetty valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät eritasoliittymineen ja levähdysalueineen. Viivamerkinnällä on puolestaan merkitty liikenneyhteyksiksi tärkeät paikallista tai seudullista liikennettä palvelevat, alueiden väliset keskeisimmät tiet ja pääkadut, joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Maantien 152 jatkeesta on laadittu yleiskaavan laadinnan aikana 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 koskeissa kappaleissa.

Uusille eritasoliittymille ei ole tehty tilavarausta, vaan niiden paikat on osoitettu symboleilla. Kaikkia liikennesuuntia palveleville uusille eritasoliittymille on esitetty paikat Vihdintiellä Rajatorpantien ja Martinkyläntien liittymissä, Caravellentien ja Tikkurilantien liittymässä sekä maantien 152 varressa Hanskalliontielle. Suuntaisliittymille etelän suuntaan on esitetty paikat Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän, Ylästöntien ja Tuusulanväylän sekä Hämeenlinnanväylän ja Keimolanportin liittymissä. Keimolanportin liittymässä suuntaisliittymävaraus osoittaa täydennyksen nykyiseen liittymään, jolloin siitä muodostuu kaikkia suuntia palveleva eritasoliittymä.

Erinomaisten päätieyhteyksien sekä lentoaseman sijainnin ansiosta Vantaalla sijaitsee paljon tavaraliikennettä aiheuttavia toimintoja. Lentoaseman läheisyydessä sekä Hakkilassa on useita logistiikkayrityk-

siä, joista monet ovat valtakunnallisestikin merkittäviä. Tämä aiheuttaa monille pääteille ja -kaduille myös runsaasti raskasta liikennettä, mikä on huomioitava liikenneverkon toimivuudessa.

Keskeinen osa seudun liikenne- ja logistiikkajärjestelmää sekä sen toimivuutta ovat raskaan liikenteen palvelualueet, joiden olisi hyvä sijaita noin 30 minuutin ajomatkan päässä tärkeimmistä kohdealueista: satamat, lentoasema ja Kehä III:n logistiikkatoiminnot. Palvelualueille olisi hyvä olla sujuvat ja helpot yhteydet pääteiltä. Yleiskaavassa on Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen tehty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Kyseinen alue on osoitettu myös Uusimaa-kaava 2050:n logistiikkaa käsittelevässä liitekartassa. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita tai edellä mainitussa liitekartassa osoitettuja raskaan liikenteen palvelualueiksi soveltuvia alueita ei kuitenkaan ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia ole merkitty yleiskaavaan. Yleiskaava kuitenkin mahdollistaa palvelualueiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (TT), ja toisaalta yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa raskaan liikenteen palvelualueiden/taukopaikkojen pienimuotoisen kehittämisen esimerkiksi liikennealuevarauksiin sisältyvillä levähdysalueilla. Liikenneverkon toimivuutta tarkasteltiin yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Yleiskaavan vaikutukset on esitetty teemoittain tiivistettynä kappaleessa 8.



6.4.2 Lentokenttä

Lentokentän maankäyttö mukaan yleiskaavaan

Yleiskaava varmistaa lentoaseman kasvun edellytykset ja lentämisen ympäristöhaittojen hallinnan. Yleiskaavassa varaudutaan Lentorataan ja Tallinna-yhteyteen, jotka yhdessä Vantaan ratikan kanssa parantavat raideliikenneyhteyksiä asemalle. Samalla saadaan vähennettyä lentoasemalle suuntautuvan ajoneuvoliikenteen määrää sekä siitä aiheutuvia päästöjä. Lisäksi yleiskaavassa on aluevaraus pääradalta pohjoisesta Kehäradalle kääntyvälle raiteelle.

Eritasoliittymävaraus Caravellentien pohjoispäässä säilyy tulevaisuuden varauksena. Liittymä toimii yhteytenä Tikkurilantieltä Viinikkalan asemalle sekä mahdolliselle uudelle terminaalille.

Lentokentän kasvuun on varauduttu osoittamalla riittävät varaukset lentoliikenteen alueelle sekä uudelle lento-terminaalialueelle Viinikkalan asemavarauksen yhteyteen. Lentokentän sisäöntuloalueet on osoitettu monipuolisiksi työpaikka-alueiksi, mikä mahdollistaa lentokenttään tukeutuvan työpaikkarakentamisen tuhansille uusille työpaikoille.

Lentomelu

Lentomelu on merkittävimpiä maankäytön reunaehtoja Vantaalla, koska melu rajoittaa asuntorakentamisen ja myös useiden palveluiden (ns. muut herkät toiminnot, kuten koulut, päiväkodit ja hoitolaitokset) sijoittumista. Lentomelu, kuten muukin melu, aiheuttaa terveyshaittoja. Sosiaalisesti kestävä kaupunki edistää asukkaiden hyvinvointia, mikä yleiskaavassa tarkoittaa erityisesti elinympäristön laatua ja haittojen hallintaa.

Lentokoneita kuuluu ainakin ajoittain koko kaupungin alueella. Mallinnetut lentomeluvyöhykkeet (Lden yli 50 dB) kattavat kaupungin pinta-alasta noin puolet. Voimakkainta lentokoneiden aiheuttama melu on lentoreittien kohdalla lähellä kiitoteiden päitä. Lentomelualueet on mallinnettu ennustetun liikennemäärän ja konetyypijakauman 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 lasculinjalle (kuva 52.) jo useita kilometrejä ennen lentokenttää. Kiitoteiden jatkeilla laskeutuvien lentokoneiden melu on paikoin voimakasta myös mallinnettujen melualueiden ulkopuolella. Laskeutuvien koneiden melun vaikutuksiin on alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota.

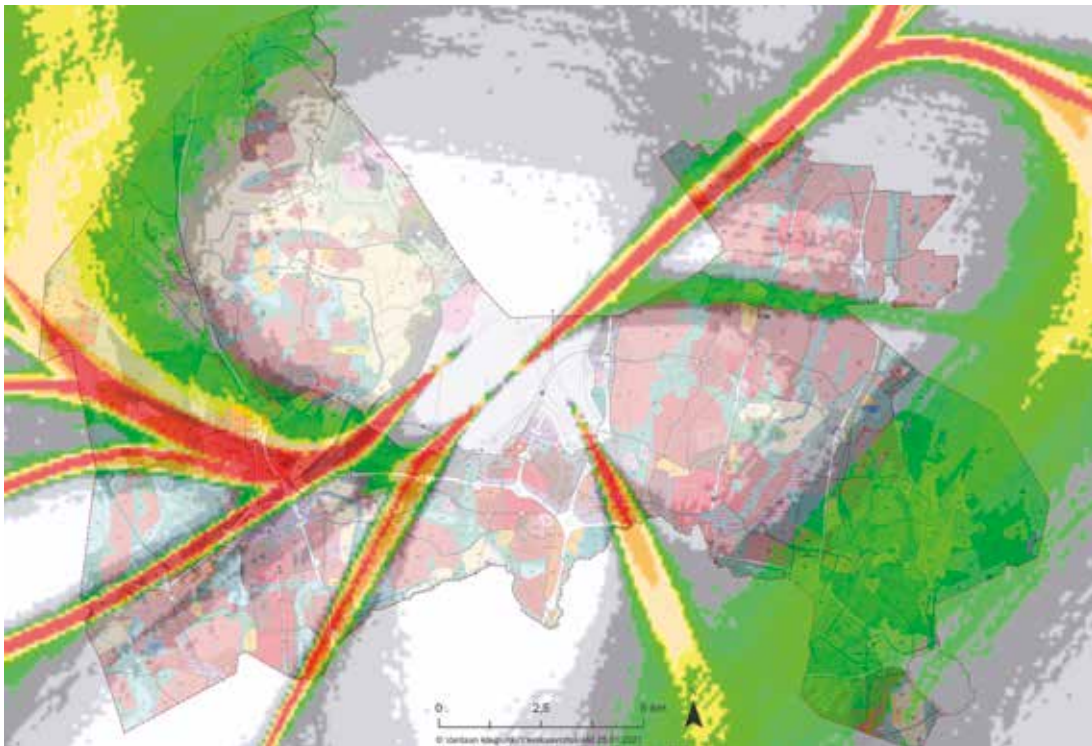
Finavia on esittänyt ympäristölupahakemuksensa (2008) yhteydessä uudet lentomelukäyrät, jotka ovat paikoin yleiskaavan 2007 lentomelualueita laajemmat. Lentomelualueet on osoitettu maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050). Maakuntakaavassa esitettyjen Lden yli 60 dB ja 55-60 dB lentomelualueiden lisäksi yleiskaavassa on osoitettu myös Lden 50-55 dB lentomelualue.

Lentomeluvyöhykkeet osoitetaan yleiskaavassa alueina, jotka pohjautuvat Finavian ennusteisiin. Mitä voimakkaampaa lentomelu on, sitä enemmän se rajoittaa maankäyttöä ja rakentamista. Uloimmalle lentomeluvyöhykkeelle asetetaan vain ääneneristävyysvaatimus, kun taas kovimman lentomelun vyöhykkeellä ei sallita uusia asuinrakennuksia, ainoastaan nykyisen korvaaminen.

Yleiskaavan yhtenä tavoitteena on ollut varmistaa lentokentän kasvun edellytykset sekä lentämisen ympäristöhäiriöiden hallinta. Laskeutuvien lentokoneiden aiheuttaman melun vuoksi laskeutumisreittien alle kiitoteiden jatkeille on osoitettu laskeutumisvyöhyke, jolla on asetettu ääneneristävyysvaatimus asuinrakennuksille ja muille herkille toimin-

noille. Vantaalla lentokoneiden laskeutumisvyöhyke Länsi-Vantaalla on kiitoteiden 1 ja 3 lounaispäässä alueella, joilla lentomelu on voimakasta sellaisina vuorokaudenaikoina, joina on runsaasti laskeutumis-
sia. Alueella on tästä huolimatta täydennysrakentamisen potentiaalia. Vaikka osa laskeutumisvyöhykkeestä jää mallinnetun Lden yli 55 dB alueen ulkopuolelle, voi lentomelu olla vilkkaimpina aikoina häiritsevää. Laskeutumisvyöhyke-merkinnällä asetetaan kiitoteiden jatkeilla laskeutumislinjan alla oleville alueille ääneneristysvaatimus, jolla pyritään turvaamaan riittävä ääneneristys asuinrakennuksissa ja siten mahdollistamaan hyvät asuinolosuhteet samalla, kun varmistetaan lentokentän toimintaedellytysten säilyminen.

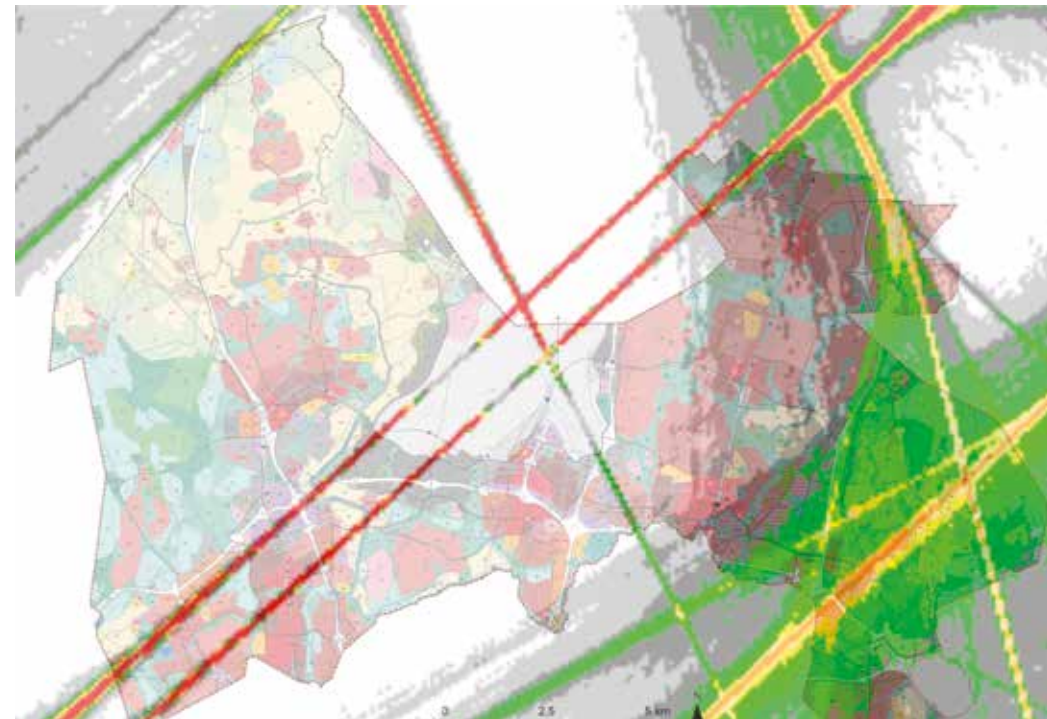
Kuva 51. Lento-onlähtöreittien käyttötiheydet. Useimmin käytetyt reitit punaisella (keskimäärin yli 8 lento-onlähtöä/vrk). Aineisto: Finavia.



keiden ja Finavian laatimien lentokoneiden laskeutumisreittien käyttöiheyksien perusteella (Kuva 52.). Laskeutumisvyöhyke on osoitettu maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) selostuksen liitekartassa.

Vierumäen-Vallinojan alueella tämä laskeutumisvyöhyke sijoittuisi Vantaan alueella lentomeluvyöhykkeen 2 (Lden 55-60 dB) päälle. Lentomeluvyöhykkeellä 2 on vastaava ääneneristävyysvaatimus kuin laskeutumisvyöhykkeellä, joten laskeutumisvyöhyke on Koillis-Vantaalla jätetty pois.

Kuva 52. Laskeutumisreittien käyttötiheydet. Useimmin käytetyt reitit punaisella (keskimäärin yli 8 laskeutumista/vrk). Aineisto: Finavia.

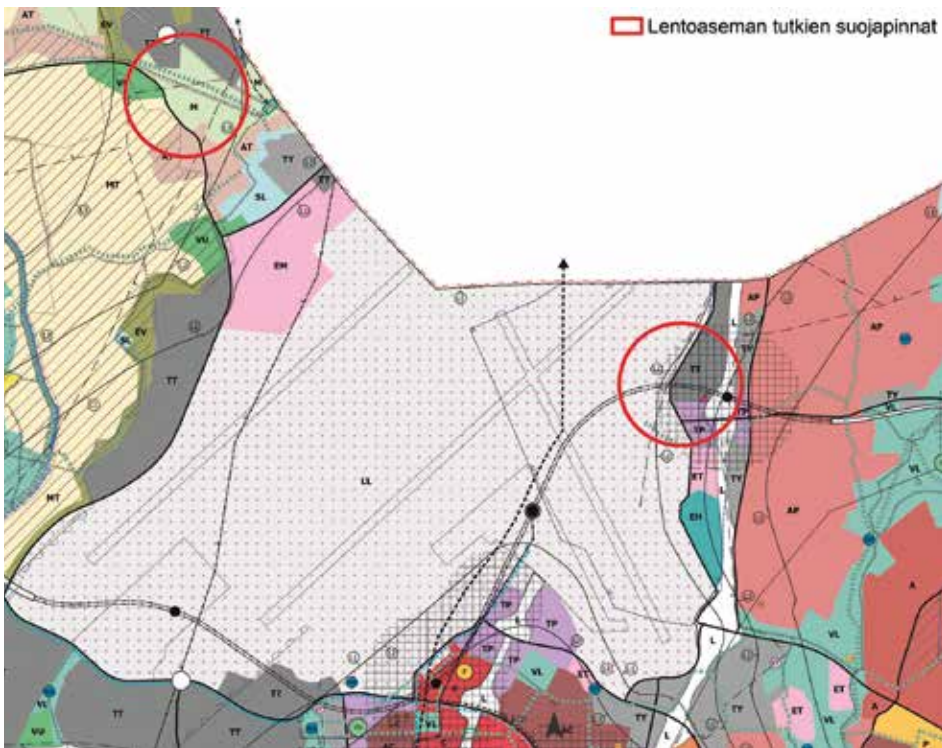


Lentokentän ja sen laitteiden suojavyöhykkeet

Lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi lentokentän lähistöllä on asetettu rajoituksia rakentamisen korkeudelle. Lentokentän lentoesterajoituspinnot on kuvattu liitteessä 6.

Helsinki-Vantaan lentoliikennettä palvelevat tutkat sijaitsevat Ruskeasannassa ja Hanskalliolla. Molemmille tutkille on määritetty suoja-alue, joka ulottuu 15 km etäisyydelle tutkista. Tutkien virheettömän toiminnan edellyttämiseksi niille on määritetty suojapinta, jonka mukaan tutkan ympäristössä 500 m säteellä (kuva 53.) ei ole suojapinnan ylittäviä rakennuksia, rakennelmia tai muita suuria heijastavia pintoja. Ruskeasannan tutkan suojapinnan korkeus on +78 metriä merenpinnasta ja Hanskallion tutkan suojapinnan korkeus on +93 metriä merenpinnasta.

Kuva 53. Lentoaseman tutkien suojapinnat punaisella.

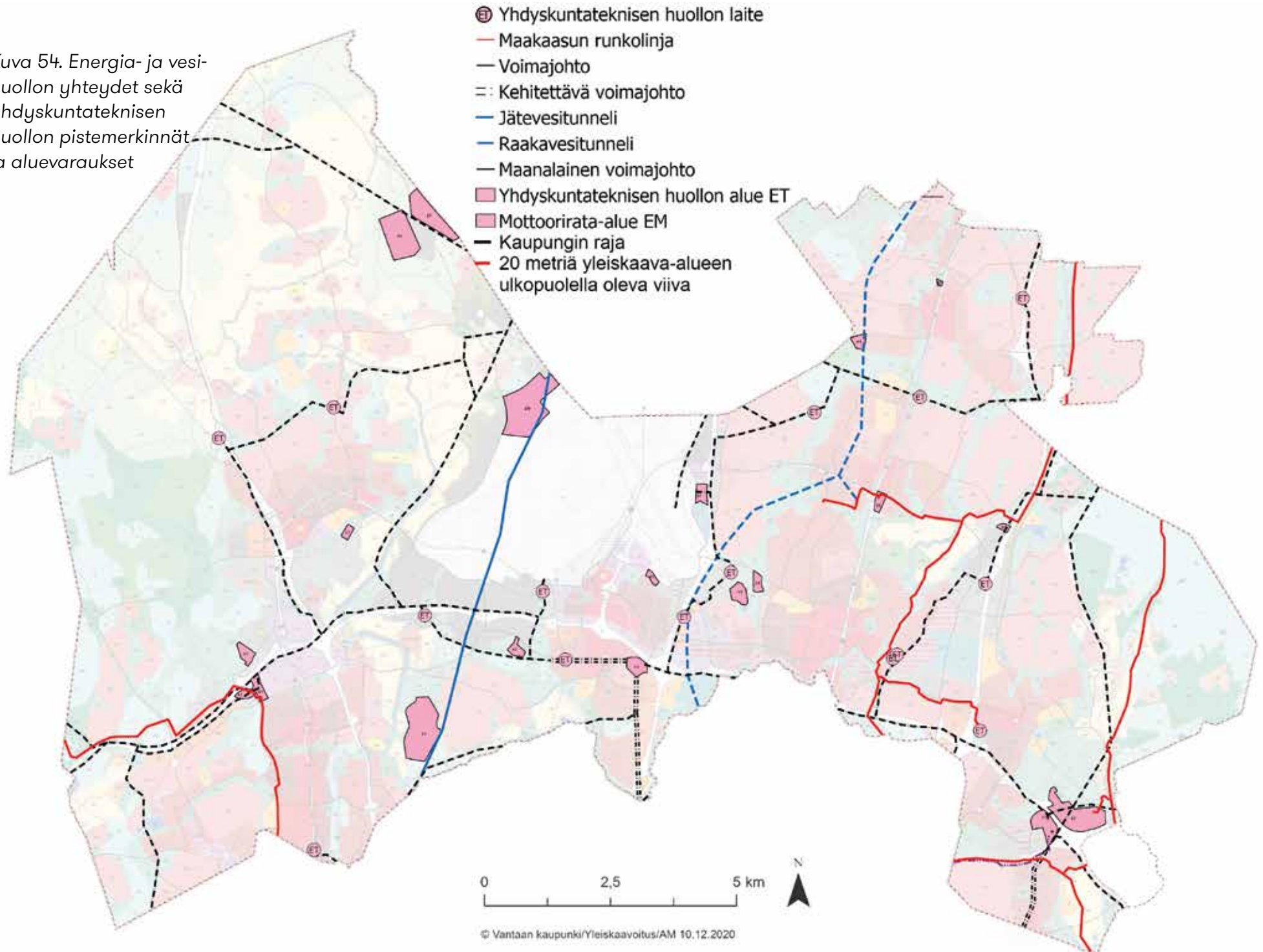


6.4.3 Tekninen verkosto

Vantaan kautta kulkee seudullisesti merkittäviä yhdyskuntateknisen infrastruktuurin verkkoja: sähkön kantaverkko ja muuta suurjänniteverkko, maakaasun runkojohtoja sekä raakavesi- ja jätevesitunnelit. Näiden lisäksi Vantaalla on sähkön- ja kaukolämmön tuotantolaitoksia, sähkön siirtoverkko sekä kaukolämpöverkosto. Yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin kuuluvat myös kaupungin tukikohdat ja varikot sekä lumen ja ylijäämämaiden vastaanottopaikat. Teknisen verkoston toimivuus on seudullisesti tärkeä tavoite sekä edellytys toimivalle kaupungille ja sen kasvuille. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto on esitetty kuvassa 54 ja verkosto sekä alueiden tarkemmat käyttötarkoitukset liitekartassa 7.

Voimajohtoverkosto, jäte- ja raakavesitunnelit, maakaasun runkojohdot, voimalaitokset sekä keskeisimmät sähköasemat on merkitty myös maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaan yleiskaavassa on huomioitava energia-, vesi- ja jätehuollon järjestäminen. Yleiskaavassa osoitetaan teknisen verkoston tarpeisiin riittävät yhteydet sekä aluevaraukset. Näin turvataan välttämättömän infrastruktuurin toimintaedellytykset ja mahdollistetaan varautuminen verkostojen toimivuuteen myös kaupungin kasvaessa. Teknisen verkoston tilanne ja muutostarpeet on käsitelty yhdessä verkoston eri osista vastaavien tahojen kanssa. Keskusteluissa nousi esiin joitakin uusia tarpeita ja samalla osa aikaisemmista varauksista on todettu tarpeettomiksi.

Kuva 54. Energia- ja vesi-
huollon yhteydet sekä
yhdyskuntateknisen
huollon pistemerkinnät
ja aluevaraukset



Sähkön tuotanto ja jakelu

Sähkön tuotanto- ja jakeluverkostoon on ilmennyt kehittämistarpeita kaupungin kasvaessa ja joidenkin sähköinfran osien tullessa käyttökänsä päähän. Seutulan sähköasemavaraukselta on tarve uudelle 110 kV voimajohtoyhteydelle Tuupakan ja Tolkinkylän sähköasemille. Nämä voimajohdot on maakuntakaavassa osoitettu yhteystarpeina. Yhteydelle tutkittiin vaihtoehtoisia linjauksia, joiden toteutettavuutta on tarkasteltu. Tämän perusteella yleiskaavassa on esitetty ratkaisu, jonka myötä syntyy mahdollisimman vähän uutta voimajohtokäytävää. Kaikki yleiskaavan voimajohtokäytävät esitetään viivoina riippumatta käytävän leveydestä tai johtojen määrästä. Voima-johtokäytävien tarkempi leveys määrittyy asemakaavoituksessa.

Länsisalmen sähköasemalta on uusi yhteystarve Helsinkiin Viikinmäen sähköasemalle. Yhteys toteutetaan 400 kV maakaapelina, mikä on yleiskaavassa varauksena maanalaiselle voimajohdolle.

Uusia sähköasemia tarvitaan Tikkurilaan ja Varistoon sekä Tolkinkylään, jossa vanha sähköasema on tullut uusimisvaiheeseen ja samalla se on mahdollista siirtää sopivampaan sijaintiin. Sähköasemat osoitetaan teknisen huollon symbolimerkinnällä lukuun ottamatta Tammiston ja Länsisalmen laajempia sähköasema-alueita, jotka osoitetaan aluevarauksina.

Leveät voimajohtokäytävät vaativat tilaa ja rajoittavat johtokadulla ja sen läheisyydessä olevaa maankäyttöä. Osa johtoalueesta voidaan hyödyntää rakentamiseen sijoittamalla voimajohdot maan alle, jolloin niiden suojaetäisyydet ovat pienemmät. Maankäytön tehostuessa erityisesti raitiotielinjauksen varrella osa sähkölinjoista on merkitty kehitettävänä sähkölinjoina, joiden sijoittaminen maan alle tulee tutkia ympäröivän maankäytön muuttuessa tai siinä vaiheessa, kun linjat uusitaan. Tällaisia sijainteja ovat Pakkalassa Väinö Tannerin tien – Tasetien suun-

taiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä, Tammiston kauppap tien suuntaiset voimajohdot Tammiston sähköasemalta Helsinkiin Tapanilan ja Pukinmäen sähköasemien suuntaan sekä Porvoonväylän eteläpuolta kulkevat voimajohdot Länsisalmen sähköasemalta Helsinkiin Mellunkylän sähköaseman suuntaan.

Kaukolämpö

Yleiskaavassa nykyisten voimalaitosten ja lämpökeskusten alueet on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon alueina (ET). Lisäksi kahdelle uudelle lämpökeskukselle on ET-aluevaraukset. Yleiskaavassa esitetään voimalaitosten ja lämpökeskusten alueet ET-aluevarauksina tai ET-pistemerkinnöillä.

Uusiutuva energia

Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Koska valtaosa päästöistä syntyy energian tuotannosta ja kulutuksesta, hiilineutraaliustavoitteeseen pääseminen edellyttää energiansäästön lisäksi fossiilisten polttoaineiden käytön korvaamista uusiutuvilla energiamuodoilla.

Vantaan Energian voimalaitoksissa ja lämpökeskuksissa uusiutuvaan energiaan siirrytään muuntamalla laitoksia biopolttoaineille. Tällä hetkellä pääpolttoaineet ovat jäte, kivihiili ja maakaasu. Martinlaakson voimalaitoksella käytetään jatkossa myös puupohjaisia polttoaineita. Uusien ja uudistettavien lämpökeskusten suunnitellaan käyttävän biopolttoainetta, kuten pellettiä.

Vantaalla on aurinkoenergiapotentialikartoituksen perusteella huomattavan paljon aurinkoenergian tuotantoon soveltuvaa kattopintaa-alaa. Aurinkopaneelin tai -keräimen sijoittamiselle rakennukseen, rakennelmaan tai pihamaalle ei vaadita toimenpidelupaa. Yleiskaa-

vassa ei osoiteta aurinkoenergian keruualueita. Myös maalämmön hyödyntämismahdollisuuksia on laajasti. Maalämpöä hyödynnetään Vantaalla erityisesti pientalojen lämmitysmuotona. Yleiskaavassa osoitettavilla pohjavesialueilla maalämpökaivon poraaminen perustuu tapauskohtaiseen riskiarvioon. Maalämmön soveltuvuus varmistetaan toimenpideluvassa, eikä maalämmöntuotannon ohjaaminen siten ole yleiskaavatason kysymys. Tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää uusiutuvan energian hyödyntämisen mahdollisuuksia ja energiatehokkuutta alueelle sopivilla ratkaisulla. Yleiskaavassa edellytetään energiatehokkuuden edistämistä ja uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämistä. Ratkaisuja tulee tarkastella asemakaavavaiheessa.

Maakaasu

Yleiskaavassa osoitetaan nykyinen maakaasun runkojohtoverkosto viivamerkintänä. Yleiskaavassa 2007 oli osoitettu varaus uudelle maakaasun runkojohdolle Martinlaakson voimalaitokselta pohjoiseen. Tämän yhteyden tarve on poistunut ja sitä ei esitetä maakuntakaavassa eikä yleiskaavassa. Kaavamääräykseen lisätään maininta suojaetäisyyksistä, jotka on määritelty valtioneuvoston asetuksessa 551/2009. Asetuksessa on määritelty suojaetäisyyksiä maakaasuverkoston laitteille sekä kullekin putkikoolle. Suojaetäisyydet huomioidaan tarkemmassa suunnittelussa.

Vesihuolto

Nykyisiä vesitorneja tai aluevarausta Kivistön ylävesisäiliölle ei yleiskaavassa osoiteta. Raakavesitunneli ja jätevesitunneli esitetään yleiskaavassa samoin kuin yleiskaava 2007:ssa, samoin Silvolan tekoaltaan ET-alue. Raakavesitunnelin suojavyöhykkeellä on kielletty toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai vedenlaadulle. Suojavyöhykettä ja sen asettamia rajoituksia ei esitetä yleiskaavakartassa. Raakavesitunnelin 200 m suojavyöhyke ja jätevesitunnelin 20 m suojavyöhykkeet

(keskilinjan molemmin 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 päänrunkoverkko, vesitornit sekä Raakavesitunneli on esitetty vesihuollon liitekartalla 9. Nykyisen Vantaan vesihuollon kehittämissuunnitelma on laadittu vuosille 2017-2026. Sen mukaan Vantaan kaupungin alueella on HSY:n vesijohtoverkostoa noin 800 km ja jätevesiviemäriverkostoa 750 km. Uusi vesihuollon kehittämissuunnitelma vuosille 2021-2030 laaditaan yhteistyössä HSY:n kanssa vuoden 2020 aikana. Vantaan vesihuollon kehittämissuunnitelmassa esitetään tarkemmin vesihuollon laajentumisalueet. Jätevesitunnelien yhteystarpeet on esitetty jätevesihuoltoa koskevassa liitekartassa 10.

Helsingin maanalaisessa yleiskaavaluonnoksessa (21.4.2020) on esitetty tarve uutta jätevedenpuhdistamoa varten. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat HSY:n teettämän esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella. Helsingin maanalaisessa yleiskaavaluonnoksessa (21.4.2020) tulotunnelit ja pääpurkutunnelit on esitetty yhteystarpeina. Vaikka jätevesitunnelien yhteystarpeita ei osoiteta yleiskaavassa, on niiden toteuttaminen mahdollista, jos jätevedenpuhdistamo päätetään toteuttaa. Yleiskaavan yleismääräyksiin on linjattu, että alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Tunnelien sijainnin ja teknisen ratkaisun täsmennyttyä niille voidaan laatia asemakaava.

Täyttömäet

Vantaan kaupungin täyttömäkiin kasataan pelkästään puhtaita, pilaantumattomia ylijäämämaita (maa- ja kallioainesta). Petikossa sijaitseva Pitkäsuon täyttömäki eli Petikonhuippu ja Korson suuralueella sijait-

seva Kulomäen täyttömäki on aikaisemmin osoitettu urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU), sekä määräaikaisella yhdyskuntateknisen huollon päällekkäismerkinnällä, jotka on tarkoitettu määräaikaisesti maanläjitykseen. Petikonhuipulle on haettu jatkoaikaa ja toimintaa on tarkoitus jatkaa myös maapankkitoimintana vielä toistakymmentä vuotta. Tämän jälkeen kaupungin ylijäämämaiden sijoitusalueet ovat kuitenkin täynnä, ja on tarve osoittaa uusi alue ylijäämämaiden läjitystä varten. Nykyiset täyttömäet maisemoidaan käytön jälkeen ja yleiskaavassa ne esitetään urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) ilman väliaikaiskäyttöä osoittavaa päällekkäismerkintää.

Yleiskaavassa on osoitettu uudelle kaupungin täyttömäelle yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus Kiilan kaupunginosasta maantien 152 varauksen länsipuolella. Maantie 152 varauksen itäpuolella Kiilassa Tuusulan rajaa vasten on myös osoitettu ET-alue maamassojen käsittelyä ja sijoittamista varten. Alueella on vireillä yksityinen hanke. Alueella on aikaisemmin osoitettu väliaikainen teknisen huollon alue. Suunniteltu toiminta on kuitenkin niin pitkäkestoista, että yleiskaavan aikajänteellä sitä ei katsottu väliaikaiseksi käytöksi. Lisäksi alueen yksityinen toimija suunnittelee hankealueensa eteläpuolelle melusuojavallia lähialueen asutuksen suuntaan, jonka toteuttaminen ei saa vaikeuttaa mt 152 toteuttamista.

Puhtaiden maamassojen käsittely ja välivarastointi on järkevää mahdollisimman lähellä niiden synty- tai käyttöpaikkaa. Pienet ja väliaikaiset maapankkialueet voivat toimia esimerkiksi muuntuvilla alueilla esirakentamisen yhteydessä, ja niiden lyhyt ajallinen kesto sekä pieni koko mahdollistavat tällaisten toimintojen sijoittamisen ilman erillisiä yleiskaavavarauksia. Yleiskaavan yhdyskuntateknisen huollon (ET) alueita, mm. lumenvastaanottopaikkoja, on myös mahdollista hyödyntää niiden varsinaisen käyttötarkoituksen ohella väliaikaisina maapankkialueina.

Jätteenkäsittely

Yleiskaavassa ei esitetä erillisiä jätteenkäsittelyalueita (EJ), mutta jätteiden käsittelyä ja kierrättämistä tehdään yhdyskuntateknisen huollon ET-alueilla. Esimerkiksi Ojangan ET-alueella Vantaan Energian jätevoimalassa poltetaan yhdyskuntajätettä energiaksi, ja Ruskeasannan ET-alueella sijaitsee HSY:n Sortti-asema. Lisäksi erilaisia kierrätys- ja kiertotaloustoimintoja kuten metallinmurskausta ja paperinkäsittelyä tehdään myös jollain TT- ja TY-alueilla.

Helsingin seudun ympäristökeskus HSY:n jätehuollon investointiohjelmassa on varauduttu uuden Sortti-aseman rakentamiseen tänä kevään HSY:n hallituksen hyväksymässä 10 vuoden investointiohjelmassa. Täyden mittakaavan sorttiasema edellyttää noin 2 hehtaarin tilavarauksen. Yleiskaava mahdollistaa Sortti-aseman sijoittamisen Petaksen TT-alueelle, ja teknisen verkoston liitekartalla 7 on huomioitu Sortti-aseman tarve. Tarkempi sijainti täsmentyy jatkosuunnittelussa HSY:n kanssa yhteistyössä.

Vantaan kaksi vanhaa kaatopaikkaa sijaitsevat Sotungissa yleiskaavan lähivirkistysalueella (VL) ja Seutulan suljettu kaatopaikka (nyk. Syysmäki) Hankalliontiellä yleiskaavan suojaviheralueella (EV). Kummallakin entisellä kaatopaikalla on tarkkailusuunnitelma, lisäksi Sotungin kaatopaikalle on laadittu sulkemissuunnitelma. Seutulan vanha kaatopaikka on jo suljettu, maisemoitu ja aidattu.

Lumen vastaanotto

Yleiskaavassa on kuusi yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevarausta lumenvastaanottopaikkojen tarpeisiin. Näistä neljä on käytössä (Vehkalanmäki, Koisoie, Kulomäki ja Ojanko), yksi rakenteilla (Tolkinkylä) ja yksi on toteuttamaton aluevaraus (Päiväkumpu) (teknisen huollon liitekartta 7). Mikäli tulevaisuudessa lumenvastaanottopaikkoja tarvi-

taan entistä lyhyemmän aikaa vuodesta, lumettomina aikoina niitä voi käyttää myös muihin yhdyskuntateknisen huollon tarkoituksiin, kuten lehtien ja maa-ainesten väliaikaiseen varastointiin ja muihin kiertotaloustoimintoihin.

Kaupungin tukikohdat ja varikot sekä liikennevarikot

Teknisen huollon tukikohdille ja kaupungin varikoille on yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraukset Kivistön Piispankylästä ja Koivuhaasta osoitteissa Koisotie 7 ja Koisotie 10 (lumenvastaanottopaikan yhteydessä) sekä Voimalantiellä Martinlaakson voimalaitoksen vieressä ET-alueella. Petaksen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan (TT) alueelle on mahdollista sijoittaa myös varikkotoimintoja. Kaupungin keskusvarikko sijaitsee Tuupakassa TT-alueella, mutta sen toimintojen sijoittamista muille nykyisille tukikohta- ja varikkoalueille on tarkasteltu.

Itä-Vantaalla bussivarikkoa varten on varattu yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon (ET) alue Ojangan lumen-vastaanottopaikan yhteydessä. Länsi-Vantaalla bussivarikolle ei ole osoitettu teknisen huollon aluetta, mutta varikko on mahdollista sijoittaa Petaksen TT-alueelle. Ratikan varikolle on varattu ET-alue Länsisalmen sähköaseman vierestä ja alue on osoitettu myös varikkosymbolilla (RV).

Lähijunaliikenteen varikko

Lähijunaliikenteen varikkojen tarpeita ja sijainteja Helsingin seudun alueella on selvitetty Väyläviraston teettämässä selvityksessä, joka julkaistiin toukokuussa 2020 (Väyläviraston julkaisuja 25/2020) yleiskaavaehdotuksen ollessa jo nähtävillä. Selvityksessä todetaan tarve kunnossapitovarikolle Kehäradan varresta ja varikolle tutkittiin useita sijainteja Vantaalla. Varikon mahdolliseen sijaintiin vaikuttivat muun muassa ratatekniset vaatimukset sekä rataa ympäröivä maankäyttö. Verrattaessa Vantaalle ehdotetun lähijunaliikenteen varikon sijaintia

yleiskaavaan, se sijoittuisi Petaksessa tuotanto- ja varastotoiminnan alueelle (TY), joka varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

Mitään päätöksiä ja suunnitelmia varikon sijoittamisesta Petakseen ei ole tehty, joten mahdollisen hankkeen vaikutuksia ei ole voitu yleiskaavan yhteydessä tarkemmin arvioida. Hankkeen täsmennyttyä alueelle on mahdollista laatia esimerkiksi osayleiskaava. Yleiskaavaan lähijunaliikenteen varikkoa ei ole merkitty. Mahdollisen junavarikon vaikutukset tulee arvioida kokonaisuudessaan hankkeen edellyttämien kaavojen ja muiden tarkempien suunnitelmien yhteydessä sekä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä ja ympäristölupaprosessissa.

Moottorirata-alue

Lavangon moottorirata-alue Kiilan kaupunginosassa on osoitettu omalla erityisalueen merkinnällään (EM) moottoriurheilua ja ajokoulutusta varten.

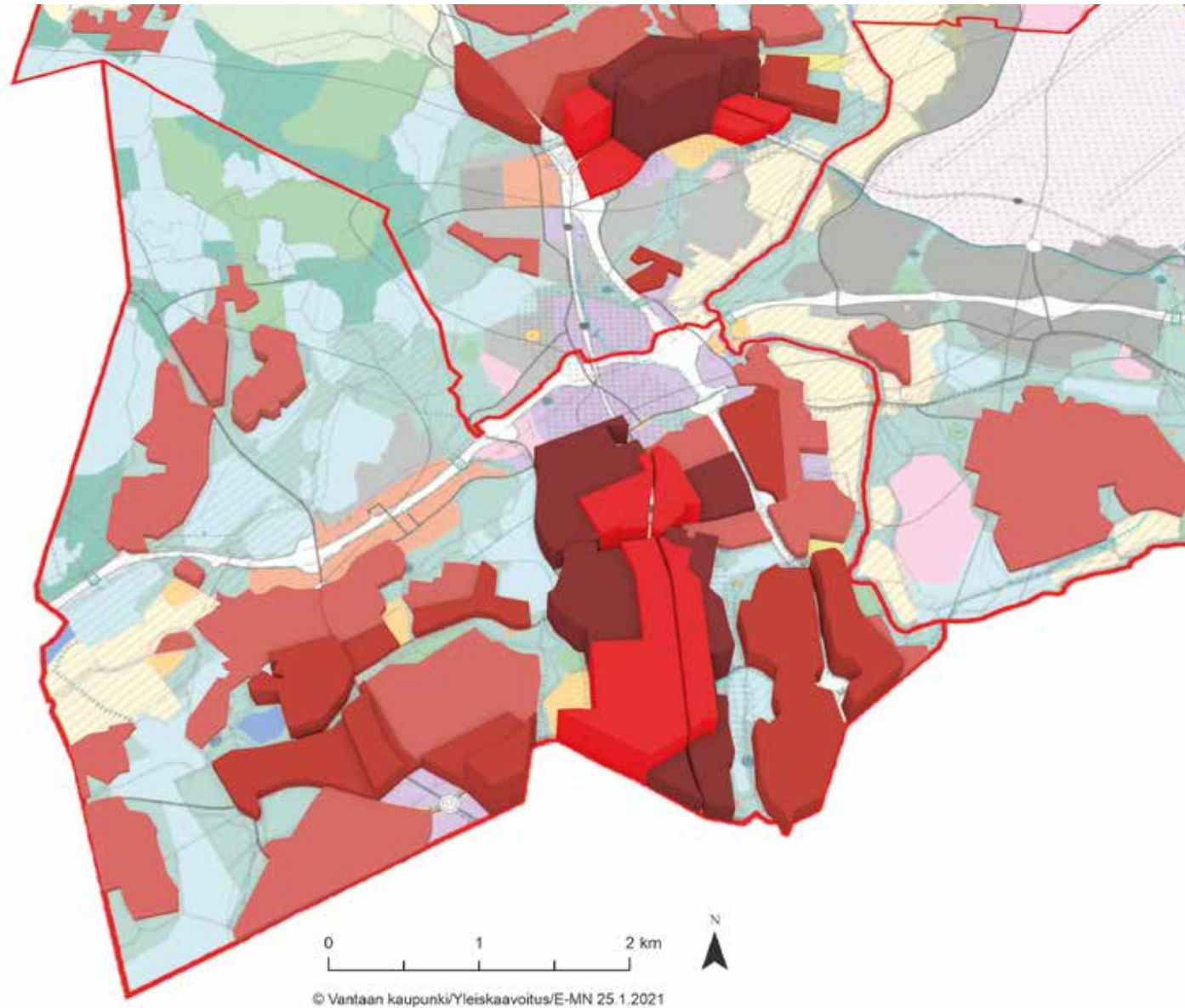
7.1 Myyrmäki



7.1.1 Keskustat ja asuminen

Myyrmäki-Martinlaakson keskustat käsitetään yleiskaavassa yhtenä toimivana keskustakokonaisuutena. Kaupunkikeskustan alue (C) jatkuu neljän asemanseudun nauhana, Länsi-Vantaan raidekaupunkina, Myyrmäen asemalta Louhelan ja Martinlaakson kautta, Vantaankosken asemalle. Kaupunkikeskustan alueet on rajattu Myyrmäessä laajasti kattaen koko eteläosan urheilupuistoon asti ja jatkuen pohjoiseen kohti Louhelaa. Martinlaaksossa keskusta-alue ulottuu lännessä Martinustalolle ja sen naapurina uudistuville kortteleille asti. Sekä Myyrmäen että Martinlaakson keskusta-alueita täydentävät kaupunkikeskustan asuinalueet (AC).

Vantaankosken asema ei ole keskusta-aluetta lentomelun rajoittaessa sinne sijoitettavia toimintoja. Keskustarakentaminen eteläisten asemien ympärillä tukee myös Vantaankosken kehittymistä työpaikkaintensiivisenä ja kaupunkiympäristöltään laadukkaana alueena. Yleiskaavaan tehty täydennys asuminen alueeseen aseman eteläpuolella voi mahdollistaa palvelujen saamisen asemalle.



Kuva 55. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Myyrmäen suuralueella.

Kaikki neljä asemaa ovat kävelyetäisyydellä toinen toisistaan. Uusi asuntorakentaminen on sijoitettu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sitä tiivistäen ja täydentäen. Uudistavalla lisärakentamisella kehitetään erityisesti Myyrmäkeä ja Martinlaaksoa.

Vihdintien varren työpaikka-alueita Pähkinärinteen puolella on osoitettu muun maankäytön ohessa asuntorakentamiseen soveltuviksi, asumisen ja työpaikkojen alueiksi (A/TP). Alueiden mahdollinen rakennemuutos tulee suunnitella kokonaisuutena ympäröivään kaupunkirakenteeseen sovittaen. Kaivoksen alue Hämeenlinnan väylän itäpuolella on osoitettu asuinalueeksi (A). Alue kytkeytyy suoraan Helsingin puoleiseen Kuninkaantammeen. Molempien alueiden kautta kohti Myyrmäkeä kulkee joukkoliikenteen runkoyhteys, joka on mahdollista toteuttaa raitiotienä.

Lentomeluvyöhyke 2 (Lden 55–60 dB) ulottuu yleiskaavassa entistä laajemmalle Vantaanlaaksossa ja Martinlaaksossa. Vyöhykkeelle ei ole osoitettu uutta asutusta, mutta nykyisen täydentäminen on mahdollista ääneneristävyys-vaatimukset huomioiden. Lentomeluvyöhyke 3 (Lden 50–55 dB) laajenee kattamaan koko Myyrmäen alueen ja edellyttää 32 dB ääneneristävyysvaatimusta asuinrakennuksissa ja herkkien toimintojen osalta. Länsi-Vantaalla vain pieni osa Myyrmäestä ja Askistosta jäisi lentomeluvyöhykkeen 3 (Lden 50–55 dB) ulkopuolelle. Lentomelua kuuluu myös näillä alueilla, joten yhdenmukaisuuden vuoksi lentomeluvyöhyke 3 ääneneristävyysvaatimuksineen on ulotettu koko Lounais-Vantaalle. Uutena merkintänä on esitetty kiitoteiden 1 ja 3 suuntainen lentokoneiden laskeutumisvyöhyke, joka ulottuu myös varsinaisten melualueiden ulkopuolelle kuvastaen laskeutuvien koneiden paikoin voimakasta hetkellistä melutasoa. Laskeutumisvyöhyke ei rajoita maankäyttöä, mutta asettaa 35 dB ääneneristävyysvaatimuksen.

7.1.2 Palvelut

Myyrmäen suuralueella palvelut keskittyvät vahvasti olemassa oleville keskustatoimintojen ja asumisen alueille. Yleiskaava mahdollistaa Varian ison yksikön muuttamisen pois Myyrmäestä ja alueen kehittämisen muuhun maankäyttöön.

Monipuoliset erikoiskaupan palvelut ovat Myyrmäen keskustassa. Lähi-palveluita löytyy kattavasti jokaiselta suuremmalta asuntoalueelta. Yleiskaava ohjaa päivittäistavarakaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja tiiviimmille asumisen alueille, koska kestävyys tavoite edellyttää usein käytetyiltä palveluilta hyvää saavutettavuutta kestäville kulkumuodoilla. Hämeenkyliä-Varisto-Petikon kaupan alue voi kasvaa tilaa vievän kaupan alueena maakuntakaava-luonnoksen linjausten mukaisesti.

Palvelujen ja hallinnon alueina (P) on osoitettu Myyrmäen urheilupuisto sekä Hämeenkyliä koulun kokonaisuus, Tuomelan koulu, kulttuurihistoriallisista kohteista Hämeenkyliä kartanon ja Vantaankosken alueet. Palveluiden aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Virkistyspalvelut

Läntisen Vantaan laajin viheraluekokonaisuus on Petikon luontovirkistysalue, joka sisältää laajoja metsiä, luonnonsuojelualueita ja viljelymaisemaa. Alueelle on merkitty kattava ohjeellisten ulkoilu- ja ratsastusreittien verkosto. Petikossa sijaitseva nykyinen täyttömäki Pitkäsuo (eli Petikonhuippu) maisemoidaan käytön jälkeen ja esitetään siksi urheilu- ja virkistyspalveluiden alueena (VU) ilman väliaikaiskäyttöä osoittavaa päällekkäismerkintää. Herukka-ojan laakso on varattu golfkentäksi, jonka poikki on merkitty ulkoilureittiyhteydet.

Linnaistenmetsä, Raappavuortenmetsä ja Mätäojan laakso säilyvät merkittävänä, päivittäin helposti tavoitettavina viheralueina. Luonnonsuojelualueilla liikkumisen ohjaaminen merkityille reiteille on tärkeää. Virkistysalueilla voidaan kehittää laajemmin palveluita. Hämeenkyliän kulttuurimaisemaan on merkitty ulkoilu- ja ratsastusreittien verkosto.

Kaivoksen liikuntapuisto on merkitty urheilun ja virkistyspaikaksi. Merkintä tukee liikuntapuiston kehittymistä kasvavan väestön tarpeisiin. Urheilun ja virkistyspalveluina kaavassa osoitetaan Martinlaakson ja Vapaalan liikuntapuistot, Myyrmäen urheilukenttä sekä Vetokannaksen uimaranta.

Virkistysalueyhteyksillä on esitetty tarve kytkeä virkistysalueet toisiinsa ja kehittää niiden välisiä yhteyksiä. Myyrmäessä tiiviisti rakennetun alueen ja Mätäojan laakson soisen pohjan välille on varattu virkistysaluetta ja osoitettu virkistysalueyhteys. Mätäojan laaksosta johtaa 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 liikunnasta palveleva houkutteleva yhteys.

Kuva 56. Vasemmalla näkymä Myyrmäenlehdosta ja oikealla Raappavuorelta vuoden 2017 elokuun myrskyn jälkeen. (Kuvat: Paula Kankkunen)

7.1.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Myyrmäen suuralueella ekologinen verkosto täydentyy usealla uudella luonnonsuojelualueella ja olemassa olevien SL-alueiden laajennuksilla. Uusia ovat Ladaunmetsä (ent. Alkärr), Karhusuo-Tyttömäki (ent. Karhusuo-Tyttömäenmetsä), Linnaistenmetsä ja Myyrmäen keskusta-alueen läheisyydessä oleva Raappavuoret-Kolokallio (ent. Raappavuoret-Myyrmäen lehto). Friimetsänrinne (ent. Friimetsä) on laajentunut, ja myös Mätäojan luonnonsuojelualuetta on laajennettu Vaskivuoren SL-varauksella (Mätäoja-Vaskivuori).

Uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue) on osoitettu ja joitakin olemassa olevia laajennettu. Uusia ovat Yhteismaannotko (ent. Ainontie), Hoorikinrinne (ent. Hermaskär), Askistonmetsä, Lampimäki (ent. Koivurinne). Lammaslampi



tulo- ja laskupuroineen on puroluontoselvityksen arvokkaana kohteena osoitettu uudeksi luo-alueeksi. Linnaisten alueella olevat asemakaavan mukaiset luo-alueet on myös lisätty yleiskaavaan. Pelininmetsä (ent. Alkärr) on laajentunut hieman, Bredmalmenin (ent. Bredmalm) rajausta on laajennettu idässä ja supistettu lännessä niin, että alue käsittää vain kaupungin omistaman metsäpalstan, jolla on monimuotoisuusarvoja.

Lammaslampi on paikallisesti merkittävä pienvesiluonnon kokonaisuus ja ekologinen yhteys. Direktiivilaji viitasammakko elää Lammaslammella. Luonnonsuojelulain 49§:n mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty, siis joka tapauksessa ilmankin yleiskaavan luo-rajauksella. Luo-määräys ei tarkoita sitä, että alueella ei saa tehdä mitään hoitotoimenpiteitä. Viitasammakon elinympäristöjen suositeltuja kunnostus- ja hoitotoimia ovat rantaniittyjen avaus ja niitto sekä avovesialueen lisääminen (Viitasammakko 27.2.2014). Ruoppauskin on mahdollista niin, ettei viitasammakon

suojelu vaarannu. Lammaslammella olisi siis syytä niittää ja lisätä avovesipintaa sekä viitasammakon että virkistyskäytön näkökulmista. Kunnossapidosta huolehtii kadut ja puistot -palvelualue. Kunnostustyöt talkoilla ovat myös mahdollisia. Silloin ympäristökeskus antaa luvan niittoon ja ohjeet työn tekemiselle.

Ekologiset runkoyhteydet kulkevat pääosin riittävän leveitä metsäisiä yhteyksiä pitkin Petikossa, Askistossa, Hämeenkylässä ja Linnaisissa. Hämevaarasta Espoon puolelle jatkuva ekologinen runkoreitti on merkitty Koivuvaaran pientalovaltaisen asuinalueen (AP) päälle. Se kulkee asemakaavan VL-alueilla, mutta paikoitellen niin kapeana, että yhteydelle ei ole tehty aluevarausta.

Myyrmäen suuralueelle on osoitettu neljä viheryhteyden kehittämis-kohtaa: Kehä III:n varteen Lintutorninsillan kohdalla lähellä Espoon rajaa ja Muuripuiston/Pärispruunsaran kohdalle, Hämeenlinnanväylälle Kaivokselan alueelle Hankapuiston kohdalle sekä Vihdintien varrelle lähelle Espoon rajaa.



Kuva 57. Myyrmäen lehdon ja Mätäojan luonnonsuojelualueen yhdistävää ekologista käytävää virkistysreitin vierellä. (Kuvat: Paula Kankkunen)

Kulttuuriympäristö

Vantaanjokilaakson maisema-alueella Vantaanlaakso on yksi sen hyvin säilyneistä ja paljon rakennettua kulttuuriperintöä sisältävistä osista. Vantaanlaakso on oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Vantaanjokilaakson arvokkaan viljelymaiseman sisälle annetaan mahdollisuudet rakentaa joitain uusia pientaloalueita, koska ajatellaan, että laajan viljelymaiseman kokonaisuus kestää täydennysrakentamista, kunhan pientaloalueiden reunat suunnitellaan pieteetillä, kuten määräyksessä kehoitetaan tekemään. Nämä pientaloalueet on varattu jo aikaisemmissa yleiskaavoissa. Rajauksiin on tehty joitain muutoksia maiseman eheyttä ajatellen.

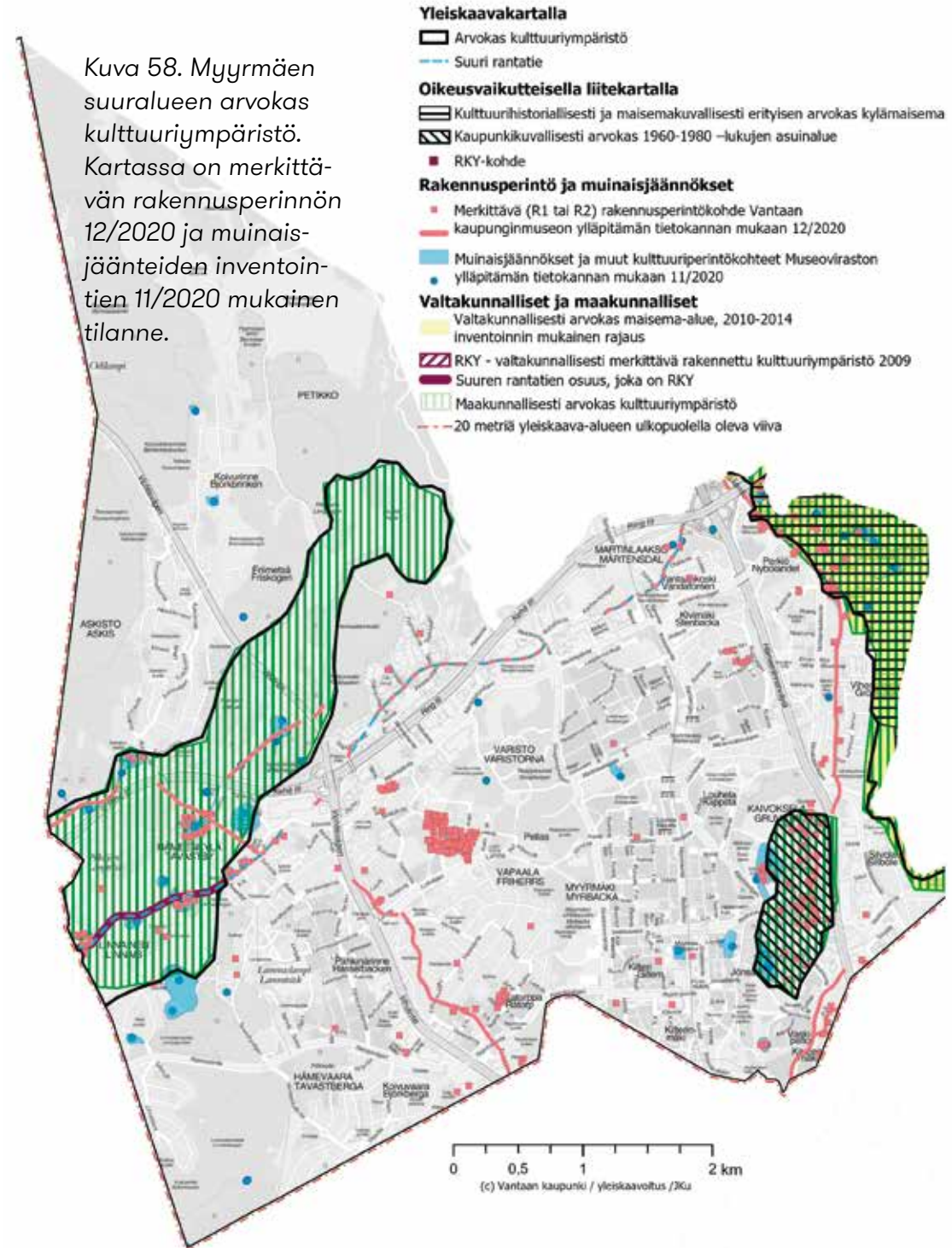
Suuren Rantatien linjaus on muutamia katkoksia lukuun ottamatta säilynyt, ja se on yleiskaavassa omalla merkinnällään.

Hämeenkyllän viljelymaisema on todettu maakunnallisesti arvokkaaksi. Sinne sijoittuu keskiaikaisia kylätontteja ja Suuri rantatie sekä useita rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita.

Kaivoksela on ansiokasta 1960-luvun kaupunkisuunnittelua. Voimakaspiirteinen maasto ja rakennukset muodostavat veistoksellisen mutta samalla kodikkaan kokonaisuuden. Aluerajaus on maakunnallisen inventoinnin mukainen.

Viherkummun siirtolapuutarha on maakunnallisesti arvokkaan rajauksen sisällä, mutta sitä ei ole mainittu erikseen maakuntakaavan maisema-alueen inventointitekstissä. Alueen kulttuurihistorialliset arvot ovat rakennusperinnön osalta heikentyneet purkamisten myötä. Siksi aluetta ei esitetä arvokkaana kulttuuriympäristönä yleiskaavassa.

Kuva 58. Myyrmäen suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.



7.1.4 Toimitila-alueet

Vierekkäin sijaitsevat Vantaankoski ja Hämeenkylä-Petikko-Varisto muodostavat suurimman yhtenäisen toimitila-aluekokonaisuuden Myyrmäen suuralueella. Alueella on runsaasti monipuolisia toimitilarakentamismahdollisuuksia kaupasta toimistoihin ja työpaikkojen määrää alueella on mahdollista kasvattaa tuhansilla. Koivuvaaran monipuolinen työpaikka-alue sijaitsee joukkoliikenteen runkoyhteyksien solmukohdassa, Vihdintien ja Rajatorpantien risteyksessä. Toimitila-alue on merkitty siten, että se mahdollistaa myös asumisen alueiden uudis- ja täydennysrakentamisen hyviin yhteyksiin tukeutuen. Vihdintien varsi Askistossa ja ns. Vaisalan alue Vantaanlaaksossa on osoitettu toimitila-alueiksi.

Kaivokselan työpaikka-alue Hämeenlinnanväylän 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 joukkoliikennekehityksen kehittämiseen. Myyrmäen ja Pakkalan väliselle runkoyhteydelle tutkittiin liikenne-ennusteilla useita eri vaihtoehtoja. Vaikka yhteyden matkustajamäärät vuonna 2050 ovat ennusteen mukaan liian pieniä sen toteuttamiseksi vielä silloin raitiotienä, niin yhteys toimii tulevaisuuden varauksena. Runkoyhteys kulkee Tulkintien, Hakakorven tunnelivarauksen ja Ylästöntien kautta Vantaanlaaksontielle ja siitä edelleen Martinlaaksontietä pitkin Myyrmäkeen. Kyseinen linjaus on tutkituista vaihtoehtoista teknisesti sekä kaavallisesti toteuttamiskelpoisiin.

Muut joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnät Myyrmäen alueella ovat nykyisen bussirunkolinjan 560 varaus raitiotieksi (”Jokeri 2”) sekä Helsingin yleiskaavan Vihdintien raitiotien jatke Vihdintieltä Raappavuorentien kautta Myyrmäkeen tai Malminkartanosta Korutien kautta Myyrmäkeen. Lisäksi varaudutaan raitiotien jatkeeseen Vihdintien ja Rajatorpantien liittymästä kohti Leppävaaraa. Joukkoliikenteen paikallisen kehittämisen kannalta keskeisin yhteys on Luhtitien jatke Raappavuorentielle. Katu parantaa Pähkinärinteen ja Myyrmäen keskustan välistä saavutettavuutta. Luhtitiestä laadittiin vuoden 2019 aikana yleissuunnitelma, jonka mukaan kadun linjaus on tarkennettu yleiskaavaan.

Yleiskaavassa on kolme joukkoliikenteen vaihtopaikkaa Myyrmäen alueella. Vihdintien ja Rajatorpantien liittymässä on vaihtopaikka runkoyhteyksien ja Vihdintien bussiliikenteen välillä. Hämeenlinnanväylän liittymät Vaskivuorentien ja Martinlaaksontien kohdilla toimivat vaihtopaikkoina joukkoliikenteen runkoyhteyksiltä valtatie lähij- ja kaukobussiliikenteeseen. Näiden lisäksi alueen juna-asemat ovat vaihtopaikkoja Kehäradan, joukkoliikenteen runkoyhteyksien sekä liityntäliikenteen välillä. Vantaankosken ja Martinlaakson asemilla on myös seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet.

Pyöräliikenteen baanat kulkevat Myyrmäestä Kivistöön sekä Pakkalan kautta Tikkurilaan ja ne palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä. Helsingistä tuleva baana jatkuu Myyrmäessä Korutietä pohjoiseen Vaskivuorentielle, jolta se yhdistyy Kivistöön menevään baanaan Silvolassa. Tämä kulkee Hämeenlinnanväylää mukaillen Vehkalan asemalle ja siitä edelleen Kehäradan varressa Kivistöön. Myyrmäen ja Pakkalan välillä baana kulkee Kahluuniityn läpi Vantaanjoen pohjoispuolelle siirtyen Tolpinkylän kohdalla Ylästöntien varteen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

Merkittävin muutos Myyrmäen tie- ja katuverkossa on Kehä II:n varauksen poistuminen yleiskaavasta. Sen tilalle on merkitty liikenneyhteytenä jatke Kuninkaantammen eritasoliittymästä Vanhalle Kaarelantielle. Muutos vaikuttaa Myyrmäen keskustan läpiajoliikenteeseen, joka jatkossa ohjataan vahvemmin Myyrmäen kaavarungon mukaisesti Raappavuorentien ja Vaskivuorentien kautta. Samalla tien entiset tilavaraukset vapautuvat muuhun maankäyttöön.

Vihdintie on merkitty viivamerkinnällä liikenneyhteydeksi, koska se on todettu kaupunkimaisena kehitettäväksi tie- tai katuajaksi Liikenneviraston vetämässä työssä, jossa jäsenneltiin pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkkoa (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet). Selvityksessä Vihdintien tapaisilla yhteyksillä on todettu merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, ja tien liikenneympäristöä on tarkoitus kehittää maankäytön ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Tiellä on myös seudullista merkitystä, mutta liikenneyhteys -merkintä kuvaa paremmin tien kehittämissuuntaa osana tie- ja katuverkkoa. Vihdintielle on lisäksi merkitty eritasoliittymävaraukset Rajatorpantien ja Martinkyläntien liittymiin, joilla pyritään osittain turvaamaan myös linja-auto- ja tavaraliikenteen toimintavarmuus tiellä. Vantaanlaaksontie on Silvolassa linjattu kulkemaan osittain Hämeenlinnanväylän vieressä ja Raappavuorentien jatke Helsingin puolelle on poistettu.

Rajatorpantie on merkitty katukuvan kehitysalueeksi Myyrmäen keskustan ja Pähkinärinteentien väliseltä osuudelta ja Martinkyläntie puolestaan Raappavuorentien ja Sanomatien väliseltä osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä.

7.1.6 Tekninen verkosto

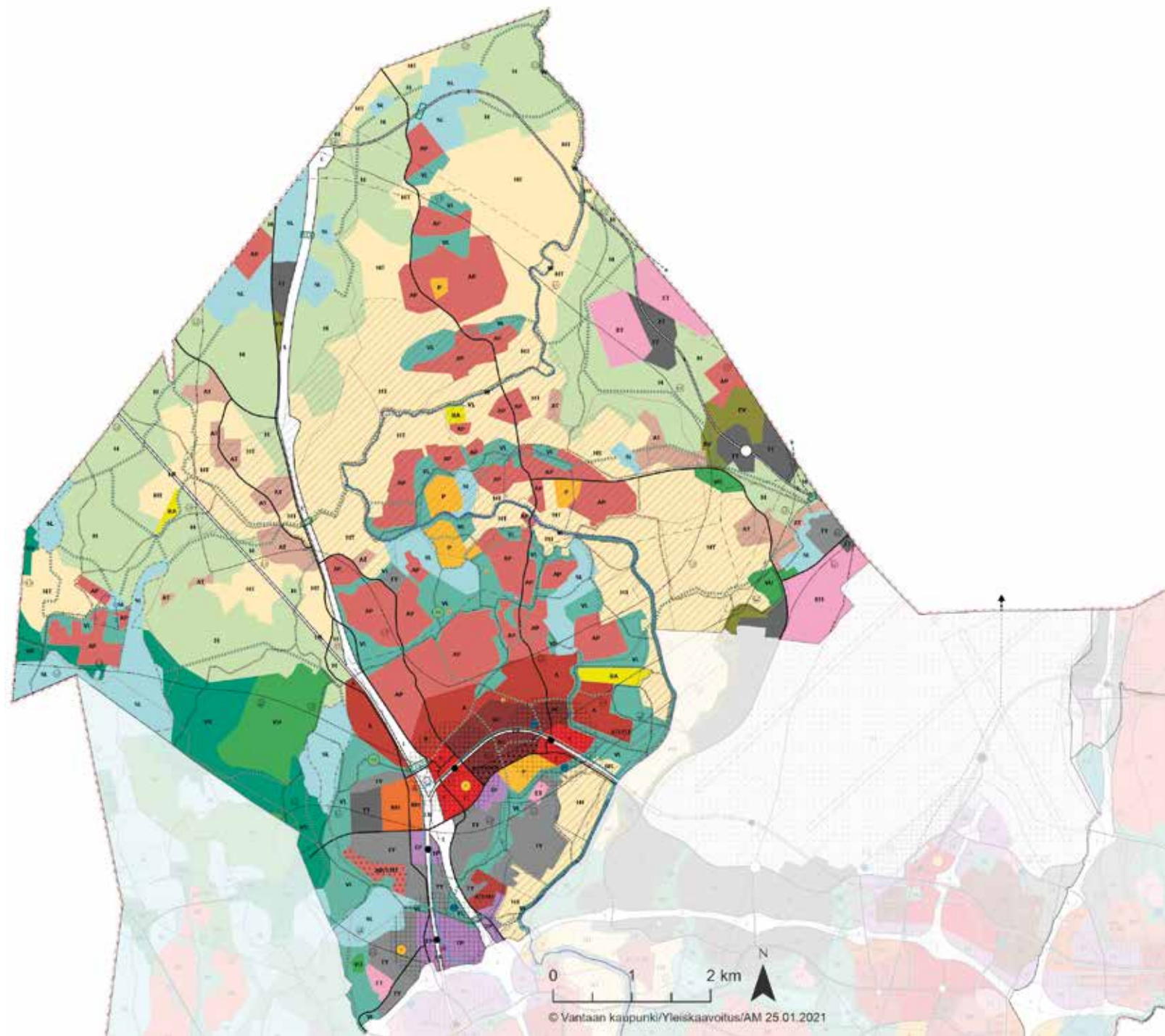
Varistossa on tarve uudelle sähköasemalle, joka sijoittuu Variston lämpökeskuksen länsipuolelle voimajohtokäytävän viereen. Sähköasemavarausta varten lämpökeskuksen sekä viereisen Martinlaakson voimalaitoksen polttoainevaraston kattavaa yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevarausta on laajennettu länteen päin Kehä III varrella. Maakaasun runkojohdon reittiä on tarkennettu Raappavuorentien varrella tehtyjen ja suunniteltujen muutosten mukaisesti.

Myyrmäen alueella on yksi toteutumaton 110 kV voimajohtovaraus, joka kulkee Espoon Juvanmalmilta Vantaan Hämeenkylän kautta takaisin Espooseen Leppävaaran sähköasemalle. Kehä III varressa varaus kulkee samassa johtokäytävässä nykyisen voimajohtojohdon kanssa, joten toteumatonta voimajohtokäytävävarausta on noin 1 km matkalla. Varaus säilytetään yleiskaavassa.

Petikonhuipun täyttömäki sijaitsee urheilu- ja virkistyspalveluiden (VU) alueella. Ylijäämämaiden sijoitusta alueelle jatketaan ja käyttöä laajennetaan maapankkitoimintaan. Toiminnan päätyttyä alue maisemoidaan.

Raappavuorenpuistossa, Kolokalliontien päässä sijaitsee vesitorni. Jätevedet johdetaan Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

7.2 Kivistö

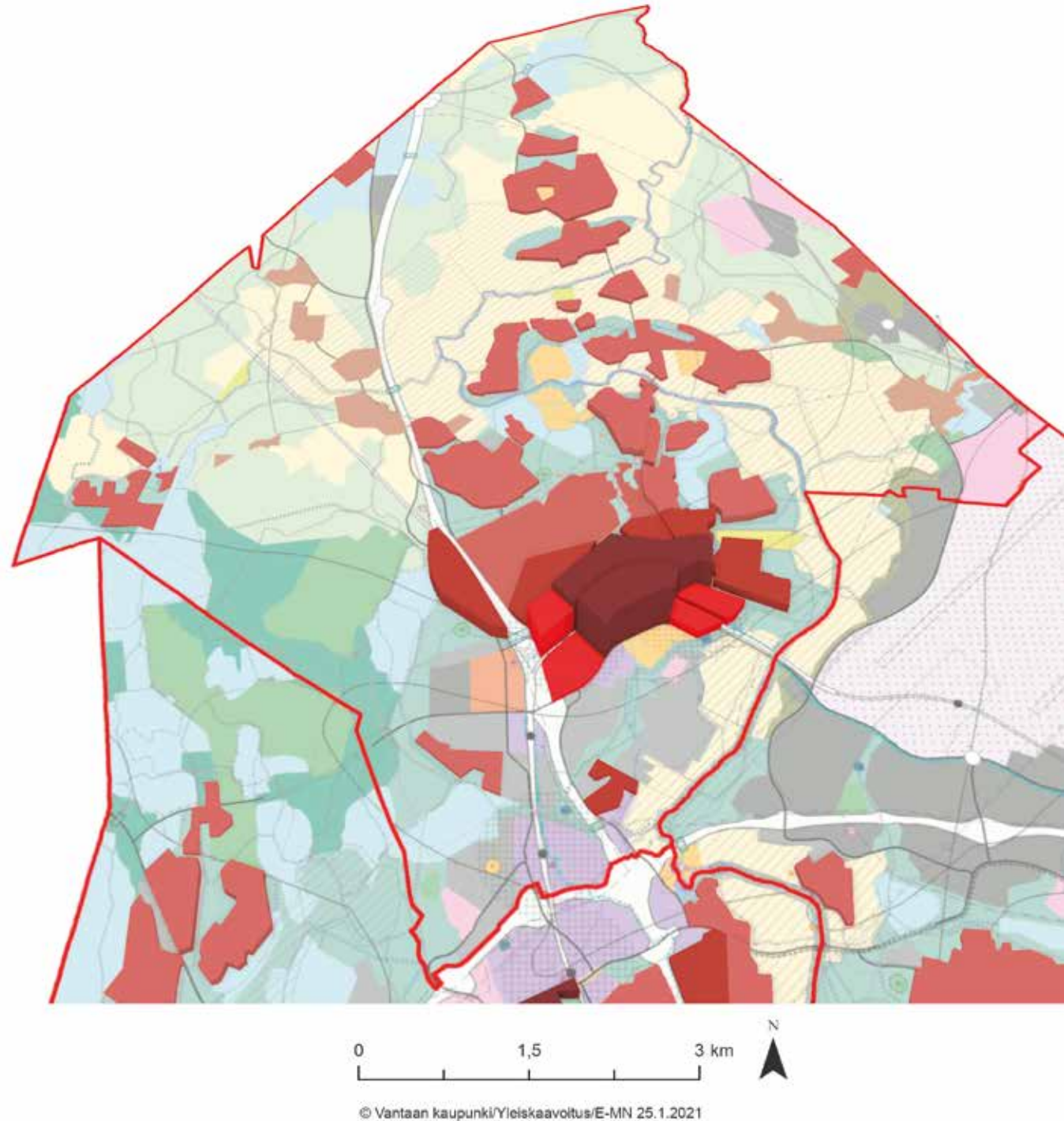


7.2.1 Keskustat ja asuminen

Kivistön keskusta on kaupungin uusimpia keskustoja 2000-luvulta. Se on määritelty yleiskaavassa kaksinapaisena, kahteen asemanseutuun tukeutuvana keskustana. Kaupunkikeskustan alueita (C) on sekä Kivistön aseman että Lapinkylän aseman ympärillä. C-alueita yhdistää välissä kaupunkikeskustan asuinalue (AC). Lapinkylän keskusta-alue ja asemanseudun asumisen alueet on määritelty Kivistön keskustan kaavarunko-suunnitelman pohjalta.

Kivistön suuralueella on merkittävin määrä Vantaan asemakaavoittamattomista ja osin täysin rakentamattomista asumisen aluevarauksista, joista valtaosa on pientaloalueita. Yleiskaavassa näitä alueita on merkitty pientalovaltaisten asuinalueiden merkinnällä (AP).

Kuva 59. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaro Kivistön suuralueella



Lentomelualueet määrittelevät Kivistössä tarkkaan asuntorakentamiseen soveltuvan alueen. Siksi yleiskaavassa on linjattu asemanseutujen lähikorttelien asuntoalueelle reunaehtoja lentomelun rajoituksien vuoksi. Finavian ennusteen mukaan lentomelualue Kivistön keskustassa levenee noin 200 metriä. Kivistön keskusta sijaitsee lentomeluvyöhykkeen 2 (Lden 55-60 dB) tuntumassa ja siellä on varauduttu lentomelun voimistumiseen tiukemmalla ääneneristävyysvaatimuksella kuin muilla vastaavan sijainnin alueilla. Tällä yleiskaavassa varmistetaan Kivistön keskustan toteuttaminen. Lentomelualueen laajenemisen vuoksi alueelle on merkitty asumisen mahdollistavien kaavamerkintöjen alueilla lisämääräys / LM2 (lentomelualueen laajenemisvyöhyke), joka takaa keskusta-asumisen alueella riittävät meluntorjuntatoimenpiteet niin rakennusten sisällä kuin ulko-oleskelualueilla: parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueita kattaa. Asemakaavoituksessa määritellään tarkemmin, kuinka em. toimenpiteillä voidaan taata säädösten edellyttämät melutason ohjearvot sisällä ja ulko-oleskelutiloissa.

Petaksen ja Vantaanpuiston asumisen alueet sekä Koivupään alueen itäosa sijaitsevat lentomeluvyöhykkeellä 1 (Lden yli 60 dB). Näillä alueilla on asumisen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella), jonka mukaan asuntojen määrää alueella ei saa lisätä. Lentomeluvyöhyke 1 (Lden yli 60 dB)-määräys selventää asuinalueen tilannetta: lentomelun vuoksi rakennuspaikkoja ei tule lisätä, mutta nykyisiä asuinrakennuksia voi ylläpitää, korjata ja ääneneristysvaatimukset huomioiden korvata.

Uusi yleiskaava on edeltävää Marja-Vantaan osayleiskaavaa yleispiirteisempi esitystavaltaan. Siksi pienempiä maankäyttöalueita, kuten esimerkiksi Vantaanpuiston ja Piispankylän asumisen alueet, on yhdistetty laajempiin aluekokonaisuuksiin. Alueelle tulevaisuudessa laadittava asemakaava määrittelee tarkemmin alueiden sisäisen rakenteen ja mahdolliset suojavyöhykkeet ja ekologiset käytävät. Vantaanpuisto ja Piispankylä ovat kokonaisuudessaan lentomeluvyöhy-

kettä 1 (Lden yli 60 dB). Nykyiset asunnot voivat lentomelualueella säilyä, mutta uusia asuntoja eikä muita melulle herkkiä toimintoja saa alueelle sijoittaa. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Vantaanpuiston laajempi asuntoalue on yleiskaavassa asuinalueena (A), jossa on päällekkäismerkintä ”asuinalue voimakkaan lentomelun alueella /LM1” ja määräys ”lentomelualueella sijaitsevalla asuinalueella ei saa lisätä asuntojen määrää”.

7.2.2 Palvelut

Kivistön kaupallisten palvelujen keskus on vielä rakentumatta, mutta hankkeen pitäisi edetä lähivuosien aikana. Keskukseen sijoittuu myös julkisia palveluita. Petaksessa sijaitsee kaupan alueen varaus, jota ei ole tarkoitus toteuttaa ennen keskuksen toteumista ja aseman käyttöönottoa.

Palveluiden (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Kivistön urheilupuistolle on esitetty aluevaraus Lapinkylän asemavarausten eteläpuolelle. Kivistön keskustaan juna-aseman läheisyyteen on osoitettu symbolimerkinnällä toisen asteen koulun tulevaisuuden tarve, jonka vaatima aluevaraus ja sijainti määrittyy asemakaavassa. Katriinan sairaalan kokonaisuus Seutulassa säilyy palvelujen alueena. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista Linnan sekä Königstedtin kartanoalueet osoitetaan palveluiden alueina. Riipilässä sijaitseva P-alue on tulevaisuuden varaus julkisille palveluille.

Virkistyspalvelut

Läntisen Vantaan laajin virkistys- ja suojelualuekokonaisuus on Petikon luontovirkistysalue. Keimolanmäen eteläpuolelle on VU-symbolilla osoitettu tarve urheilu- ja virkistyspalveluille siten, että se kytkeytyy Kivistön keskustan ja Petikon metsien välisiin ulkoilureitteihin. Kivistön keskustassa virkistysalueverkoston jatkosuunnittelun lähtökohtina ovat virkistysalueyhteydet.

Saraksen vielä asemakaavoittamattoman alueen itäpuolelle on merkitty urheilu- ja virkistyspalvelujen paikka (VU) palvelemaan Kivistön kasvavaa väestöä. Katriinantien ja Myllykyläntien risteyksessä on VU-alue, jonne on laadittu asemakaava koirakoulutuksen toiminnoille. Vehkalan länsipuolella ja Katriinantien eteläpuolella sijaitsevat ratsastuskeskukset on myös osoitettu VU-alueena.

Luoteis-Vantaalla laaja arvokkaan kulttuuriympäristön kokonaisuus on oivallinen virkistysympäristö, kunhan alueelle saadaan toteutettua lisää ulkoilureittejä. Kivistön alueen kolme tärkeää viheraluetta ovat Parolanmäki, Sotilaskorpi ja Linna. Parolanmäki ja Sotilaskorpi ovat selännemetsiä, Linnan alueesta osa on vielä peltoa ja osa pensoitumassa. Linnan alueella on hyvät mahdollisuudet kehittää alueesta monipuolinen virkistysalue.

Kivistön keskustassa virkistysalueverkoston jatkosuunnittelun lähtökohtina ovat virkistysalueyhteydet. Yhteyttä keskustasta Petikon virkistysalueille tukee vihersilta Hämeenlinnanväylän yli. Virkistysalueyhteys -viivalla on kuvattu erilaisia, kapeita viheralueita ja ulkoilureittien jatkuvuutta rakennettujen alueiden läpi.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykettä on Vantaanjoen rannalla Kivistön ja Lapinkylän keskuksien läheisyydessä sekä Katrinebergin kartanon kohdalla Seutulassa. Aluetta olisi mahdollista kehittää

matkailu- ja virkistyspalvelujen kokonaisuutena, johon joen varsi kuuluu. Virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen kohdalla joen pohjoispuolella on asemakaavoitettua virkistysaluetta ja kaupungin omistamaa maata. Vantaankoskella kehittämisvyöhyke on kolmen palvelualueen rajalla.

Ohjeellisten ulkoilureittien verkosto on asumisen alueiden läheisyydessä tiheä. Kauemmas vievät yhteydet jatkuvat kohti Tuusulaa ja Nurmijärveä. Tuusulassa reitit yhdistyvät mm. Seitsemän veljeksien vaellusreittiin. Ohjeelliset ulkoilureitit voivat toteutua ulkoiluteinä, polkuina tai latuina. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan reittien tyyppi ja sijainti.

Luonnonsuojelualueilla reittien tarkempi suunnittelu tehdään luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelmassa.

7.2.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät Natura-alueesta sijoittuu Vantaan alueelle Mustakosken lehtomainen metsäalue, Vestran vanha metsä, Herukkapuron lehto, Keimolan Isosuon keidassuo, Pyymosan lehto ja Odilammen-Smedsmossenin suo. Alue muodostaa pääkaupunkiseudulla erittäin merkittävän varsin luonnontilaisina säilyneiden luontokohteiden keskittymän. Alueen vanhat metsät, lehdot ja suot ovat valtakunnallisesti arvokkaita. Kivistön suuralueen halki virtaa Vantaanjoki, jonka koko pääuoma on Natura-aluetta. Natura-alueen suojeluperusteena ovat luontodirektiivin liitteen IV(a) ja II lajeihin kuuluvat vuollejokisimpukka (*Unio crassus*) ja saukko (*Lutra lutra*). Lisäksi Vantaanjoki on myös tärkeä erittäin uhanalaisen taimenen elinympäristö.

Kivistön suuralueen ekologinen verkosto täydentyy useilla metsäisillä luonnonsuojelualueilla: Rauhamaa (ent. Rauhamaan metsä), Josvaholman (ent. Josvaholm) laajennus, Syväojanmetsä (ent. Syväojan metsä ja lehto), Lamminsuon laajennus, Kistolannotko (ent. Lamminsuon kaakkoispuolen metsä), Linnanmetsä (ent. Linnan metsä), Königstedtinmetsä (ent. Königstedtin laajennus), Sotilaskorpi, Vähäjoenranta (ent. Lillå-Solbacka) ja Karhusuo-Tyttömäki (ent. Karhusuo-Tyttömäenmetsä).

Alueelle on osoitettu myös useita uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue): Rajakoskenranta (ent. Rajakoski), Yli-Kistolän mäki (ent. Yli-Kistola), Tammionkallioiden (ent. Palomäki) laajennus, Konkoonkallioiden laajennus, Jokimaanrinne (ent. Jokimaa), Nummimäet (ent. Riitukin laajennus), Keimolan puro-laakso ja räme -luo-alueen laajennus, Lapinmetsä (ent. Lapinniitty) ja Kesämetsä. Ekologista verkostoa vahvistavat lisäksi luo-alueiksi osoitettavat arvokkaat puroluontokohteet Jelmusanojan, Lillån ja Kynikenojan varsilta. Radioaseman luo-alue on poistettu kokonaan, koska alue on menettänyt niin paljon luontoarvoistaan.

Kivistön alueella ekologiset runkoyhteydet kulkevat pääosin metsäisiä reittejä pitkin MT-alueilla. Riipilän, Seutulan ja Kivistön alueilla yhteyksiä on ohjattu kulkemaan myös kyläalueiden (AT) yli. Alueen ekologisista runkoyhteyksistä iso osa tukeutuu virtavesien varsiin.

Kivistön suuralueelle on osoitettu ekologiseen verkostoon liittyviä viheryhteyden kehittämiskohtia seitsemään kohtaan. Hämeenlinnanväylälle viheryhteyden kehittämiskohtia on osoitettu Vantaanpuiston kohdalle, Keimolanmäen eteläpuolelle, Luhtaanmäenjoen kohdalle, ja Lamminsuontien kohdalle. Luhtaanmäenjoen varren ekologista yhteyttä on parannettava väylän kunnostuksen yhteydessä. Vihersilta ei ole laakson pohjalla mahdollinen, vaan parannettava olisi väylän alitusta. Maantie 152:n linjauksen varrelle viheryhteyden kehittämiskohtia on

osoitettu kolme. Josvaholmissa MT 152 on toteutettava luonnoltaan arvokkaan jyrkkäreunaisen laakson yli pitkällä sillalla. Vantaanjoen kulku maantie 152:n ali on tehtävä siten, että eläimet ja ihmiset pääsevät liikkumaan rantaa pitkin. Tuusulan rajalla Hanskallion ja Vähäjoen alueilla on tien jatkosuunnittelussa ratkaistava ekologisten yhteyksien ja ulkoilureittien jouheva jatkuminen kuntarajan yli.

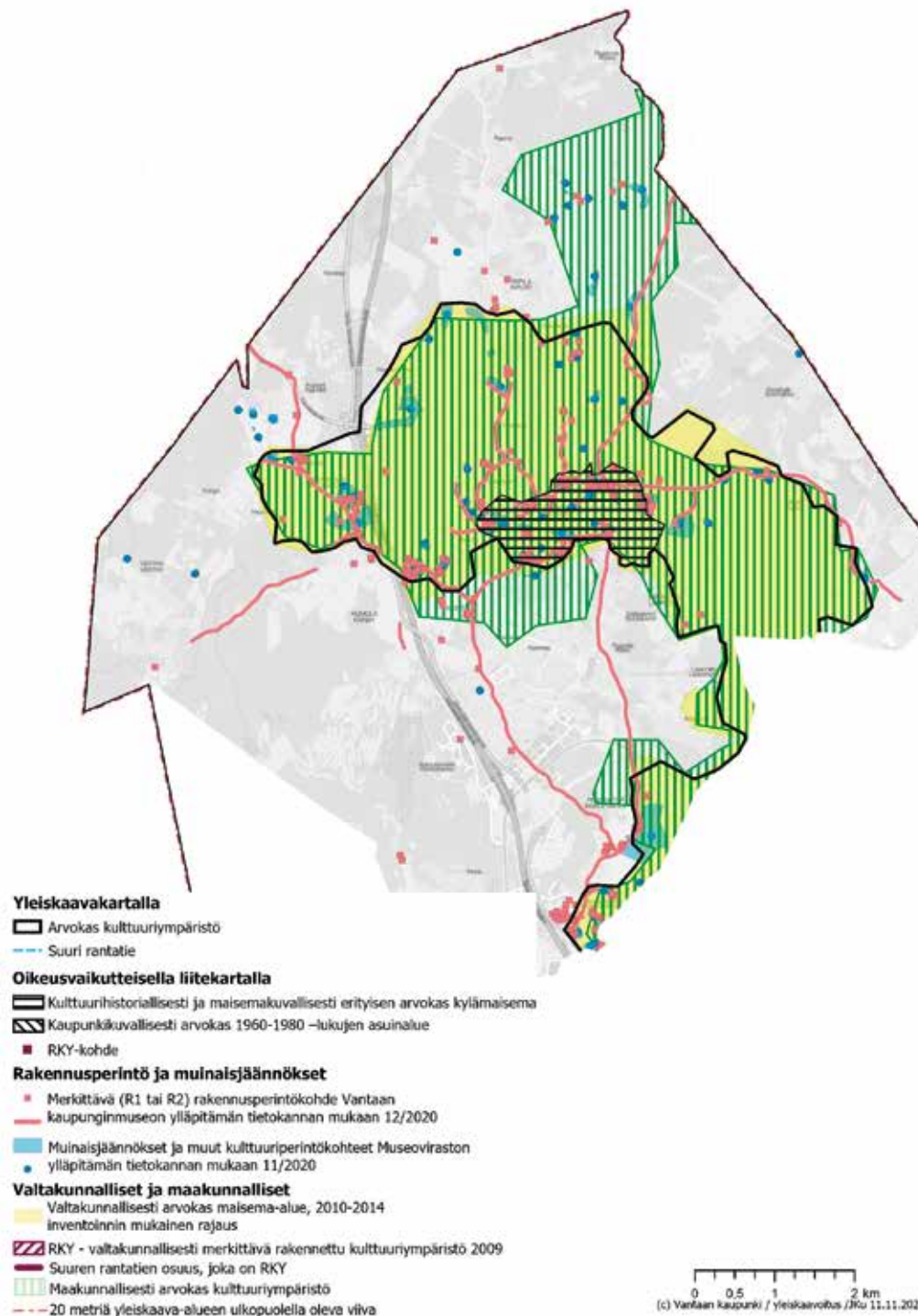
Kulttuuriympäristö

Kivistössä on valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson maisema-alueen pohjoisosa. Merkittävä rakennusperintö on pääosin maisema-alueen sisällä. Merkittävää tiestöä on sen ulkopuolellakin. Vantaanjokilaakso on arvo-kas kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämänä kulttuurimaisemana, joten rakennusperintökin on pääosin ennen 1930-lukua rakennettuja kartanoita, tilakeskuksia, kouluja ym. Alueella on runsaasti muinaisjäänneksiä.

Seutulan kylän ydinalue kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kohteineen sekä lähipeltoineen on alueen arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi.

Maantie 152:n linjaus rikkoi aikaisemmissa yleiskaavoissa kulttuurimaisemaa Riipilässä ja Luhtaanmäessä. Luhtaanmäessä on arvokkaan kulttuurimaiseman alue inventointeja laajempi, koska maantien liitymä ei tule rikkomaan metsän reunaa ja maisemakuvan eheyttä.

Riipilässä, Seutulassa, Kiilassa, Kivistössä ja Lapinkylässä arvokkaan kulttuuriympäristön raja on lähes sama kuin maakunnallisessa inventoinnissa, mutta tarkoittaa hieman valtakunnallisen inventoinnin suurpiirteistä rajaa. Rajauksen sisällä on laaja avoin maisematila ja sitä rajaava metsänreuna tai perinteinen rakennettu ympäristö.



Kuva 60. Kivistön suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänneiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.

Valtakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta on rajattu pois Piispankyläntien länsipuolinen peltotasanko ja maakunnallisesti arvokkaasta rajauksesta Ruusumäenkujan luoteispuolelle jäävää tasankoa. Poistetun alueen ainoa rakennusperintö- tai muinaismuistokohde on Piispankyläntie, jonka linja on jo rikkoutunut Tikkurilantien-Riipiläntien kiertoliittymän rakentamisen myötä. Piispankylässä maasto nousee hiljalleen Vantaanjoesta kohti Piispankyläntietä ja Norrkullan tilakeskusta. Norrkullan tilakeskus ja Ruusumäenkuja on aikoinaan rakennettu pienen moreenikumpareen ja lounas-koillisuuntaisen hietajakson päälle. Avoin maisematila voidaan tässä maisemarakenteeseen tukeutuen rajata uudelleen siten, että se päättyy Norrkullan tilakeskukseen ja Ruusumäenkujaan maaston korkeimpaan kohtaan. Yleiskaavan yleismääräyksissä on edellytetty, että maisematilalle luodaan uusi reuna, joka samalla on osa puustoista ekologista verkostoa, joka palvelee mm. liito-oravaa. Tämän reunan taakse voidaan rakentaa uusi Lapinkylän aseman ympäristöllä oleva kaupunkikeskus.

7.2.4 Toimitila-alueet

Yleiskaavassa on huomattava määrä toimitilarakentamisen mahdollisuuksia Kivistön suuralueelle. Vehkalan asemanseutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP) sekä länsipuolelta osin tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY). Vehkalan pohjoispuolella sijaitsevan Petaksen asemavarausten ympäristö on merkitty kokonaisuudessaan toimitila-alueeksi lentomelusta johtuen. Asemanseudun ydin on osoitettu monipuoliseksi työpaik-

ka-alueeksi (TP) ja sitä ympäröivät alueet kaupallisten palveluiden (KM) ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi (TY) sekä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi (TT). Toimitila-aluevarauksen pohjoisreunaan on merkitty viheryhteys Kivistön keskustan suuntaan. Valtaosa toimitilavarauksista on pitkän aikavälin kehittämismahdollisuuksia, jotka ovat sidoksissa Petaksen aseman käyttöönottoon.

Piispankylän alue Hämeenlinnanväylän itäpuolella on osoitettu lähes kokonaan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY) lentomelusta ja heikoista joukkoliikenneyhteyksistä johtuen. Maantie 152:n varauksen yhteyteen on osoitettu kaksi toimitilarakentamisen aluetta. Täyttömäkivarauksen yhteyteen on edelleen osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT). Kiilan kiertotalousalueen raja-alue on merkitty sellaisella laajuudella, että se kattaa olemassa olevat toiminnot. Seutulan vanha kaatopaikka on merkitty suojaviheralueeksi (EV).

Pienempinä toimitila-alueina on merkitty tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT) Lamminsuon eteläpuolella sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY) Kylänpääntien varrella.

7.2.5 Liikenne

Kivistössä on yleiskaavassa nykyisten Kehäradan asemien, Kivistön ja Vehkalan, lisäksi kaksi asemavarausta: Lapinkylä ja Petas. Petaksen asemalta erkanee Klaukkalan rata, joka on pitkän aikavälin raidevaraus. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys kehittyy ensi bussiliikenteenä. Lapinkylän asema tukee Kivistön keskustan kehittymistä.

Alueen tärkein vaihtopaikka on Kivistön asema. Se toimii kehyskunnista tulevien bussilinjojen sekä kaukoliikenteen liityntäasemana Kehäradalle ja tarjoaa Hämeenlinnanväylän ajoneuvoliikenteelle mahdollisuuden

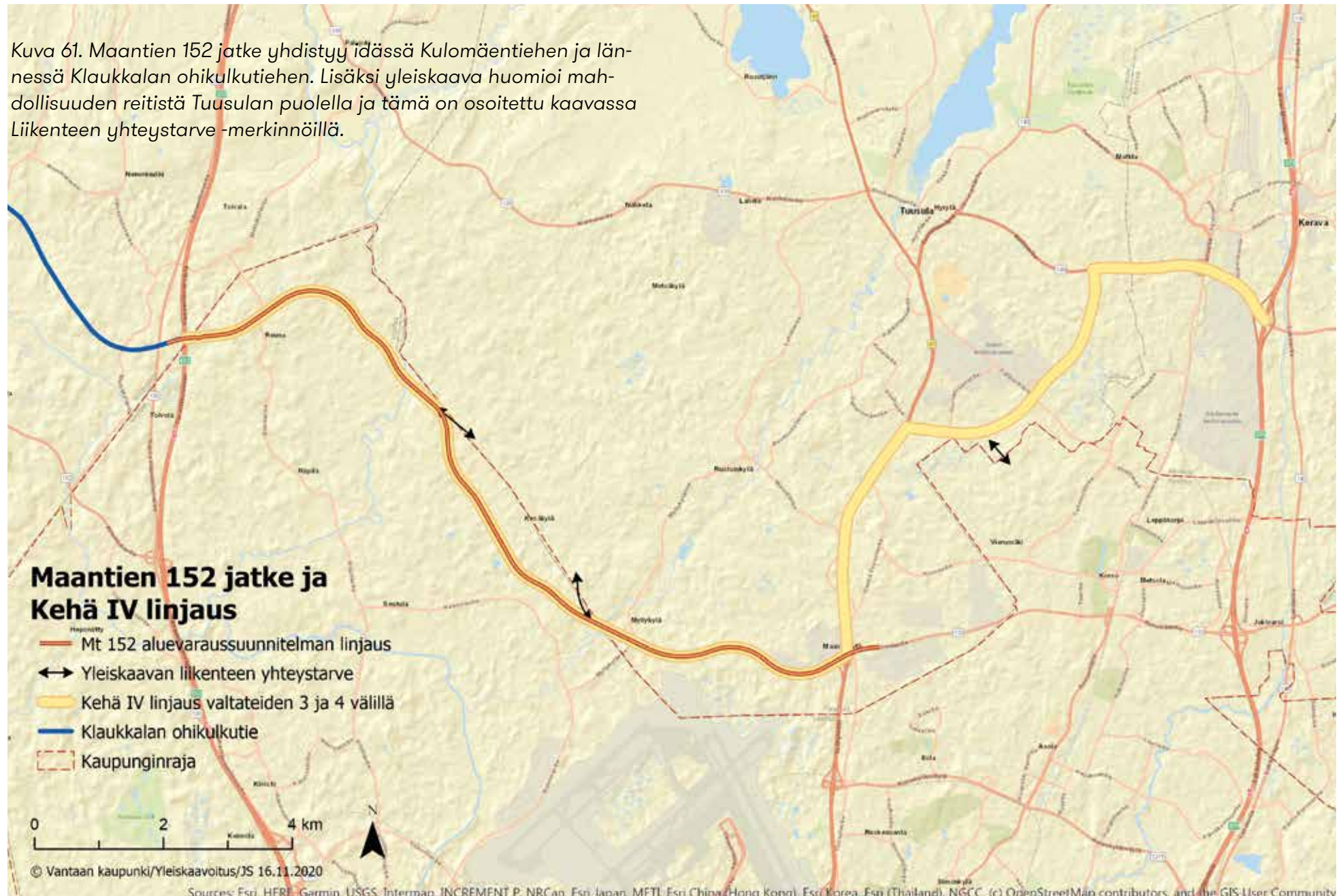
liityntäpysäköintiin. Toinen seudullisesti merkittävä liityntäpysäköinti-alue Kivistön alueella on Vehkalan asema.

Kivistössä kohtaa kaksi pyöräliikenteen baanaa. Kivistön ja Tikkurilan välinen baana kulkee Kvartsiraittia ja Tikkurilantietä pitkin aina pääradalle asti. Kivistöstä Myyrmäkeen baana kulkee Kehäradan varressa olevaa huoltotietä pitkin Vehkalan asemalle, josta se jatkuu Hämeenlinnanväylää mukaillen Vaskivuorentielle. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

Maantien 152 jatkeesta on laadittu yleiskaavan laadinnan aikana aluevaraussuunnitelma ja osana sitä tiestä on tehty myös ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Tavoitteena oli löytää hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu ja YVA-menettelyssä tutkituista vaihtoehdoista aluevaraussuunnitelman pohjaksi valikoitui Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välinen vaihtoehto 1 sekä Reunan pohjoinen vaihtoehto VE Reuna 1B. Yleiskaavassa aluevarauksena merkitty maantien 152 linjaus on maakuntakaavan sekä aluevaraussuunnitelman mukainen ja linjaus on Kesäkyläntien itäpuolella sama kuin vuoden 2007 yleiskaavassa. Kyseisessä liikennealueena (L) merkityssä linjauksessa varaudutaan tien toteutumiseen 1+1-kaistaisena. Maantien 152 jatke muodostaa seudullisen päätieyhteyden mahdollistaen toteutuessaan Kehä III:n ruuhkien keventämisen. Uusi väylä toimii myös maakunnallisena varareittinä.

Lisäksi yleiskaava huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella ja tämä on merkitty kaavaan Liikenteen yhteystarve -merkinnöillä. Tiellä on myös eritasoliittymävaraus 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. Katuvaraus on esitetty tunnelissa niiltä osin kuin se katuliittymien ja kallion olemassaolon perusteella on arvioitu mahdolliseksi. Hämeenlinnanväylällä on eritasoliittymävaraus suuntaisliittymälle etelään Keimolanportin kohdalla.

Länsi-Vantaalla ei ole bussivarikkoa, mutta sellaisen sijoittaminen on mahdollista Petaksen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueelle (TT). Bussivarikkoja ei ole esitetty kaavakartalla, mutta niiden sijainnit on esitetty yhdyskuntateknisen huollon verkoston liitekartalla 7.

7.2.6 Tekninen verkosto

Kivistön suuralueella on nykyisten voimajohtojen lisäksi varaus voimajohtolle. Voimajohtovaraus kulkee Keimolan sähköasemalta Seutulan sähköasemavaruksen kautta Seutulan peltoalueen halki haarautuen pohjoiseen Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä etelään Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä Seutulan sähköasemavarukselta Tuupakan sähköasemalle. Seutulan sähköasemavaraus on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon symbolimerkinnällä.

Piispankylässä on yhdyskuntateknisen huollon aluevaraus (ET), jolle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi tukikohtatoimintoja sekä lämpökeskus. Vehkalanmäen ET-alueella sijaitsee käytössä oleva lumenvastaanottopaikka. Länsi-Vantaalla on varauduttu tulevaisuuden bussivarikkotarpeisiin osoittamalla Petaksen alueelle tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TT), jolle on mahdollista sijoittaa myös varikkotoimintaa.

Helsingin seudun ympäristökeskus HSY:n jätehuollon investointiohjelmassa on varauduttu uuden Sortti-aseman rakentamiseen tänä kevään HSY:n hallituksen hyväksymässä 10-vuoden investointiohjel-

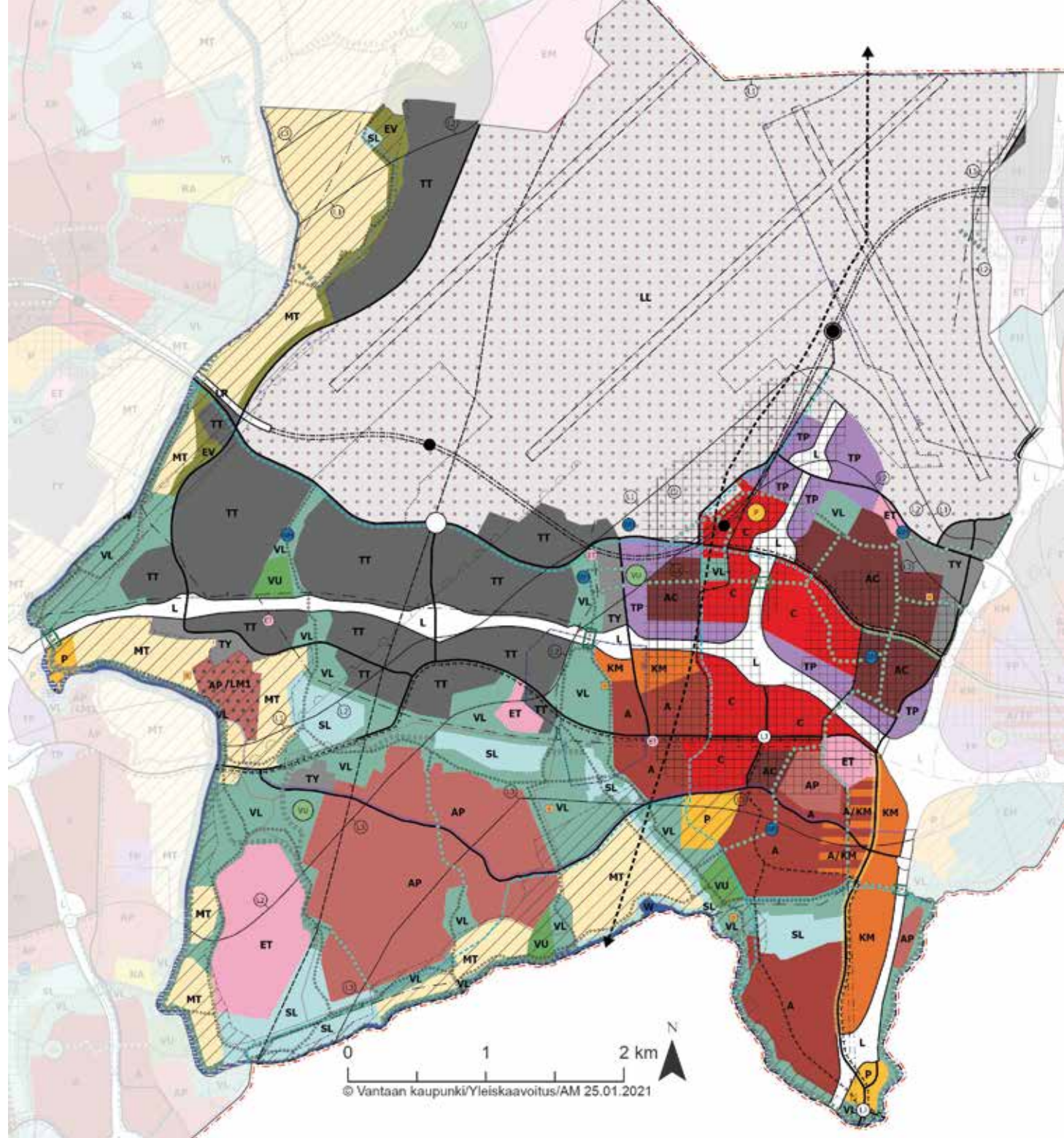
massa. Uuden Sortti-aseman rakentaminen ohjelmassa ajoittuu vuosille 2029–2030 ja aseman suunnittelu olisi tarkoitus aloittaa vuonna 2028. Täyden mittakaavan sorttiasema edellyttää noin 2 hehtaarin tilavaruksen. Yleiskaava mahdollistaa Sortti-aseman sijoittamisen Petaksen TT-alueelle ja teknisen verkoston liitekartalla 7. on huomioitu sorttiaseman tarve. Tarkempi sijainti täsmentyy jatkosuunnittelussa HSY:n kanssa yhteistyössä.

Vantaan nykyiset täyttömäet ovat täyttymässä lähivuosina ja on tarve osoittaa uusi alue ylijäämämaiden läjitystä varten. Yleiskaavassa on osoitettu uudelle puhtaiden ylijäämämaiden täyttömäelle yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus sekä kaupungin että yksityiselle hankkeelle Kiilan kaupunginosasta.

Lavangon moottorirata-alue Kiilan kaupunginosassa on osoitettu omalla erityisalueen merkinnällä moottorirata-alue (EM) moottoriturheilua ja ajokoulutusta varten.

Kivistössä on varaus ylävesisäiliölle, joka on osoitettu Vesihuollon liitekartassa 9. Raakavesitunneli kulkee Lavangon moottorirata-alueen eteläpuolella, ja sen suojaetäisyydet tulee ottaa huomioon tarkemman tason suunnittelussa. Kivistön jätevedet johdetaan Myyrmäen viemäri-verkoston kautta Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

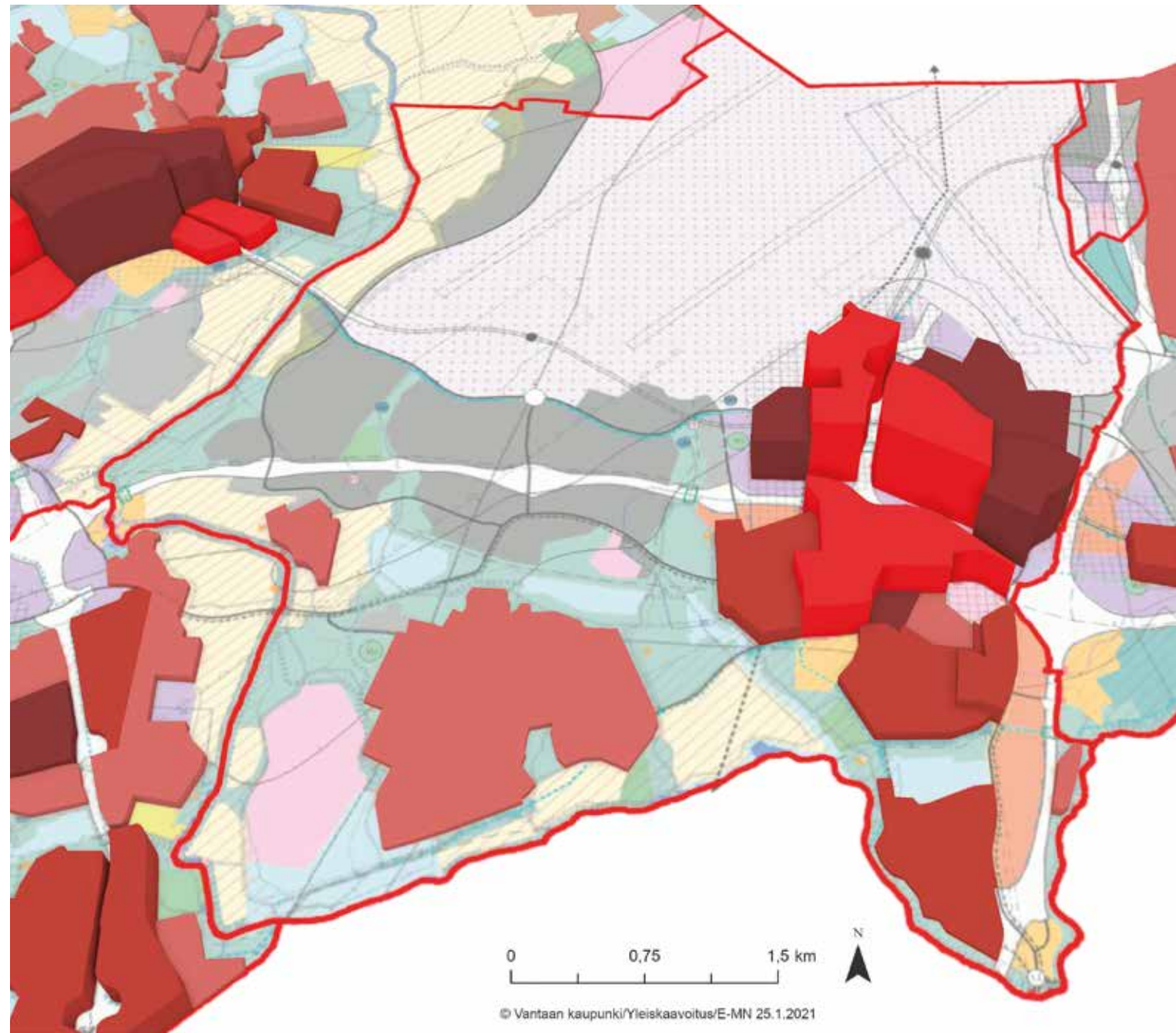
7.3 Aviapolis



7.3.1 Keskustat ja asuminen

Aviapoliksen keskusta on Vantaan keskustoista laajin ulottuen Pakkan puolen keskustasta Aviapoliksen asemalle. Keskustan kehittyminen alkoi Kehä III eteläpuolelta Jumbon rakentamisen myötä ja laajentui Kehäradan aseman myötä pohjoispuolelle. Lentomelualueet mahdollistavat kansainvälisestikin poikkeuksellisesti asuntorakentamisen lentokentän välittömässä läheisyydessä. Kehärataan ja Aviapoliksen asemaan varauduttiin laatimalla kaavarunko, joka nyt toimii alueen kehittämisen pohjana. Yleiskaavan kaupunkikeskustan alue (C) noudattaa Kehä III pohjoispuolella kaavarunkon laajan sekoittuneen kaupunkirakenteen alueen rajausta. Keskusta-alueen etäisyydet ovat pitkiä ja Kehä III estevaikutus merkittävä, joten toimiakseen keskustana alue tarvitsee hyvän reittien verkoston ja sisäisen joukkoliikenteen - raitiotien.

Kuva 62. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Aviapoliksen suuralueella



Määrällisesti keskustassa on jo nyt seudullisesti merkittävä määrä palveluita ja työpaikkoja. Työpaikkojen kasvu Aviapoliksessa on Suomen suurinta. Kehityksen jatkuvuus on varmistettu riittäväillä tilavarauksilla ja yhteyksillä. Työpaikkarakentamisen lisäksi on varattu merkittävä määrä tehokasta asuntorakentamista. Suurin osa Kehä III:n eteläpuolisista Aviapolikseen esitetyistä asumisen alueista on merkitty asuinalueina (A), mikä tukee mm. Karta-nonkoskelle tyypillisen tiiviin tehokkaan ja monipuolisen kaupunkirakenteen kehittämistä. Veromäen pientaloalue on merkitty miljööltään vaalittavana pientalovaltaisena asuinalueena (AP).

Aviapoliksen keskustan yhteys Tammiston kaupan alueelle edellyttää luontevaa kaupunkirakenteen jatkumoa. Yksi keino rakenteen ja reitien jatkumiselle on Tammiston pohjoisosan kaupan kortteleissa, joihin on osoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia muun maankäytön ohkeen asumisen ja kaupallisten palvelujen aluemerkinällä (A/KM).

Aviapoliksesta itään on yleiskaavassa 2007 esitetty idea Aviapoliksen ja Tikkurilan välillä olevasta keskustamaisesta kaupunkiakselista. Uusi yleiskaava säilyttää akselin: Tikkurilantielle on merkitty raitiotie ja siihen kohdistuvat sekä kestävä kasvun vyöhyke että katukuvan kehitysalue -merkinnät. Lisäksi tämän kahta pääkeskusta yhdistävän akselin ajatusta tukevat Veromiehen kaupunkikeskustan asuinalueet (AC).

Lentomelualueiden muutokset vaikuttavat Aviapoliksen alueella erityisesti Voutilassa, kun lentomeluvyöhyke 1 (Lden yli 60 dB) kattaa koko asumisen alueen. Alueella on lisämerkintä /LM1, asuinalue voimakkaan lentomelun alueella. Melualueella ei ole mahdollista lisätä asuinrakennusten määrää, mutta nykyisiä asuinrakennuksia voi ylläpitää, korjata ja korvata ääneneristävyysvaatimukset (38 dB) huomioiden.

7.3.2 Palvelut

Aviapoliksen kaupallisten palveluiden tarjonta on seudullisesti merkittävää. Keskustan Jumbon kauppakeskuksen lisäksi kaupallisten palveluiden alueita (KM) on Vantaanportissa ja Tammistossa. Kartanonkoskella ja Ylästössä on päivittäistavaramyymälät, joita tulevaisuudessa asumisen määrän kasvaessa sijoittuu lähipalveluina myös Veromieheen ja Aviapoliksen aseman seuduille. Tammiston kaupan alueen liikenneongelmat rajoittavat seudun suurimman kaupan alueen kehittämismahdollisuuksia, siksi yleiskaavan liikennetkaisuilla parannetaan alueen saavutettavuutta ja sisäisiä yhteyksiä. Osa kaupan alueesta on yleiskaavassa osoitettu asumisen ja kaupallisten palveluiden (A/KM) alueeksi.

Aviapoliksen alueen kulttuurihistoriallisista kohteista palveluiden ja hallinnon alueina (P) osoitetaan Vantaankoski ja Backaksen kartano.

Aviapolis merkittävästi kasvavana keskustana tarvitsee uusia palveluille osoitettuja alueita. Aviapoliksen mahdollista kampusaluetta on vaikea merkitä tässä vaiheessa yleiskaavaan, koska ennustettu sijainti voi lopulta olla väärä. Palveluiden on tarkoitus toteutua keskusta- ja asumisen merkintöjen turvin. Toisen asteen oppilaitoksen tarve on tunnistettu ja se on osoitettu julkisten palveluiden ja hallinnon paikka-symbolimerkinällä Aviapoliksen asemanseudulle hyvien joukkoliikenneyhteyksien yhteyteen.

Tammiston eteläkärkeen, tulevaisuuden ratikoiden risteykseen on osoitettu palveluiden ja hallinnon P-aluevaraus, jolla halutaan mahdollistaa paikan merkitystä kohottavan erityiskohteen kehittäminen ratikoiden risteykseen hyvälle joukkoliikennesaavutettavuudelle ja ”portiksi” Helsingin ja Vantaan rajalle, joen rantaan. Palveluiden ja hallinnon

(P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Virkistyspalvelut

Aviapoliksen laajat metsäiset virkistysalueet kiertyvät Ylästön pientaloalueiden ympärille. Vantaanjokilaakson viljelymaisemissa kulkee ulkoilureittien verkosto.

Veromies on muuttumassa työpaikka-alueesta monipuoliseksi ja tiiviiksi kaupunkiympäristöksi, jossa myös asutaan. Nykyisellään heikkoja virkistysalueyhteyksiä on parannettava. Virkistysalueyhteyksiä on esitetty kehitettävien yhteyksien suunnat ja suurpiirteiset sijainnit. Veromiehen sisäiset virkistysalueyhteydet nojaavat Pytinojaan ja Pyttisbergetiin. Pyttisberget ja Plootukallio on niiden tärkeyden takia esitetty kaavakartalla lähivirkistysalueina (VL). Virkistysalueyhteydet kohti Tikkurilan keskuspuistoa kulkevat osittain tukeutuen asemakaavoitettuihin viheralueisiin ja osittain katuja pitkin, mutta viestivät myös toivetta uusista viheralueista ja ulkoilureiteistä alueiden maankäytön mahdollisesti muuttuessa. Kartanonkoskella virkistysalueyhteys nojaa asemakaavoitettuihin viheralueisiin ja Illepuroon.

Urheilun ja virkistyspalvelujen tulevaisuuden tarpeeseen osoitettu urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka (VU) -symbolimerkintä yhdistyy Krakanojan varren pohjoiseteläsuuntaiseen virkistysalueeseen Veromiehen itä-länsisuuntaisen virkistysalueyhteyden kautta. Saman virkistysaluekokonaisuuden eteläosassa sijaitsee Kartanonkosken liikuntapuisto.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisen merkintä kiertää Aviapoliksen alueen jokien rantoja Backaksen kartanon eteläpuolelta Pitäjän kirkonkylän myllylle saakka. Jokien risteämäkohtaan varattu palvelujen alue

mahdollistaa virkistyskäyttöön liittyvää rakentamista suojaksi Tuusulanväylän melulta. Vantaankoskella joen varren virkistyskehittämisyöhyke on kolmen palvelualueen rajalla.

Aviapoliksen alueella Kehä III ja Tuusulanväylä valtavine liittymäalueineen ovat kaupunkirakenteen sujuvaa jatkumista katkaisevia esteitä. Lentoasemantie halkaisee Aviapoliksen kehittyvän kaupunkikeskuksen. Jalkaisin liikkuvan ihmisen näkökulmasta ympäristö hahmottuu leveisiin ja meluisiin väyliin päättyvinä kokonaisuuksina. Kolme Aviapoliksen neljästä viheralueyhteyden kehittämiskohdasta onkin tarkoitettu palvelemaan ennen kaikkea ihmisten liikkumista. Yhteys Veromiehestä kohti Vantaanjoen laakson laajoja viheralueita tulisi kehittää sujuvaksi rakentamalla Kehä III:n poikki joko Krakanojan vartta noudatteleva alikulku tai Osumapuiston kallioihin tukeutuva vihersilta. Aviapoliksen keskustaa yhdistämään on ideoitu Lentoasemantien ylittävää vihersiltaa. Tuusulanväylän alitus Pitäjän kirkonkylän ja Kartanonkosken välillä parantaa joen varren virkistysalueiden saavutettavuutta ja palvelee nopeaa pyöräilyä. Vantaankoskella Kehä III:n alituksesta pitäisi kehittää sekä eläinten että ihmisten liikkumista palveleva houkutteleva yhteys.

7.3.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Aviapoliksen suuralueella virtaa Vantaanjoki, joka on yksi Vantaan alueelle ulottuvista neljästä Natura-alueesta. Alueen ekologinen verkosto täydentyy yhdellä uudella luonnonsuojelualueella, Hakasuonkalliot (ent. Hagakärrsbergen). Lisäksi Krakanojan SL-aluevarausta laajennettiin Ylästöntien pohjoispuolella käsittämään hieman laajemmin puronvarsimetsää, ja kokonaisuus sai uuden nimen Krakanpuisto. Krakanpuisto on rauhoitettu luonnonsuojelualueeksi 7.4.2020.

Aviapoliksen uusina luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina (luo) yleiskaavassa ovat Tuulensuunpuisto, Sarkaniitty-Peltovuorenmetsä (ent. Krakanpelto ja Tolkinmetsä), sekä Hagakärssbergenin luo-alue. Hagakärssbergenin luo-alue jatkuu yhtenäisenä Mustikkasuonkalliot-luonnonsuojelualueeseen asti. Hakasuonkallioiden luonnonsuojelualuevaraus (SL) ja Hagakärssbergenin luo-aluemerkintä yhdessä kattavat maakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun luontoarvoalueen, jonka sisäpuolelle jää mm. liito-oravan elinpiirin ydinalue. Uusia luo-alueita ovat myös arvokkaat puroluontokohteet Pytinojan luo-alue ja Krakanojan latva.

Alueen ekologiset runkoyhteydet on osoitettu kulkemaan virtavesiä seuraillen Vantaanjoen varrella. Ne kulkevat metsäisiä yhteyksiä pitkin Silvolaanmetsästä Hakasuonkallioiden luonnonsuojelualuevarauksen (SL), Hagakärssbergenin luo-alueen ja Mustikkasuonkallioiden SL-alueen kautta Krakanojalle. Viinikkalassa ekologinen runkoreitti on osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TT) reunustavalle metsäiselle suojavihealueelle (EV).

Aviapoliksen suuralueelle on osoitettu kehä III:n varteen viheryhteyden kehittämiskohta Vantaankosken kohdalle, ja toinen Krakanojan tienoille Osumapuiston ja Tuulensuunpuiston välille. Viheryhteyden kehittämiskohta on osoitettu myös Aviapoliksen keskustaan Lentoasemantielle, ja Tuusulanväylälle Ylästöntien alikulun kohdalle.

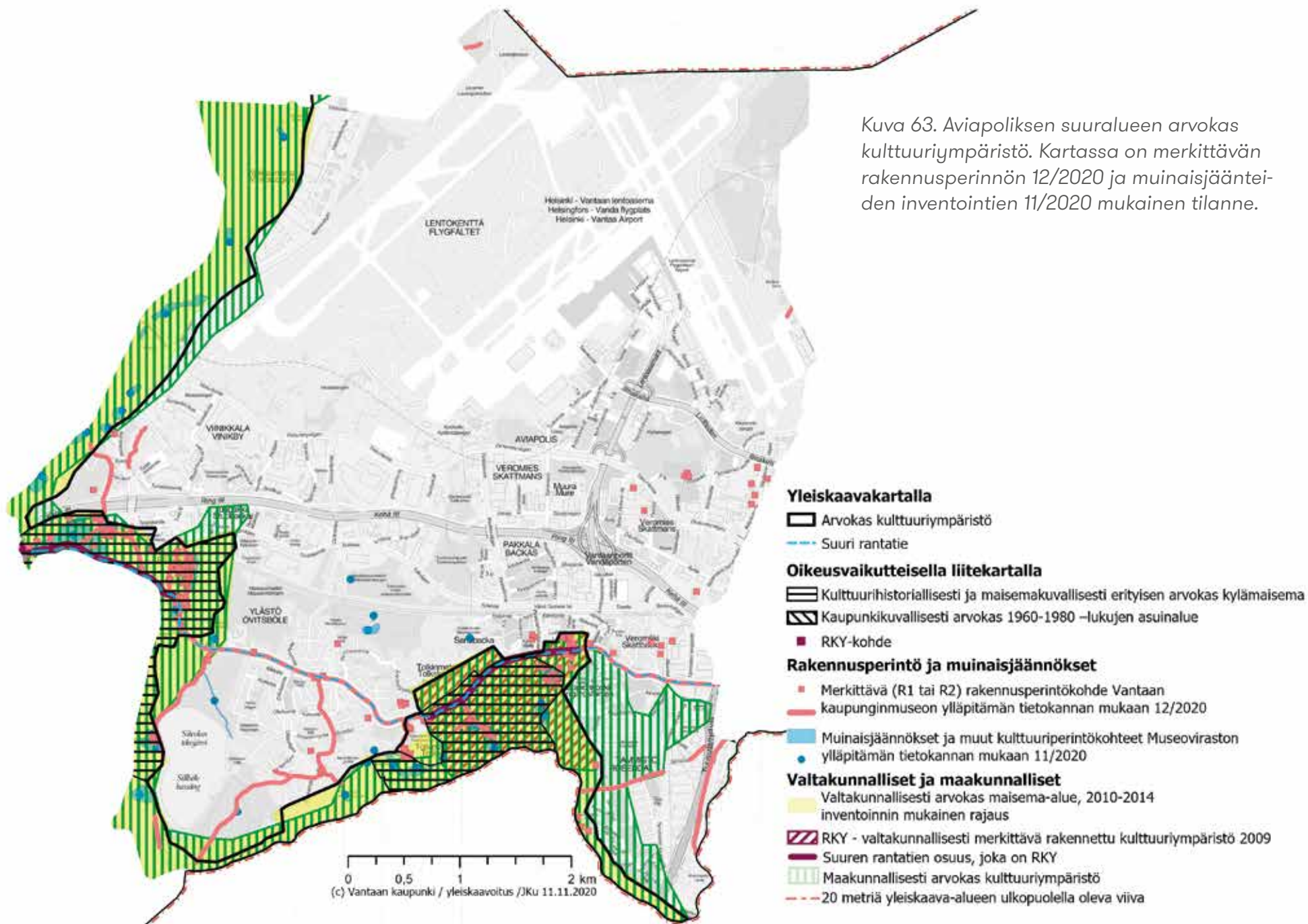
Kulttuuriympäristö

Keskiselle Vantaalle sijoittuu Backaksen kartanomaisema, joka on kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kohteineen sekä peltoineen oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Backas – Elannon suurtilan valtakunnallisen arvon perusteluissa todetaan, että talouskeskus peltoineen on suurmaata-

loudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä, ja että samaan maisemakokonaisuuteen kuuluu viljelyaukean ympäröimä vanha kapteenin virkatalo Petas. Peltujen häviäminen tilojen ympäriltä alentaisi maiseman arvoa, ja oikeusvaikutteisen liitekartan määräyksessä onkin edellytetty, että maisemallisesti merkittävät pellot tai niityt säilytetään. Suuri rantatie kulkee alueen läpi. Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään. Arvokkaan kulttuuriympäristön raja on pohjoisessa ja idässä sama kuin valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön. Erityisen arvokkaasta kylämaisemasta on rajattu ulos Kartanonkosken urheilupuisto. Etelässä ja lännessä arvokas kulttuuriympäristö jatkuu maakunnallisen rajauksen mukaisena.

Vantaanlaakson viljelymaisemasta on tarkempi kuvaus kappaleessa Myyrmäki.

Ylästössä Tulkintien Hakakorven kallioiden läpi menevän tunnelin suu aukeaa Voutilan avoimeen maisemaan. Tien eteläpuolella on lähivirkistysaluetta, joka voitaisiin metsittää ja siten tukea metsäistä ekologista yhteyttä ja muodostaa maisematilalle uusi reuna. Reuna tulee suunnitella tie- ja tunnelihankkeen yhteydessä. Arvokkaan kulttuuriympäristön raja on suunnilleen maakunnallisen inventoinnin mukainen, mutta jättää osan valtakunnallisen inventoinnin mukaisesta alueesta rajauksen ulkopuolelle. Samoin Ylästössä Pitkäkosken metsäinen luonnonsuojelualue on rajattu pois maakunnallisen inventoinnin mukaisesti.



Kuva 63. Aviapoliksen suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.

7.3.4 Toimitila-alueet

Aviapolis kehittyy maankäytöltään monipuolisen kaupunkikeskustan suuntaan, mutta on jatkossakin Vantaan suurin ja tärkein työpaikka-keskittymä. Viinikanmetsä, Viinikkala sekä Tuupakka on osoitettu lähes kokonaisuudessaan tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TT) lukuun ottamatta Voutilan kylän pohjoisreunaa, joka on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY).

Veromiehen alueella Kehä III:n pohjoisreuna sekä Lentoasemantien pohjoisosa on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP). Alueen odotetaan muodostuvan kasvavan lentokenttäkaupungin työpaikkaytimeksi. Veromiehen itä- ja länsireunat on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä. Ylästöntien pohjoispuoli Hakakorven eteläpuolella on edelleen osoitettu tuotanto- ja varastotoimintaan (TY).

7.3.5 Liikenne

Yhtenä yleiskaavan tavoitteena on varmistaa lentoaseman kasvun edellytykset. Tavoitteen toteutumista edesauttaa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkintä, joka mahdollistaa sekä Lentoradan pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan että Tallinna-tunnelin, joka kulkee lentoasemalta Tallinnaan. Merkintä mahdollistaa yhteyksien jatkumisen myös pohjoiseen ottamatta kuitenkaan tarkemmin kantaa mihin suuntaan maanalaiset radat Vantaalta suuntautuvat. Ratojen linjaukset tarkentuvat suunnittelun edetessä, mutta niillä on joka tapauksessa merkittäviä vaikutuksia sekä kansalliseen että kansainväliseen liikkumiseen lentoasemayhteydestä johtuen. Yleiskaavassa on Viinikkalan asemavaraus ja eritasoliittymävaraus Caravallentien pohjoispäässä: asema ja liittymä toimivat yhteytenä

mahdolliselle uudelle terminaalille. Yleiskaavassa on myös eritasoliittymävaraus etelään Ylästöntieltä Tuusulanväylällä.

Vantaan uuden raitiotien toinen päätepiste on lentoasema. Yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden Raitiotie -merkintä ei osoita linjauksen täsmällistä sijaintia lentoaseman alueella, vaan se määritetään yhdessä Finavian kanssa jatkosuunnittelun yhteydessä. Merkinnällä kuitenkin osoitetaan lentoaseman tärkeys raitiotien päätepysäkinä ja vaihtopaikkana. Raitiotie tuo samalla Aviapoliksen keskusta-alueelle uuden sisäisen joukkoliikenteen runkoyhteyden, joka yhdistää keskustan eri osat toisiinsa. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävä kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Joukkoliikenteen runkoyhteys on Tasetien eteläpuolella osoitettu Hagelstamintielle, jolta se haarautuu Tilkuntietä pitkin etelään sekä Tammiston kauppatielle. Linjausten on todettu olevan liikenteellisesti saman arvoisia, ja on mahdollista, että molemmat toteutuvat tulevaisuudessa raitiotienä. Näiden runkoyhteyksien jatkumiseen varaudutaan sekä Malmin että Tuusulanväylän ja siitä edelleen Helsingin keskustan suuntaan. Pohjoisessa Tammiston runkoyhteyksien jatkeena on varaus Tikkurilantiellä 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 vaihtoehtoista teknisesti sekä kaavallisesti toteuttamiskelpoisen.

Raitiotien vaihtopaikat Aviapoliksessa ovat nykyisten juna-asemien lisäksi Tasetien ja Lentoasemantien liittymässä sekä Tuusulanväylän kohdalla. Lentoasemalla on merkittävä rooli kansainvälisen, valtakunnallisen sekä seudullisen joukkoliikenteen kannalta. Se toimii porttina kansainvälisiin lentoyhteyksiin ja on merkitty Tikkurilan aseman tapaan omalla symbolillaan valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemaksi. Tammiston runkoyhteyksien välinen vaihtopaikka on merkitty Tapanin-
jyläntien liittymään.

Aviapoliksen läpi kulkee kolme pyöräliikenteen baanaa. Tikkurilantietä pitkin kulkeva Kivistö-Tikkurila-baana risteää Turbiinitien kohdalla lentoasemalta tulevan baan kanssa. Tämä jatkuu Turbiinitieltä Veromiehen ja Pakkalan läpi Tammistonrantaan. Lentoaseman baana yhdistyy Tikkurilaan myös Kartanonkosken ja Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta kulkevan baan välityksellä. Länteen päin Tikkurilan ja Myyrmäen välinen baana jatkuu Ylästöntietä pitkin Tolkinkylään asti, jossa se siirtyy kulkemaan Vantaanjoen pohjoispuolelle. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

Tikkurilantie on merkitty katukuvan kehitysalueeksi Aviapoliksen ja Tikkurilan keskustojen väliseltä osuudelta ja Tammiston kauppatie puolestaan Kehä III:n eteläpuoliselta osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä.

7.3.6 Tekninen verkosto

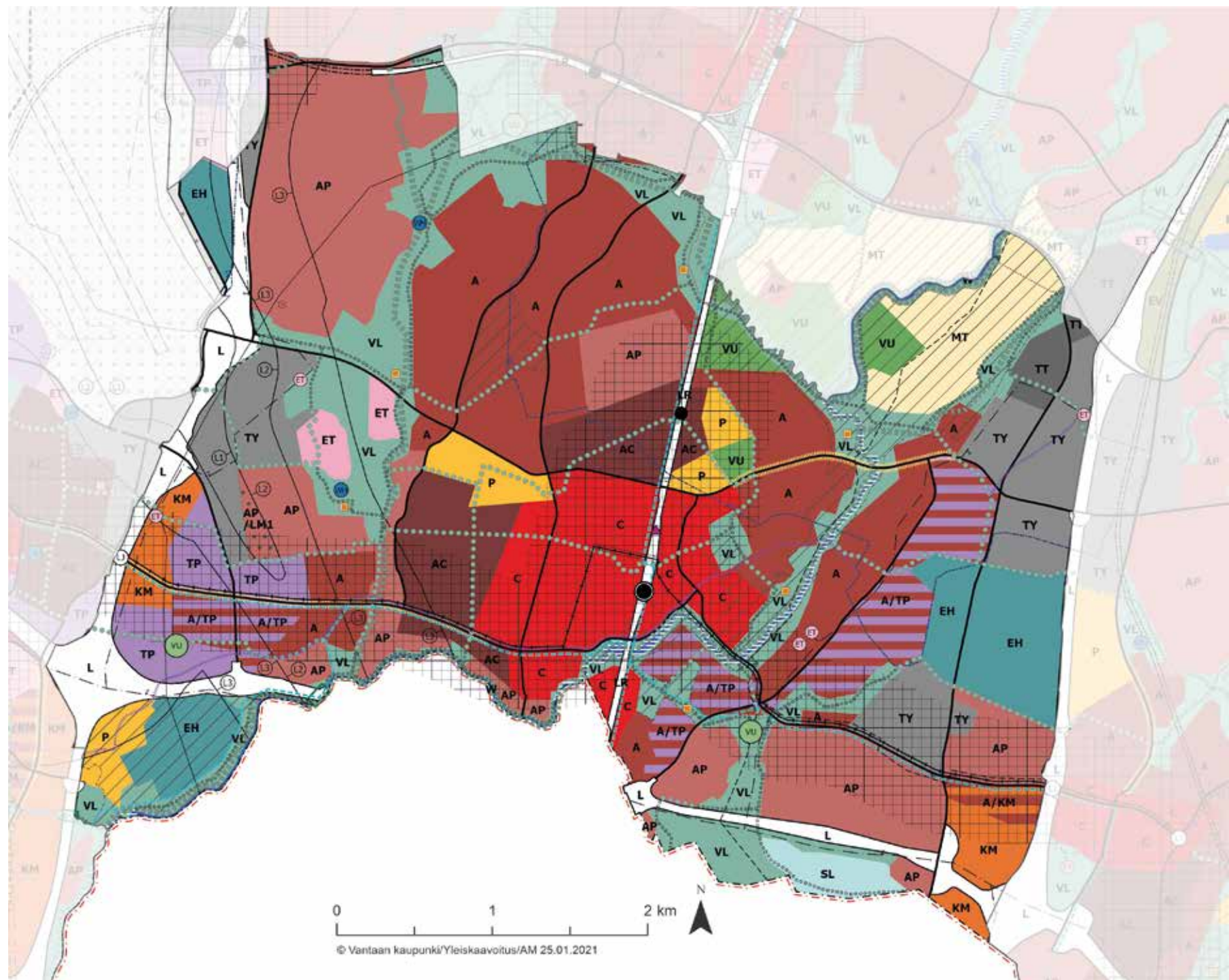
Seutulan sähköasemavaraukselta Tolkinkylän sähköasemalle kulkeva voimajohtolinjaus kulkee Turvalaakson kautta, Kehä III pohjoisreunaa pitkin. Voimalinja Tuulensuunpuistossa on siirretty puiston länsilaidalle, mikä mahdollistaa paremmin luontoarvojen turvaamisen ja johtokäytävän kehittämisen. Tolkinkylän sähköaseman uusi sijainti Tuulensuunpuiston pohjoisreunassa on merkitty ET-symbolimerkinnällä.

Väinö Tannerin tien–Tasetien mukaisesti kulkevat voimajohdot on esitetty kehitettävänä voimajohtona, joiden sijoittamista maan alle tulee tutkia. Voimajohtokäytävässä kulkee useita 110 kV ja 400 kV johtoja, joten nykyisellään se rajoittaa reunavyöhykkeineen maankäyttöä laajalla alueella. Myös Tammiston sähköasemalta etelään Helsinkiin suuntautuvat voimajohtoyhteydet on esitetty kehitettävänä. Voimajohdon sijoittaminen maan alle mahdollistaisi Tammistoon erilaisia maankäytön ratkaisuja. Tammiston nykyinen sähköasema-alue on osoitettu ET-alueena.

Lentokenttäalueen tuntumassa Ilmakehän laidalla on teknisen huollon aluevaraus (ET), jolla sijaitsee lentokentän hulevesien käsittelyyn tarkoitettuja rakenteita.

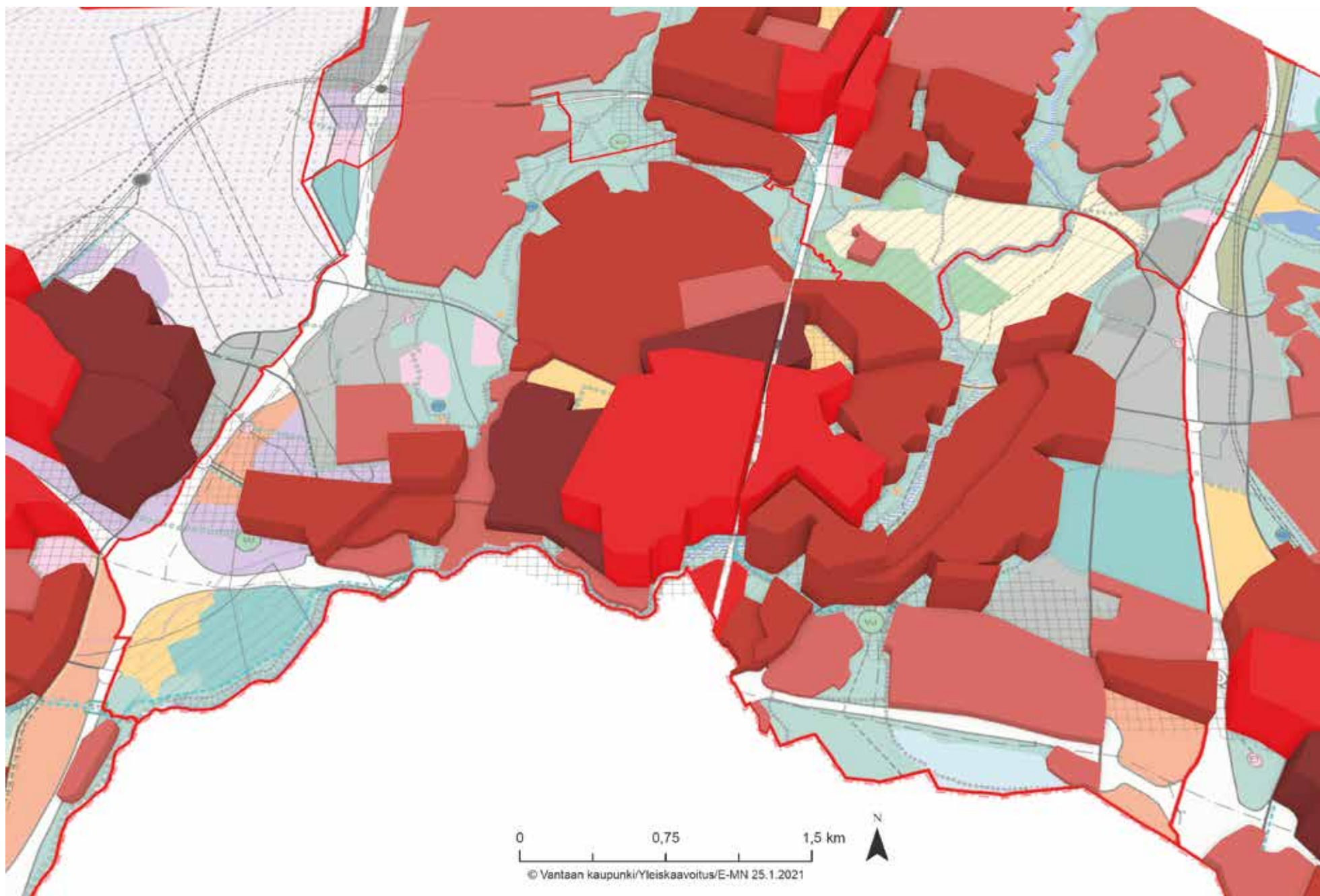
Raakavesitunneli eli Päijänne-tunneli kulkee Aviapoliksen suuralueen halki pohjois-eteläsuunnassa. Raakavesitunnelin suojaetäisyydet tulee ottaa huomioon tarkemman tason suunnittelussa. Aviapoliksen jätevedet johdetaan Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

7.4 Tikkurila



7.4.1 Keskustat ja asuminen

Kuva 64. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto
Tikkurilan suuralueella



Tikkurila on kaupungin vanhin keskus, jonka rakentaminen alkoi Helsinki-Hämeenlinna-radon myötä 1800-luvulla. Seuraava vaihe käynnistyi Malmin siirrettyä osaksi Helsinkiä: Tikkurila lähti kasvamaan Helsingin 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 asuminen ja työpaikkojen alueista raitiotien varrelta. Kaupunkikeskustan alue (C) on määritelty laajasti asemakeskuksen ympärillä ulottuen lähialueiden asunto- ja palvelukortteleihin.

Tikkurilasta Aviapolikseen kulkeva keskustamainen kaupunkiakseli on mukana yleiskaavassa: Tikkurilantiellä kulkee raitiotie ja siihen kohdistuvat sekä kestävä kasvun vyöhyke että katukuvan kehitysalue -merkinnot. Akselia tukee Tikkurilan länsipuolelle esitetty kaupunkikeskustan asuinalue (AC).

Hiekkaharjun asema on kävelyetäisyydellä Tikkurilan asemasta. Asemanseutujen välistä kaupunkirakenteen kehittämistä tukemaan on Tikkurilan keskustan C-alueen pohjoispuolelle merkitty kaupunkikeskustan asuinalue (AC) Hiekkaharjun asemalle asti. Muuten Tikkurilan asuminen alueet on merkitty asuinalueina (A). Useita Tikkurilan alueen pientaloalueista, kuten Kuusikko ja Hakkila, on esitetty pientalovaltais-ten asuinalueiden (AP) merkinnällä.

Lentomelualueet rajoittavat asuntorakentamista Koivuhaan kohdalla. Osa Koivuhaan pientalovaltaisesta alueesta sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 1 (Lden yli 60 dB), missä on asuminen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella).

7.4.2 Palvelut

Tikkurilan urheilupuiston ja Tikkurilan lukion, Jokiniemen koulun ja päiväkodin sekä Hiekkaharjun Varian muodostamat usean palvelutoiminnon kokonaisuudet osoitetaan P-alueina. Varian P-alue kattaa Tennistien varren itäpuolen, mahdollistaen Hiekkaharjun aseman läheisyydessä sijaitsevien tennistoimintojen keskittämisen sinne. Koivuhaassa Tuusulanväylän varsi Piitiestä pohjoiseen on osoitettu kaupan palveluiden alueena. Pitäjän kirkonkylän kulttuurihistoriallinen kokonaisuus on osoitettu palveluiden ja hallinnon alueena (P) rajattuna siten, että Kyrkobyskolan, Helsingin skolan sekä Helsingin gymnasium sekä kirkonkylän vanha kyläasutus kuuluvat rajaukseen. Kyläasutusta saa ylläpitää ja täydentää kulttuuriympäristön arvot huomioiden.

Palveluiden ja hallinnon aluevarausten (P) lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Porttipuistoon asuminen ja kaupallisten palveluiden alueelle (A/KM) voidaan sijoittaa suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa. Porttipuistossa päivittäistavarakauppa ohjataan sijoittumaan A/KM-alueelle Kyytitien varteen.

Virkistyspalvelut

Keravanjoen ja Kylmäojan varteen ketjuttuvat tärkeimmät virkistysalueet. Kylmäojan varren kokonaisuuteen kuuluvat Tikkurilan keskuspuisto ja Simonkylänpuisto. Tämä laaja viheraluevyöhyke mahdollistaa tulevaisuudessa monenlaisten virkistyspalvelujen kehittämisen laajenevia asukasjoukkoja palvelemaan, mm. arboretumin laajentamisen. Keravanjoen varrella avoin maisematila laajenee Hanabölen pelloilla, joille on merkitty ohjeellisten ulkoilureittien verkosto.

Tikkurilan keskustassa joen rantoja ollaan jo kohentamassa kaupunkilaisten ja vierailijoiden käyttöön. Asukasmäärän kasvaessa joen varren puistorakentamista jatketaan kohti itää ja koillista joen varren virkistyskäytön kehittämisen merkinnän mukaisesti. Tikkurilan tehtaiden kohdalla virkistysalueiden laajuus ratkaistaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Heidehofinpuiston viheralue jatkuu lännessä Kuninkaalan kylään ja idässä Kanervanummen viheralueelle.

Virkistysalueyhteyksillä on osoitettu Tikkurilan keskustan kehitettävien julkisten ulkotilojen sarjoja, kehitettäviä yhteyksiä Veromiehen suuntaan, asumisen alueilla toisiinsa kytkeytyneiden asemakaavoitettujen virkistysalueiden turvaamista ja virkistysalueyhteyksien tai ulkoilureittien jatkuvuutta rakennettujen alueiden läpi.

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueina (VU) on osoitettu Hiekkaharjun liikuntapuisto sekä Hiekkaharjun golfkentän alue sekä sen laajentumisvara Keravanjoen itäpuolella. Urheilun ja virkistyspalvelujen verkkoa täydentämään on merkitty kaksi urheilun ja virkistyspalvelujen paikkaa, toinen Koivuhakaan Puukullanpellolle ja toinen Kuninkaalaan.

7.4.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Tikkurilan suuralueella ei ole lainkaan luonnonsuojelualueita, koska alue on niin tiiviisti rakennettu. Alueelle on osoitettu uusina luo-alueina useita arvokkaita puroluontokohteita Kylmäojan varrelta, Kylmäojan alajuoksun luo-alueet. Myös pieni osa Kylmäojan yläjuoksun ja länsihaaran luo-alueesta on Tikkurilan alueella. Lisäksi Rekolanojan alajuoksun purokäytävä on osoitettu luo-alueeksi, eli Rekolanojan keski-

ja alajuoksun luo-alue sivuaa Tikkurilan suuraluetta. Tikkurilan suuralueella ekologinen runkoyhteysreitistö kulkee VL-alueella pohjois-eteläsuuntaisena Kylmäojan, Rekolanojan ja Keravanjoen varsia pitkin, sekä poikittaisyhteytenä Simonmetsästä Rekolanojalle ja Vantaanjoen varrella. Keravanjoen varrella Kehä III:n alituksen kohdalle on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohta.

Kulttuuriympäristö

Helsingin pitäjän kirkonkylä ja Kuninkaalan kylä ovat kaupungin kehittymisen myötä menettäneet niitä ympäröineet laajat viljelysaukeat. Rakennusperintönsä ja kulttuurikasvillisuutensa ansiosta kylät ovat edelleen arvokkaita muistoja menneestä ajasta. Pitäjän kirkonkylässä arvokkaan kulttuuriympäristön raja-alue on muuten sama kuin valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön, mutta arvokas kulttuuriympäristö ei ylety liikennealueen päälle. Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi on oikeusvaikutteisella liitekartalla merkitty Pitäjän kirkonkylästä osa, johon kuuluu pala entistä kirkkopeltoa sekä Kuninkaalan kylä. Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

Tikkurilan rautatieasema on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennusperintökohteeksi. Simonmetsä edustaa ansiokasta 1960-luvun kaupunki- ja rakennussuunnittelua, missä omintakeinen korttelirakenne ja yksinkertaisen kaunissuhteiset rakennukset muodostavat harmonisen kokonaisuuden. Simonmetsä on rajattu maakunnallisen inventoinnin mukaisesti.

Tikkurilan maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö koostuu monista eri ikäisistä erillisistä fragmenteista, eivätkä niiden väliset alueet ole kokonaisuuden säilymisen kannalta merkityksellisiä. Jokiniemessä ja Kuninkaalassa on keskusrikospoliisin pysäköintialue ja siitä Keravanjokeen saakka sekä Tikkurilan tehtaiden alueella rakennusten välisiä

alueita rajattu pois arvokkaasta kulttuuriympäristöstä. Pois rajatulla alueella ei ole merkittävää rakennusperintöä. Jokiniemen koelaitoksen valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö sisältyy rajaukseen kokonaisuudessaan.

Hanabölen kylämaisemassa Sahamäen pellot on rajattu arvokkaan alueen ulkopuolelle, koska kun pellolle rakennetaan pientaloalue, pelto ei enää kuulu historiallisen kylämaiseman kokonaisuuteen.

Kuva 65. Tikkurilan suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.

Yleiskaavakartalla

Arvokas kulttuuriympäristö

Suuri rantatie

Oikeusvaikutteisella liitekartalla

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema

Kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue

RKY-kohde

Rakennusperintö ja muinaisjäännökset

Merkittävä (R1 tai R2) rakennusperintökohteet Vantaan kaupungin museon ylläpitämän tietokannan mukaan 12/2020

Muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet Museoviraston ylläpitämän tietokannan mukaan 11/2020

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot

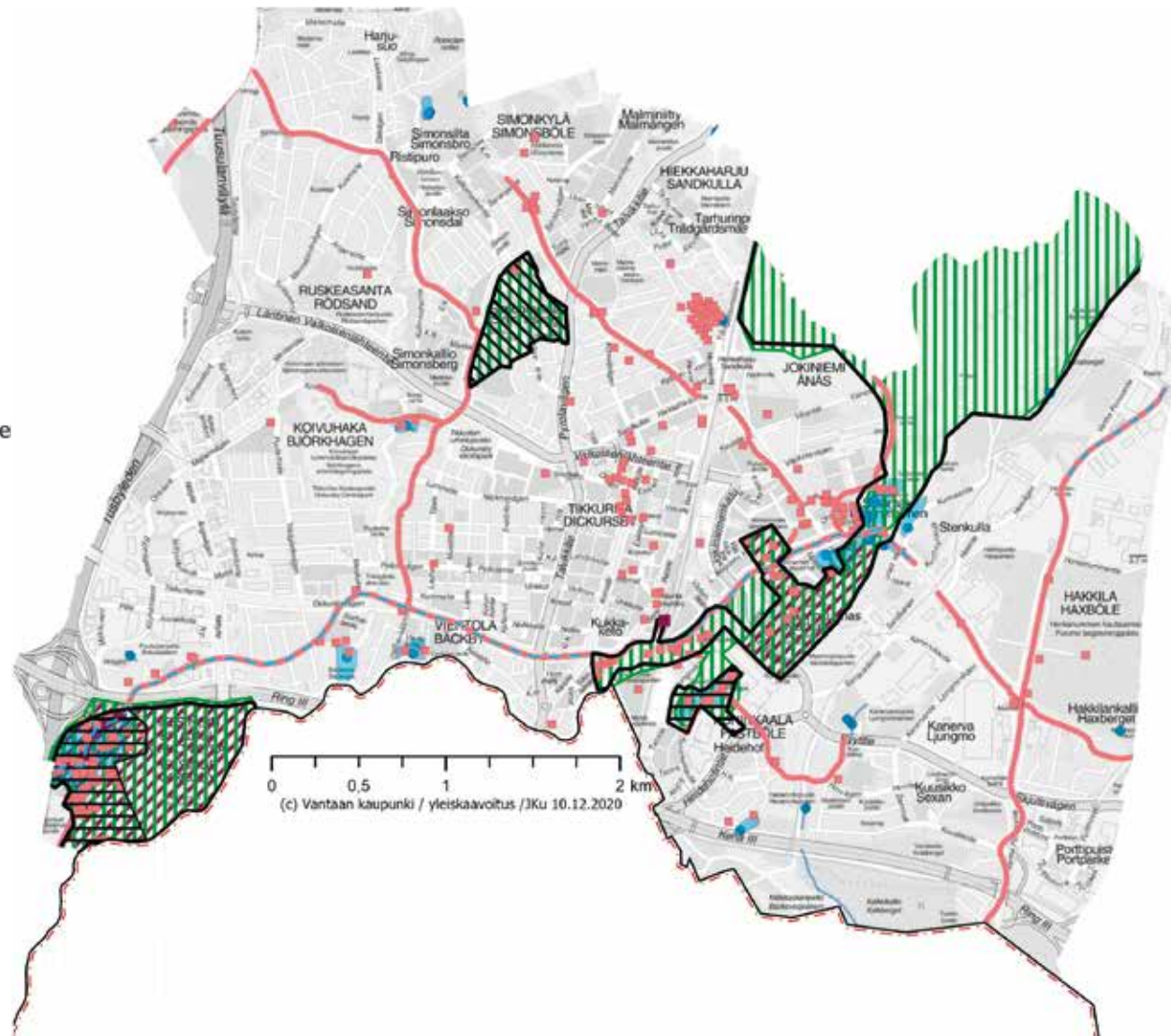
Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, 2010-2014 inventoinnin mukainen raja

RKY - valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö 2009

Suuren rantatien osuus, joka on RKY

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö

20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva



7.4.4 Toimitila-alueet

Tikkurilan suurin työpaikkakeskittymä on Tikkurilan keskusta. Alueen kaupunkirakenteen uudistumispaine näkyy vahvasti toimitilarakentamisen alueiden muutoksessa. Huomattava osa vanhoja toimitila-alueita keskustan itäpuolella ja Tikkurilantien varressa on osoitettu asumisen ja työpaikkojen (A/TP) alueiksi.

Toimitila-alueiksi yleiskaavassa on osoitettu lentomelualueelle sijoitettava Koivuhaan työpaikka-alue, jossa ratikan varsi on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja pohjoisempi alue tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Meiramitien varrella sijaitseva alue on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi ympäröivän maankäytön häiriöistä sekä heikoista joukkoliikenteen yhteyksistä johtuen.

Osa Kanervan alueesta sekä ns. Vantaan akseli on osoitettu edelleen toimitilarakentamiseen. Ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen aluevaraus on rajattu pohjavesialueen suojeleminen huomioiden.

7.4.5 Liikenne

Yleiskaavassa raitiotie alittaa Tikkurilan juna-aseman tunnelissa lyhentäen matka-aikaa ja luoden erinomaiset vaihtoyhteydet juniin ja busseihin. Raitiotien reitti Tikkurilassa tarkentuu vielä sen suunnittelun edetessä. Vantaan ratikka yhdistää Hakunilan entistä tehokkaammin Tikkurilaan ja vahvistaa kahden Vantaan pääkeskuksen välistä joukkoliikenneyhteyttä. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Tikkurila on valtakunnallisen liikenteen matkakeskus, joka on lentoaseman tavoin merkitty valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemaksi. Tikkurilan asemalla on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Hiekkaharjun asema toimii Tikkurilan aseman lisäksi alueensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuo-
dosta toiseen. Tärkeä vaihtopaikka alueella on asemien lisäksi raitiotien reitillä Tuusulanväylän kohdalla. Kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä.

Pääradalla on yleiskaavassa lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti ja se on vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukainen. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu kyseisen suunnitelman mukaisesti. Lentorata toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Tikkurilan suuralueella kulkee kolme pyöräliikenteen baanaa. Pohjois-eteläsuuntainen baana seuraa Helsingin rajalta pääradan vartta Keravalle. Poikittainen baana Hakunilasta kulkee Kyytitietä pitkin Kuninkaalan läpi Tikkurilaan, josta se jatkuu Tikkurilantietä pitkin aina Kivistöön asti. Tikkurilantieltä haarautuu toinen poikittainen baana Kuriiri-tielle, jolta se jatkuu Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta Tammiin ja sieltä edelleen Ylästön läpi Myyrmäkeen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason 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.

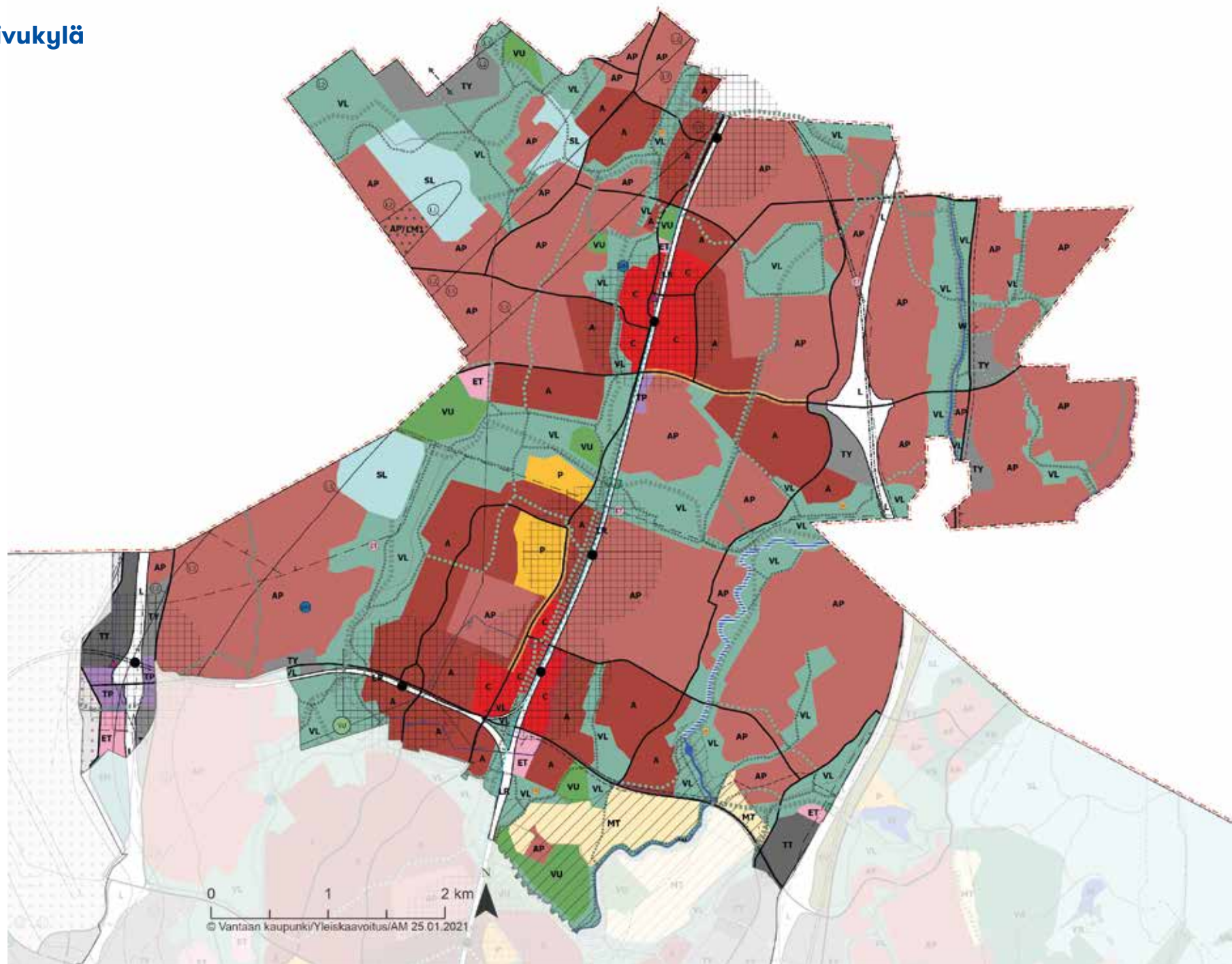
Santarata on Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään raidesepelikuljetuksiin. Lisäksi rataa on käytetty suurmuuntajien siirtokuormaukseen, mutta tämä tarve on jatkossa poistumassa ja suurmuuntajakuljetuksille on löydetty uusi reitti Vuosaaren kautta. Tällöin 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. Santarataa ei ole merkitty yleiskaavan raskaan raideliikenteen alueisiin.

7.4.6 Tekninen verkosto

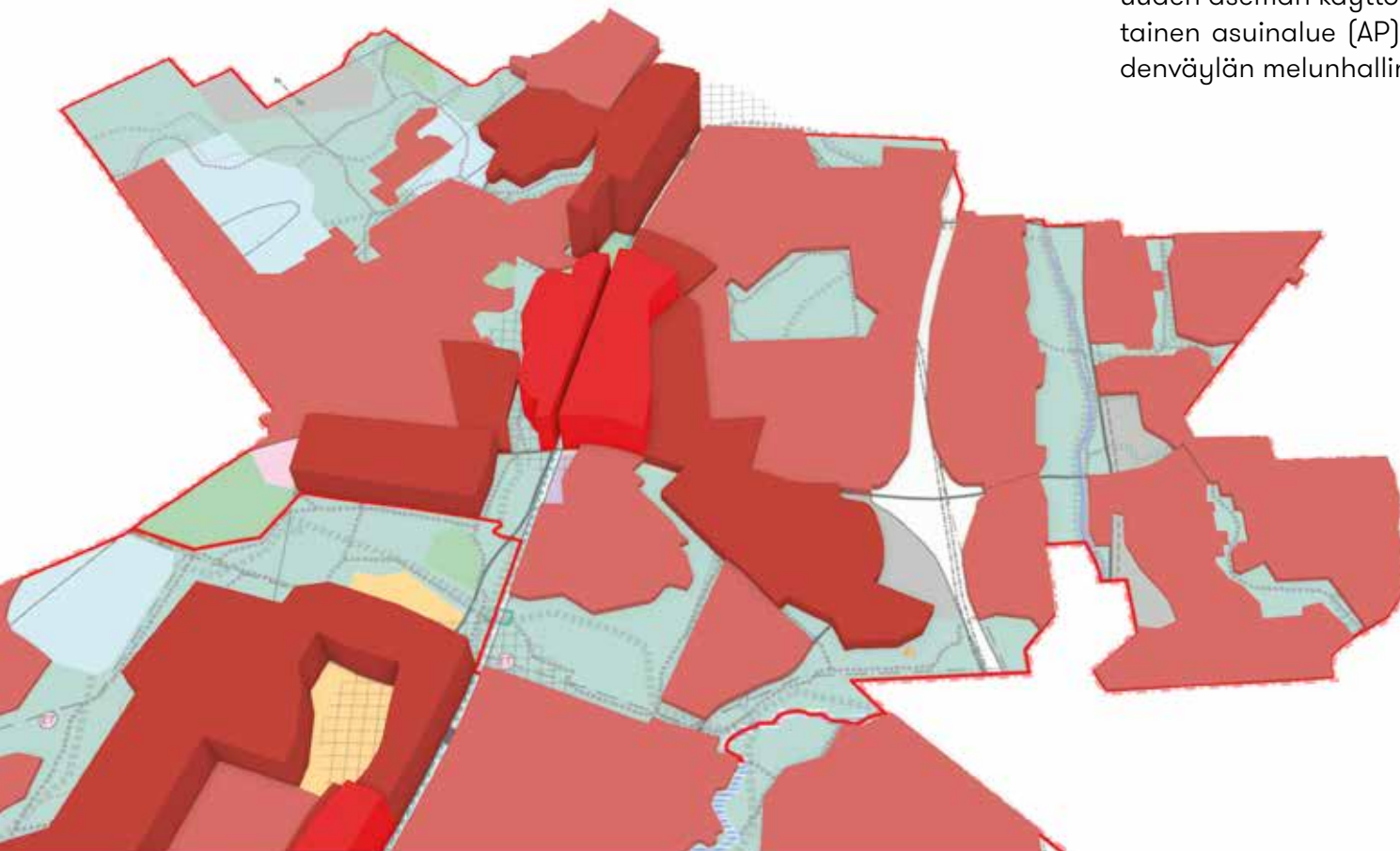
Yleiskaavassa esitetään Tikkurilaan paikka uudelle sähköasemalle yhdyskuntateknisen huollon laite-symbolilla Koivuhaan Arboretumin ja Meiramitien välissä. Maarinkunnaan alueella sijaitsee lämpökeskus ja sähköasema, jotka on merkitty yhdyskuntateknisen huollon symbolimerkinnällä. Tämä mahdollistaa niiden säilymisen myös ympäröivän maankäytön kehittyessä. Tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan sähköaseman ja lämpökeskuksen asettamat rajoitteet ja yhteensovittamisen keinot. Koivuhaassa sijaitsee kaksi kaupungin tukikohtaa osoitteissa Koisotie 7 ja 10, jälkimmäinen lumen vastaanottopakan yhteydessä. Molempien rajauksia on hieman laajennettu, jotta tukikohtatoimintojen lisääminen alueella on mahdollista.

Tikkurilan suuralue on kauttaaltaan vesihuoltoverkoston piirissä. Simonkylässä sijaitsee olemassa oleva vesitorni Talvikkitien varrella. Tikkurilan jätevedet pumpataan Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

7.5 Korso ja Koivukylä



Kuva 66. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Korson ja Koivukylän suuralueilla



7.5.1 Keskustat ja asuminen

Korson keskusta on yleiskaavassa määritelty radan molemmin puolin. Yleiskaava ohjaa keskustan kehittämistä kaventaen radan estevaikutusta Korson itäisten ja läntisten osien välillä. Korson keskusta-alue on kokonaan kestävän kasvun vyöhykettä, jonne kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti tulee sijoittaa. Länsipuolelle rataa on osoitettu asuntorakentamisen lisäämisen mahdollisuuksia ns. Vallinojan seisakkeen alueelle, jotta asukasmäärä mahdollistaisi uuden aseman käyttöönoton. Keravan rajalla on merkitty pientalovaltainen asuinalue (AP), jonka käyttöönotto edellyttää ratkaisuja Lahdenväylän melunhallintaan.

Koivukylässä kaupunkikeskustan alueen ratkaisu on samantapainen kuin Korsossa: keskustarakennetta tulee kehittää tasapuolisesti radan molemmin puolin. Koivukylän keskusta muodostaa Rekolan ja Leinelän asemanseutujen kanssa kokonaisuuden, jota tulee kehittää yhteen toimivana alueena. Kolmella lähellä toisiaan sijaitsevilla asemanseuduilla on mahdollisuuksia kehittyä elinvoimaiseksi yhtenäiseksi kaupunkiympäristöksi: alueella tulee vahvistaa erilaisia asumisen vaihtoehtoja, monipuolistaa palveluverkkoa ja lisätä työpaikkoja mm. Peijaksessa. Kokonaisuuden toimivuutta tulee parantaa mm. Asolanväylän kehittämisellä sekä lisäämällä kulkuyhteyksiä ratojen estevaikutuksen vähentämiseksi. Leinelän aseman ympäristössä

selvitettiin erilaisia vaihtoehtoja rakentamisen sijoittamiselle Leinelän asemanseudulla. Alue on hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden vyöhykettä. Yleiskaavan asuinalue (A) laajennetaan siten, että vanhan Asolan länsipuolinen täydennysrakennusalue voidaan toteuttaa laajempaan kuin aiemmin suunniteltu. Pohjoisempaan rakentamista laajennetaan mm. alueelle, joka on ollut vielä 30–40 vuotta sitten peltoa, ja missä puusto ei ole kovin vanhaa.

Sekä Korso että Koivukylä tarvitsevat keskustoihin vetovoimaa. Yleiskaavaa laadittaessa on pohdittu mm. urheilupalveluiden sijoittamista keskustoihin, koska kaupan varaan rakentuvat kehittämissuunnitelmat eivät ole toteutuneet. Yleiskaavan kaupunkikeskustan alue mahdollistaa tällaisen ratkaisun.

Asumisen monipuolistamisen osalta varsinkin Koivukylään sopii Helsingin Alppikylän tyyppistä ratkaisua, missä kerrostalokortteleiden naapuriiin on tuotu pientaloasutusta alueen asuntokantaa kirjavaistamaan.

Lentomelualueet laajenevat hieman Korson alueella ja sen vuoksi uusien asuinrakennusten ääneneristävyysvaatimuksiin on kiinnitetty erityishuomiota. Osa Vierumäen pientalovaltaisesta asuinalueesta (AP) sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 1 (Lden yli 60 dB), missä on asumisen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella).

7.5.2 Palvelut

Korson ja Koivukylän kaupalliset palvelut sijaitsevat keskuksissa ja yleiskaava tukee tätä kehitystä myös tulevaisuudessa. Asumisen lisääminen alueilla mahdollistaa kaupallisten palveluiden kasvun.

Palveluiden ja hallinnon (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä. Peijaksen sairaala-alue on Korso-Koivukylän alueen julkisten palveluiden keskittymä. Elmon urheilupuiston aluevarauksessa on huomioitu alueen pohjoispuolisen ekologisen runkoyhteyden vaatima tila.

Virkistyspalvelut

Korso-Koivukylän laajimmat virkistysaluekokonaisuudet tukeutuvat Keravanjokeen ja Ilolanojaan. Koillisessa Vierumäen virkistysalue liittyy seudulla merkittävään Mätäkiivenmäen viheraluekokonaisuuteen.

Kehäradan ja Kulomäen välissä oleva Rekolanmetsä on itäisen Vantaan asukkaille tärkeä laaja, metsäinen viheraluekokonaisuus. Rekolanmetsän viheraluekokonaisuuden runkona ovat Ilolanojan purolaakso ja sitä rajaavat kalliomerenimäet. Pohjoisosassa on Kylmäojan korven ja Kylmäojanmetsän luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu luonnonsuojelualue, josta edelleen koilliseen ja itään päin viheraluekokonaisuus yhdistyy Elmo-urheilupuiston kautta Rekolanpuiston purolaaksoon. Yleiskaavassa Kehäradan pohjoispuolelta pääradan varrelle ulottuvan lähi-virkistysalueen pinta-ala on yli 160 hehtaaria. Luonnonsuojelualueen pinta-ala on n. 37 hehtaaria. Urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta on yli 30 hehtaaria. Yhteensä yleiskaavaan varattu viheralue on siis yli 200 hehtaarin laajuinen monipuolinen kokonaisuus. Matarinkosken ja Rekolanmetsän välinen poikittainen viheralueyhteys on maakunnallinen ekologinen käytäväalue, jonka virkistyspalveluja halutaan parantaa perustamalla Elmo-urheilupuisto, rakentamalla Kulokukkulan täyttömäki virkistyskäyttöön ja vihersilta radan ja Rekolanpuiston yli. Simonkylänpuisto on monipuolinen virkistysaluekokonaisuus, joka sijaitsee osin Koivukylän ja osin Tikkurilan suuralueella. Rekolanpuisto ja

sen varren viheralueet ovat tiiviissä kaupunkirakenteessa tärkeitä. Keravan ja Vantaan välillä on viheraluetta rajan molemmin puolin.

Uusien asumisen alueiden kytkeytyneiden virkistysalueiden tarve on yleiskaavassa esitetty virkistysalueyhteyksinä Rekolanmäessä, Leppäkorvessa ja Jokivarressa sekä Metsolansuon ja Rekolanajan välillä. Lisäksi virkistysalueyhteyksinä on esitetty kapeita jo asemakaavoitettuja viheralueita ja ulkoilureittiyhteyksien jatkuvuutta asuin- ja kyläalueiden läpi.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisyöhykkeeksi on merkitty Keravanjoen vartta Hanabölenkoskelta Matarinkoskelle ja kaupungin rajalle saakka.

Urheilun ja virkistyspalveluiden aluevarauksia on Elmossa, Kalmuurissa sekä Vallinojalla. Uusi urheilu- ja virkistyspalveluiden varaus (VU-symboli) on merkitty Kehäradan eteläpuolelle Simonkylänpuistoon. Merkintä tukee alueen toimintojen jatko kehittämistä. Korson liikuntapuisto on palveluverkon kannalta tärkeä alueen urheilu- ja virkistyspalvelu, siksi se pienestä koostaan huolimatta esitetään kaavakartalla.

7.5.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Korso-Koivukylä-alueelle on osoitettu uusi luonnonsuojelualue Vierumäenmetsä. Lisäksi alueen ekologinen verkosto vahvistuu uusilla luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävillä alueilla (luo): Korkinmäki (ent. Vierumäki) Vierumäenmetsän SL-alueen kyljessä, Satupuisto, Ilo-lanoja, Rosenlund ja Metsolansuo. Alueella on luo-alueiksi osoitettavia arvokkaita puoluontokohteita Myllyniitynojan varrelta, Rekolanajan ylä-, keski- ja alajuoksulta, sekä Kylmäojan varrelta.

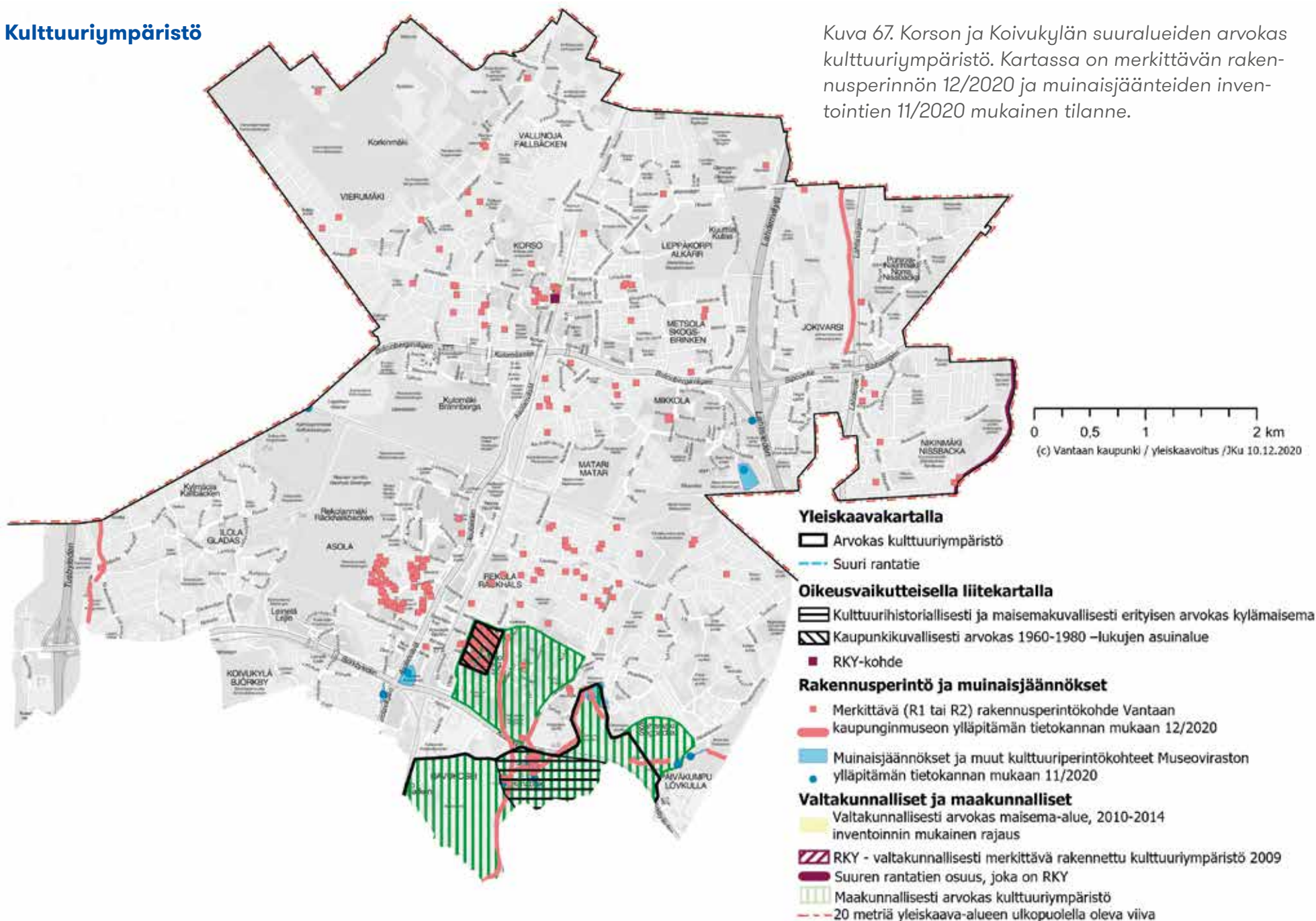
Vahvoja etelä-pohjoissuuntaisia ekologisia runkoreittejä alueella tarjoavat virtavesien varret, eli Kylmä-oja, Rekolanaja ja Keravanjoki. Tärkeitä itä-länsisuuntaisia yhteyksiä ovat Kylmäojan korven, Kylmäojanmetsän ja Matarinkosken yhdistävä ekologinen runkoyhteys, sekä yhteydet Vallinojan ja Vierumäen välillä. Yhteydet on osoitettu VL-, VR- tai VU-alueille. Leppäkorven, Jokivarren ja Nikinmäen yhteydet kulkevat paikoitellen pientalovaltaisen asuinalueen (AP) poikki. Maakuntakaavan mukainen viherysteys on Keravan yleiskaavassa tarkennettu Vantaan rajalle. Vantaan puolella yhteyden jatkuvuus halutaan turvata. Rajalle osoitetaan VL-aluetta. Matarin ja Kulomäen välille on osoitettu viherysteiden kehittämiskohta junaradan kohdalle.

Rekolanmetsässä nykyistä metsää on varattu rakentamiselle. Viheralueeksi jäävän ja rakennettavaksi varatun alueen raja on pyritty vetämään mahdollisimman paljon maisemaa ja luontoarvoja säästävällä tavalla. Viheralueelle jää kallioiden ja kosteiden alueiden muodostamia kokonaisuuksia ja lehtomaisia kankaita tai lehtoja. Pohjoisessa korkea kalliomäki jää viheralueelle. Ekologinen runkoyhteys noudattaa tässä Kylmäojaa ja päättyy Kylmäojan korven ja Kylmäojanmetsän rauhoitetulle luonnonsuojelualueelle. Metsäisen maakuntatason ekologisen yhteyden minimisuositusleveys on taajamassa 300 metriä ja sen ulkopuolella 500–1000 metriä (Ojala 2019). Rekolanmetsässä yhteys pääsääntöisesti täyttää vaatimuksen. Kapein kohta on 220 metriä leveä, mikä johtuu voimassa olevasta asemakaavasta.

Metsän sisäosaa häviää Isoniitun alueella. Isoniittu on ollut vielä 40–30 vuotta sitten peltoa. Kestää kauan ennen kuin kerran pelloksi raivattu alue kehittyy metsäksi, jonka maaperä ja ekologiset rakennepiirteet vastaavat metsää, jota ei ole koskaan raivattu pelloksi. Muualla rakennettavaksi varatulla alueella on tehty hakkuita.

Kulttuuriympäristö

Kuva 67. Korson ja Koivukylän suuralueiden arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.



Hanabölen maakunnallisesti merkittävään kylämaisemaan sisältyy Keravanjoen rantamaisemaa Hanabölen myllypaikalle asti ylävirtaan ja Jokiniemen koelaitoksen alueelle alavirtaan. Hanabölen kylämäki, jonka historia juontaa mahdollisesti keskiajalta, ja sen lähipellot, ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Maakunnallisen inventoinnin mukaisesta alueesta on rajattu pois sivulaakso, jotta se voidaan rakentaa pientaloalueeksi. Pientaloalue rajautuu etelässä suunnilleen Kauniston pihatiehen. Muuten pientaloalueeksi varatulla alueella ei ole merkittävää rakennusperintöä. Sahamäentien itäpuolella on mahdollista istuttaa avoimelle maisematilalle uusi luonteva reuna Storpetaksen tilakeskuksen ja Kauniston tilakeskuksien ja Sahamäenpuiston välille, jonka avoin maisematila on alkanut kasvaa umpeen 1970–1980-luvuilta lähtien.

Korson rautatieasema on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennusperintökohteeksi.

Havukoskella arvokkaaseen alueeseen on sisällytetty Rautkallion tornitalot ja niiden lähiympäristö. Havukosken alueen suojeluarvo ei ole yksittäisissä rakennuksissa, vaan aluekokonaisuudessa ja sen näkyemisessä kaukomaisemaan. Asemakaavallisen ratkaisun (kulkureitit, rakennusten sijoittelu) ja rakennusten massoittelemisen pääperiaatteiden ylläpitäminen tukee kokonaiskuvan säilymistä.

7.5.4 Toimitila-alueet

Ruskeasannan asemavarauksen yhteyteen sijoittuvat Koivukylän suurimmat toimitilarakentamisen potentiaalit. Asemanseutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja sitä ympäröivät alueet joko TY- tai TT-alueiksi riippuen asutuksen läheisyydestä. Ilolan toimitila-alue Koivukylänväylän varrella on merkitty ympäristöhaiiriötä aiheutta-

mattomalle työpaikkatoiminnalle. Koivukylän keskustan eteläpuolella, Korson keskustassa sekä Lahdenväylän länsireunassa Keravan rajalla entisiä toimitila-alueita on muutettu asumisen alueiksi. Päiväkummussa Lahdenväylän varrella on TT-alue ja Nikinmäessä Lahdentien varrella TY-alueita.

Vierumäkeen Tuusulan rajaa vasten on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY). Alue sijaitsee voimakkaan lentomelun alueella ja yhdistyy vastaavaan maankäyttöön Tuusulan puolella. Alue tukeutuu Tuusulan katuverkkoon, sillä Vantaan puolella aluetta ympäröivät retkeily- ja ulkoilualueet. Alueelta on osoitettu liikenteen yhteystarve Tuusulaan ja alueen toteuttaminen edellyttää sen toimintaan soveltuvaa liikenneyhteyttä.

7.5.5 Liikenne

Päärata ja Kehärata muodostavat Korson ja Koivukylän suuralueiden joukkoliikenteen rungon, eikä alueelle ole yleiskaavassa esitetty muita joukkoliikenneyhteyksiä. Korson asema sekä sen yhteydessä oleva bussterminaali ja liityntäpysäköintialue toimivat Korson suuralueen liityntäliikenteen vaihtopaikkana pääradan junaliikenteeseen. Leinelän sekä Ruskeasannan asemat palvelevat puolestaan Tuusulan suunnan liityntäliikennettä Kehäradalle ja lisäksi Ruskeasanta toimii toteuduttuaan seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueena Tuusulanväylän ajoneuvoliikenteelle. Koivukylän ja Rekolan asemat toimivat omien alueidensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuodosta toiseen.

Ruskeasannan lisäksi alueella on pääradan varressa varaus uudelle asemalle. Vallinojan asemavaraus sijaitsee Anttilantien kohdalla ja aseman yhteyteen radan länsipuolelle on merkitty asuinalue (A). Aseman ympärillä oleva kestävä kasvun vyöhyke mahdollistaa muutosta

myös itäpuolen pientalovaltaisella asuntoalueella (AP). Raideliikenteen kehittämisen kannalta yleiskaavassa on säilytetty myös pohjoisesta tuleva yhteys, niin sanottu Koivukylän kolmioraide, pääradalta Kehäradalle.

Korson ja Koivukylän alueiden halki kulkee Tikkurilan ja Keravan välinen pyöräilyn baana. Reitti mukailee pääradan vartta. Baanaa täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

Liikenneyhteyksinä on esitetty vain keskeisimmät tiet ja pääkadut, jotka ovat pääosin alueiden välisiä yhteyksiä ja joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Korson ja Koivukylän alueiden liikenneyhteyksiä tutkittiin yleiskaavan luonnosvaiheessa liikenne-ennusteilla ja yhteyksiä, joilla ei ennusteiden mukaan ole välttämätöntä tarvetta liikenneverkon toimivuuden kannalta, ei enää merkitä yleiskaavaan. Korsossa ja Koivukylässä tällaisia yhteyksiä ovat Lehmustontien jatke Korsontieltä Kulomäentielle sekä Laurintien jatke pääradan ali. Lehmustontien jatkeen alueella liikenneverkko on riittävä ilman kyseistä jatketta eikä läpiajoliikennettä haluta ohjata pientaloalueen läpi. Laurintien jatke on puolestaan pääradan alituksen sekä maaperäolosuhteiden takia hyvin kallis, ja liikenteelliset hyödyt ovat pienet.

Vierumäen TY-alueelle on yleiskaavaan merkitty liikenteen yhteystarve -merkintä, joka osoittaa, että liikenneyhteydet kyseiselle alueelle on tarkoitus järjestää Tuusulan itäväylältä. Aluetta koskien myös yleismääräyksissä on maininta, että Vierumäen uuden työpaikka-alueen toteuttaminen edellyttää asemakaavaa ja aiottuun työpaikkatoimintaan soveltuvaa liikenneyhteyttä Tuusulan puolelta.

Kulomäentie on yleiskaavassa merkitty liikenneyhteydeksi sekä katu- kuan kehitysalueeksi pääradan ja Pihkalan-tien väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin se on jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena

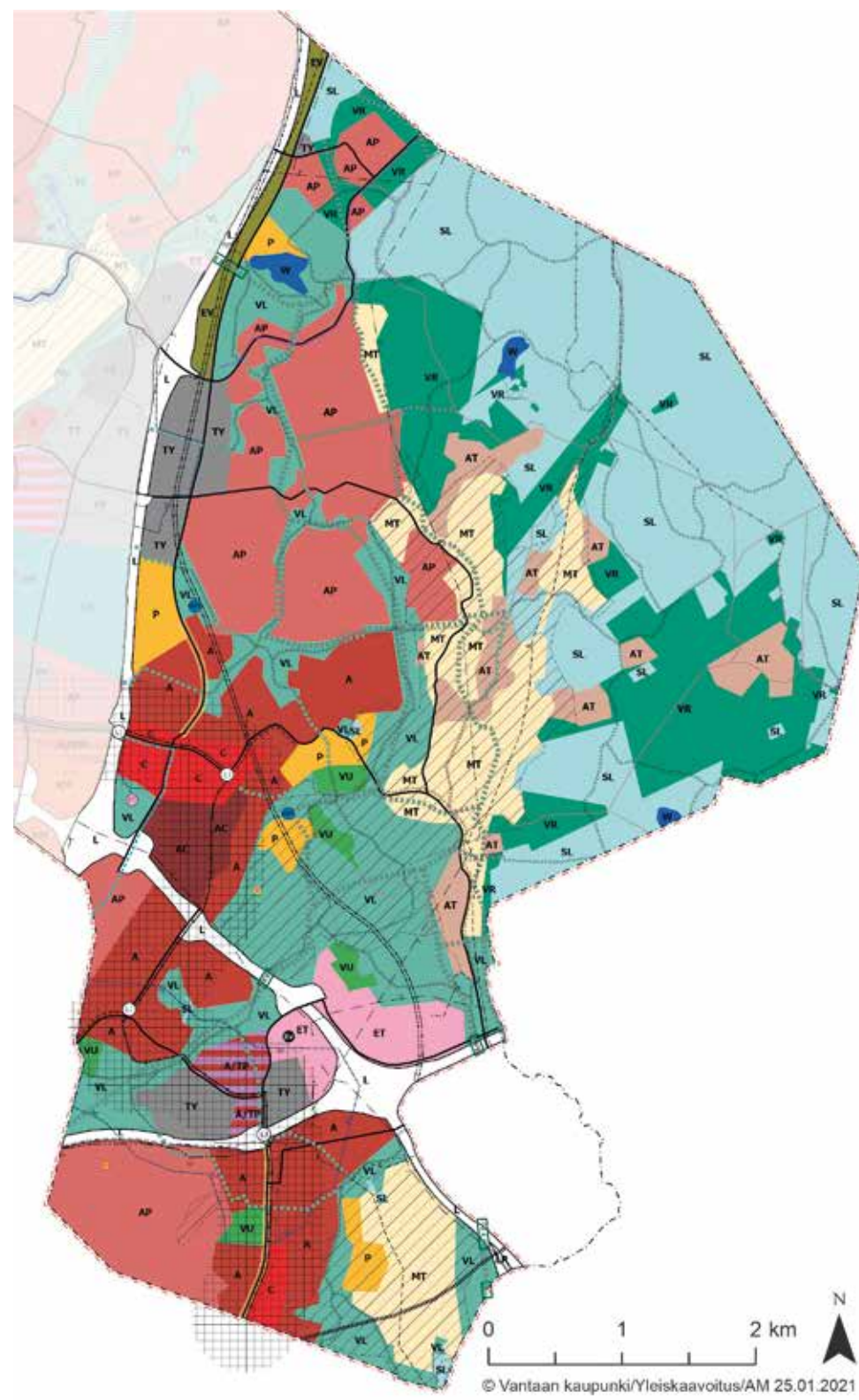
on, että maantien 152 tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäenttiellä ei haluta lisätä raskasta liikennettä, vaan yhteyttä on tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi. Asolanväylä on myös merkitty katukuvan kehitysalueeksi Koivukylän puistotien ja Valtimotien väliseltä osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä.

7.5.6 Tekninen verkosto

Korson kautta kulkee varaus toistaiseksi toteutumattomalle voimajohdolle Mikkolan pienteollisuusalueen ja Leppäkorven ohi Lahdenväylän viertä pohjoiseen. Tällä välillä on yhdyskuntateknisen huollon piste-merkintä sähköasemalle Leppäkorvessa. Matarin ja Rekolan rajalla sekä Iloassa Rekolan metsän laidalla on nykyiset sähköasemat, jotka osoitetaan yhdyskuntateknisen huollon pistemerkinnällä. Uudelle lämpökeskukselle Korson alueella on yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus pääradan varressa Kalmurin kentällä, joka tällä hetkellä on koirapuistona. Koivukylän ET-alueella on nykyinen lämpökeskus. Päiväkummussa Lahdenväylä varrella on ET-aluevaraus lumen vastaanotto- paikkaa varten.

Korson keskusta-alueen eteläpuolella, Aurinkomäellä sijaitsee olemassa oleva vesitorni. Korson ja Koivukylän jätevedet johdetaan meriviemäri- tunnelin kautta Viikin jätevedenpuhdistamolle.

7.6 Hakunila



7.6.1 Keskustat ja asuminen

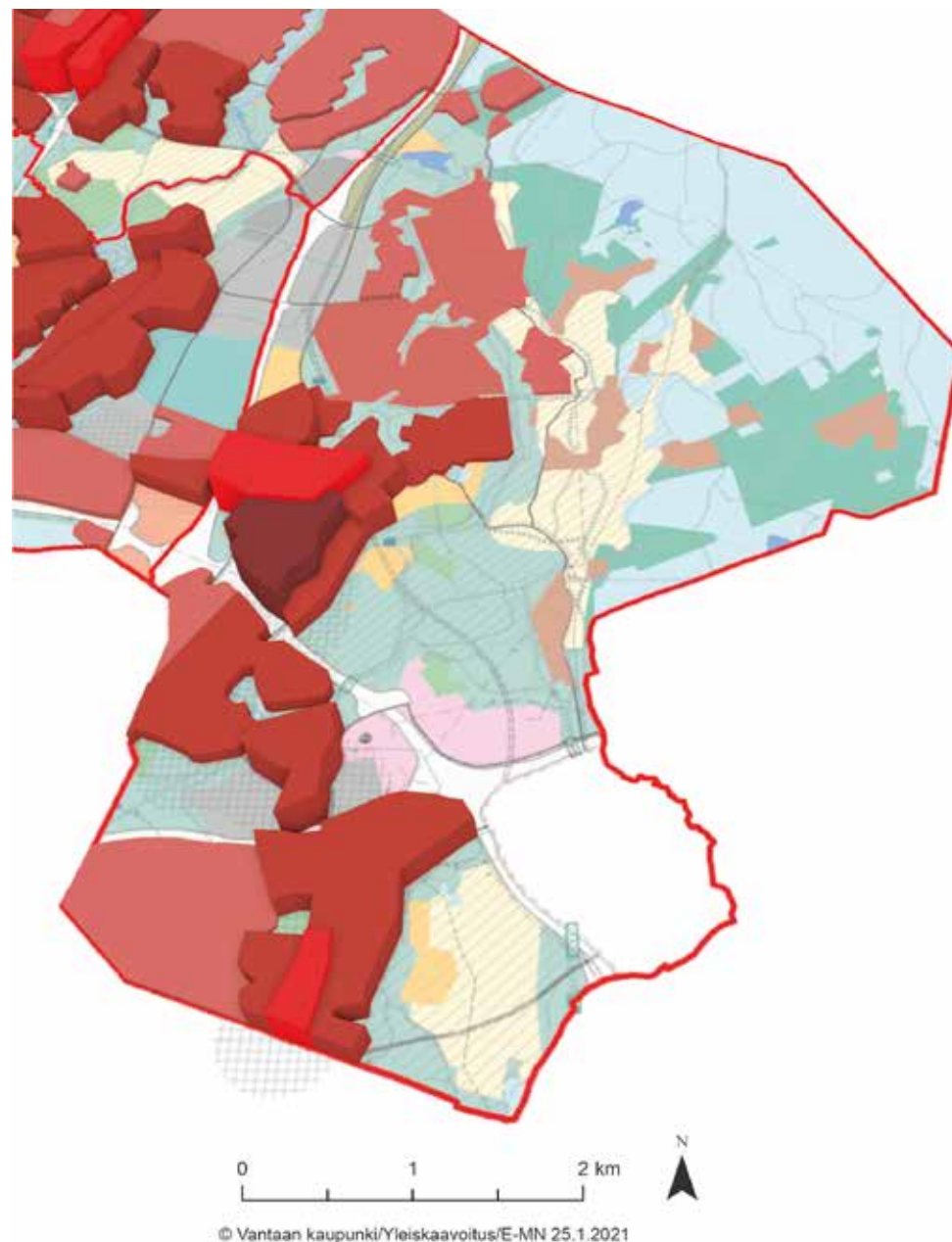
Hakunilan suuralueelle sijoittuu kolme yleiskaavan kaupunkikeskustan aluetta. Hakunilassa keskustakortteleiksi on merkitty alueet raitiotien varressa Kyytitieltä Lahdenväylälle. Keskusta-alueita tukee myös Lahdentien muuttaminen kaduksi ja eritasoliittymän poistaminen sekä keskusta-alueen eteläpuolelle raitiotiereitin ympärille merkitty kaupunkikeskustan asuinalue (AC). Koko alue on yleiskaavassa määritelty kestävän kasvun vyöhykkeeksi, jonne kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti tulee ohjata. Yleiskaava ohjaa erikoiskauppaa ja päivittäistavarakaupan suuryksiköitä keskustoihin, mikä edellyttää Hakunilan keskustassa uudistamista. Kauppaa voi sijoittaa keskustan kauppakeskukseen ja lähikorttelien kivijalkaan.

Länsimäkeen on osoitettu pieni keskustakorttelien alue. Länsimäkeen on osoitettu korttelien rakennuskannan uudistamisen myötä kehitettävä oma keskus, jonne voi sijoittaa kasvavan kaupunginosan kaupallisia lähipalveluita sekä uutta asuntorakentamista.

Hakunilan suuralue kasvaa vahvasti sisäänpäin. Uuden raitiotien varreen on määritelty kestävän kasvun vyöhyke, minne alueiden asuntorakentaminen tulee ensisijaisesti keskittää. Raitiotien varressa Vaaralassa on laajoja alueita merkitty kehitettäväksi asuinalueina (A). Lisäksi vyöhykkeellä on pientalovaltaisia asuinalueita (AP), joiden täydennysrakentaminen tukee raitiotien kannattavuutta. Ratikan reitillä Vaaralan eteläisissä osissa Fazerin alueiden vierellä on toistaiseksi rakentamattomia rakentamisalueita merkitty asumisen ja työpaikkojen alueina (A/TP).

Sotungin kyläalueisiin on tehty pieniä aluetarkistuksia rakentamistilanteen mukaan, mutta muutokset eivät vaikuta rakentamisen määrään.

Kuva 68. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Hakunilan suuralueella



7.6.2 Palvelut

Palveluiden ja hallinnon (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Hakunilan suuralueella palvelujen ja hallinnon alueiksi on osoitettu Vantaan vankila ja Sotungin lukio yhdessä Hakunilan urheilupuiston kanssa. Kuusijärven pohjoisranta, jossa nykyiset palvelutoiminnot sijaitsevat, on osoitettu myös P-aluevarauksena. Tämä merkintä tukee Kuusijärven kehittämissuunnitelman mukaista virkistyspalvelujen kehittämistä alueella.

Kulttuurihistoriallisista kohteista Håkansbölen, Westerkullan sekä Nissbackan kartanot ovat palveluiden ja hallinnon alueita, joiden palvelutoimintaa voidaan kehittää kulttuuriympäristön arvot huomioiden.

Virkistyspalvelut

Hakunilan alueella on kaksi erityisen vetovoimaista viheraluetta, jotka lähikäyttäjien lisäksi keräävät kävijöitä laajalta alueelta: Sipoonkorpi ja Ojanko. Hakunilan urheilupuiston käsittävä Ojanko on tärkeä hiihtokeskus.

Ulkoilureittiyhteydet kaupungista Sipoonkorpeen ovat tärkeitä virkistuksen mahdollistajia. Sipoonkorven portteina ovat erityisesti Kuusijärvi ja Hakunilan urheilupuisto, mutta muitakin ulkoilureittiyhteyksiä on esitetty. Pääkaupunkiseudun viheraluejärjestelmässä tärkeä on Helsingin Viikki-Kivikko-viheryhteys, joka jatkuu Ojankoon ja siitä Sipoonkorpeen. Tätä yhteyttä halutaan Kehä III:n kohdalla vahvistaa vihersillalla tai alikululla.

Uusien asumisen alueiden kytkeytyneiden virkistysalueiden tarvetta on esitetty virkistysalueyhteyksinä Kaskelan ja Vaaralan alueilla. Lisäksi virkistysalueyhteyksiä on esitetty kapeita jo asemakaavoitettuja viheralueita ja ulkoilu-reittiyhteyksien jatkuvuutta asuin- ja kyläalueiden läpi.

Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) on esitetty Hakunilan urheilupuiston kentät, Ponihaan ratsastuskoulun alue, Rajakylän liikuntapuisto, Ojangan koirien koulutusalue, sekä Vaaralan lammet, joiden virkistyskäyttöä suunnitellaan yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.

7.6.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Hakunilan alueella on entuudestaan hyvin vahva luonnonsuojelualueverkosto. Alueella ovat itäisen Vantaan Natura 2000 -alueet Sipoonkorpi sekä pieneltä osin myös Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet. Hakunilan suuralueelle on osoitettu uusi luonnonsuojelualue Bosbacken (ent. Bosbackanmetsä), joka yhdistää Palokallion luonnonsuojelualueen kansallispuistoon. Alueen ekologista verkostoa vahvistavat luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo): Kustaa III:n puisto (ent. Kuusijärvi), Itä-Hakkilan oja, Sotungin Kirkkokallion (ent. Kirkkokallio) laajennus, Käärmekallio, Pikkukoulunmäki (ent. Luontokoulu), Slättmossen ja Lähdepuisto (ent. Kuussilta). Uusina luo-alueina osoitetaan myös arvokkaat puroluontokohteet Itä-Hakkilan ojan alajuoksu ja Liinapelto, Sotungin purokäytävä, Kormuniitynoja sekä Nissbackanoja.

Ekologiset runkoyhteydet kulkevat pääosin metsäisiä yhteyksiä pitkin VL- tai VR-alueilla niin Etelä-Hakunilasta (Vaarala, Länsisalmi) kuin pohjoisesta Hakunilasta Sipoonkorven suuntaan. Myyraksenojan-So-

tunginojan-Krapuojan ekologinen yhteys kulkee pitkiä matkoja myös MT-alueella pitkin tärkeitä purovesistöjä sekä muutamien paikoin Kuninkaamäen ja Itä-Hakkilan pientalovaltaisilla asuinalueilla (AP). Kuusijärveltä Hanabölen pelloille ulottuu maakunnallinen ekologinen käytäväalue, jota halutaan vahvistaa Lahdentien ja Lahdenväylän ylittävillä vihersilloilla.

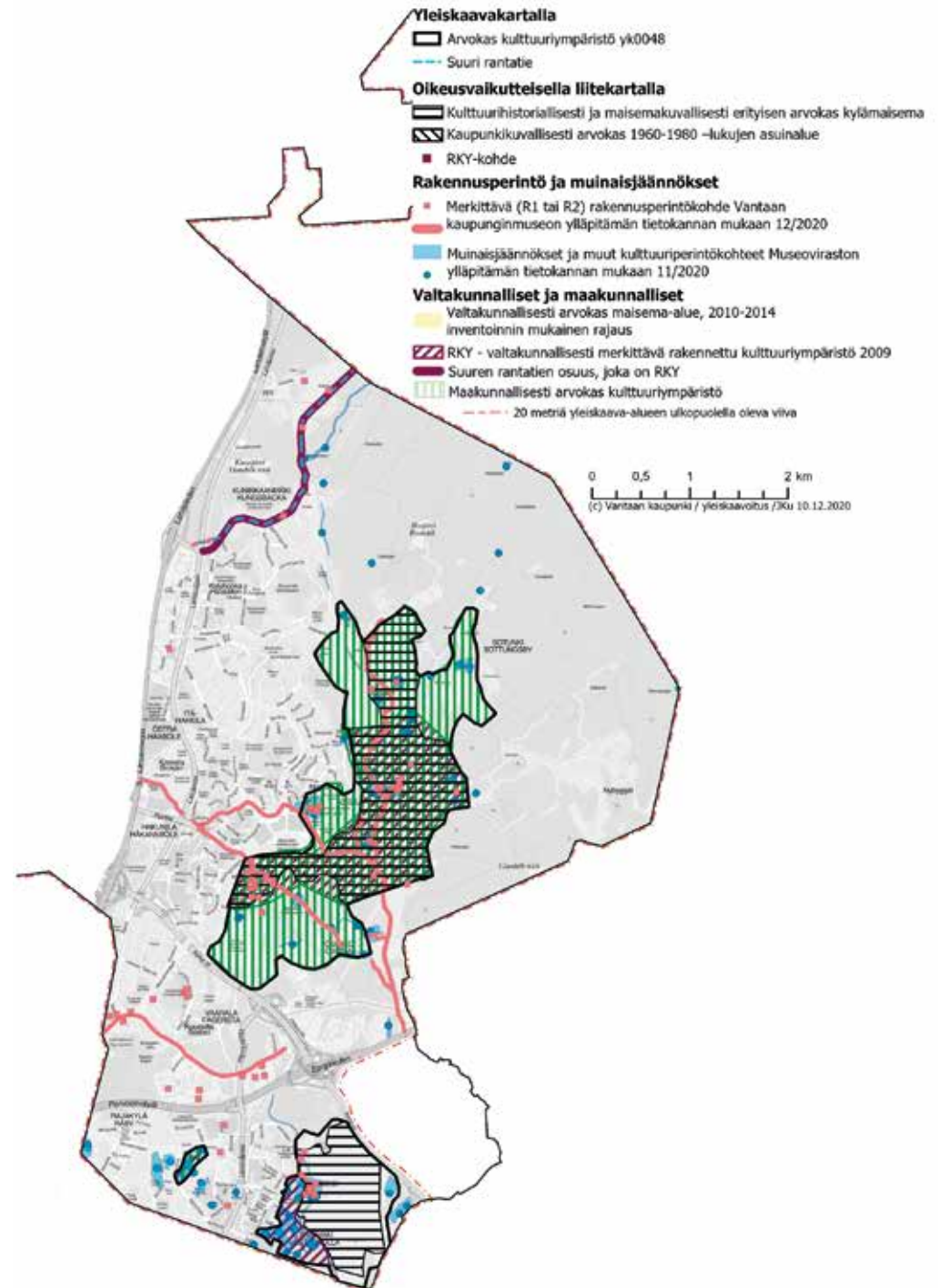
Hakunilan alueella on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohta Lahdenväylän ja Lahdentien kohdalle Kuusijärven lähelle. Samoin Kehä III:n varteen Lähdepuiston itäpuolelle on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohta.

Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan keskeiset osat poistettiin koko Vantaan yleiskaavasta. Kuntien yhteisen yleiskaavan kehitettävästä ekologisesta yhteydestä jäi kuitenkin osia kaavakartalle. Ekologiseen yhteyteen liittyy kolme viheryhteyden kehittämiskohtaa, jotka olisivat esitetyillä kohdilla vihersilloja. Ekologisen yhteyden ja siten myös tarvittavien vihersiltojen tai vehreiden alikulkujen sijainti on mahdollisen tulevan kaupunkirakenteen kokonaisratkaisun mukainen, eli vihersillat eivät välttämättä ole esitetyillä kohdilla.

Kulttuuriympäristö

Sotungissa ja Ojangossa arvokkaan kulttuuriympäristön raja on maakunnallisen inventoinnin mukainen ja sisältää kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY).

Kuva 69. Hakunilan suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.



Sotungin keskialjalta peräisin olevaa kylää ja Håkasbölen kartanoa yhdistää Kormuniitynoja ja sen eteläpuolella kohtuullisen hyvin säilynyt avoin maisema. Håkansbölen kartano on Kormuniitynojan varrella ja kartanon puutarhassa puoroa hyödynnettiin aikoinaan puutarhan elementtinä. Puutarha on kunnostettu historiaa kunnioittaen. Håkansbölen kartano ja Sotungin kylä lähipeltoineen ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi.

Westerkullan kartano peltoineen kuuluu maakunnallisesti arvokkaaseen Länsisalmen kulttuurimaisemaan, joka on pääkaupunkiseudulla harvinainen laaja viljelyalue, joka on saavuttanut nykyisen laajuutensa jo viimeistään 1600-luvulla. Myllymäen vanhat linnoitteet kuuluvat kokonaisuuteen pääkaupunkiseudun I maailmansodan aikaiset linnoitteet, joka on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY). Oikeusvaikutteisella liitekartalla näiden kahden erilaisen kulttuuriympäristön kokonaisuus on merkitty maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi tai muuksi merkittäväksi kulttuuriympäristöksi ja viljelyaukea on erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi, jota koskee määräys: maisemallisesti merkittävät pellot tai niityt on säilytettävä.

Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

7.6.4 Toimitila-alueet

Hakunilan suuralueelle on yleiskaavassa osoitettu kaksi merkittävää toimitila-aluekokonaisuutta. Itä-Hakkilassa Lahdentien varsi sekä Vaaralassa Porvoonväylän pohjoispuoli on varattu tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi. Vaaralassa raitiotien reitin varrella säilyy toimitila-alueita Kuussillantien ja Fazerintien varsilla. Rajatien alue

Lahden-väylän ja Kehä III tuntumassa on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi, sillä tieliikenteen haittojen vuoksi aluetta ei voi kehittää asumiseen.

7.6.5 Liikenne

Raitiotie tuo yleiskaavassa raiteen Hakunilaan yhdistäen sen tehokkaammin Mellunmäkeen ja Tikkurilaan. Raitiotien linjaus kulkee Länsimäentieltä Fazerintielle ja siltä edelleen Hakunilantietä Vaaralan läpi Hakunilaan. Hakunilasta raitiotie jatkuu Kyytitietä pitkin Tikkurilaan ja sen reitti päättyy lentoasemalle. Raitiotien varikolla on yleiskaavassa varaus Vaaralassa. Varikon sijainti on osoitettu omalla symbolimerkinnällä (RV) ja sille on tehty ET-alueelle varaus yleissuunnitelman mukaisesti. Varikon sijainti näkyy myös yhdyskuntateknisen huollon verkoston liitekartalla 7.

Länsimäentie Porvoonväylän eteläpuoliselta osuudelta sekä Lahdentie Hakunilan keskusta-alueelta Siltaniittyyn asti on merkitty katukuvan kehitysalueeksi, jolla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta. Lahdentien linjaus noudattelee Hakunilan kaavarungon linjausta. Raitiotien myötä katutilan yleisilme uusiutuu ja samalla luodaan mahdollisuuksia ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä katukuvan kehitysalueilla.

Yleiskaavassa on joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnät Kuussillantietä pitkin kohti Jakomäkeä sekä Hakunilan keskustasta pohjoiseen Hakunilantietä pitkin urheilupuistoon. Molemmat merkinnät liittyvät Viikin-Malmin pikaraitiotien mahdolliseen jatkeeseen Hakunilaan. Joukkoliikenteen runkoyhteys merkintä mahdollistaa varautumisen raitiotiehen Hakunilan ja Malmin välillä laajentaen samalla seudullista raitiotieverkkoa.

Hakunilan alueen tärkeimmät vaihtopaikat sijaitsevat kaikki raitiotien reitin varrella. Länsimäentien ja Porvoonväylän sekä Kyytitien ja Lahdenväylän risteyskohdissa olevat vaihtopaikat mahdollistavat vaihtoyhteydet Lahden ja Porvoon suuntien kaukoliikenteen busseista raitiotiehen. Joukkoliikenteen liityntäyhteyksien osalta keskeisessä asemassa on Hakunilan keskusta, missä voi vaihtaa bussista raitiotiehen sekä tulevaisuuden varauksena myös Vantaan ratikasta Hakunilan urheilupuistoon päättyvään linjaan. Kuussillantien kohdalla voi raitioiteiden toteuduttua vaihtaa esimerkiksi Länsimäen suunnasta tultaessa Vantaan ratikasta Malmin suuntaan.

Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja kaavassa esitetty metrolinjaus on maakuntakaavan mukainen. Metrolinjakaus on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin.

Hakunilassa pohjois-eteläsuuntainen baana jatkuu Helsingin rajalta Rajatietä ja Lahdentietä pitkin Kyytitielle, jossa se yhdistyy poikittaiseen Hakunilan, Tikkurilan ja Kivistön yhdistävään baanaan. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

*Kuva 70. Havainnekuva Hakunilasta
(Vantaan ratikan yleissuunnitelma 18.09.2019)*



Hakunilan alueellakin liikenneyhteyksinä on esitetty vain keskeisimmät tiet ja pääkadut, jotka ovat pääosin alueiden välisiä yhteyksiä ja joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Hakunilan keskustan alueella liikenneyhteys -merkinnät ovat Hakunilan kaavarungon mukaisia ja keskustan pohjoispuolelta Kehä III:lle suuntautuva läpiajoliikenne on tarkoitus ohjata kulkemaan Kyytitien ja Lahdentien kautta. Yhteyden kehittämiseen liittyy myös Kyytitien ja Lahdentien liittymän muuttaminen tasoliittymäksi. Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän suuntaisliittymälle etelään on esitetty eritasoliittymän varaus. Liittymän toteuttaminen edellyttää, että se täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T-ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet. Länsimäessä on liikenneyhteytenä osoitettu Vartiotien pohjoispuolelle uusi katuyhteys Länsimäentieltä itään. Kadun on suunniteltu yhdistyvän Länsisalmentiehen Kehä III:n ylittävällä sillalla.

7.6.6 Tekninen verkosto

Hakunilan suuralueella on keskeisiä energiahuollon alueita ja yhteyksiä. Långmossebergenin alueella on laaja yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus jätevoimalan, lumenvastaanottopaikan ja bussivarikon tarpeisiin. Kehä III:n länsipuolella on ET-alue, jolla on Länsisalmen ja Vaaralan sähköasemat. Sähköasemille tulee ja niiltä lähtee useita eri voimajohtoja sekä yksi maanalainen voimajohto Helsinkiin Viikin sähköasemalle. Mellunkylän suuntaan kulkeva voimajohto on merkitty kehitettäväksi voimajohdoksi, jonka uusimisen yhteydessä tai ympäröivän maankäytön muuttuessa tulee tarkastella johdon sijoittamista maan alle. Lisäksi Hakunilan suuralueella kulkee maakaasun runkojohtoja, jotka tulee asemakaavoituksessa sovittaa yhteen maankäytön kanssa niiden suojaetäisyyksien vuoksi. Hakunilan Käärmekallion maanalainen lämpökeskus on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon symbolimerkinnällä. Vaaralassa on osa yhdyskuntateknisen huollon alueesta varattu ratikkavarikolle, mikä on osoitettu ratikkavarikon symbolimerkinnällä (RV).

Hakunilan Käärmekallioilla on vesitorni. Hakunilan jätevedet johdetaan Länsimäen ja Helsingin viemäriverkoston kautta Viikin jätevedenpuhdistamolle. Helsingin maanalaisessa yleiskaavaluonnoksessa (21.4.2020) on esitetty tilavaraus uutta jätevedenpuhdistamoa varten. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella ja kulkisivat Hakunilan suuralueen halki. Jätevesiverkosto ja jätevesitunnelien yhteystarpeet on kuvattu Jätevesihuollon liitekartalla 10.

8. Tiivistelmä vaikutusten arvioinneista

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnit on laadittu yleiskaavaluonnoksen pohjalta useasta eri näkökulmasta joko kaupungin omina töinä tai konsulttitoiminä. Arviointien ehdottamia muutoksia on tehty yleiskaavaan. Arviointeja on täydennetty yleiskaavaehdotuksen pohjalta.

Tämä luku sisältää vaikutukset tiivistettynä. Kuhunkin teemaan voi syventyä niitä käsittelevissä erillisissä raporteissa.

8.1 Luontovaikutusten arviointi

Luontovaikutusten arvioinnissa tuotettiin olemassa olevan selvitys- ja tutkimustiedon pohjalta kattava asiantuntija-arvio yleiskaavan vaikutuksista kaava-alueen luontoarvoihin ja ekologiseen verkostoon, lajistoon sekä luonnon monimuotoisuuteen. Arvioinnista rajattiin tarkemman tarkastelun ulkopuolelle lentokenttä ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue, koska alueesta on tehty erillisiä, kuntien yhteisiä kokonaistarkasteluja ja arviointeja. Arvioinnissa kerrotaan aluksi yleiskaavan keskeiset muutokset verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Vaikutuksia arvioidaan luonnon nykytilaan.

Arvioinnin pohjaksi muodostettiin kokonaiskuva Vantaan luonnon nykytilasta. Työssä käytettiin eri aineistoja yhdisteleviä paikkatietoanalyysijä, jotta saatiin monipuolinen ja tasalaatuinen yleiskuva koko Vantaan luonnonoloista ja verkostoista, sekä kuva käytettävissä olevien

tietojen kattavuudesta. Koottujen lähtötietojen ja niitä kokoavien kartta-analyysien pohjalta tehtiin johtopäätöksiä kaavaehdotuksen vaikutusten suunnasta, kohdistumisesta ja alueellisesta painottumisesta.

Yleiskaavan laatimisen lähtökohdiksi on otettu monia luontoarvojen, monimuotoisuuden, ekologisen verkoston ja kestävä kehityksen kannalta hyviä periaatteita. Suojelualueiden lisääminen ja niiden välisten yhteyksien turvaaminen ovat hyviä lähtökohtia luontoarvojen säilyttämiselle. Myös pyrkimys säilyttää laajoja yhtenäisiä luonnonalueita ja keskittää rakentaminen jo rakentuneiden alueiden yhteyteen on monin tavoin luonnon kannalta hyvä periaate. Toisaalta nykyisten keskustojen väkimäärän merkittävä kasvattaminen paitsi tiivistää alueita, myös laajentaa niiden ulkoreunoja vielä luontoarvoja käsittävälle 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 esitetyjä SL-varauksia. Kaavaehdotuksessa on osoitettu myös uusia SL- ja luo-alueita täydentämään säilytettävää ekologista verkostoa ja turvaamaan sen merkittävimmiksi arvioituja luonnonympäristöjä.

Vaikutuksia metsäluontoon

Suurin osa Vantaan laajoista yhtenäisistä metsäalueista (yli 100 ha laajuiset metsäalueet) on jo suojeltu, tai niille on osoitettu SL-merkintä. Yli 50 hehtaarin laajuisista metsäalueista rakentamisen mahdollistava käyttötarkoitus on 725 hehtaarilla, kun Vantaan koko metsäpinta-ala on 9400 hehtaaria. Pinta-alaltaan laajin rakentamisen mahdollistavan käyttötarvemerkinnän saanut metsän sisäosa on Petaksen alueella. Alueella on jo toteutettuja hakkuita. Friimetsän länsipuolelle osoitettu AP-alue kaventaa myös nykyistä metsäydintä selvästi. Kylmäojan itäpuolella on osoitettu A-alueeksi lsoniittu, paikallisesti laajan metsäytimen muodostava alue. Vierumäen alueella metsäydin kaventuu sille osoitetun TY-alueen toteutuessa. Lentokentän itäpuolella sekä Vantaan koilliskulmassa on joitakin pienialaisempia metsäosia rakentuvilla alueilla. Monista kohteista leikkautuu pienempiä metsäisiä aloja, jolloin ne kaventuvat pienialaisemmiksi metsiköiksi ja puuryhmiksi kaupunkirakenteen tiivistyessä. Lentokentän välittömässä läheisyydessä kasvavien metsäalueiden hoitoa ohjaa niiden sijainti osana lentokentän aluekokonaisuutta. Suunniteltu Maantie 152:n linjaus rikkoo Josvaholmin suojelualuekokonaisuuden. Ekologisen verkoston kytkeytyneisyyttä on pyritty auttamaan merkitsemällä yleiskaavaan viheryhteyden kehittämiskohta. Maantie 152:n vaikutuksia on arvioitu omassa prosessissaan. (Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä. Aluevaraus-suunnitelma. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Sitowise oy 2020.)

Vaikutuksia vesistöihin

Yleiskaava sisältää varsin paljon puroluonnon suojelua. Kaupunkirakenteen tiivistyminen voi lisätä virtaamien äärevöitymistä. Kaavaan merkityt rakennettavat hulevesialtaat tasaavat virtaamapiikkejä, ja niitä voidaan kehittää myös vedenlaatua parantaviksi. Pohjavesialueilla rakentamista ohjaa kaavamääräys, joka ohjaa pohjavesien laadun ja määrän säilyttämiseen.

8.2 Natura-vaikutusten arviointi

Natura-arviossa arvioitiin yleiskaavan vaikutukset kaikkiin Natura 2000-alueisiin, joihin vaikutuksia on arvioitu voivan kohdistua. Yleiskaava-alueella kokonaan tai osittain sijaitsevia Natura-alueita ovat:

- Vantaanjoki (FI0100104 SAC)
- Vestran suot, lehdot ja metsät (FI0100064)
- Sipoonkorpi (FI0100066 SAC)
- Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065 SAC/SPA)

Natura-arvioinnissa keskitytään suojelun perustana oleviin luontotyypeihin tai lajeihin. Arvioitu on vaikutuksen suuruutta ja merkittävyyttä. Vaikutusmekanismeja ovat virkistyskäytön eli liikkumisen lisääntyminen, elinympäristöjen suorat menetykset tai pirstoutuminen Natura-alueiden sisällä tai välillä, valuma-alueiden muutokset, kiintoaineen lisääntyminen, ravinteiden ja haitta-aineiden huuhtoutuminen, pinta-valunnan muutokset Natura-alueella, melu rakentamisaikana, liikenteen melu ja päästöt sekä yhteisvaikutukset, kuten pääkaupunkiseudun kasvava asukasmäärä, ja läheiset muut kaavahankkeet.

Asukasmäärän lisääntyminen Natura-alueen läheisyydessä tai hyvien liikenneyhteyksien varrella voi lisätä Natura-alueen virkistyskäyttöä, jonka seurauksena kasvillisuus voi kulua ja eläimistö häiriintyä. Ulkoilupaineen lisääntymiseen Natura-alueilla vaikuttavat ennen kaikkea saavutettavuus, virkistysreitit ja kohteen houkuttelevuus virkistyskäytön näkökulmasta. Eniten painetta kohdistuu asumisen alueiden välittömään läheisyyteen. Virkistyskäytön kuluttava vaikutus kohdistuu kuitenkin harvoin koko retkeily- tms. alueeseen, koska ihmiset kulkevat ensisijaisesti ulkoilureittejä ja polkuja pitkin. Selkeäksi ulkoilureitiksi rakennettu polku vähentää ihmisten poikkeamista kulku-uralta ja samalla vähentää mm. linnustoon kohdistuvaa häiriötä verrattuna ”rakentamattomaan” polkuun.

Yleiskaavassa ei ole osoitettu rakentamista Natura-alueille, joten suoria elinympäristöjen menetyksiä tai pirstoutumista Natura-alueilla ei tapahdu. Yleiskaavasta ei aiheudu muutoksia ekosysteemien toimintaan tai rakenteeseen. Osa-alueiden välisiin yhteyksiin kohdistuu vähäisiä vaikutuksia.

Yleiskaavassa osoitetun rakentamisen aiheuttamat valuma-alueiden muutokset kohdistuvat ensisijaisesti Vantaan-joen Natura-alueeseen. Yleiskaava-alueesta 159 km² sijaitsee joko Vantaanjoen pääuoman siihen laskevan Kera-vanjoen vesistön valuma-alueella. Jokien valuma-alueet kattavat suurimman osan 240 km² yleiskaava-alueesta. Muihin Natura-alueisiin ei arvioida kohdistuvan laajempia valuma-alueiden muutoksista johtuvia vaikutuksia. Kokonaisuudessaan Vantaan yleiskaavan vesistövaikutuksia Vantaanjoen vedenlaatuun ei voi pitää merkittävinä.

Uusi liikenneverkko on pääasiassa etäällä Natura-alueista, joten liikenteen melua ja päästöjä ei alueille juurikaan kohdistu.

Vantaanjoen Natura-alue

Vantaanjoen suurin kuormittaja on tällä hetkellä peltoviljely. Koko valuma-alueen mittakaavassa rakennetun ympäristön osuus kasvaa vain joitakin prosentteja. Vantaanjoen Natura-alueen vedenlaadun huomioiminen edellyttää yleiskaavan ja Vantaan hulevesiohjelman mukaista hulevesien hallintaa, jotta vesistöihin kohdistuva kuormitus ei kasva. Vantaanjokivarteen on osoitettu joen varren virkistyskäytön kehittämisyöhykkeitä. Ranta- ja vesialueen virkistyskäytön kehittäminen ja sitä kautta virkistyskäytön lisääntyminen ei vaikuta suojeluperusteena oleviin lajeihin, saukkoon ja vuollejokisimpukkaan. Toimenpiteiden tarkemmassa suunnittelussa tulee kuitenkin tapauskohtaisesti arvioida vaikutukset Natura-alueen suojeluperusteisiin.

Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät Natura-alue FI0100064

Luontotyypppeihin 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 luontotyypppeihin (boreaaliset lehdot, kasvipeitteiset silikaattikalliot sekä lähteet ja lähdesuot) voi kohdistua paikallisesti vähäisiä haitallisia vaikutuksia kulumisen seurauksena.

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065 SAC/SPA)

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen (FI0100065 SAC/SPA) kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon Natura-arvioinnissa. Yleiskaavan maankäyttö Vantaan kaakkoisosassa (Kehä III:n itäpuoli ja Porvoonväylän eteläpuoli) on yhteneväinen Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan kanssa. Hyväksyttävään yleiskaavaan tehdyn aluerajauksen tarkistuksen myötä arviointi on riittävä eikä vaikutuksia valtaosin Helsingin puolelle sijoittuvalle alueelle ole.

8.3 Ilmastovaikutusten arviointi

Yleiskaavan ilmastovaikutuksia tarkasteltiin sekä ilmastomuutoksen hillinnän että siihen sopeutumisen näkökulmasta. Koska yleiskaava on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, se mahdollistaa monenlaisia kehityskulkuja, joiden tarkempi toteutus selviää vasta myöhemmissä vaiheissa. Yleiskaavan tulee kuitenkin tukea hiilineutraalius-tavoitetta ja ohjata kaupungin kehittämistä kestäväan suuntaan.

Vantaan kaupunki on sitoutunut vähentämään päästöjään ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä, mikä edellyttää päästöjen leikkaamista nopeasti. Samalla on myös varauduttava tuleviin muutoksiin, sillä lämpenemisen ennustetaan jatkuvan päästöjen vähenemisen jälkeenkin. Hiilineutraaliustavoite näkyy yleiskaavassa erityisesti yhdyskuntarakenteen tiivistämisenä ja kestäväan liikumisen verkoston kehittämisenä. Yleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnin tavoitteena oli selvittää, onko yleiskaavassa huomioitu päästövähennystavoite ja ilmastomuutokseen sopeutuminen riittävällä tasolla.

Yleiskaavan vaikutuksia päästöihin mallinnettiin Ilmastoveivi-työkalulla ja tuloksia verrattiin Hiilineutraali Vantaa -tavoitteen arvioinnin yhteydessä laadittuun päästöskenaarioon. Vantaan kasvihuonekaasupäästöt olivat 1 068 tuhatta tonnia CO₂-ekv. vuonna 2018. Päästöt alittivat ensimmäisen kerran 2000-luvulla vertailuvuoden 1990 päästöt. Valtaosan kokonaispäästöistä muodostavat kaukolämmöntuotannon (43 %) ja liikenteen (36 %) päästöt. Yleiskaava vaikuttaa päästöihin välillisesti kaupunkirakenteen ja liikkumisen muutoksen mahdollistamisen kautta. Yleiskaava vie oikeaan suuntaan, mutta ei yksin riitä hiilineutraalisuustavoitteen toteutumiseen.

Ilmastomuutokseen sopeutumista arvioitiin ekosysteemipalveluiden näkökulmasta, mallintamalla kaupunkirakenteen lämpösaarekeilmiötä ilmastoskenaarioiden valossa sekä arvioimalla hulevesitulviin varautumisen toimenpiteitä. Ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulmasta keskeistä on turvata kattava viheralueverkosto sekä ylläpitää vettä haihduttavaa, viilentävää ja hulevesien imeytymistä edistävää viherrakennetta tiivistyville kaupunkialueilla sekä huomioida vesistö- ja hulevesitulvien riskipaikat ja varata niillä tilaa tulvimiselle. Kaavoitus ja erityisesti yleiskaava on keskeinen keino huolehtia viheralueverkoston yhtenäisyydestä.

Yleiskaavan vaikutukset ilmastomuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen arvioitiin vertaamalla yleiskaavan toimenpiteitä nykytilaan ja yleiskaavaan 2007 sekä arvioimalla vaikutuksen suuntaa, suuruutta ja kohdistumista. Toimenpiteitä, joilla tunnistettiin olevan merkittäviä tai ristiriitaisia vaikutuksia tai paikallisesti merkittäviä vaikutuksia ilmastomuutoksen hillintään tai sopeutumiseen, arvioitiin sanallisesti tarkemmin.

Asukas- ja työpaikkamäärien kasvu vaikuttaa ilmastomuutoksen hillintään. Voimakas kasvu on haaste päästöjen vähentämiselle, sillä asukasmäärän kasvaessa tulee asukaskohtaisia päästöjä pystyä leik-

kaamaan noin neljännekseen nykyisestä. Väestön ja työpaikkamäärän kasvaessa päästöjä syntyy sekä kotien ja työpaikkojen rakentamisesta että niillä tapahtuvasta energiankulutuksesta ja paikasta toiseen liikkumisesta.

Uusista asumisen alueista pääosa sijoittuu yleiskaavan 2007 työpaikka-alueille tai toteutumattomille työpaikka-aluevarauksille. Erityisesti hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden työpaikka-alueita muutetaan asumiseen ja kasvua ohjataan keskustojen lisäksi erityisesti raideliikenneyhteyksien varteen. Yleiskaava ohjaa kohti kestäviä liikkumismuotoja kehittämällä joukkoliikenneverkostoa, luomalla korkeatasoisen polkupyöräilyn baanaverkoston sekä keskittämällä kasvua erityisesti juna-asemien läheisyyteen ja pikaraitiotien varrelle. Useimmin tarvittavat palvelut ohjataan keskustoihin sekä asumisen alueille, jolloin liikkumistarve pienenee ja palvelut ovat helpommin saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Eri kulkumuotojen valintaan pyritään yleiskaavalla vaikuttamaan mm. pyöräilyn baanojen, jalankulkuympäristön laadun sekä pysäköintinormien avulla. Kävely- ja pyöräily-ympäristön laadun sekä reittiverkoston parantamisen arvioidaan lisäävän niiden houkuttelevuutta. Palveluiden sijoittumiseen ja asukkaiden kulkutavan valintaan vaikuttavat kuitenkin myös monet muut seikat kuin kaavoitus. Lentoliikenteen päästöjä ei ole huomioitu Vantaan kaupungin päästöjen laskennassa, mutta niiden arvioidaan lisääntyvän, mikäli lentoliikenteen kasvu jatkuu.

Nykytilaan verrattuna yleiskaavassa on osoitettu uusia työpaikkarakentamisen alueita nykyisille viheralueille, mm. Petikossa. Näistä valtaosa on yleiskaavan 2007 varauksia, mutta myös muutama uusi aluevaraus tai alueen laajennus on osoitettu Vierumäkeen ja Kiilaan. Joitakin asumisen alueita laajennetaan yleiskaavan 2007 aluevarauksiin nähdessä ja osa yleiskaavan 2007 aluevarauksista on yhä toteuttamatta ja ne ovat nykyisin virkistyskäytössä. Uusia asumisen alueita viheralueille osoitetaan mm. Länsimäessä, Asolassa ja Kivistössä. Samalla muu-

tetaan joitakin yleiskaavassa 2007 rakentamiseen osoitettuja alueita viheralueiksi.

Viherrakenne on tärkeä ilmastonmuutoksen ja siihen sopeutumisen kannalta monella tavalla. Mitä laajempi ja yhtenäisempi viherrakenne, sitä enemmän se tarjoaa erilaisia ekosysteemipalveluja. Yleiskaavassa viherrakenne säilyy pääosin ennallaan ja kaavaan on tuotu uutena vihertehokkuuteen kantaa ottava määräys, jonka avulla voidaan varmistaa riittävästi vihreää ja vettä läpäisevää pintaa kasvavassa ja tiivistyvässä kaupungissa. Sen merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa korostuu kaupunkien tiivistyessä. Yleiskaavassa huomioidaan sateisuuden lisääntyminen myös hulevesiä koskevalla yleismääräyksellä sekä hulevesitulva-altaan merkinnällä, jolla varataan tilaa tulva-altaalle. Yleiskaavassa on huomioitu vesistötulvat siten, että tulva-alueille ei ohjata uutta asumista. Tulva-alueet perustuvat mallinnettuihin ja havaittuihin tulviin, ja ne on varattu pääosin viheralueiksi ja maatalousvaltaisiksi alueiksi.

Yleiskaava mahdollistaa kaupungin sopeutumisen ilmastonmuutokseen. Määräykset tukevat sellaisen kaupunkirakenteen muodostumista, jossa hellekausina kasvillisuus viilentää ilmaa ja sateella vesi viipyy kasvillisilla alueilla. Kaupunkirakenne ja viheralueverkosto pysyvät edelleen sellaisina, että viheralueita on kattavasti joka puolella kaupunkia lähellä ihmisiä. Laajat metsäalueet Sipoonkorvessa ja Petikossa säilyvät.

Ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta tunnistettiin merkittäväksi haasteeksi yleiskaavan aikajänteelle ennustettu kasvu, joka edellyttää paljon uutta rakentamista. Vaikka yleiskaava ei ohjaa rakennusmateriaaleja tai lämmitysmuotoja, voisi yleiskaavalla ohjata myös näitä valintoja kestävämpään suuntaan, jotta haastava hiilineutraalius-tavoite saavutettaisiin. Kestävää kehitystä yleiskaavan yhtenä tärkeänä lähtökohtana voisi tuoda voimakkaammin esille. Yleiskaava on keskeinen

kaupunkirakenteen kehittämisen työkalu, ja sen tulee tukea kestävyystavoitteita. Päästölaskennan perusteella suunta on oikea, mutta hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen vaatii yleiskaavan toteutumista kestävällä tavalla. Kestävyys on yksi elinympäristön laadun näkökulma, ja jatkossa sen painoarvo tulee todennäköisesti kasvamaan.

8.4 Vaikutukset kulttuuriympäristöön

Yleiskaavan vaikutuksia kulttuuriympäristöön arvioitiin osana Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset (Kylli) -hanketta.

Yleiskaavassa toteutuu maankäyttö- ja rakennuslain alueidenkäytön suunnittelulle asettama velvoite rakennetun ympäristön kauneuden ja kulttuuriarvojen vaalimisesta, sillä tarkkuudella, joka on tarkoituksenmukaista yleispiirteisessä maankäytön suunnittelussa. Kulttuuriympäristön suojelua koskevassa yleismääräyksessä uutta on viittaaminen lukkoon lyödyn luettelon sijasta päivittyviin tietokantoihin eli uusimpaan tutkittuun tietoon. Tämä on onnistunut, joustava toimintamalli kulttuuriympäristön suojeluun.

Nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja uudistaminen säilyttää monia kulttuuriympäristökohteita. Suurimmat tiivistymispaineet ja täten myös isoin huoli alueiden kulttuuriympäristöstä kohdistuu paikalliskeskustoihin Tikkurilassa, Myyrmäessä, Koivukylässä, Korsossa ja Aviapoliksessa. Yksi rakennusryhmä, johon tiivistämisen vaikutukset mitä todennäköisimmin kohdistuvat, ovat paikalliset ostoskeskukset, joiden sijaintia ei ole enää merkitty erillisellä c-merkinnällä uudessa yleiskaavassa. C-merkintä ei kuitenkaan pelasta ostoskeskusta purkamiselta, jos se ei enää ole kaupallisesti toimiva. Rakennusperinnön ja kaupunkikuvan kannalta olennaisia vaikutuksia ovat myös yleiskaavassa esitetyt toiminnalliset muutokset, mm. vaikutukset moderniin

teollisuusperintöön teollisuusalueilla, jotka on nyt osoitettu myös asumiseen soveltuviksi.

Kulttuurimaiseman säilymisen kannalta yleiskaavan ratkaisut ovat kaiken kaikkiaan hyviä. Arvokkaiden kulttuuriympäristökokonaisuuksien säilymistä ja kehittymistä ohjataan oikeusvaikutteisen liitekartan melko tarkkoilla määräyksillä samaan tapaan kuin vuoden 2007 yleiskaavassa. Maantie 152:n siirtäminen pohjoiseen parantaa kulttuurimaiseman säilymisen mahdollisuuksia Luoteis-Vantaalla. Kulttuurimaiseman arvoja menetetään vain pieneltä osin Sahamäessä. Monet muinaisjäänteet sijoittuvat luonnonsuojelualueille ja ovat näin hyvässä turvassa.

Kaikkiaan yleiskaava onnistuu luomaan kulttuuriympäristöä kunnioittavan ja mahdollisesti myös sitä kehittävän kokonaisuuden, mutta se jättää paljon vastuuta asemakaavoituksessa tehtävälle tarkemmalle suunnittelulle. Yhteistyö suunnittelijoiden ja museoviranomaisten kesken sekä kulttuuriympäristölinjausten huomioiminen tulevat olemaan tärkeässä roolissa.

8.5 Liikenteellisten vaikutusten arviointi

Arviointi tehtiin yleisesti hankkeiden arviointiin käytettävällä liikenteen mallinnusohjelmistolla, jolla esimerkiksi MAL-suunnitelman vaikutuksetkin on arvioitu. Ohjelmisto mallintaa väestön liikkumiskäyttäytymistä eli matkojen määrää, ajankohtaa, kulkutavan valintaa sekä matkojen suuntautumista. Lähtötietoina käytettiin maankäytön osalta MAL2019-suunnitelman mukaista maankäyttöä koko seudulla, ja Vantaan osalta yleiskaavasta arvioituja asukas- ja työpaikkamääriä vuosille 2030 ja 2050.

Yleiskaavan mitoitukseen liittyvät tekijät eivät muuttuneet kaavaluonnoksesta ehdotukseen. Vaikka joidenkin asumisen alueiden aluerajaukset ja joidenkin alueiden tehokkuutta kuvaavat merkinnät muuttuivat, yleiskaavan aluevaraukset mahdollistavat edelleen luonnoksen lähtökohtana käytetyn asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Muutokset maankäytön mitoitukseen ja sijoittumiseen eivät siis ole olleet merkittäviä ja toisaalta ajoneuvoliikenteen verkkoon eli yleiskaavan liikennealueisiin ja -yhteyksiin tehdyt muutokset koskivat lähinnä kaavan merkintöjä. Nämä muutokset eivät vaikuta katujen nopeusrajoituksiin ja kaistamääriin eikä muutoksilla siis ollut vaikutuksia tie- ja katuverkon sujuvuuteen tai ruuhkautumiseen. Näin ollen liikenne-ennusteita ei ollut tarvetta uusida ehdotusvaiheessa.

Vaikutuksia arvioitiin nykytilaan verrattuna neljässä eri tilanteessa. Vuodelle 2030 muodostettiin skenaario ”2030 Yleiskaava”, joka sisälsi MAL2019-suunnitelman mukaiset liikennehankkeet. ”2030 Mini” -skenaariorissa haettiin maankäytön aiheuttamaa suurinta mahdollista liikennemäärää karsimalla MAL-hankkeista esimerkiksi liikenteen hinnoittelumuutokset sekä useita väylien lisäkaistojen rakentamishankkeita. Myös tämän skenaarion vaikutukset voivat hyvin toteutua, jos esimerkiksi tiemaksut eivät toteudu. Tiemaksut eivät ole yleiskaavalla päätettävä asia, mutta ne oli arvioinnissa oletettu toteutuneeksi MAL2019-suunnitelman mukaisesti. Tiemaksujen lopullinen hyväksyntä koko seudulla on tekemättä, ja selvitykset niiden optimaalisesta toteutustavasta ja vaikutuksista ovat vielä kesken. Myös tiemaksut mahdollistava lainsäädäntö puuttuu.

2050 vuodelle tehtiin kaksi skenaariota, joista ”2050 Yleiskaava” kuvaa todennäköisesti vuoteen 2050 mennessä toteutunutta tilannetta liikennehankkeiden osalta. ”2050 Maksimi” -skenaariorissa ovat mukana kaikki yleiskaavan kuvaamat hankkeet, kuten esimerkiksi Klaukkalan rata.

Suurin osa liikenteellisistä vaikutuksista johtuu asukas- ja työpaikkamäärien suuresta kasvusta. Tämän kasvun myötä myös liikenne lisääntyy, ja ilman vahvaa ohjaamista kohti kestäviä kulkumuotoja (joukkoliikenne, pyöräliikenne, kävely) suuri osa liikenteen matkoista tehdään henkilöautoilla. Maankäytön kasvun mukaista henkilöautoliikenteen kasvua kaupunki ei kuitenkaan kestä, sillä väylille ja kaduille ei voida rakentaa enää useita lisäkaistoja. Etenkin tiiviissä, kaupunkimaisessa ympäristössä katutilaa ei voida leventää enää ollenkaan. Tästä syystä tarvitaan sekä vahvoja investointeja kestäviin kulkumuotoihin, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelua, jolla voidaan säätää henkilöautoliikenteen määrää siellä missä tilaa kasvuille ei ole.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa tutkittiin Vantaan nykyisten ja yleiskaavan mukaisten asukkaiden sijoittumista saavutettavuusvyöhykkeille I ja II, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön sijoittamiskohteita. Vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän muutosten vaikutuksesta, jolloin esimerkiksi henkilöautoliikenteen hinnan korotus lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Yleiskaavan maankäytön sijoittumisella ja liikennehankkeilla kehitys saavutettavuusvyöhykkeille I ja II sijoittuneen asukasmäärän osalta on todella hyvää.

Henkilöautoliikenteen määrän vuorokauden aikana Vantaalta lähtevistä matkoista mallinnettiin olleen 48 % ja joukkoliikenteen 20 % vuonna 2016. Yleiskaavan ja MAL-suunnitelman mukaisella kehityksellä vuonna 2030 henkilöautoliikenteen osuus laskisi 9 prosenttiyksikköä (39 %) ja joukkoliikenteen osuus nousisi 27 prosenttiin. Tämä olisi vahvasti seurausta liikenteen hinnoittelusta, sillä ”2030 Mini” -skenaariorissa ilman hinnoittelumuutoksia henkilöautoliikenteen osuus laskisi vain 3 prosenttiyksikköä ja joukkoliikenteen osuus nousisi 23 prosenttiin. Joukkoliikenteen kehittämisellä ilman liikenteen hinnoittelua ei siis päästä yhtä hyvin tuloksiin. Vuodelle 2050 yleiskaavan ja muun seudun toimenpiteillä arvioitiin henkilöautoliikenteen osuudeksi kaikesta

liikenteestä 38 % ja joukkoliikenteen osuudeksi 28 %. Vuoden 2030 jälkeen ei ole suunnitteilla yhtä merkittäviä liikenteeseen vaikuttavia toimenpiteitä kuin ennen vuotta 2030.

Malli ei kuitenkaan pysty ottamaan huomioon monia kulkutapoihin vaikuttavia tekijöitä. Esimerkiksi liikkumiseen liittyvien asenteiden muutokset, uudet liikkumispalvelut ja sähköisten kulkuvälineiden yleistyminen ovat tekijöitä, jotka eivät mallissa näy. Lisäksi esimerkiksi alueiden sisäinen palveluverkko, kävelyolosuhteiden miellyttävyys ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen eivät lisää kävelyn ja pyöräliikenteen osuutta tuloksissa.

Liikenteen aiheuttamia päästöjä arvioitiin pohjautuen MAL2019-suunnitelman oletuksiin autojen ominaispäästöjen jatkuvasta vähenemisestä. Suunnitelmassa on oletettu, että vuoteen 2030 mennessä ajoneuvojen päästöt vähenevät noin puoleen, ja 2050 vuoteen vielä 30 % lisää. Tämä oletus aiheuttaa suuren osan yleiskaavan arvioinnin päästövähenneksistä. Tehtävistä toimenpiteistä liikenteen hinnoittelu vaikuttaa kaikista eniten liikenteen päästöihin. Vaikka hinnoittelu ja muut toimenpiteet otettaisiin käyttöön ei valtioneuvoston tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämisestä puoleen vuodesta 2005 vuoteen 2030 saavuteta. Vähenemä olisi näillä toimenpiteillä 35 prosenttia.

Tieverkon ruuhkautumista tutkittiin, jotta yleiskaavan vaikutukset tavaraliikenteen sujuvuuteen saatiin esiin. MAL2019-suunnitelman toimenpiteillä ruuhkat vähenisivät nykyisestä, mutta ”2030 Mini” -skenaariossa ne kasvaisivat. Myös tässä liikenteen hinnoittelu on suurena osallisena tuloksessa. Pahimmassakin tilanteessa ruuhkautunutta osuutta pääväylistä olisi vain noin 5 prosenttia, joten liikenteen sujuvuuden voi todeta olevan myös yleiskaavan toimenpiteillä hyvää.

Keskustojen välisten matka-aikojen muutoksia tutkittiin sekä henkilöautolla että joukkoliikenteellä. Matka-ajat ovat suurpiirteisiä arvioita, ja ne

sisältävät henkilöautomatkoissa viisi minuuttia per matka kävelyn ja pysäköintiin, ja joukkoliikenteessä kävelyn pysäkillä ja pysäkiltä sekä keskimääräisen odotusajan pysäkillä. Ennusteen mukaan henkilöautomatkojen pituudet vuonna 2030 keskuksista toiseen pääosin lyhenisivät muutamilla minuuteilla. Tämä on seurausta liikenteen hinnoittelusta, sekä myös suurten väylien lisäkaistoista. Vuonna 2050 tulos on hyvin samansuuntainen. Keskustojen väliset matka-ajat henkilöautoliikenteellä eivät siis yleiskaavan ja MAL-suunnitelman ratkaisuilla kasva.

Joukkoliikenteellä keskustojen väliset matka-ajat lyhenevät ennusteen mukaan vuonna 2030 huomattavasti etenkin Hakunilasta Vantaan ratikan myötä. Pakkalan ja Hakunilan välinen matka-aika kasvaa ratikasuunnitelmassa oletetun suoran bussilinjan poiston johdosta, mikä ei välttämättä lopullisessa linjastosuunnittelussa tapahdu. Tämän välin matka-ajan kasvu ei suoraan liity yleiskaavaratkaisuun tai MAL-suunnitelmaan. Vuonna 2050 matka-ajat kasvavat nykyisestä etenkin Kivistön ja Myyrmäen osalta, johtuen tämän hetken Pisara-radan liikennöinti-ajatuksista. Tällä hetkellä ajantasauspisteen on ajateltu Pisara-radan myötä siirtyvän Lapinkylän aseman kohdalle, jolloin Lapinkylän läpi kulkevien matka-aika kasvaa junan vaihdon myötä. Suunnitelmat ovat alkuvaiheessa ja tämän ratkaisun toteutumisesta ei ole vielä tietoa.

Lentoaseman saavutettavuus pysyisi yleiskaavan mukaisessa tilanteessa suunnilleen nykyisellään. Asukas- ja työ-paikkamäärien kasvun myötä lentoaseman henkilöautolla puolesta tunnissa saavuttavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvu on kuitenkin suurta. Joukkoliikenteellä saavutettava alue pysyy myös suunnilleen samana tulevaisuudessa, mutta puolesta tunnissa saavutettava asukasmäärä kasvaa vuoteen 2030 noin 46 prosenttia ja työpaikkamäärä on 55 prosenttia. Tämä johtuu pääosin asukas- ja työpaikkamäärien kasvusta, mutta myös Vantaan ratikan aiheuttamasta saavutettavuuden lisäyksestä. Vuonna 2050 saavutettavan maankäytön määrä kasvaa entisestään, johon vaikuttaa myös esimerkiksi lentoradan rakentaminen.

Työvoiman saavutettavuus on yksi MAL2019-suunnitelman päämääräistä, ja sen muutoksia arvioitiin myös yleiskaavasta. Mittari kuvaa alueiden houkuttelevuutta ja sitä kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla. Työvoiman saavutettavuus kasvaisi yleiskaavan ja MAL-suunnitelman toimenpiteiden myötä Vantaalla vuoteen 2030 noin 16 prosenttia ja vuoteen 2050 24 prosenttia. Suurimpia syitä myönteiseen kehitykseen ovat väestönkasvu, kaupunkirakenteen tiivistyminen ja sijoittuminen hyvien joukkoliikennepalvelujen läheisyyteen. Saavutettavuus kasvaisi myös liikenneyhteyksien kehittymisen ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentumisen myötä.

Joukkoliikenteen osalta merkittävin muutos yleiskaavaluonnoksesta ehdotukseen koski Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkintää. Yleiskaavaehdotuksessa kyseiset radat oli merkitty Raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve -merkinnällä. Ratojen yleissuunnitelman laatiminen voi perustua maakunta- tai yleiskaavan ohjeelliseen tai vaihtoehtoiseen ratalinjaukseen, mutta ei kaavassa esitettyyn yhteystarve -merkintään. Yhteyksien toteutumisen kannalta merkintä muutettiin yleiskaavaan ohjeelliseksi linjaukseksi. Muilla luonnoksesta ehdotukseen tehdyillä muutoksilla ei arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi matkamääriin ja kulkutapaosuuskehitykseen.

Kokonaisuudessaan Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset vastaavat kaavan tavoitteita hyvin. Kaupungin voimakas kasvu lisää liikennettä, mutta yleiskaava ohjaa kestävämpiin kulkutapoihin. Tämä tulos on kuitenkin vahvasti riippuvainen siitä, otetaanko liikenteen hinnoittelutoimenpiteet käyttöön vai ei. Vuoteen 2030 mennessä on suunniteltu tehtäväksi paljon vahvoja, liikkumistapoihin vaikuttavia toimenpiteitä, joiden johdosta tulokset tähän mennessä ovat hyvät. Tämän jälkeen Vantaan paikallista tai seudullista liikennettä suuresti kehittäviä toimenpiteitä ei ole näköpiirissä, minkä johdosta maankäytön kasvu aiheuttaa tässä ennusteessa enemmän haasteita kaupungissa.

8.6 Melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arviointi

Ilmanlaatu ja melu ovat keskeisiä kaupunkiympäristön terveyshaittojen aiheuttajia. Suurimmat melunlähteet Vantaalla ovat lentoliikenne, tie- ja katuliikenne sekä raideliikenne. Myös esimerkiksi kivenmurskaamot ja betoniasemat aiheuttavat melua. Ilmanlaatuhaittoja syntyy erityisesti tie- ja katuliikenteestä, mutta myös puun pienpoltto heikentää ilmanlaatua paikallisesti.

Yleiskaavan vaikutuksia ilmanlaatuun ja meluun sekä asumisen sijoittumisen näkökulmasta yleiskaavan vaikutuksia ilman epäpuhtauksille ja meluhaittoille altistumiseen arvioitiin yleisluontoisesti. Ensin arvioitiin sitä, minkä verran melu ja ilmanlaatuhaitat lisääntyvät yleiskaavan mahdollistamalla kasvulla, huomioiden yleiskaavan mukaiset liikennehankkeet. Tämän perusteella arvioitiin sitä, onko yleiskaavassa osoitettu uusia tai tiivistyviä asumisen alueita sellaisissa paikoissa, joissa ilmanlaatu- tai meluongelmat ovat todennäköisiä.

Lentomelualueet laajenevat yleiskaava 2007:ään nähden. Tämän muutoksen vuoksi lentomelualueilla asuu nyt laskennallisesti enemmän asukkaita kuin ennen. Kovimman lentomelun alueella asutusta ei lisätä, ja nämä alueet on pääosin osoitettu toimitila-alueiksi. Muilla lentomelu-vyöhykkeillä on täydennysrakentamista, mutta uusia asumisen alueita ei ole osoitettu lentomelualueille (Lden yli 55 dB). Raidemelu ei lisäännä merkittävästi, mutta asemanseutujen tiivistäminen tuo uusia asukkaita raidemelun piiriin. Täydennysrakentaminen kuitenkin suojaa taaempia alueita raidemelulta.

Ratikan meluvaikutus on pieni, mutta esimerkiksi kaarteissa se voi erottua muusta liikennemelusta. Tie- ja katuliikenteen melun arvioidaan lisääntyvän merkittävästi joillakin katuosuuksilla. Lisäksi yleiskaavassa on osoitettu uusia asumisen aluevarauksia melualueille tai niiden tuntumaan ja lisäksi melualueisiin rajautuu yleiskaava 2007:n vielä

toteuttamattomia asumisen alueita. Näillä alueilla tulee tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää huomiota meluntorjuntaan. Yleiskaavassa on annettu melua koskeva yleismääräys ja lentomelumääräyksiin on tuotu ääneneristävyysvaatimukset eri vyöhykkeillä.

Liikenteen lisääntymisen myötä myös sen aiheuttamat ilmanlaatuhaivat lisääntyvät. Toisaalta ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat olleet hitaassa laskussa ja niiden arvioidaan edelleen pienenevän ajoneuvokannan uudistumisen ja sähköistymisen myötä. Esimerkiksi katupölyyn tämä ei kuitenkaan vaikuta. Ilmanlaadun paranemisesta huolimatta ongelmallisia alueita on yhä vilkasliikenteisten teiden ja katujen varsilla. Liikenteen ohella keskeinen ilmanlaatuun vaikuttava tekijä Vantaalla on puun pienpoltto. Erityisesti lämmityskaudella ilmanlaatu heikkenee paikoin tiiviillä pientaloalueilla.

Yleiskaava ohjaa merkittävän osan asukasmäärän kasvusta keskustaluueille ja niiden lähellä sijaitseville tiivistyville asumisen alueille sekä hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden alueille. Keskeisesti sijaitsevilla ja tiiviisti asutuilla alueilla on usein myös vilkkaasti liikennöityjä katuja ja erityisesti keskustamaisilla alueilla kaupunkirakenne on tiivis ja heikommin tuulettuva. Yleiskaava kuitenkin ohjaa etenkin tiiviimmillä alueilla kestävään liikkumiseen, jolloin autoliikenne voi vähentyä.

Yleiskaavan tarkkuustasosta johtuen aluevaraukset on piirretty kiinni teihin ja katuihin. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että asuminen ohjattaisiin välittömästi väylien varteen. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmanlaatuviöhykkeiden mukaiset suojaetäisyydet vilkasliikenteisistä teistä ja kaduista asumisen ja herkkien toimintojen osalta. Uusien teiden ja katujen sekä työpaikka-alueiden vaikutus ilmanlaatuun arvioitiin olevan pieni. Jatkosuunnittelussa olisi myös hyvä huomioida pientaloalueilla mahdollisuus puun säilyttämiseen esimerkiksi puuvajassa.

8.7 Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutukset

Vantaan yleiskaavan vaikutustenarvioinneissa arvioitiin kaupungin omana työnä Kemikaali- ja turvallisuusvirasto Tukesin määritelmän mukaisten (tilanne 8.3.2019) suuronnettomuutta ja ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutuksia. Arviointi tehtiin tarkastelemalla konsultointivyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden määrän muutosta vertaamalla nykytilannetta sekä yleiskaava 2007:n maankäyttöalueita yleiskaavaan 2020. Tavoitteena oli tunnistaa konsultointivyöhykkeiden sisällä eniten muuttuvat alueet, joiden jatkosuunnittelussa tulee erityisesti huomioida konsultaatiovyöhykkeiden vaikutus.

Valtaosa yleiskaavan ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavista toiminnoista sijoittuvat yleiskaavan työpaikka-alueille. Yleiskaavassa ei ole suunniteltu sijoitettavan uusia, merkittävää vaaraa aiheuttavia toimintoja. Kuitenkin yleiskaavan mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen, täydentäminen ja etenkin entisten työpaikka-alueiden muuttaminen asumisen alueiksi saattaa lisätä painetta sijoittaa uutta rakentamista nykyisten vaaraa aiheuttavien kohteiden konsultaatiovyöhykkeiden sisälle. Koko kaupunkia koskeva Yleiskaava on yleispiirteinen, pitkän ajan suunnitelma, joka ei ratkaise paikallisesti millä aikajänteellä alueet muuttuvat ja mikä voidaan silloin olettaa olevan onnettomuusvaaraa aiheuttavien toimintojen tilanne alueella. Yksityiskohtainen häiriöitä tai riskejä aiheuttavien kohteiden selvittäminen ja arviointi on tarpeen tehdä tarkemman tason jatkosuunnittelussa.

Vaikutustenarvioinnin pohjalta yleiskaavan yleismääräyksiin on lisätty määräys jossa ”Suuronnettomuusvaarallisten kohteiden mahdolliset riskit tulee jatkosuunnittelussa selvittää ja huomioida riittävästi”. Yleismääräyksellä varmistetaan, että jatkosuunnittelussa, kuten osayleiskaavoissa tai asemakaavojen yhteydessä, selvitetään yksityiskohtaisemmin mm. toimintojen ympäristövaikutukset ja riskit sekä varmistetaan

taan riittävät suojaetäisyydet toimintojen ja herkkien kohteiden välillä. Aikaisemmin tämänkaltaista tarkastelua on jo tehty mm. Aviapoliksen kaavarungon yhteydessä.

Maankäytön tiivistäminen ja muuttunut ympäristö saattaa rajoittaa nykyisten ympäristöhaittaa tai vaaraa aiheuttavien toimintojen laajentamista, toiminnan muuttamista, toimintaan kuuluvien aineiden kuljesta tai ympäristöluvan uusimista.

Pilaantuneet tai pilaantuneeksi epäilty maat

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tarkasteltu myös tilannetta pilaantuneiden tai sellaisiksi epäiltyjen maiden osalta. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäilty maat (ns. Pima-maat) on käsitelty yleiskaavojen ajantasaisuuden arvioinnissa (Vantaan kaupunki 2017) ja ne ovat olleet osana yleiskaavan valmisteluaineistoa läpi yleiskaavaprosessin.

Maaperän pilaantuneisuus johtuu useimmiten alueen aiemmasta käytöstä, joskus myös esimerkiksi onnettomuuksissa maaperään päässeistä haitta-aineista. Yleiskaavan 2007 selostuksen mukaan Vantaalla oli tuolloin noin 650 ha pilaantuneita, 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 epäilty sekä jo kunnostetut maa-alueet on jaettu kahteen luokkaan (liitekartta 8). Lukumääräisesti noin kolmannes alueista on kunnostettu tai tarkemmissa tutkimuksissa maaperä on todettu puhtaaksi. Puhtaiksi todetut ja kunnostetut alueet eivät aiheuta rajoituksia maankäytölle. Loput alueet ovat joko osittain kunnostettuja, niillä on pilaantuneeksi todettuja maita tai ne ovat edelleen tut-

kimatta. Osittain kunnostetuilla alueilla on maaperässä pilaantuneita maa-aineksia muovikalvolla eristettynä tai maaperään tai pohjaveteen on jäänyt kunnostuksissa pilaantumaa, joka voi aiheuttaa rajoituksia esimerkiksi maa-ainesten käytölle tai alueen käyttötarkoitukselle.

Tällaisia alueita on esimerkiksi yleiskaavan teollisuus- ja työpaikka-alueilla. Mikäli alueiden käyttötarkoitus muuttuu esimerkiksi asumiseen, tulee jatkosuunnittelun yhteydessä arvioida puhdistamistarve uudestaan ja kunnostaa maaperä niin, että se ei aiheuta riskiä tai haittaa. Yleiskaavassa tällaisia muuttuvia työpaikka-alueita on esimerkiksi Vantaan ratikan kaavarungon alueella, Korson keskusta-alueella, Tikkurilassa, Aviapoliksessa sekä Kaivoksella.

Eniten pilaantuneita maa-alueita on yleiskaavan liikennealueilla, kuten valtaväylillä tai lentokentän alueella. Myös teollisuus- ja työpaikka-alueilla, erityisesti TP- ja TT-alueilla on huomattavasti pilaantuneita tai pilaantuneiksi epäiltyjä alueita. Yli kolmannes alueista on edelleen tutkimatta, ja niillä mahdollinen pilaantuneisuuden laajuus ja tarvittavat puhdistustoimet arvioidaan tarkemmissa tutkimuksissa jatkosuunnittelun, kuten kaavarunkojen ja asemakaavojen yhteydessä.

8.8 Taloudellisten vaikutusten arviointi

Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin tavoitteena oli tuoda esiin yleiskaavan ratkaisujen ja niiden taustalla olevan mitoituksen aiheuttamat merkittävimmät taloudelliset vaikutukset. Arvioinnissa tarkasteltiin kaupunkirakenteen ja yleiskaavan käyttötarkoituksialueiden vaikutuksia yhteiskuntatalouteen sekä vaikutusten kohdistumista. Yleiskaavassa varaudutaan 335 000 asukkaaseen Vantaalla vuonna 2050. Väestönkasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarianttien lisäksi rakennettava reilut 7 miljoonaa uutta kerrosneliömetriä asumiselle. Yleiskaava mahdollistaa vuositasolla

noin 2 280–2 670 asunnon rakentamisen. Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050, mikä tarkoittaa noin 5,6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentamista. Tämä tarkoittaa vuoteen 2050 mennessä vuositasolla keskimäärin 190 000 k-m²/vuosi, joka on lähes puolet enemmän kuin Vantaalla 2010-luvulla valmistuneet toimitilat (noin 100 000 k-m²/vuosi). Yleiskaava mahdollistaa noin 29,5 miljardin euron investoinnit rakennusten rakentamiseen.

Rakenteen tiivistämistä pidettiin positiivisena taloudellisten vaikutusten kannalta, sillä keskusta-alueiden laajenemisella ja tiivistymisellä sekä kasvun ohjaamisella erityisesti hyvälle joukkoliikennesijainneille mahdollistetaan tuottavuuden kasvua sekä liikkumistarpeen vähentämistä. Tämä vaatii kuitenkin investointeja infraan ja yleisiin alueisiin. Keskusta-alueiden koko on noin kaksinkertainen yleiskaavaan 2007 verrattuna.

Kuntatalouden kannalta on edullista, että iso osa uudesta asumisesta osoitetaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen, sillä täydennysrakentaminen edellyttää suhteellisesti vähemmän kuntatekniikan investointeja. Asukkaille ja maanomistajille merkittävimmät positiiviset taloudelliset vaikutukset syntyvät maan ja kiinteistön arvon noususta tehostuvan maankäytön alueella sekä saavutettavuuden parantumisesta, erityisesti kestävän kasvun vyöhykkeellä. Yritysten ja elinkeinoelämän taloudellista kehittämistä tuetaan yleiskaavassa osoittamalla riittävät toimitila-aluevaraukset ja parantamalla saavutettavuutta. Toisaalta nykyisten toimitila-alueiden muuttaminen asuinkäyttöön nostaa maanomaisuuden arvoa.

Yleiskaavassa esitetyt uudet luonnonsuojelualueet, luo-alueet ja ekologiset yhteydet rajoittavat metsätalouden harjoittamista. Myös maisematyölupaa edellyttävät VL-, VR- ja VU-alueet voivat rajoittaa hakkuita ja ainakin kasvattavat kustannuksia. Maa- ja metsätalouteen voi olla

vähäisiä vaikutuksia myös asemakaava-alueen ulkopuolisilla alueilla, joilla rakentamisen ohjaamisessa käytettyä kantatilaperiaatetta on hieman väljennetty.

Yleiskaavassa on esitetty useita merkintöjä, jotka edellyttävät suuria infrainvestointejaliikenteeseen ja yhdyskuntatekniseen huoltoon. Tällä on merkittäviä myönteisiä taloudellisia vaikutuksia myös seudullisten verkostojen näkökulmasta. Yleiskaava mahdollistaa noin 1,9 miljardin euron investointeja suuriin liikenne- ja infrahankeisiin. Investoinnit edistävät huolto- ja toimintavarmuutta ja liikennehankkeet vaikuttavat positiivisesti yhdyskuntatalouteen saavutettavuuden paranemisen ja matka-aikojen lyhenemisen kautta. Liikennehankkeista erityisesti ratiikan arvioidaan parantavan kokonaissaavutettavuutta ja nostavan asuinkiinteistöjen arvoa. Pyöräilyn baanojen odotetaan nostavan pyöräilyn kulkumuoto-osuutta, millä on laskennallisesti miljoonien eurojen terveysvaikutukset vuosittain.

Lentomeluvyöhykkeiden taloudelliset vaikutukset kohdistuvat kiinteistöjen omistajille raakamaan hinnan laskuna (lentomelu rajoittaa rakentamista tietyillä alueilla) tai asuntojen arvon laskuna (yleisesti liikennemelu alentaa asuntojen arvoa). Lentomeluvyöhykkeillä 2 (Lden 55-60) ja 3 (Lden 50-55 dB) on kuitenkin mahdollista rakentaa, mutta ääneneristävyys voi nostaa kustannuksia. Lentomeluvyöhykkeellä 3 vaadittu ääneneristävyys ei juuri vaikuta rakentamiskustannuksiin, mutta lentomeluvyöhykkeellä 2 sekä laskeutumisvyöhykkeellä vaadittava ääneneristävyys lisää kustannuksia vähän. Lentomeluvyöhykkeellä 1 sallitaan ainoastaan korvaava rakentaminen tiukoin ääneneristävyysvaatimuksin, joiden osuus rakentamisen kustannuksista on maksimissaan 5 %.

Vantaan kaupungin talouden kannalta yleiskaavan mahdollistaman väestökasvun pohjalta huoltosuhteen arvioitiin heikkenevän tulevaisuudessa, kuitenkin suhteellisen lievästi verrattuna koko maan ennustettuun kehitykseen. Palvelutarpeet kasvavat ja kuormittavat kaupun-

gin taloutta. Esimerkiksi sosiaali- ja terveystoimen nettomenot olisivat vuonna 2050 yli 1 100 miljoonaa euroa, kun ne olivat vuonna 2017 noin 560 miljoonaa euroa. Muiden kuin sosiaali- ja terveystoimen nettomenot olisivat vuonna 2050 yli 700 miljoonaa euroa, kun ne olivat vuonna 2017 noin 440 miljoonaa euroa. Samalla tulevaisuudessa tarvittavat investoinnit uusiin opetusrakennuksiin ovat merkittävät, arviolta noin 370 miljoonaa euroa. Yleiskaavassa osoitetaan alueet julkisten palvelujen rakentamiselle riittävällä tasolla. Tulevaisuudessa verotulojen riittävyys vähenee oletusten mukaan noin 91 %:iin nettotoimintamenoista, toisaalta verotulojen riittävyys paranee, mikäli toimintamenojen kehitystä voidaan hillitä tai lisätä tuloja.

8.9 Kaupan vaikutusten arviointi

Kaupan vaikutusten arvioinnissa on arvioitu yleiskaavan kaupan ratkaisun vaikutuksia kaupan sijoittumisen, mitoituksen ja ajoituksen osalta. Vaikutuksia on tarkasteltu suhteessa kaupungin tavoitteisiin sekä maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimuksiin ja kaupan säännöksiin nähden.

Alkuperäisen luonnosvaiheen arvioinnin laati Katja Koskela WSP:ltä. Arviointi keskittyi yleiskaavamerkintöihin ja kaupan ratkaisuun. 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 lähialveluiden toimintaedellytyksiin sekä palvelujen saavutettavuutta erityisesti joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn näkökulmasta. Arvioinnissa tarkasteltiin myös kaupan kilpailuedelly-

tysten toteutumista yleiskaavan kaupan ratkaisun myötä. Kaupallisten vaikutusten arviointi pohjautuu kaupan palveluverkon nykytilaan ja kaupan kehitysnäkymiin sekä markkinoiden kehitykseen. Vaikutusten arviointi tehtiin yleispiirteisesti käyttäen lähtötietona kaupungille ja maakunnan liitolle tehtyjä palveluverkkoselvityksiä sekä muuta kaa-vaan liittyvää aineistoa. Seudulliset vaikutukset on kattavasti arvioitu Uusimaa 2050 maakuntakaavan kaupan vaikutusten arvioinnissa. 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 keskustalu-keen välistä eroa täsmennettiin. Keskustatoimintojen alueen määräkseen tehdyt muutokset tukevat keskuksien kehittymisestä ensisijai-sina ja monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina toteutumista. Asumisen alueiden määräykseen tehdyt lisäykset tukevat toimivan kau-pan lähialvelu-verkon kehittämismahdollisuuksia ja toteuttavat yleis-kaavan tavoitetta ”jokapäiväiset palvelut ruokakaupasta lähimetsään saavuttaa kaupunkialueella sujuvasti kävellen ja pyöräillen”. Asumisen ja kaupallisten palveluiden tai työpaikkojen alueilla muutokset edes-auttavat lähialveluverkon kehitystä, kunhan hankkeet mitoitetaan lähialueen asukasmäärille.

KM-alueen määräystä täydennettiin ehdotukseen ja sitä on täyden-netty ehdotuksesta saatujen lausuntojen pohjalta mm. maakuntakaa-vassa osoitetun enimmäismitoituksen osalta. Mitoituksen väljyys mah-dollistaa kasvun edelleen, mutta rajaa seudullisesti alueiden kokoa ja suhdetta toisiinsa. KM-alueiden ratkaisuja muun keskustahakuisen eri-koiskaupan osalta ei ole muutettu maakuntakaavan ratkaisun muuttu-misesta huolimatta, koska yleiskaavan ratkaisu vastaa nykytilannetta ja tavoitetilaa Vantaanportissa, Tammistossa ja Porttipuistossa. Jotta kyseisten alueiden kehittymisen vaikutukset mm. keskustahakuisen

erikoiskaupan osalta voidaan hallita, on KM-alueen määräystä täydennetty: ”Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.”

8.10 Asumisen vaikutusten arviointi

Asumisen vaikutusten arviointi rajattiin yleiskaavan asumisen ratkaisujen rakentamiseen ja rakentamisen ohjaukseen kohdistuviin vaikutuksiin. Arvioinnin tueksi teetettiin konsulttityönä kolmelta kohdealueelta yleiskaavan ratkaisujen erilaisia toteutumisvaihtoehtoja havainnollistava työ. Havainnollistamisen työssä kustakin kohdealueesta tehtiin yleiskaavaluonnoksen pohjalta kaksi erilaista tulkintaa alueen mahdollisista kehityspoluista.

Vaikutusten arvioinnissa ei huomioitu asumisen ratkaisujen ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia, koska niitä arvioitiin yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa.

Asumisen vaikutusten arvioinnin pohjaksi asetettiin kysymyksiä kahdesta näkökulmasta: miten yleiskaava vaikuttaa kaupungin asuntotuotannon ohjaukseen ja toimintamalleihin sekä minkälaista asuntorakentamista yleiskaava mahdollistaa ja mitä todennäköisimmin toteutuu. Arvioinnissa ei haarukoitu kaupungin kantaa asumisen kehittämisen suunnasta, koska sitä linjataan omilla asunto- ja maapoliittisilla linjauksilla.

Arvioinnin pohjalta todettiin, että yleiskaavan tulkintamahdollisuuksien väljentäminen luo mahdollisuuksia asemakaavoituksessa ottaa huomioon sellaisia toteutustapoja ja käytäntöjä, mitä ei yleiskaavan laadinnan yhteydessä vielä osata ennakoida. Tämä on perusteltua ennen

kaikkea yleiskaavan kestävyys tavoitetta ajateltuna, sillä tieto siitä, mikä on kestävyys kannalta paras mahdollinen rakentamisen malli, päivittyy tällä hetkellä kiivasta vauhtia. Suunnittelukäytäntöjen muuttamisessa ja laaja-alaisesti erilaisia mittareita läpäisevien kestävien ratkaisujen kehittämisessä on tilausta paljon sellaiselle tiedolle, jota ei vielä ole käytössä. Yleiskaava tähtää vuoteen 2050 ja monet yhteiskunnan päästötavoitteista vuosikymmeniin ennen sitä. On perusteltua, että yleiskaavaratkaisuissa on otettu päivittyvän tiedon mahdollisuus huomioon.

Arvioinnissa todettiin, että tulkintamahdollisuuksien laventamisessa on myös toinen puoli: se luo herkästi ns. porsaanreikiä kehitykselle, jota ei haluta tukea. Yleiskaavan monet tulkinnan mahdollisuudet luovat tarpeita kaavarunkotyyppisille tarkasteluille keskustojen lisäksi mm. ratikan varrelle sekä alueille, jotka on esitetty muuntumaan työpaikka-alueista toiminnallisesti monipuolisemmiksi kaupunginosiksi tai asumisen alueiksi.

Yleiskaavan ratkaisujen arvioimiseksi teetetystä havainnollistamisen työssä näkyi yleiskaavan tulkintamahdollisuuksien kirjo. Vaikka vaihtoehdot laadittiin samalla annettulla väestökehityksellä, oli kokonaisratkaisulla merkittävä rooli siinä, miten paljon lisärakentamista alueelle sijoittui.

Yleiskaavan yleispiirteinen esitystapa selkiyttää kaupungin strategisesti merkittävien alueiden hahmotettavuutta, jolloin esimerkiksi yleisöä tai muuta asiointiliikennettä tuottavat hankkeet on helpompi ohjata niille soveltuviin sijainteihin. Yleispiirteisestä esitystavasta huolimatta on paikalliset erityispiirteet otettavissa huomioon yksityiskohtaisemmissa suunnitelmissa. Asemakaavoituksen paikallisissa tulkinnoissa haasteeksi voi nousta maanomistajien tasapuolinen kohtelu eri puolilla kaupunkia. Yleispiirteinen aluevarausraja voi rakentamattomia alueita asemakaavoitettaessa nk. siirtää selvitystarpeita yleiskaavasta

asemakaavaan rakentamisen ja rakentamattoman käytännössä mahdollisen reunan löytymiseksi.

Asumisen merkintöjen osalta yleiskaavaluonnoksessa oli epäloogisuuksia ainakin maankäyttöluokkien nimeämisessä ja aluevarausten luokitteluperusteissa. Tämä näkyi osittain myös kartalla, mikä herätti paljon keskustelua mm. vuorovaikutustilanteissa. A- ja AP-merkintöjen esittäminen kartalla oli paikoin ristiriitaista, eikä noudattanut tasapuolisesti vyöhykemallin ajatusta. Yleiskaavaehdotukseen kaavaratkaisua kehitettiin ja tarkastettiin sekä asumisen yleiskaavamerkintöjen nimeämistä, merkintöjen määräysten sisältöä kuin kartalla osoitettujen alueiden sijaintia ja rajauksia.

Yleiskaavaehdotuksen pohjalta asumisen vaikutusten arviointiin lisättiin arvio yleiskaavan vaikutuksesta hajarakentamisen ohjaamiseen. Tarkastelu osoitti, että hajarakentamisen kehitys on ollut hallinnassa yleiskaavan 1983 linjausten jälkeen ja vuosittainen rakentamisen määrä on hyvin tasainen, suhteellisesti jopa laskeva, kun otetaan huomioon muun asuntotuotannon määrän kasvun.

Yleiskaavaehdotuksen ratkaisujen pohjalta asumisen vaikutusten arviointia täydennettiin lisäksi tilastotarkastelulla yleiskaavan asumisen ohjauksesta suhteessa toteutuneeseen asuntorakentamiseen. Arvioinnissa todetaan, että luonnoksesta ehdotukseen tehdyt muutokset ratkaisuisissa eivät ole merkittävästi vähentäneet asumisen rakentamismahdollisuuksia ja niiden monipuolisuutta. Yleiskaava mahdollistaa edelleen tavoitteen mukaisen kasvun ohjaamalla sen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja vahvan joukkoliikenteen vyöhykkeelle.

Asumisen vaikutusten arvioinnin pohjalta todettiin, että yleiskaavan ratkaisut edellyttävät muutosta tavassa tulkita yleiskaavaa. Yleiskaavaratkaisut voivat luoda uutta joustoa yleiskaavan ohjaukseen ja samalla siirtävät yksityiskohtien päätösvastuuta asemakaavoitukseen

ja muuhun tarkemman mittakaavan ohjaukseen, lähemmäs toteutusta. Yleiskaava voi luoda odotusarvoja ympäristön laadusta ja kehittämisen paikoista. Yleiskaavan asumisen ratkaisut voi avata pohjan kehittää vyöhykeajatteluun pohjautuvia strategisia linjauksia esim. pysäköinnin ohjaukseen tai palveluverkon kehittämiseen.

Yleiskaavan ratkaisut eivät varsinaisesti tuo muutosta kaupungin asuntotuotannon ohjaukseen. Uusi yleiskaava mahdollistaa hyvin Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten toteuttamista ja tukee niissä esitettyjen asuntorakentamisen ja kaupunkirakenteen kehityksen tavoitteita.

8.11 Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi

Yleiskaavan elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi koostui kahdesta toisiinsa lomittuvasta työvaiheesta: varsinaisesta selvityksestä ja vuorovaikutuksesta elinkeinoelämän asiantuntijoiden kanssa. Varsinainen vaikutusten arviointi laadittiin kaavamääräyksiin ja rakentamismahdollisuuksiin sekä tähänastiseen kehitykseen perustuen asiantuntijatyönä. Yleiskaavan lisäksi tausta-aineistona hyödynnettiin uutta elinvoimaohjelmaa sekä maa- ja asuntopoliittisia linjauksia. Arviointi sisältää nykytilanteen ja kehitystrendien kuvauksen sekä vaikutusten arvioinnit suuralueittain ja aiheittain. Asiaa on tarkasteltu keskustojen, kaupan ja palveluiden, työpaikka-alueiden, liikennejärjestelmän ja saavutettavuuden sekä tulevaisuuden toimialojen näkökulmista. Lisäksi on lyhyesti kuvattu seudullisia vaikutuksia. Elinkeinopoliittinen vaikutusten arviointi sisältää myös suuraluetaiset arvioinnit, joita ei tähän tiivistelmään ole tuotu.

Vaikutusten arvioinnin tulokset ovat hyvin yleispiirteisiä, koska elinkeinoelämän kehitystä pitkälle tulevaisuuteen on äärimmäisen vaikea ennus-

taa. Näin ollen voitiin arvioida kehitystä suhteessa nykytilanteeseen ja tämän hetken kehityssuuntiin. Vantaan arvioitiin kasvavan nykyisten vahvojen toimialojen kaupan, rakentamisen ja logistiikan osalta myös tulevaisuudessa. Tulevaisuuden toimialoja ovat myös tietointensiiviset alat ja majoitus- ja ravitsemustoiminta. Tärkeää on, että yleiskaava mahdollistaa monipuolisen kehityksen, mitä tulee vahvasti toteuttamisvaiheessa ohjata. Kaupan kasvussa tarvetta on löytää riittävästi tilaa kasvavan väestön päivittäistavarakaupan rakentamismahdollisuuksille. Yleiskaava ohjaa tätä asumisen ja keskustojen palveluverkkoa määräyksien avulla: myös elinkeinopoliittinen arviointi ehdotti niiden täsmentämistä, mikä ehdotukseen tehtiin.

Arvioinnin mukaan yleiskaavan ratkaisut tukevat elinkeinoelämän ja yritysten kehittämistä osoittamalla riittävät aluevaraukset ja parantamalla saavutettavuutta. Tuottavuuden näkökulmasta tiivistyvät ja laajentuvat kaupunkikeskustat ovat alueita, joille elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulee keskittää. Ne ovat vetovoimaisia nimenomaan palveluille, toimistoille ja samalla työntekijöille haluttuja työympäristöjä. Keskustojen laajuus kaksinkertaistuu suhteessa yleiskaavaan 2007 ja Marja-Vantaan osayleiskaavaan.

Yleiskaava muuttaa osan kestävän kasvun vyöhykkeen työpaikka-alueista asumisen tai keskustatoimintojen alueiksi, mikä saattaa yksipuolistaa alueita asuntovaltaisiksi. Tämän estäminen edellyttää vahvaa ohjausta yleiskaavaa tarkemmassa suunnittelussa. Yleiskaavaehdotukseen päädyttiin myös vaikutusten arvioinnin pohjalta muuttamaan asumiseen muuttuvia työpaikka-alueita asumisen ja työpaikkojen alueiksi.

Säilyvien työpaikka-alueiden osalta tavoitteena on tiivistyminen, kuten muillakin kasvavan kaupungin alueilla. Maankäytön tehokkuudella on vaikutuksia alueen tuottavuuteen. Keskittymisen vaikutusta tuottavuuteen on tarkasteltu useissa tutkimuksissa. Tutkimusten mukaan

keskittymän koon kaksinkertaistuminen tai saavutettavuuden paraneminen kaksinkertaiseksi, lisää tuottavuutta kaikilla toimialoilla. Työpaikka-alueiden tiivistyminen johtaa siihen, ettei Vantaalla enää tulevaisuudessa ole sijoittumispaikkoja paljon tilaa vieville logistiikkahankkeille. Logistiikan toimialalta löytyy paljon toimintoja, jotka tiivistyvään kaupunkiin sopivat.

Kaupunkien rooli on muuttumassa palvelujen järjestäjästä yhä vahvemmin alueensa elinvoiman, työllisyyden ja yrittäjyyden edistäjäksi. Vantaan kaupungin kilpailukyky riippuu ratkaisevasti siitä, miten se onnistuu luomaan yritysten sijaintitekijöiden näkökulmasta vetovoimaisia, kestäviä ja profiililtaan mielenkiintoisia alueita. Esimerkiksi yleiskaava mahdollistaa seudullisesti merkittävimpien kaupunkikeskusten, Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen, kehittymisen toiminnoiltaan monipuolisina keskuksina. Asumiselle riittää kaupunkikeskustoissa aina kysyntää, mutta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tulisi varmistaa keskustojen vetovoima ja kilpailukyky myös toimisto- ja tietointensiivisten yritysten sijaintipaikkoina.

Yleiskaavan toteutumista ja kaupungin kilpailukykyä ja vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana voidaan edistää vuorostaan esimerkiksi toimitila-alueiden profiloinnilla ja brändäyksellä. Alueiden onnistunut profilointi edellyttää eri toimijoiden yhteistyötä ja yhteisten tavoitteiden määrittämistä. Profiloinnin yhteydessä on mahdollista arvioida myös Vantaan elinvoima- ja vetovoimaohjelmassa esitettyjen yritysklustereiden mahdollisuuksia.

8.12 Sosiaalisten vaikutusten arviointi

Sosiaalisilla vaikutuksilla on useita yhtymäkohtia muihin yleiskaavan vaikutuksiin, ja niitä on arvioitu myös useassa muussa yleiskaavasta laaditussa vaikutusten arvioinnissa. Vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin sosiaalisia vaikutuksia kahden kokonaisuuden osalta: vaikutuksista asukkaiden arjen toimintaympäristöön sekä asukkaiden kokemaan elinympäristöön. Arjen toimintaympäristöä tarkastellaan liikkumisen ja kulkutapojen, työssäkäynnin, palveluiden, asumisen sekä vapaa-ajan ja virkistyksen osalta. Asukkaiden kokemaa elinympäristöä tarkastellaan imagon, identiteetin, yhteisöllisyyden, viihtyisyyden sekä terveellisuuden näkökulmista. Yleiskaava 2020:n keskeisimpinä periaatteina on, että kasvunäkymistä huolimatta uusia kaupunkirakenteen avauksia ei kaavassa osoiteta, vaan kasvu ohjataan nykyrakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Tämän takia myös sosiaalisia vaikutuksia ilmenee jo ennen uusien asukkaiden muuttoa nykyisten asukkaiden arjessa.

Liikenteen osalta kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja siten liikenteen haitalliset vaikutukset voivat vähentyä. Itäisellä Vantaalla keskustojen välinen saavutettavuus paranee ratikan myötä. Ratikka luo myös hyviä kaupunkikehittämisen edellytyksiä, joiden toteutumista yleiskaavan ratkaisut tukevat. Lentorata parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja vahvistaa sen asemaa seudullisena työpaikkakeskittymänä. Keskustojen kasvu lisää niiden houkuttelevuutta työvoimavaltaisten alojen näkökulmasta. Työssäkävijöiden näkökulmasta kaupungin sekoittunut rakenne helpottaa arkea lyhentämällä työmatkoja.

Yleiskaavaehdotukseen tehdyn A/TP- ja A/KM-alueiden määräysmuutoksen myötä kyseiset alueet eivät ainoastaan muutu asumiseen, vaan muuntuvat kahden toiminnon (asumisen sekä työpaikkojen tai kaupan) alueiksi. Muutos nähtiin tarpeelliseksi elinkeinoelämän tarpeiden turvaamiseksi kaupungissa. Näissä, kuten muissakin yleiskaavan ratkaisuisa varsinaiset vaikutukset konkretisoituvat tarkemman tason

suunnittelussa. Jotta kyseiset alueet saadaan toimiviksi ja viihtyisiksi niin asukkaiden kuin muiden alueella toimivien kannalta, tulee ne suunnitella laajempina kokonaisuuksina.

Yleiskaava mahdollistaa toiminnallisesti monipuolisen rakenteen myös asumisen alueilla siten, että palvelut voivat sijoittua lähelle käyttäjiään. Yleiskaavan mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja tehostaminen lisää niin julkisten kuin kaupallisten palveluiden käyttäjämääriä, mikä mahdollistaa tiheän palveluverkon toteuttamisen. Haasteena on sijainnin ja riittävän suuren tontin löytyminen riippuen palvelusta. Tiivis ja urbaani kaupunkirakenne pakottaa myös palvelut uudentamaan konsepteihin. Yleiskaavaehdotusta laadittaessa asumisen alueita on vähennetty siten, että muualle kaupunkirakenteeseen on kaavoitettava asumista noin 5000 asukkaalle. Tämä tiivistämisen lisätarve saatetaan kokea heikennyksenä asuinympäristöissä, vaikka tiivistämisen myötä voidaan myös vahvistaa palvelutarjontaa, tai kohentaa ympäristön laatua.

Virkistysalueiden verkostoon kohdistuvat muutokset ovat pääasiassa paikallisia ja pienehköjä, ja osa niistä parantaa virkistyksen mahdollisuuksia ja parantaa edellytyksiä mm. ulkoilureittien perustamiseen. Muutos V-alueista SL-alueiksi muuttaa virkistyskäytön luonnetta ja edellyttää resursseja sen ohjaamiseen. Yleiskaavan perusratkaisu, kaupungin kasvu sisäänpäin, johtaa paineeseen ottaa asemakaavoitettuja viheralueita rakentamiskäyttöön samaan aikaan, kun käyttäjien määrä lisääntyy. Tiivistyvässä kaupungissa tarvitaan entistä kulutuskestävämpiä ja rakennetumpia viheralueita.

Asumisen ratkaisuissa keskustoissa ja asemien ympäristöissä, sekä niiden läheisillä alueilla maankäytön odotetaan lisääntyvän sekä monipuolistuvan ja sekoittuvan toiminnallisesti siten, että asuntojen lisäksi alueille on mahdollista rakentaa tiloja palveluille, kaupalle ja asumisen kanssa samoihin kortteleihin soveltuville työpaikoille. Vaikka

täydennysrakentaminen voi olla vaikea prosessi ja koetaan usein asukkaiden näkökulmasta uhkana alueen viihtyisälle luonteelle, lopputulos on usein sekä asukkaita että kaupunkia hyödyttävä. Täydennysrakentamisella ja kaupungin tiivistymisellä on myös haitallisia vaikutuksia: Alueiden täydennysrakentaminen vähentää ihmisen itsensä toteuttamisen tilan tilaa alueilla rakennusten välissä. Tämän tilan turvaaminen tiivistyvässä kaupungissa on tärkeää, joten asiaa tulee tarkastella jatkosuunnittelussa useista näkökulmista. Asuinympäristöissä käyttäjämäärien lisääntyminen lisää kaupunkiympäristölle ominaisia potentiaalisia häiriötekijöitä asumiselle. Kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä on aiheellista huomioida suunnittelusta lähtien asuinympäristöjen rauhallisuus.

Raitiotiellä voi olla positiivisia vaikutuksia alueiden imagoon ja siten vetovoimaan työpaikkojen, palveluiden ja asukkaiden näkökulmasta. Asumisen osalta Vantaalla on jatkossakin tarjolla monipuolisia asumisen vaihtoehtoja keskustoista pientaloalueisiin. Tiivistäminen muuttaa fyysisiä piirteitä. Kaupunkiympäristön laatuun liittyvät tavoitteet toteutuessaan parantavat kaupungin käytettävyyttä ja elinympäristön laatua. Elinympäristötavoite toteutuessaan parantaa kaupungin imagoa houkuttelevana ja hyvin toimivana asuinympäristönä. Keskustojen uusiutumisen ja tiivistymisen tuoman muutoksen voi olettaa olevan monin paikoin positiivinen, mutta samalla saatetaan kadottaa erityispiirteitä alueiden identiteetille ominaisesta historiasta. Yleiskaavan arvokkaiden kulttuuriympäristöjen merkinnöillä varmistetaan näiden elementtien säilyminen, mutta tarkemman tason suunnittelussa näitä historian kiinnekohtia on syytä tunnistaa ja vahvistaa niiden roolia osana kaupunkia.

Lentomelualueet laajenevat ja siten lentomelualueilla asuu nyt laskennallisesti enemmän asukkaita kuin ennen. Raidemelu ei lisäännä merkittävästi, mutta asemanseutujen tiivistäminen tuo uusia asukkaita raidemelun piiriin. Liikenteen lisääntymisen myötä myös sen aiheutta-

mat ilmanlaatuhaitat lisääntyvät. Keskustamaisilla alueilla kaupunkirakenne on tiivis ja heikommin tuulettuva. Yleiskaava kuitenkin ohjaa etenkin tiiviimmillä alueilla kestävään liikkumiseen, jolloin autoliikenne voi vähentyä. Liikenteen ohella keskeinen ilmanlaatuun vaikuttava tekijä Vantaalla on puun pienpoltto. Erityisesti lämmityskaudella ilmanlaatu heikkenee paikoin tiiviillä pientaloalueilla. Keskeistä onkin huomioida uuden asutuksen sijoittaminen suhteessa melun ja ilman epäpuhtauksien lähteisiin.

Sosiaalisten vaikutusten ennakointi yleiskaavan yhteydessä on vaikutusten monitahoisen ja vaikeasti ennustettavan luonteen vuoksi haastavaa ennakoida. Vaikutukset ovat usein subjektiivisesti eri tavoin koettuja. Lisäksi monet vaikutuksista konkretisoituvat vasta tarkemman tason jatkosuunnittelun ratkaisujen myötä. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu useita lisäselvitystarpeita sekä jatkosuunnittelussa huomioitavia seikkoja. Näitä ovat mm. kaupan uusien konseptien ja maankäytön yhteensovittaminen, julkisten palveluiden palveluverkon saavutettavuuden ja riittävyys ajantasainen varmistaminen, täydennysrakentamisen ja uudistamisen ympäristöhäiriöiden hallinta, ilmanlaatuvoihyökkien mukaiset suojaetäisyydet vilkasliikenteisistä teistä ja kaduista asumisen ja herkkien toimintojen osalta.

9. Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus

9.1 Viestintä ja vuorovaikutus

Viestinnän pääkanavaksi valittiin verkkosivut vantaa.fi/yleiskaava2020. Sivustolle koottiin artikkelien, asukastilaisuuksien ynnä muiden tietojen ja aiheiden lisäksi kaikki asiakirjat, selvitykset ja raportoinnit vaikutuksen arvioinnista. Yleiskaavatoimikunnan esitysluonnokset, pöytäkirjat ja liitteet ovat myös kaikkien luettavissa verkkosivuilla. Keskustelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut avoin ja tasapuolinen viestintä erilaisten kuntalaisryhmien kanssa.

Kaupungin Asukaslehteä käytettiin tiedotuskanavana koko Yleiskaava 2020 -työn ajan. Lehden jokaiseen numeroon kirjoitettiin artikkeli. Samoin jokaisessa alueellisessa uutiskirjeessä kerrottiin yleiskaavan tilanteesta. Kaupungin sosiaalisen median kanavia hyödynnettiin viestinnässä ja vuorovaikutuksessa.

9.2 Aloitus- ja tavoitevaihe

Työ käynnistyi kaupunginhallituksen päätöksellä 22.5.2017 § 59. Päätöksen liitteenä oli yleiskaavan työohjelma. Ohjelmassa luonnosvaiheen tavoitteeksi kirjattiin, että viestinnän tehtävä on tuoda julkiseen keskusteluun konkreettisia aiheita ja alueiden maankäyttöön liittyviä kysymyksiä sekä ratkaisumahdollisuuksia.

Aloitusvaiheen aikana tavattiin kuntalaisia erilaisissa tilanteissa ja tietoa kerättiin myös kyselyillä. Lisäksi mielipiteitä saatiin eri kumppaneita ja sidosryhmiltä. Luonnosta tehtiin yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden kanssa. Palaute hyödynnettiin luonnoksen laadinnassa.

Yleiskaavatoimikunta hyväksyi lokakuussa 2017 osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Se oli nähtävillä 14.10. - 30.11.2017. Suunnitelmasta jätettiin yhteensä 26 mielipidettä, joista 6 oli viranomaiskannanottoja. Mielipiteet ja vastineet on koottu Vuorovaikutusraporttiin I.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ollessa nähtävillä järjestettiin tilaisuus kaupunkisuunnittelun asiakaspalvelun tiloissa, jossa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa yleiskaavatyön lähtökohdista.

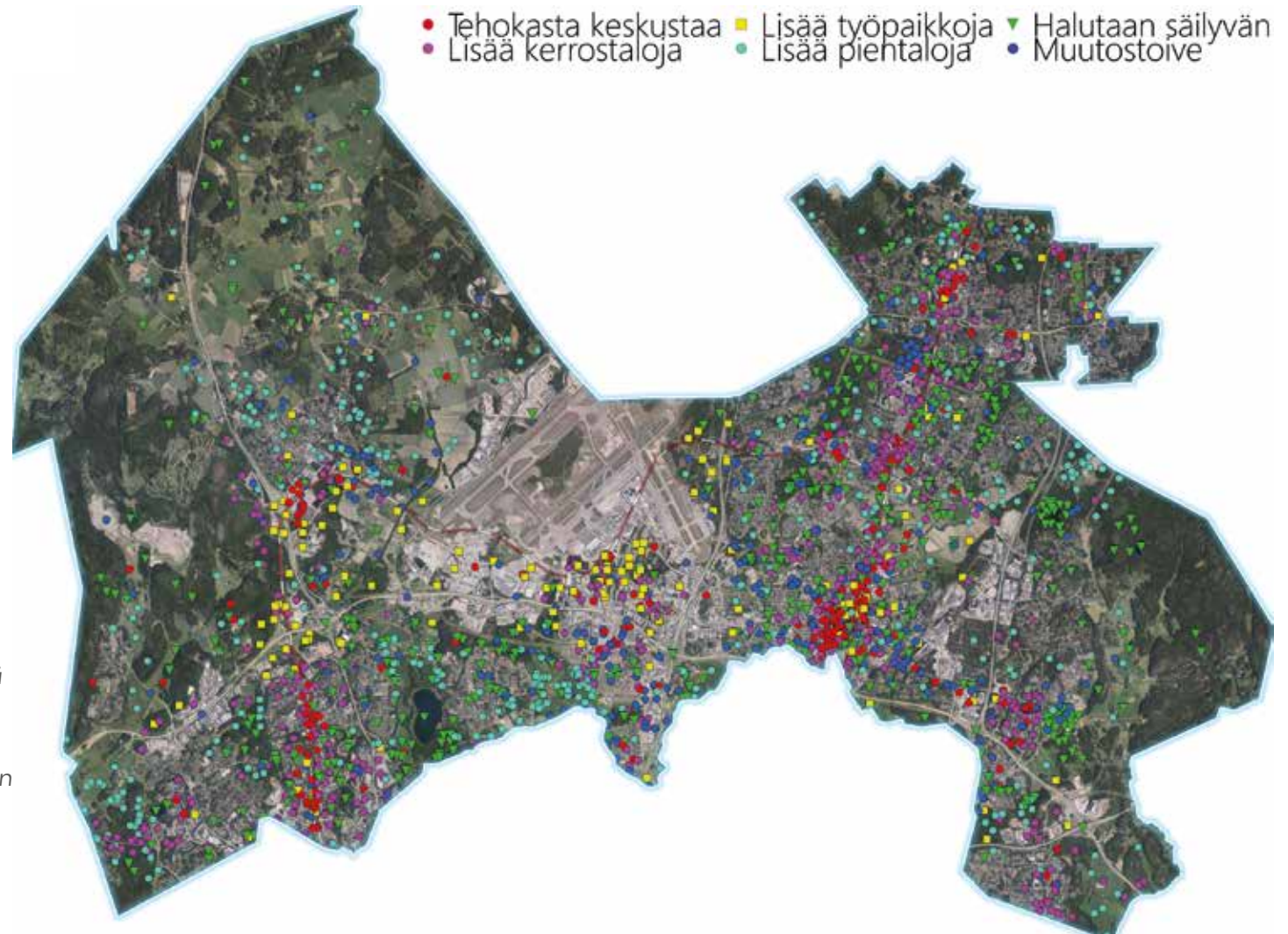
9.3 Luonnosvaihe

Kaupunginhallitus hyväksyi yleiskaavan tavoitteet 22.1.2018 § 8 ja valtuusto merkitsi ne tiedoksi 5.3.2018 § 6. Tämän jälkeen osallisia tavattiin Kivistön, Korson, Hakunilan, Myyrmäen, Koivukylän ja Aviapoliksen asukastilaisuuksissa ja lisäksi Tikkurilan Dixin infossa. Yleiskaavoittajat olivat tavattavissa myös kaupungin järjestämällä Alueiden päivillä Länsimäessä, Myyrmäessä, Kivistössä ja Koivukylässä.

Kaupunkilaisten ja muiden osallisten näkemysten hahmottamiseksi avattiin keväällä 2018 karttapohjainen kysely. Kyselyyn vastasi lähes tuhat vastaajaa, jotka tekivät kartalle yli 4500 merkintää ja ne koottiin Vuorovaikutusraporttiin II.

Kyselyn perusteella osalliset toivovat, että nykyisiä keskusta-alueita tiivistettäisiin täydennysrakentamalla ja katutilaan tuotaisiin lisää elämää ja vilskettä muun muassa kivijalkaliikkeiden ja kävelykatujen muo-

dossa. Uusia isoja rakentamisen aluevarauksia ei koettu tarvittavan, mutta olemassa olevien pientalovaltaisten laajentaminen nähtiin ratkaisuna kasvupaineeseen vastaamiseksi. Työpaikkarakentamista toivottiin kohdistettavan etenkin Aviapolikseen, Tikkurilaan ja Kehäradan asemanseuduille. Jokivarsien virkistysyhteyksien parantamista toivottiin kyselyssä laajalti. Tärkeäksi koostettiin myös tiiviisti rakennettujen keskusta-alueiden virkistysalueiden kehittäminen.



Kuva 71. Yleiskaavan karttakyselyssä esitettiin satoja näkemyksiä niin tulevaisuuden kasvun rakentamisen paikoista kuin toiveista säilyttää jokin erityinen paikka nykyisellään.

Viranomaisneuvottelu järjestettiin tammikuussa 2018. Keskustelussa nousi esille näkökulmia rajaseuduista, kulttuuriympäristöstä, rakentamisen rajauskysymyksistä, lentokentästä sekä kansainvälisistä raideyhteyksistä.

Vuoden 2018 aikana järjestettiin muun muassa kaksi työpajaa kaupungin henkilöstölle, vierailtiin kaupunginhallituksen asettamissa toimikunnissa ja alueellisissa kehittämistoimikunnissa, tavattiin naapurikuntien edustajia ja neuvoteltiin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Yleiskaavaluonnosta käsiteltiin yleiskaavatoimikunnassa 21.1.2019. Toimikunta hyväksyi apulaiskaupunginjohtajan esityksen yleiskaavaluonnokseksi seuraavin muutoksin:

- Hakunilan keskustan viereinen tiivis asuntoalue (A) muutettiin osittain asuntovaltaiseksi keskusta-alueeksi (AC)
- Hakunilassa Hevoshaan koulun tontti merkittiin tiiviin asuntoalueen (A) sijasta palvelujen ja hallinnon alueeksi (P)
- Korson keskustan läheinen asumiseen muuntuva työpaikka-alue (A/TP) muutettiin asuntovaltaiseksi keskusta-alueeksi (AC)
- Linnaisissa Tuomelan koulun alue merkittiin pientalovaltaisen asuntoalueen (AP) sijasta palvelujen ja hallinnon alueeksi (P)

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 11.2.2019 § 14 asettaa yleiskaavan nähtäville MRA 30 § mukaisesti ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään tarvittavat lausunnot. Kaupunginhallitus päätti samalla myös kolmesta muutoksesta yleiskaavaluonnokseen. Lentokenttäaluetta laajennettiin terminaalien lähialueen osalta, Hiekkaharjussa rajattiin asuntoalueesta osa virkistysalueeksi ja kaupan alueen määräksiä muutettiin Porttipuistossa siten, että alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa korkeintaan yhteensä 4000 k-m².

9.4 Kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseksi

Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaluonnoksen nähtäville 30 päiväksi MRA 30 § mukaisesti 11.2.2019 § 14. Vantaan yleiskaavaluonnos oli nähtävillä 18.2. - 29.3.2019. maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan asiakaspalvelussa Tikkurilassa ja Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä sekä Korsossa (remontista johtuen vasta 11.3.2019 eteenpäin). Yleiskaavaluonnoksen kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä kaupungin karttapalvelussa, jossa luonnosta oli mahdollista verrata mm. ilmakuviin, karttoihin ja yleiskaava 2007:ään.

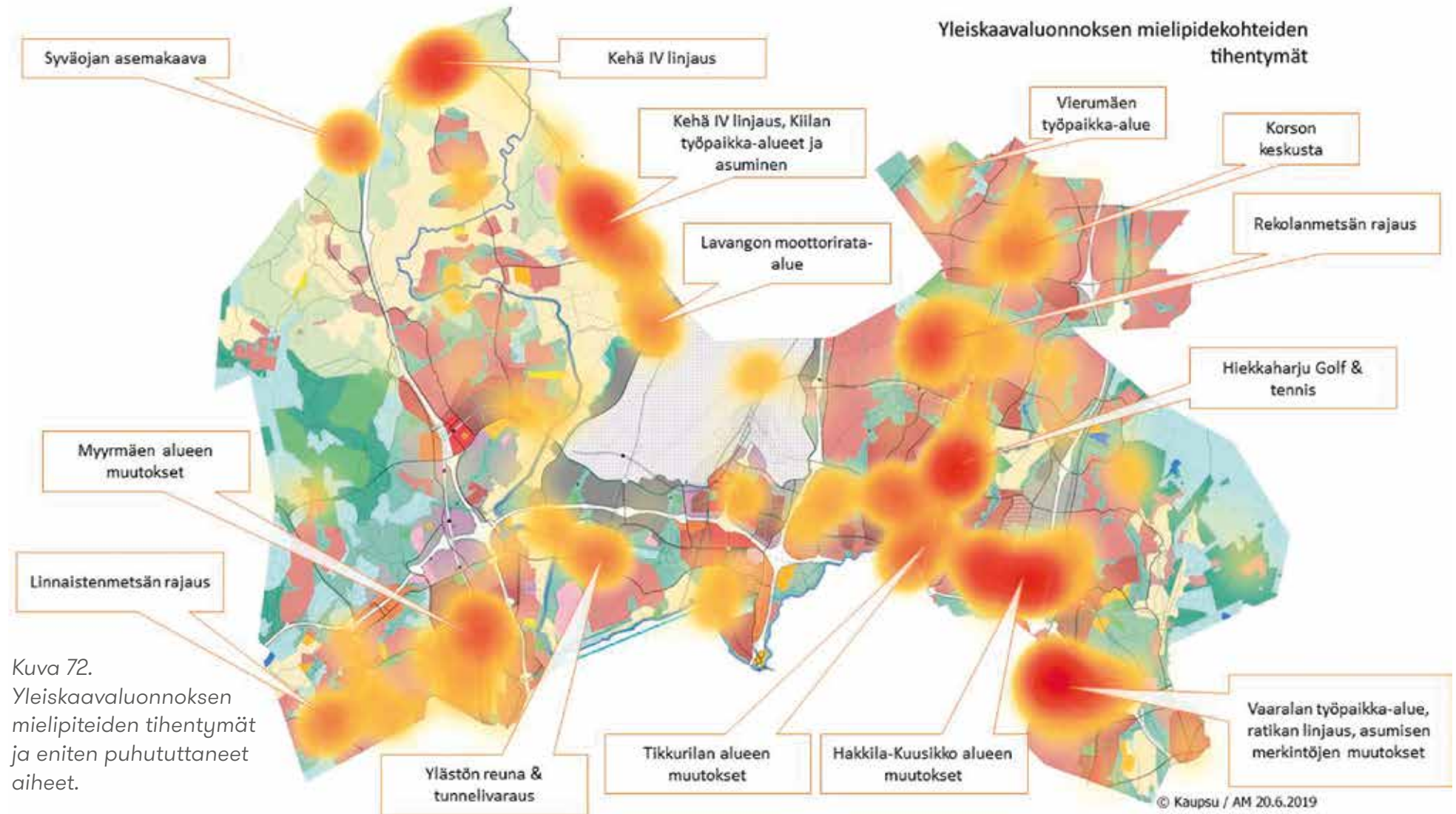
Nähtävillä olon aikana yleiskaavaluonnosta esiteltiin asukastilaisuuksissa kaikilla Vantaan suuralueilla: Kivistössä, Myyrmäessä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Korsossa, Koivukylässä ja Hakunilassa. Lisäksi kaupungintalolla järjestettiin tilaisuudet ruotsiksi ja englanniksi. Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 600 osallistujaa. Myyrmäen esittely nauhoitettiin ja on nähtävissä Vantaa-kanavalla.

Kaupunki käytti ensimmäisen kerran yleiskaavaluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä Maptionnaire-karttapalautejärjestelmää. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipidekohteita. Karttasovelluksen lisäksi virallisia mielipiteitä pystyi lähettämään kaupungin Kirjaamoon sähköpostilla tai kirjeellä.

Luonnoksesta jätettiin yhteensä noin 658 mielipidettä, joista noin 551 saapui karttapalautejärjestelmän kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden käsittelyyn otettiin mukaan myös 76 anonyymisti karttajärjestelmän kautta jätettyä mielipidettä. Osa mielipiteistä jätettiin nimettömänä, mutta kaikki saadut mielipiteet huomioitiin yleiskaavaehdotuksen valmistelussa. Kaikkiaan mielipiteitä jätettiin siis 734

kappaletta. Annetuista mielipiteistä laadittiin Vuorovaikutusraportti III, johon koottiin saadun palautteen keskeinen sisältö.

Yleiskaavaluonnoksesta pyydettiin 23.4.2019 mennessä lausunnot 44 taholta. Lausunnot saatiin 28 taholta ja niihin on laadittu vastineet. Lausunnoista ja vastineista on koottu erillinen kooste osana yleiskaavatyötä.



Kuva 72.
Yleiskaavaluonnoksen
mielipiteiden tihentymät
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 tuloksyksiköiltä pyydettiin epävirallisempi palaute suoraan valmistelijoille. Useista lausunnoista esiin nostetuista aiheista on jatkettu keskustelua asianomaisten tahojen kanssa, jotta linjauksia on voitu kehittää yleiskaavaehdotukseen. Lisäksi lausunnot toimivat vaikutusten arviointien pohjana. Lausunnoista on tehty erillinen kooste, missä saadut lausunnot ovat kokonaisuudessaan, sekä tiivistelmä, joka sisältää lausuntoihin annetut vastineet.

Yleiskaavatoimikunta käsitteli yleiskaavaehdotuksen sisältöä kokouksessaan 27.02.2020 ja hyväksyi apulaiskaupunginjohtajan esityksen sekä muutokset yleiskaavamääräyksiin sekä kaavakartan maankäyttömerkintöihin. Useasta kohdasta jätettiin myös pöytäkirjalausumia sekä eriävä mielipide.

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 6.4.2020 § 7 asettaa yleiskaavan nähtäville MRA 19 § mukaisesti 22.4.-18.6.2020 väliselle ajalle ja oikeutti kaupunkirakennetta ja ympäristöä pyytämään tarvittavat lausunnot. Kaupunginhallitus päätti samalla myös yhdestä muutoksesta yleiskaavaehdotukseen. Kaupan alueen (KM) määräyksiä muutettiin Porttipuistossa siten, että päivittäistavaramyymälät tulee sijoittaa A/KM-alueelle.

9.5 Kaavaehdotuksesta kohti hyväksymiskäsittelyä

Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaehdotuksen 6.4.2020 § 7 nähtäville 22.04.-18.06.2020 väliselle ajalle. Kevään 2020 koronaviruksen aiheuttamasta poikkeustilasta ja kokoontumisrajoituksista johtuen ehdotusvaiheen vuorovaikutus toteutettiin hyödyntämällä sähköisiä välineitä mahdollisimman laajasti. Nähtävilläoloaikaa pidennettiin tavanomaisesta 30 päivästä 58 päivään.

Yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolosta tiedotettiin kuulutuksella Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä Helsingin Sanomissa. Vantaan kaupungin asukaslehden toukokuun numerossa oli artikkeli yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolosta sekä iso kaavakartta merkintöjen selitysten kera.

Kaava-aineisto oli nähtävillä maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan asiakaspalvelussa Tikkurilassa ja Vantaa-infoissa Dixissä. Poikkeustilan aikana Korson Vantaa-info oli suljettu. Yleiskaavaehdotuksen kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä kaupungin karttapalvelussa, jossa ehdotusta oli mahdollista verrata mm. ilmakuviin, karttoihin ja voimassa olevaan yleiskaavaan. Yleiskaavan materiaalit olivat luettavissa myös yleiskaavan nettisivuilla. Yleiskaavan nettisivuilla yleiskaavaehdotuksen sisältöä esiteltiin tarinakartan muodossa. Tarinakarttaa katsottiin nähtävilläoloaikana 1606 kertaa, keskimäärin 30 kertaa päivässä.

Koska yleisötilaisuuksia ei voitu järjestää, tehtiin yleiskaavaehdotuksesta kolme videotallennetta, joissa esiteltiin yleiskaavaehdotuksen ratkaisua yleisesti ja merkittävimpiä muutoksia luonnoksesta ehdotukseen. Yksi esittelyistä oli ruotsinkielinen. Esittelyvideoita katsottiin nähtävilläoloaikana kaikkiaan 1145 kertaa. Videot olivat nähtävillä Vantaa-kanavan sivuilla sekä Vantaan osallistumisalusta Osallistuva Van-

taa-sivulla, jonka yhteydessä osallisilla oli mahdollisuus esittää suunnittelijoille kysymyksiä yleiskaavasta. Kysymyksiä saatiin 6 kappaletta.

Kokoontumisrajoitusten muututtua kesäkuun alussa järjestettiin ulkoilmatilaisuudet Tikkurilassa Kaupungintalon edustalla sekä Myyrmäessä Paalutorilla. Tikkurilassa kävi 20 ja Myyrmäessä 25 yleiskaavasta kiinnostunutta osallista.

Nähtävilläolon aikana suunnittelijoilla oli säännölliset puhelinajat maanantaista keskiviikkoon klo 9-11. Tarvittaessa kysyjä ohjattiin eteenpäin kuntaorganisaatiossa, jos kysymys ei koskenut yleiskaavaa. Nähtävilläolon aikana saatiin kaikkiaan 61 puhelua. Lisäksi kysymyksiä saatiin yleiskaavoituksen sekä suunnittelijoiden sähköpostiin useita kymmeniä.

Suojelualueiden maanomistajia tiedotettiin yleiskaavaehdotuksen ratkaisusta kirjeitse. Kirjeessä informoitiin yleiskaavaehdotuksesta, alueiden suojeluperusteista sekä nähtävilläoloajasta sekä muistutusten jättämisestä. Kirjeitä lähetettiin yhteensä 81 kpl. Osa maanomistajista otti yhteyttä puhelimitse (7), osan kanssa viestittiin sähköpostitse ja muutamaa maanomistajaa tai heidän edustajiaan tavattiin (2) paikan päällä tai etäkokouksessa. Yhteydenotot koskivat vaatimuksia SL-aluevarausten poistosta tai rajojen siirrosta pois maanomistajien mailta. Osa koki epäreiluna sen, että kaavaan oli heidän kiinteistölleen, kokonaan tai osittain, merkitty SL-aluevaraus. Myös mahdolliset SL-aluevarauksesta aiheutuvat rajoitukset alueen käytölle herättivät kysymyk-

Kuva 73. Yleiskaavan nähtävilläolon aikana hyödynnettiin erilaisia viestintä- ja vuorovaikutuskanavia mahdollisimman laajasti.



siä, esimerkiksi kieltäkö SL-aluevaraus kokonaan polttopuun oton alueelta jatkossa ja voiko vaarallisia puita kaataa. Kuitenkin jotkut maanomistajat olivat myönteisiä suojelulle, ja olivat kiinnostuneita METSO-vaihtoehdosta. Useat maanomistajat jättivät myös muistutuksen asiasta.

Lisäksi yleiskaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot tärkeimmiltä viranomaisahoilta sekä kaupungin sisällä muilta toimialoilta. Yleiskaavaehdotuksesta saatiin 30 lausuntoa. Lausunnoista ja niihin annetuista vastineista on laadittu oma tiivistelmäraportti.

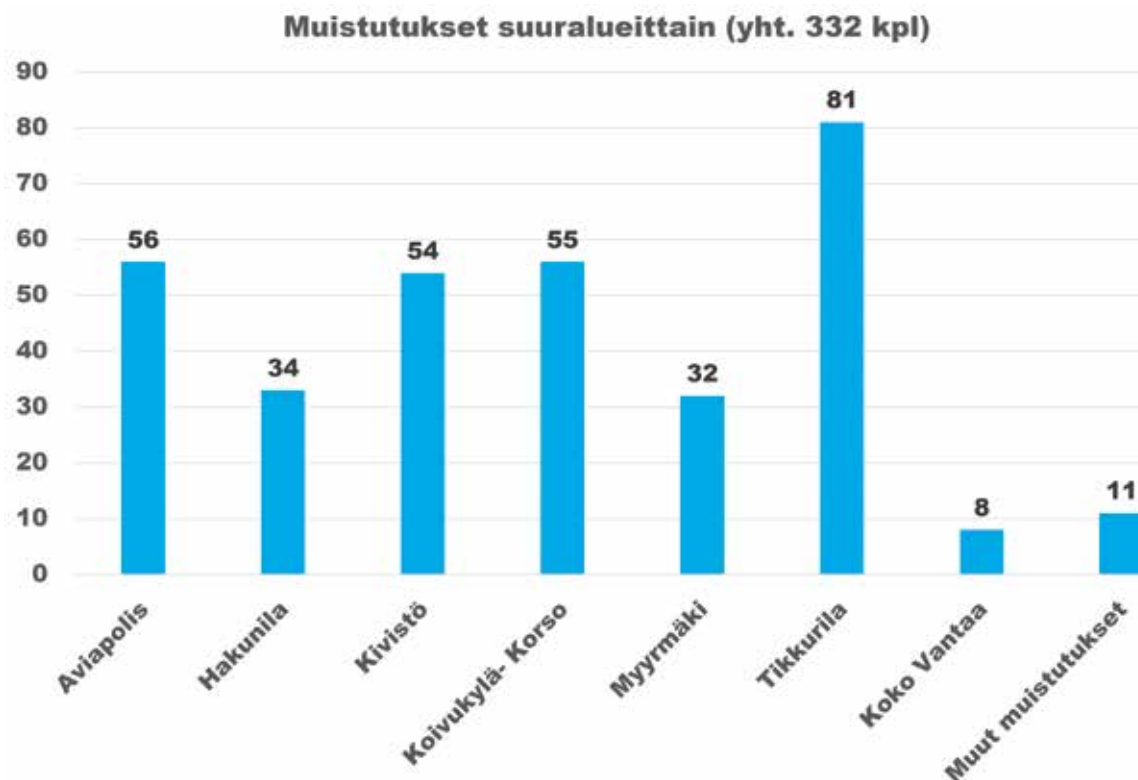
Yhteenveto muistutuksista

Nähtävilläolon aikana yleiskaavaehdotuksesta otettiin vastaan muistutuksia perinteisin kirjein tai sähköpostitse (47%) sekä netin välityksellä sähköisen muistutuslomakkeen kautta (53%). Muistutuksia saatiin kaikkiaan 332 kappaletta. Suurin osa muistutusten jättäjistä olivat yksityishenkilöitä (278 kpl), joiden lisäksi muistutuksia saatiin järjestöiltä ja yhdistyksiltä (20kpl) sekä yrityksiltä (15 kpl). Muistutuksia saatiin tasaisesti kaikilta suuralueilta. Eniten yksittäisiä muistutuksia saatiin Tikkurilan, Aviapoliksen sekä Koivukylä-Korson suuralueita koskevista yleiskaavaratkaisuista.

Eniten muistutuksia saatiin merkittävimmistä kaupunkirakenne- ja liikennejärjestelmämuutoksista kuten maantie 152 linjauksesta ja Vantaan ratikan reitistä sekä paikoista, joissa asumisen rajausta tai kaavamerkintää oli muutettu voimassaolevasta yleiskaavasta. Etenkin muuttuvat pientaloalueet keräsivät paljon muistutuksia asukailta. Myös viheralueiden säilyttämisestä saatiin muistutuksia mm. Rekolanmetsästä sekä Etelä-Ylästä.

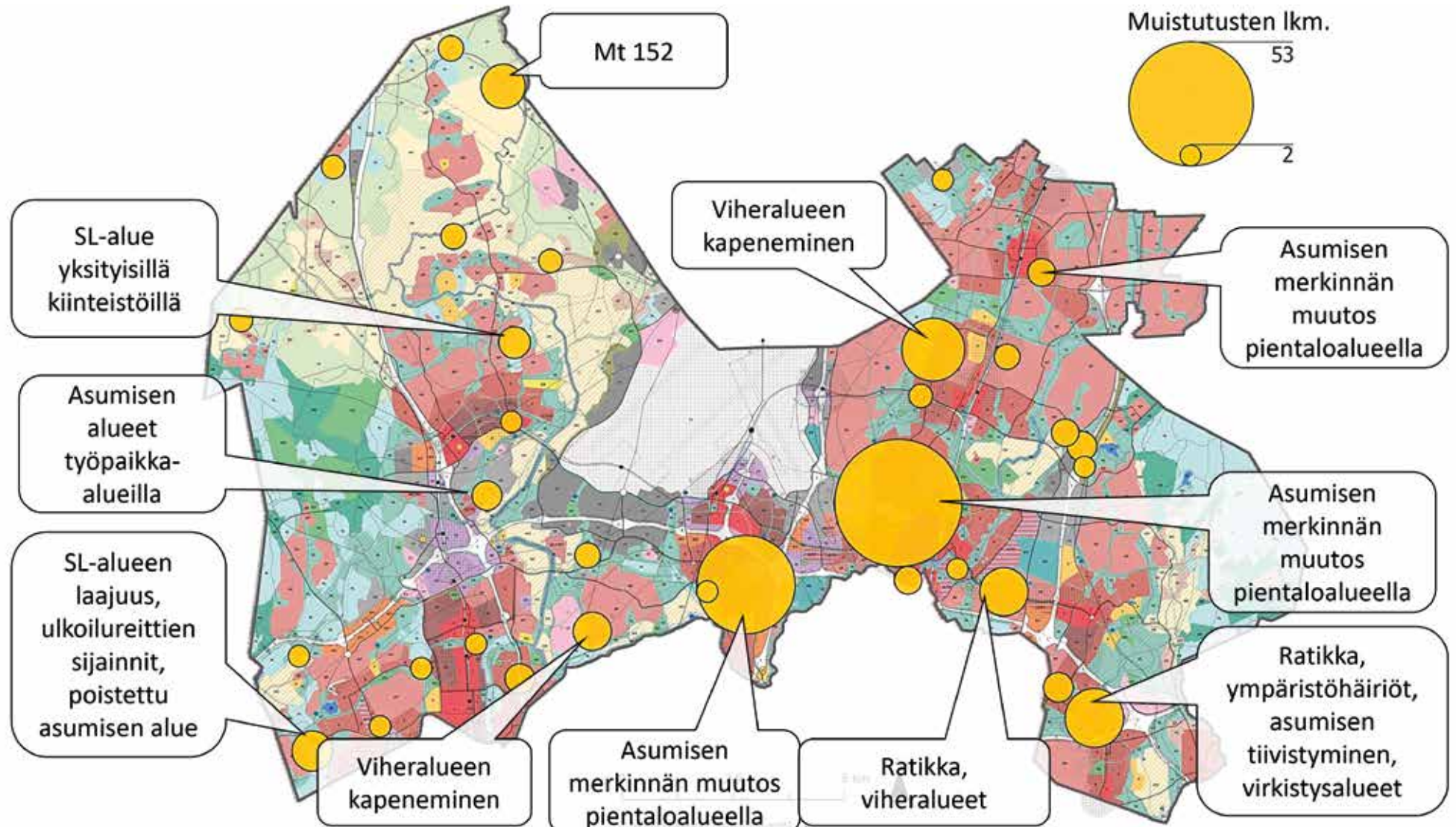
Luonnonsuojelualue-ehdotuksista saatiin muistutuksia yksityisiltä kiinteistönomistajilta. Lisäksi yleiskaavan virallisen nähtävilläoloajan jälkeen yleiskaavasta saatiin yhteydenottoja pientaloalueiden asukailta mm. Jyvätieltä. Yhteydenotot koskivat enimmäkseen pientaloalueisiin kohdistuvia muutoksia ja sitä mitä A-kaavamerkintä tarkoittaa olemassaolevilla pientaloalueilla.

Kuva 74. Muistutusten määrä suuralueittain. Eniten yksittäisiä muistutuksia saatiin Tikkurilan, Aviapoliksen sekä Koivukylä-Korson suuralueita koskevista yleiskaava-asioista.



Yleiskaavasta saaduista muistutuksista on koottu suuralueittain Vuorovaikutusraportti IV ja muistutuksissa esille tuotuihin asioihin on vastattu tarkemmin aihepiireittäin ja alueittain. Raporttiin on koottu kattavasti kaikki muistutuksissa esille tulleet asiat. Kaupunginhallituksen 16.11.2020 hyväksymä vuorovaikutusraportti on toimitettu vastauksena kaikille muistuttajille, jotka jättivät yhteystietonsa.

Kuva 75. Kohteet, joista jätettiin useampi (>1 kpl) muistutus. Lisäksi saatiin 57 yksittäistä teemaa tai aihetta koskevaa muistutusta.



- Asuinalueiden (A) määräystä on korjattu edelleen paremmin tavoitetilaa vastaavaksi. Määräyksestä on muistutuksissa saadun runsaan palautteen perusteella poistettu lause ”alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä”. Myös pientaloalueiden (AP) määräystä on korjattu vastaamaan A-määräyksen pientaloalueita koskevaa osuutta. (Määräystä tarkistettu päätöskäsittelyssä kts. Yleiskaavaehdotuksen tarkistaminen).
- Keskustatoimintojen alueen määräystä on täsmennetty ELYn ja Uudenmaan liiton lausuntojen pohjalta siten, että Lapinkylä on lisätty mukaan alueisiin, joille ”voidaan sijoittaa merkityksellään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä”.
- Kaupan alueiden määräyksiä on täydennetty ELYn ja Uudenmaan liiton lausunnoissa esiin nostetun maakuntakaavassa määritellyn enimmäismitoituksen osalta. Voimassa oleva maakuntakaavan kaupan ratkaisu toimii yleiskaavatyötä ohjaavana, mutta elokuussa hyväksytty Uusimaa 2050 maakuntakaava ehtinee tulemaan voimaan ennen yleiskaavan hyväksymistä, joten mitoitukset on täydennetty määräyksiin sen mukaisena. Lisäksi kaupan määräystä on täydennetty lauseella: ”Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.”
- Petikko-Varisto-alueen nimeen on lisätty Hämeenkyliä, koska kaavakartan KM-alueen rajauksen suhde määräykseen oli ilmeisesti epäselvä.
- Tallinnan tunnelin ja lentoradan merkinnän selitys ”raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve” on korjattu Helsingin lausunnon perusteella muotoon ”raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus”, joka mahdollistaa ratasuunnitelman hyväksymisen.
- Useiden lausuntojen perusteella on lisätty liikenneyhteys -määräykseen sana seudullinen, mikä vastaa myös maakuntakaavan ratkaisua mm. Vihdintiellä.
- ELYn lausunnon perusteella on täsmennetty viheryhteyden kehittämiskohta-merkinnän määräystä muotoon ”merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi”.
- Baanan määräystä on muokattu yksityishenkilöltä saadun muistutuksen perusteella siten, että merkinnän selite on pyöräliikenteen baana ja määräyksessä puhutaan ”pyöräliikenteen nopeasta runkoyhteydestä”.
- ELYn lausunnon perusteella on lisätty pohjavesialueen määräykseen kaksi jatkosuunnittelua ohjaavaa lausetta: ”Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottamojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.”

Yleiskaavaehdotuksen tarkistaminen

Yleiskaavatoimikunta käsitteli pohjaesitystä kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta määräyksineen sekä vuorovaikutuksen koosteesta ja vastauksista kokouksessaan 28.9.2020 jättäen sen pöydälle. Yleiskaavatoimikunta päätti 22.10.2020 kokouksessaan hyväksyä yleiskaavakartat ja määräykset kokouksessa tehtyjen muutosten mukaisesti sekä tarkennukset yleiskaavaselostukseen, sekä esittää nämä hyväksyttäväksi kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle. Lisäksi yleiskaavatoimikunta päätti viedä yleiskaavan tiedoksi kaupunkisuunnittelulautakunnalle 3.11.2020 kokoukseen.

Yleiskaavatoimikunta päätti 22.10.2020 kokouksessaan seuraavista muutoksista yleiskaavan määräyksiin ja selostukseen:

- **A-alueen määräys:**

Yleiskaavatoimikunta on muuttanut kuulemisen jälkeisessä käsittelyssä A-alueen merkintää.

Merkinnän muutos perustuu asukaspalautteeseen, jota on annettu A-alueella sijaitsevien pientaloalueiden asukailta. Yleiskaavatoimikunta katsoi aiheelliseksi täsmentää merkintää seuraavasti [täsmennetty kappale kursivoituna]:

”Alue varataan monipuoliseen asumiseen.

Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Alueelle saa sijoittaa asuin ympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähit-

täiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia 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 määritelmistä.

Kaavaselostukseen kirjataan, miten maanomistajien kanssa on tehty yhteistyötä yleiskaavaprosessin aikana ja miten yhteistyö jatkuu yleiskaavan valmistuttua.

Kaavaselostukseen lisätään Lammaslammen Luo-merkintään liittyen seuraava teksti: ”Luo-alueella määrätään, että alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen. Lammaslampi on paikallisesti merkittävä pienvesiluonnon kokonaisuus ja ekologinen yhteys. Direktiivilaji viitasammakko elää Lammaslammella. Luonnonsuojelulain 49§:n mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty, siis joka tapauksessa ilman yleiskaavan luo-rajasta. Luo-määräys ei tarkoita sitä, että alueella ei saa tehdä mitään hoitotoimenpiteitä. Viitasammakon elinympäristöjen suositeltuja kunnostus- ja hoitotoimia ovat rantaniittyjen avaus ja niitto ja avovesialueen lisääminen (Viitasammakko 27.2.2014. <http://www.ymparisto.fi/Lajiesittelyt>). Ruoppauskin on mahdollista niin, ettei viitasammakon suojelu vaarannu. Lammaslammella olisi siis syytä niittää ja lisätä avovesipintaa sekä viitasammakon että virkistyskäytön näkökulmista.”

Lisäksi yleiskaavatoimikunta lisäsi päätökseen seuraavat pöytäkirjalausumat:

- **Toimikunnan yhteinen pöytäkirjalausuma:**

”Varikkoalueiden, erityisesti uusien raideliikenteen varikoiden, kaavoituksessa on niiden sijoittamiselle etsittävä vähiten asutusta häiritsevät alueet sekä tarvittaessa edellytettävä katettujen tilojen rakentamista melunsuojaukseksi.”

- **Toimikunnan yhteinen pöytäkirjalausuma:**

”Yleiskaavatoimikunta edellyttää, että Vantaan moottorirata-alueen meluntorjunta ja ympäristöpäästöt ovat määräysten edellyttämällä tasolla.”

- **Toimikunnan yhteinen pöytäkirjalausuma:**

Kaupungin on edistettävä neuvotteluja Tuusulan kunnan kanssa maantie 152 linjauksen toteuttamiseksi Kesäkylän pohjoispuolelta. Pohjoinen linjaus voi olla taloudellisesti edullisempi ratkaisu sekä säästäisi paremmin luontoarvoja ja olisi vähemmän haitallista asutukselle. Hyväksymisprosessin viimeisimmät vaiheet päivittyvät kaavaselostukseen myöhemmin.

- **Vihreiden pöytäkirjalausuma:**

”Lavangon moottoriradan aluetta ei tule varata pelkästään moottori-ratatoiminnalle kymmeniksi vuosiksi, vaan sen jatkokehitys myös toisenlaiseen, esim. työpaikkatoimintaan on mahdollistettava TY- tai TT-merkinnällä. Moottoriradan meluntorjunta on vaativaa, eikä ole takeita siitä, että se on millekään yrittäjälle mahdollista. Siksikin todennäköisyys, että alueelle on mielekkäämpää suunnitella vaihtoehtoja käyttöä, on suuri.”

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 16.11.2020 §6 antaa liitteiden mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin sekä saattaa 16.11.2020 päivätty yleiskaava kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi.

Lisäksi merkittiin seuraavat pöytäkirjalausumat:

- **Kaupunginhallituksen yhteinen pöytäkirjalausuma:**
"Kaupungin on edistettävä neuvotteluja Tuusulan kunnan kanssa maantie 152 linjauksen toteuttamiseksi Kesäkylän pohjoispuolelta. Pohjoinen linjaus voi olla taloudellisesti edullisempi ratkaisu sekä säästäisi paremmin luontoarvoja ja olisi vähemmän haitallista asutukselle."
- **Vihreiden kaupunginhallitusryhmän pöytäkirjalausuma:**
"Lavangon moottoriradan aluetta ei tule varata pelkästään moottoriratatoiminnalle kymmeniksi vuosiksi, vaan sen jatko-kehitys myös toisenlaiseen, esim. työpaikkatoimintaan on mahdollistettava TY- tai TT-merkinnällä. Moottoriradan melun-
torjunta on vaativaa, eikä ole takeita siitä, että se on millekään yrittäjälle mahdollista. Siksikin todennäköisyys, että alueelle on mielekkäämpää suunnitella vaihtoehtoja käyttöä, on suuri."

Yleiskaavan rajauksen muuttaminen ja osallisten tiedottaminen

Kaupunginhallitus päätti 16.11.2020 § 6 saattaa yleiskaava 2020 (YK0048) kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Tämän jälkeen kävi ilmi, että hyväksyttävän yleiskaavan rajausta ja hyväksymiskäsittelyn aikataulua oli tarpeen muuttaa Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan liittyvien ristiriitojen takia. Kaupunginhallitus päätti 30.11. kokouksessaan saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi yleiskaava 2020 (YK0048) kaupunginhallituksen 16.11.2020 § 6 päätöksen mukaisesti, kuitenkin siten muutettuna, että yleiskaavasta rajattiin pois Kehä III ja Porvoonväylän itä- ja eteläpuolelle jäävä Länsisalmen alue.

Rajauksen muutoksesta lähetettiin tieto lausunnonantajille samalla, kun heille toimitettiin kaupunginhallituksen 16.11.2020 antamat vastineet lausuntoihin. Kaikille yhteistietonsa antaneille muistutuksen jättäjille lähetettiin myös tieto aluerajauksen muutoksesta.

Yleiskaavan aineiston täydentäminen

30.11.2020 päätetyn aluerajauksen muutoksen jälkeen yleiskaavan merkintöjä ja määräyksiä sekä selostusta on korjattu vastaamaan yleiskaavan uutta aluerajausta, josta puuttuu Länsisalmesta koskeva osuus. Yleiskaavan määräyksiä muutettiin aluerajauksen muutokseen perustuen seuraavasti:

- Ajoitusmääräyksistä on poistettu Länsisalmen rakentamista ja Naturan kannalta kriittistä ekologista yhteyttä koskeva osuus: ”Länsisalmen keskustan ja asuntoalueiden toteuttaminen edellyttää metroyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä. Länsisalmen asuntoalueen tarkemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee varmistaa metsälajiston liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven ja Natura 2000-verkostoon kuuluvan alueen ”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet” välillä. Yhteyttä ei saa heikentää ennen kuin Länsisalmen alueen länsipuolinen uusi ekologinen yhteys on käytettävissä.”

Koska osa kyseisestä ekologisesta yhteydestä jää kaavakarttaan, on ekologisen runkoyhteyden määräystä täydennetty näin: ”Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa metsälajisto liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven ja Natura 2000-verkostoon kuuluvan alueen ”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet” välillä.”

- Metron määräystä on täydennetty samalla perusteella: ”Metron toteuttaminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi ”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet” on liitetty Natura 2000-verkostoon.” Metroaseman merkintä ja määräys on poistettu, koska ainoa määräystä koskeva kohta jäi ulos rajatulle alueelle.

- Keskusta-alueen (C) määräyksestä on poistettu Länsisalmi ja kokonaan lause: ”Länsisalmessa vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen tulee ajoittaa asuntorakentamisen aikatauluun.”

Korjauksista päätettiin 11.1.2021 kaupunginhallituksessa, missä myös päätettiin täydentää yleiskaava-aineistoa vuodenvaihteessa 2020-2021 Metsähallitukselta sekä Uudenmaan ELY-keskukselta saaduilla Natura-arviointia koskevilla lausunnoilla. Yleiskaavan oheismateriaaleihin lisättiin joulukuussa 2020 valmistunut maantie 152:n aluevarausuunnitelma.

Samalla selostukseen päivitettiin voimassa olevaa maakuntakaavaa koskeva kirjaus, koska Uudenmaan maakuntahallitus määräsi 7.12.2020 Uusimaa-kaavan kokonaisuuden tulemaan voimaan. Selostukseen tehtiin myös teknisiä korjauksia ja täydennetty lähdeluetteloa, johon lisättiin mm. merkittävä määrä yleiskaavatyössä käytettyjä luontoselvityksiä.

10. Yleiskaavan toteuttaminen

Yleiskaava toteutuu monitasoisesti säilyttäen arvoja ja mahdollistaen kaupungin kasvun. Uusi yleiskaava ei ota kantaa käynnissä oleviin asemakaavoihin tai niihin pohjautuviin suunnitelmiin, vaan lähtee vaikuttamaan vasta uusien asemakaavojen ja muiden suunnitelmien myötä. Yleiskaavan voimaantulo ei tule kumoamaan voimassa olevia asemakaavoja, vaan yleiskaava ohjaa aikanaan uusien laadintaa alueille kohdentuvien merkintöjen ja määräysten avulla. Tarkemman suunnittelun yhteydessä määrittyvät toteuttamisen reunaehdot, jotka täsmentävät yleiskaavan ratkaisuja ja rajoja.

Yleiskaavan osoittamasta kasvusta merkittävä osa perustuu täydennysrakentamiseen tai nykyisen rakennuskannan uudistumiseen, mikä on toteuttamisen näkökulmasta vaikeampaa kuin rakentamattoman alueen käyttöönotto. Taloudellisesti ja muun kestävyysnäkökulmasta nykyisen kaupunkirakenteen ja sen verkostojen tehokkaampi käyttö on perusteltua. Laajempia muuttuvia ja täydentyviä alueita on tarpeen tarkastella kaavarunkotasoisilla suunnitelmilla. Yleiskaavan jatkokyönä on käynnistymässä ratikan kaavarunko laadinta.

Yleiskaava kohdentaa ajoitusmääräyksiä ja muita ehtoja maantie 152 varren työpaikka-alueille, Vierumäen uudelle työpaikka-alueelle, asumisen ja muiden toimintojen alueille (A/TP ja A/KM), Lapinkylään ja Petaksen kaupan alueelle. Maantie 152 jatkeen varren uusien työpaikka-alueiden toteuttaminen ja työpaikka-alueiden laajentaminen on mahdollista vasta, kun uusi maantie 152 jatke on käytettävissä. Vierumäen uusi työpaikka-alue Tuusulan rajalla kytkeytyy liikenneyhteyksien ja muun infran osalta Tuusulaan, joten ennen alueen käyttöönottoa sinne tulee laatia asemakaavaa ja rakentaa aiottuun työpaik-

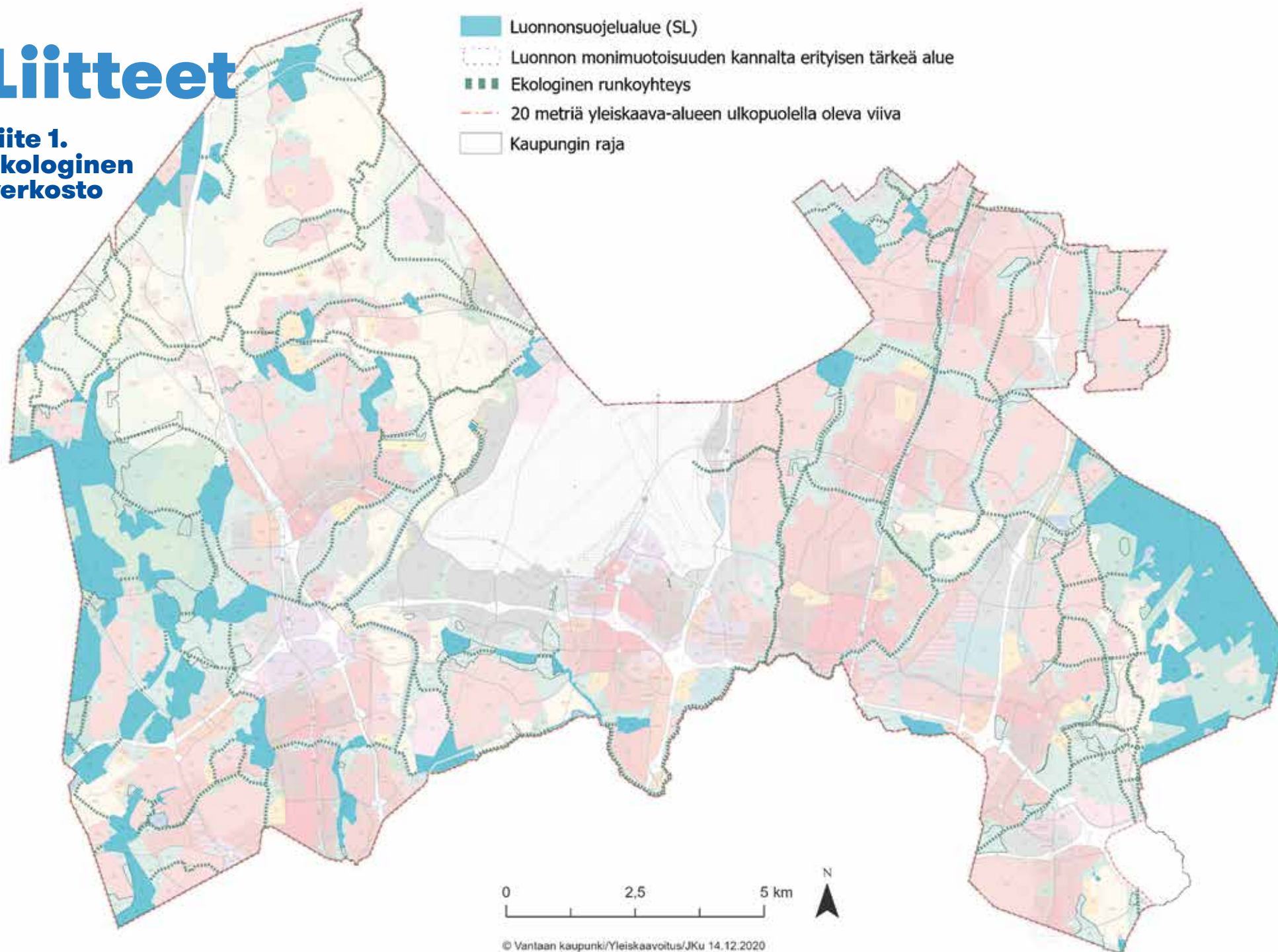
katoimintaan soveltuva liikenneyhteys Tuusulan puolelta. Asumisen ja kaupallisten palveluiden alueen (A/KM) sekä asumisen ja työpaikkojen alueen (A/TP) määräyksessä todetaan, että asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuin ympäristöön. Muutos asumiseen sekä A/KM että A/TP alueilla tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaa kokonaisuutena. Lapinkylän suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kehittää metsäinen etelä-pohjoissuuntainen ekologinen yhteys ja rajata avoin maaseudun kulttuurimaisema. Petaksessa KM-alueella kaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisempi suunnittelu edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä Kehärataan liittyvästä asemasta.

Jatkossa yleiskaavan, seudullisten suunnitelmien ja sopimusten (kuten MAL) ja ajankohtaisten hankkeiden pohjalta on tarkoitus laatia yhteenvedo, joka osoittaa seuraavan vuosien painopisteet maankäytön toteuttamisessa. Yhteenvedon linjausten toteutumisesta seurataan MATTI järjestelmän maankäytön suunnittelun ja toteuttamisen ohjelmoinnin (MTO) prosessissa. MTO sisältää kaupunkiympäristön toimialan eri osa-alueiden hankkeiden suunnittelun ja toteutuksen ohjelmoinnin. MTO prosessissa tarkastellaan sitä, miten kaavavarannot riittävät vastaamaan kaupungin tulevan kasvun erilaisiin tarpeisiin sekä arvioidaan sitä, milloin on tarvetta avata uusia alueita käyttöön. Tätä arvioidaan muun muassa asuntorakentamisen, työpaikkojen, liikenteen, palvelujen, ympäristön ja talouden näkökulmasta.

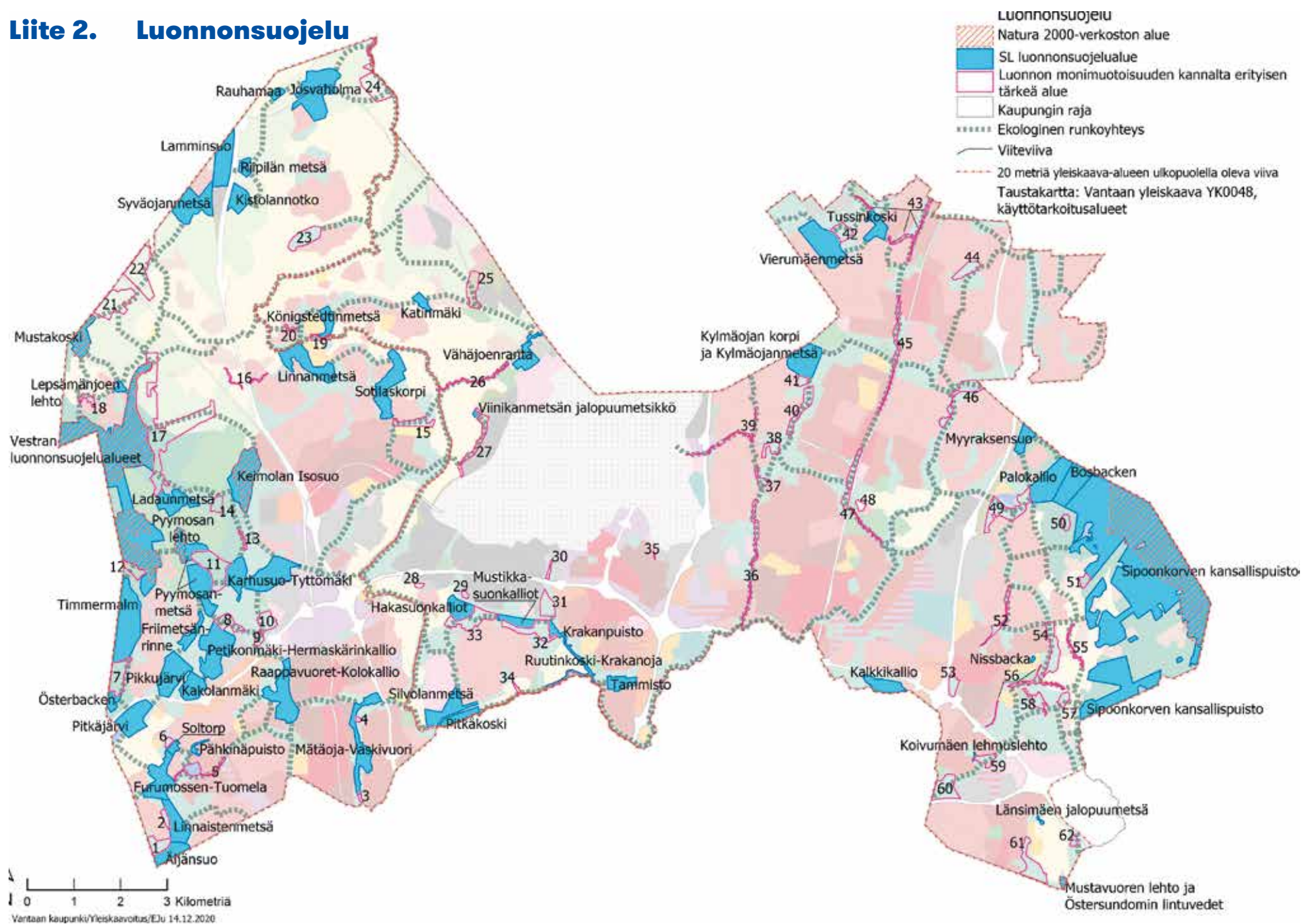
Virkistysalueiden ja luonnonsuojelualueiden toteuttamista on kuvattu selostuksen luvuissa 6.2.1 Ekologinen verkosto ja 6.2.2. Alueiden virkistyskäyttö.

Liitteet

Liite 1. Ekologinen verkosto



Liite 2. Luonnonsuojelu



Liite 3. Luonnonsuojelu

Luonnonsuojelualueet

nimi	pinta-ala (ha)		
Bosbacken (ent. Bosbackanmetsä)	37.6	Nissbacka	0.8
Friimetsänrinne (ent. Friimetsä)	12.7	Palokallio	46.2
Furumossen-Tuomela	36.0	Petikonmäki-Hermaskärinkallio	56.5
Hakasuonkalliot (ent. Hagakärrsbergen)	19.8	Pikkujärvi	40.0
Josvahalma (ent. Josvaholm)	62.4	Pitkäjärvi	34.3
Kakolanmäki	22.9	Pitkäkoski	12.6
Kalkkikallio	19.8	Pyymosan lehto	13.2
Karhusuo-Tyttömäki (ent. Karhusuo-Tyttömäenmetsä)	73.5	Pyymosanmetsä	49.8
Katinmäki	7.7	Pähkinäpuisto	3.5
Keimolan Isosuo	55.6	Raappavuoret-Kolokallio (ent. Raappavuoret-Myyrmäen lehto)	46.5
Kistolannotko (ent. Lamminsuon kaakkoispuolen metsä)	19.6	Rauhamaa	5.2
Koivumäen lehmuslehto	0.6	Riipilän metsä	7.5
Krakanpuisto	6.9	Ruutinkoski-Krakanoja	10.2
Kylmäojan korpi ja Kylmäojanmetsä	37.4	Silvolanmetsä	29.3
Königstedtinmetsä (ent. Königstedtin metsän laajennus)	12.7	Sipoonkorven kansallispuisto	650.6
Ladaunmetsä (ent. Alkärr)	27.2	Soltorp	5.0
Lamminsuu	35.6	Sotilaskorpi	41.9
Lepsämänjoen lehto	3.8	Syväojanmetsä (ent. Syväojan metsä ja lehto)	43.1
Linnaistenmetsä	28.5	Tammisto	15.8
Linnanmetsä (ent. Linnan metsä)	39.5	Timmermalm	70.4
Länsimäen jalopuumetsä	1.1	Tussinkoski	18.1
Mustakoski	22	Vestran luonnonsuojelualueet	287.1
Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet	2.8	Vierumäenmetsä	52.0
Mustikkasuonkalliot	13.4	Viinikanmetsän jalopuumetsikkö	1.6
Myyraksensuo	13.6	Vähäjoenranta (ent. Lillån-Solbacka)	18.8
Mätäoja-Vaskivuori	39.3	Äijänsuo	18.4
		Österbacken	8.5
		yhteensä yleiskaava-alueella	2238.9

Liite 4. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo)

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

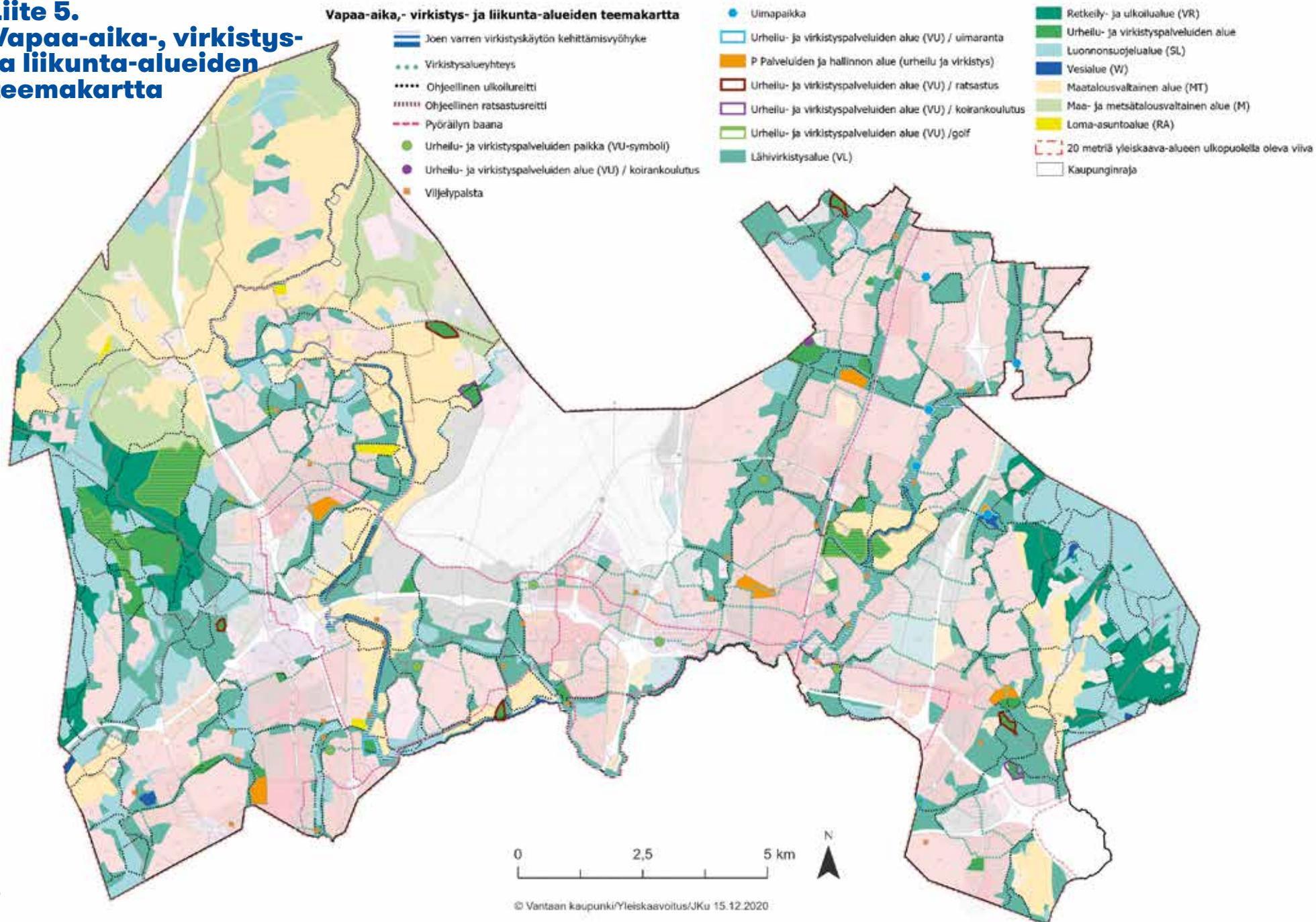
nro	nimi	pinta-ala (ha)			
1	Kulkusmäen luo-alue	11.8	26	Lillån	4.6
2	Kulkusojan luo-alue	4.1	27	Viinikanmetsä	14.4
3	Mätäojan eteläinen luo-alue	1.2	28	Voutilan kallioketo	1.6
4	Mätäojan pohjoinen luo-alue	1.1	29	Tuupakan lampi	1.9
5	Lammaslampi	10.9	30	Krakanojan latva	2.1
6	Yhteismaannotko (ent. Ainontie)	2.4	31	Tuulensuunpuisto	13.3
7	Askistonmetsä	21.6	32	Sarkaniitty – Peltovuorenmetsä (ent. Krakanelto ja Tolkinmetsä)	22.3
8	Hoorikinrinne (ent. Hermankär)	12.3	33	Hagakärnsbergen	23.9
9	Pyymosanmetsä (ent. Petikon Isosuo)	4.4	34	Ylästön purovarsi	1.3
10	Vehkalan mäki	12.8	35	Pytinoja	0.3
11	Pelininmetsä (ent. Alkärr)	34.6	36	Kylmäojan alajuoksun luo-alueet	11.2
12	Lampimäki (ent. Koivurinne)	8.7	37	Simonsillan metsä ja purovarsi	5.2
13	Kynikenoja	2.1	38	Kylmäojan metsä	7.4
14	Bredmalmen (ent. Bredmalm)	7.4	39	Kylmäojan yläjuoksun ja länsihaaran luo-alueet	4.4
15	Lapinmetsä (ent. Lapinniitty)	11.3	40	Ilolanoja	15.8
16	Jelmusanoja	3.3	41	Satupuisto	4.5
17	Nummimäet (ent. Riitukki)	119.6	42	Korkinmäki (ent. Vierumäki)	11.1
18	Jokimaanrinne (ent. Jokimaa)	4.2	43	Myllyniitynoja	9.7
19	Linnan joenvarsimetsä	3.3	44	Metsolansuo	11.1
20	Tapolan niityt	1.1	45	Rekolanojan yläjuoksu	12.9
21	Konkoonkalliot	30.6	46	Matarinkoski ja Pikkukoski	16.9
22	Tammionkalliot (Palomäki)	35.3	47	Rekolanojan keski- ja alajuoksu	17.3
23	Yli-Kistolän mäki (ent. Yli-Kistola)	19.8	48	Rosenlund	3.1
24	Rajakoskenranta (ent. Rajakoski)	28.8	49	Kustaa III:n puisto (ent. Kuusijärvi)	32.2
25	Kesämetsä	16.3			

50	Sotungin kilpikaarnamännikkö	5.1
51	Kalkkiuuninvuoren metsälaidun	4.5
52	Itä-Hakkilan oja	4.5
53	Itä-Hakkilan ojan alajuoksu ja Liinapelto	3.4
54	Käärmekallio	7.4
55	Sotungin Kirkkokallio (ent. Kirkkokallio)	20.5
56	Sotungin purokäytävä	3.4
57	Kormuniitynoja	8.3
58	Pikkukoulunmäki (ent. Luontokoulu)	5.4
59	Brandtsinmäet (ent. Ojanko)	8.4
60	Lähdepuisto (ent. Kuussilta)	7.6
61	Slåttmossen	21.0
62	Myllymäki	21.2
63	Westerkullan entiset laitumet	2.7

yhteensä yleiskaava-alueella

780.9

Liite 5. Vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta

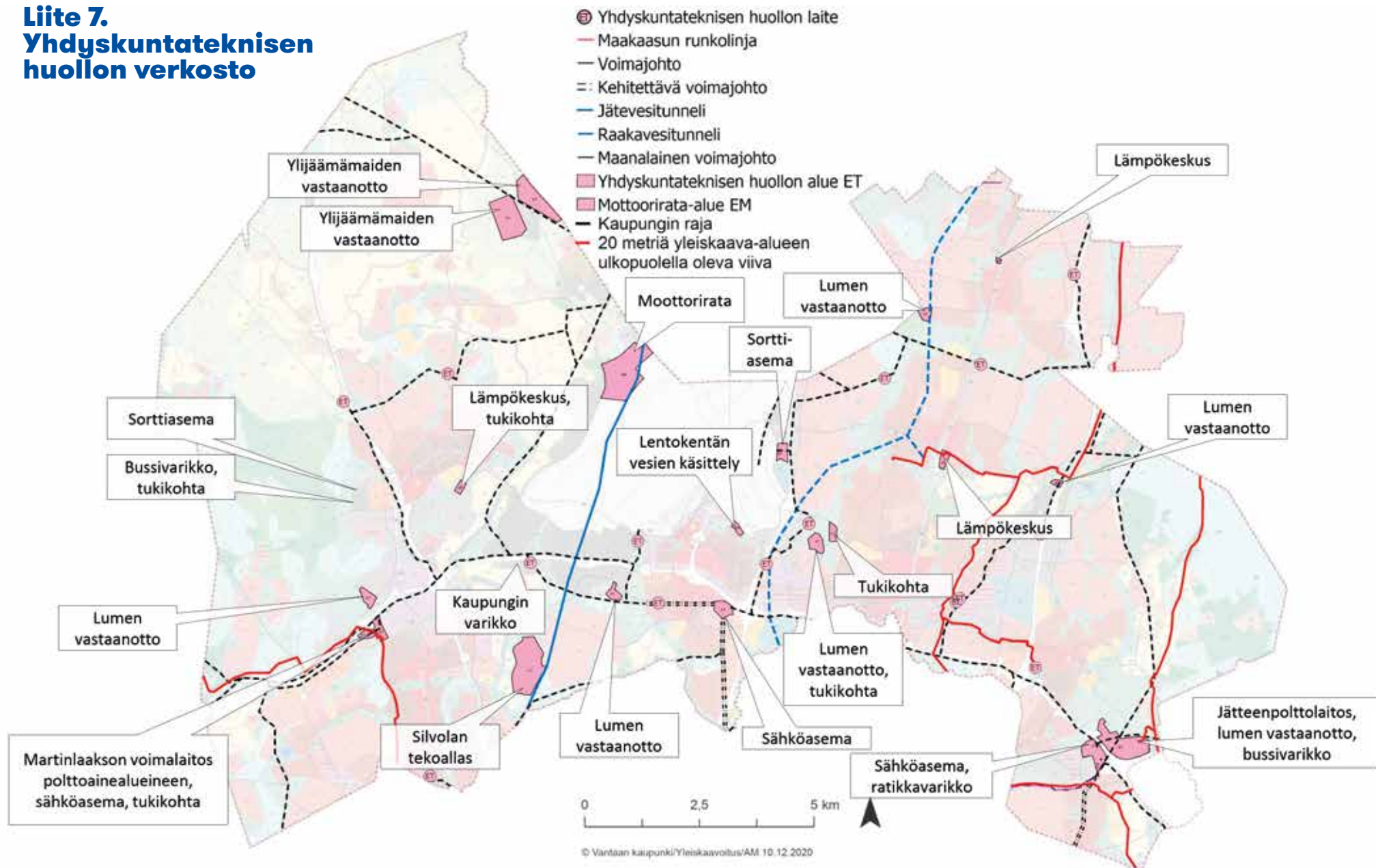


Liite 6.
Lentoestekorkeudet
Vantaalla

The map displays the following districts and their associated flight restriction heights (in meters):

- Luhtaanmäki / Luthabacken:** 100, 150, 200
- Seinäjoki / Sjösåken:** 100, 150, 200
- Kello / Kila:** 100, 150, 200
- Lapinkylä / Lappböle:** 100, 150, 200
- Kivistö:** 100, 150, 200
- Pispankylä / Biskopsböle:** 100, 150, 200
- Myllymäki / Kvinnabacken:** 100, 150, 200
- Askisto / Askis:** 100, 150, 200
- Hämeenkylä / Tavastby:** 100, 150, 200
- Ennanki / Ennäs:** 100, 150, 200
- Hämevaara / Tavastberga:** 100, 150, 200
- Vammala / Vammala:** 100, 150, 200
- Myrskylä / Myrskylä:** 100, 150, 200
- Ylästö / Övsteböle:** 100, 150, 200
- Pakkala / Backas:** 100, 150, 200
- Tammisto / Rosendal:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 150, 200
- Hietalahti / Hietalahti:** 100, 150, 200
- Ilola / Gladas:** 100, 150, 200
- Buskasanta / Rödstrand / Simonsböle:** 100, 150, 200
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100, 150, 200
- Tikkurila / Dickursby:** 100, 150, 200
- Veromies / Skatmäns:** 100, 1

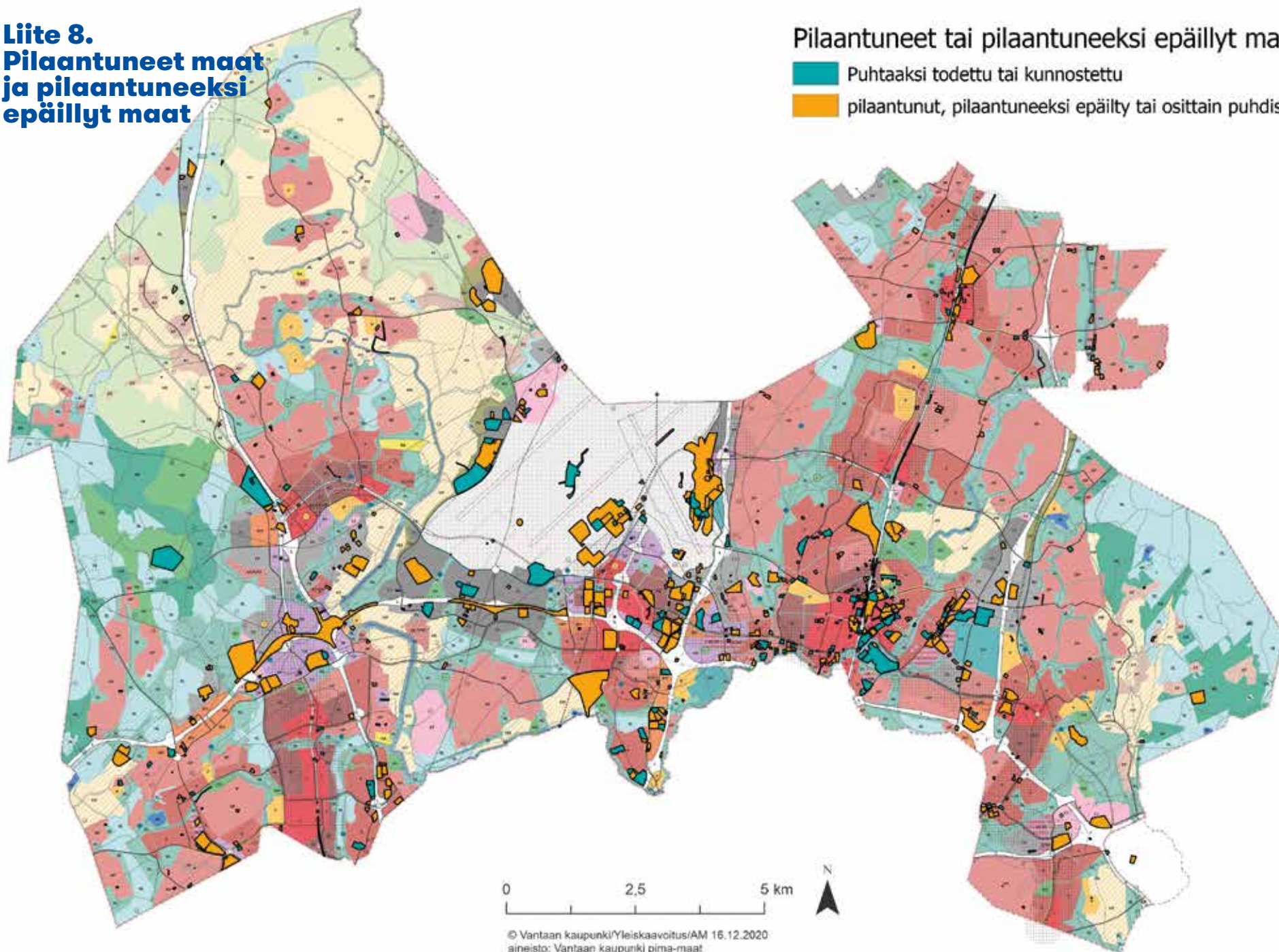
Liite 7. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto



Liite 8.
Pilaantuneet maat
ja pilaantuneeksi
epäillyt maat

Pilaantuneet tai pilaantuneeksi epäillyt maat

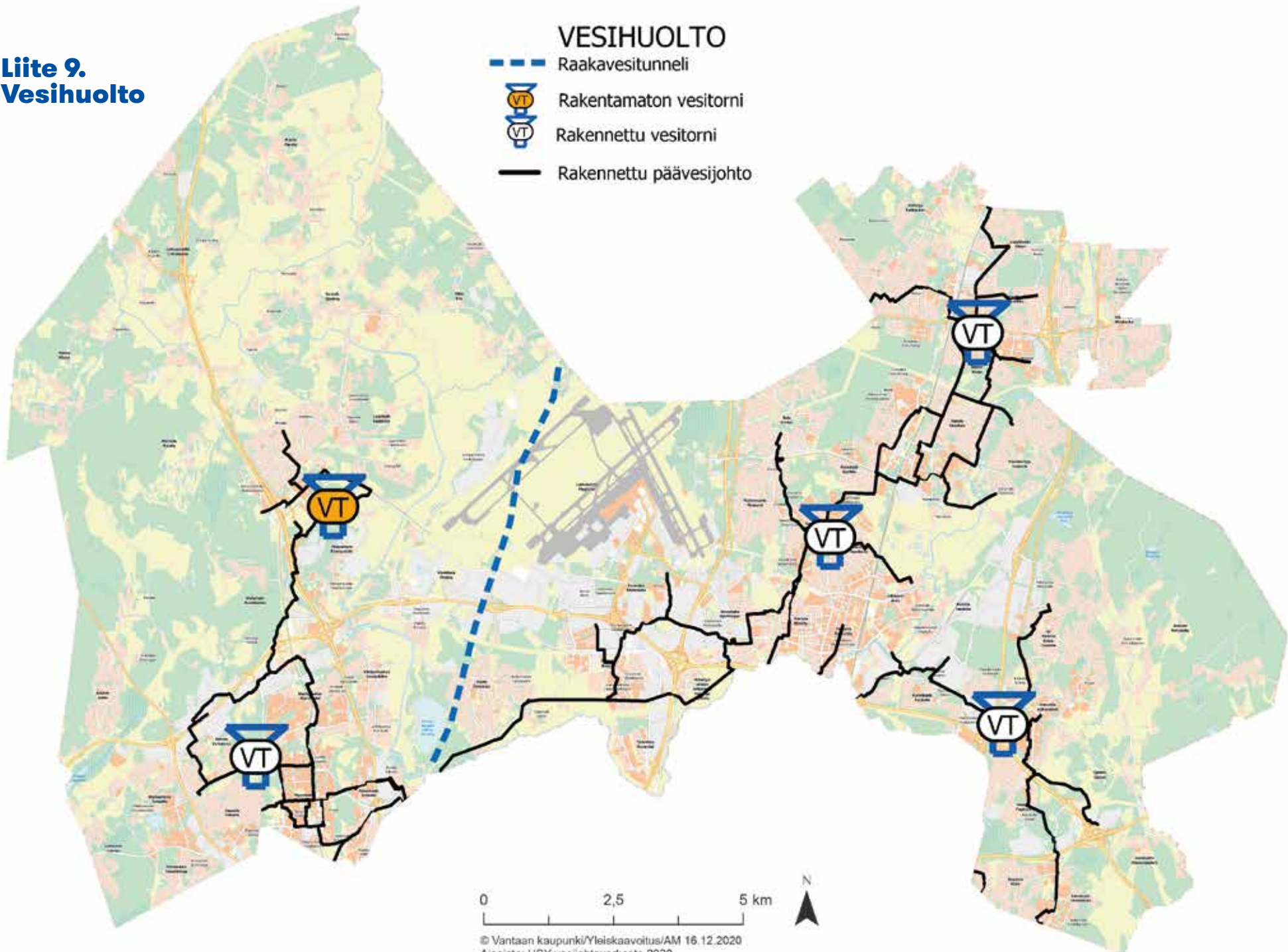
- Puhtaaksi todettu tai kunnostettu
- pilaantunut, pilaantuneeksi epäilty tai osittain puhdistettu



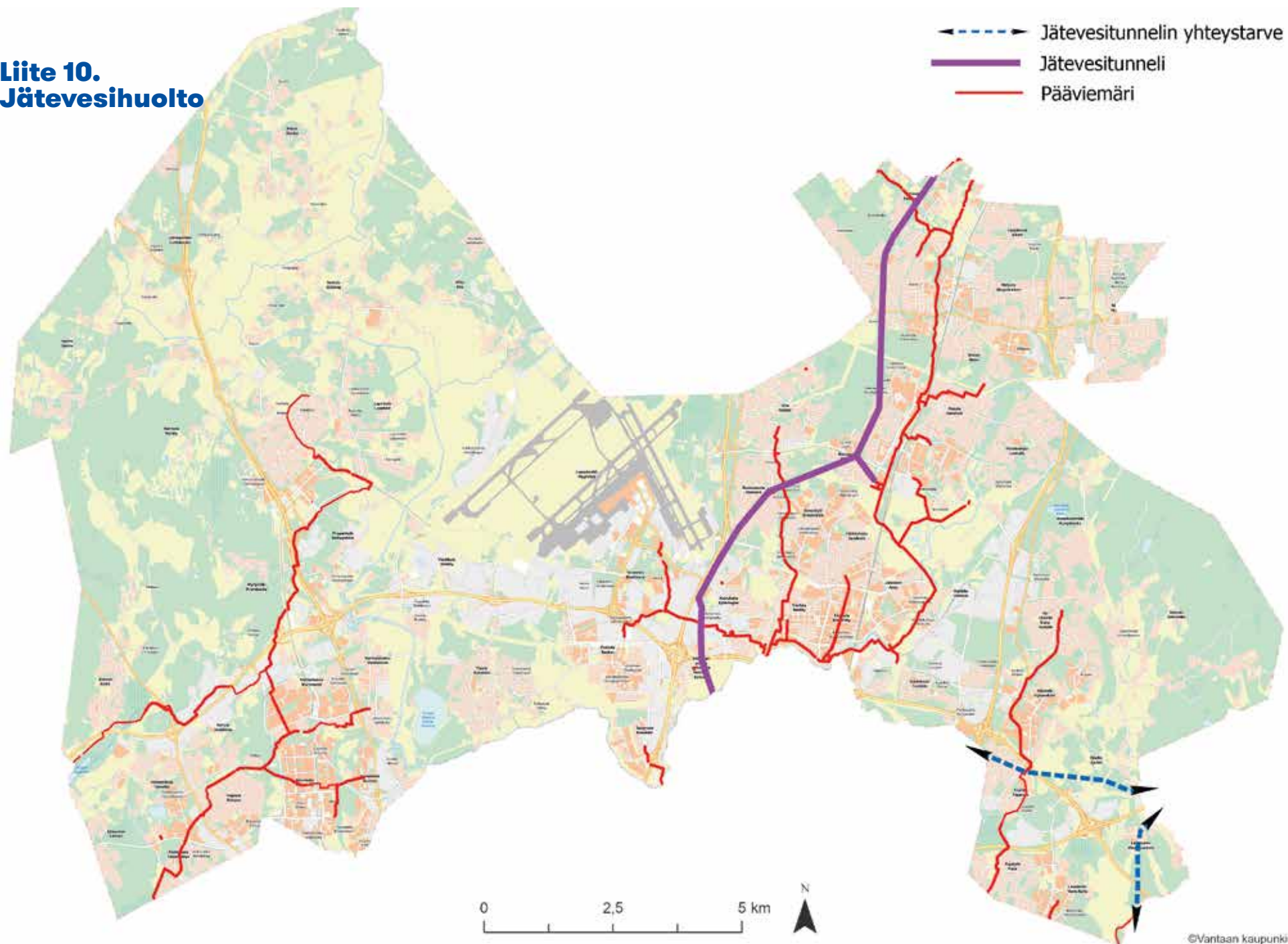
Liite 9. Vesihuolto

VESIHUOLTO

-  Raakavesitunneli
-  Rakentamaton vesitorni
-  Rakennettu vesitorni
-  Rakennettu päävesijohto



Liite 10. Jätevesihuolto



Lähdeluettelo

Yleiskaava 2020 selostuksen lähteet ja kirjallisuus:

Erävuori, Lauri & Lammi, Esa (2017). Suora metro -kaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi. 31.3.2017. SITO ja Enviro. 70 s.

Erävuori, Lauri & Lammi, Esa (2017). Arvio Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen (FI0100066). 5.4.2017. SITO ja Enviro. 77 s.

Gehl, Jan (2018). Ihmisten kaupunki. Rakennustieto. 269 s.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (2020). Baanakonseptiopas. 31.1.2020. 40 s.

Korhonen, Pauliina (2014). Ratsastusreitit kaupunkialueella, suunnitteluesimerkkinä Länsi-Vantaan ratsastusreitit. Diplomityö. Aalto-yliopisto. Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu. Arkkitehtuurin laitos. Maisema-arkkitehtuurin tutkinto-ohjelma.

MAL (2019). Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne. HSYK 28.3.2019. HSL. 82 s.

Pääkaupunkiseudun Vesi Oy (2010). Päijännetunnelin huomioiminen rakentamisessa ja maankäytön suunnittelussa 20.12.2010.

Ratahallintokeskus, Vantaan kaupunki (2008). Raiteisto- ja maankäytöselvitys Tikkurilan kohdalla. Sito Oy.

Turunen, Laura (2018). Veromiehen viheralueverkosto – kehittämissuunnitelma. Aalto-yliopisto, taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, arkkitehtuurin laitos, diplomityö. 102 s.

Uudenmaanliitto. Uudenmaan maakuntakaavat valmisteluasiakirjoi-neen. Viitattu 9.11.2020: <https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnitelu>

Uusimaa-kaava 2050. Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 199 – 2018. 57 s.

Vantaan kaupunki (2018). Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2018-2027. Kaupunginvaltuusto 24.9.2018. 136 s.

Vantaan kaupunki (2019). Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suu-ralueittain. Vantaan kaupunki, ympäristökeskuksen julkaisuja 2019. 117 s.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Ympäristöministeriö. Valtioneuvoston päätös Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017.

Vantaan kaupunki (2019). Vantaan elinvoima- ja vetovoimaohjelma 2019-2021. Vantaan kaupunki. 29 s.

Vantaan kaupunki (2018). Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset. Kaupunginvaltuusto 18.6.2018. Vantaan kaupunki 57 s.

Vantaan kaupunki (2019). Vantaan resurssiviisauden tiekartta. Kaupunginvaltuusto 18.6.2018. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisuja 2019:2

Vantaan kaupunki (2015). Vantaan tulvaohjelma 2015. Vantaan kaupunki, Kuntatekniikan keskus 28.8.2015. 74 s.

ViherKARA-verkosto (2014). Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitteitä. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39/2013.

Viitasammakko 27.2.2014. Julkaisija: SYKE. Viitattu 9.11.2020: <http://www.ymparisto.fi/Lajiesittelyt>

Väylävirasto (2020). Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys. Väyläviraston julkaisuja 25/2020. 2020. 86 s.

Östersundomin yhteinen yleiskaava valmisteluasiakirjoineen. Viitattu 9.11.2020: <https://yhteinenostersundom.fi/>

Yleiskaavan selvitykset ja oheismateriaali:

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (2017). Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma. HSL:n julkaisuja 8/2017. 2017. 89 s.

Vantaan kaupunki (1/2018). Yleiskaava 2020: tavoitteet. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 22.1.2018. 40 s.

Vantaan kaupunki (2019). Vantaan ratikan yleissuunnitelma selvityksineen. WSP Finland Oy, Promethor Oy, Ratatek Oy ja Rapal Oy. 18.9.2019.

Vantaan kaupunki (2020). Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset. Vantaan kaupunki, Vantaan kaupunginmuseon julkaisuja. 60 s.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2020). Maantie 152 Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä. Aluevaraussuunnitelma. Sitowise Oy. 2020. 198 s.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2020). Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä. Aluevaraussuunnitelma. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Sitowise oy. 2020. 170 s.

Vantaan kaupunki (4/2005). Kulttuurimaisemaselvitys. Muukka, Laura ja Mäkynen, Anne. Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu C7:2005. Vantaan kaupunki (2019). Purokäytävien mitoitusperiaatteet. Käsikirjoitus, Vantaa 2019.

Vantaan kaupunki (2014). Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli – perustietoa suunnittelijoille ja rakentajille. Vantaan kaupunki, kuntatekniikan keskus 2014.

Vantaan kaupunki (2/2009). Hulevesiohjelma. Vantaan kaupunki, Kuntatekniikan keskus C16:2009.

Vantaan kaupunki (2016). Vantaan virtavesien kehittämisperiaatteet. Purojen ja jokien Vantaa 2016.

Vuorovaikutusraportit

Vantaan kaupunki (2018). Vantaan tulevaisuuskuvat. Kaupunkilaisten näkemyksiä strategiatyöhön. Vantaan kaupunkisuunnittelun julkaisuja 2017-2018.

Vantaan kaupunki (10/2017). Osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 2.10.2017. Vantaan kaupunki (5/2018). Vuorovaikutusraportti I, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 28.5. 2018.

Vantaan kaupunki (11/2018). Vuorovaikutusraportti II, yleiskaavakyselyn tulokset. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 19.11.2018.

Vantaan kaupunki (11/2018). Vuorovaikutusraportti III, Luonnoksen mielipiteet. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 11.9.2019.

Vantaan kaupunki (11/2020). Vuorovaikutusraportti IV, muistutusten vastineraportti. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 16.11.2020.

Yleiskaavan taustaselvitykset

Vantaan kaupunki (2016). Joukkoliikennekaupunki Vantaa. Vantaan kaupunki. 50 s.

Vantaan kaupunki (2015). Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040. Vantaan kaupunki, yleiskaavoitus, Heikkola Joni 9.11.2015. 66 s.

Vantaan kaupunki (1/2017). Vantaan yleiskaavojen ajantasaisuuden arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 16.1.2017. 76 s.

Vantaan kaupunki (8/2017). Vantaan viherrakenneselvitys. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja YK0038, Mäkinen Anne 16.8.2017. 79 s.

Vantaan kaupunki (10/2017). Väestöskenaariot 2050. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 24.10.2017. 12 s.

Vantaan kaupunki (11/2017). Työpaikka- ja toimitilaennusteet Loppuraportti. Vantaan kaupunki, Gaia consulting 21.11.2017. 105 s.

Vantaan kaupunki (2018). Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018. Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu, Petro Pesonen.

Vantaan kaupunki (2018). Vantaan luontohyödyt. Selvitys ekosys-

teemipalveluista yleiskaavatyön taustalle. Vantaan kaupunki, WSP Finland Oy.

Vantaan kaupunki (10/2018). Vantaan yleiskaavan hankkeiden liikenne-ennusteet. WSP Finland Oy. 2.10.2018. 28 s.

Vantaan kaupunki (10/2018). Vantaan yleiskaavan hankkeiden liikenne-ennusteet. Liite 4: joukkoliikenteen hankekortit. WSP Finland Oy. 2.10.2018. 46 s.

Vantaan kaupunki (10/2018). Vantaan yleiskaavan hankkeiden liikenne-ennusteet. Liite 3: Autoliikenteen hankekortit. WSP Finland Oy. 16.10.2018. 58 s.

Vantaan kaupunki (11/2018). Vantaan yleiskaavan kaupan ratkaisun täsmentäminen. Vantaan kaupunki, WSP Finland Oy 13.11.2018. 24s. Vantaan kaupunki (1/2019). Vantaan ekologiset yhteydet. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus, Ojala Anna.

Vantaan kaupunki (2019). Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suuralueittain. Vantaan kaupunki, ympäristökeskuksen julkaisuja 2019. 117 s.

Vantaan kaupunki (1/2019). Baanaverkko Vantaalla. WSP Finland Oy. 17.1.2019. 51 s.

Vantaan kaupunki (9/2019). Vantaan viljelypalstaselvitys. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja, Rantalainen Vera 6.9.2019. 21 s. Vantaan kaupunki (9/2019). Selvitys puroluonnon täydennyskohteista yleiskaavaa 2020 varten. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus, Rantalainen Sinikka 27.9.2019. 20 s.

Vantaan kaupunki (1/2020). Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymiselvitys ja suojelusuunnitelma. Faunatican raportteja 1/2020, Manninen Olli & Nieminen Marko. 61 s.

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnit

Kiiski, Juha & Erävuori, Lauri (2020). Vantaan yleiskaava. Arvio yleiskaavaehdotuksen vaikutuksista Natura2000-alueisiin. 9.11.2020. SITO-WISE. 43 s.

Vantaan kaupunki (6/2019). Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset. WSP Finland Oy. 25.6.2019. 41 s.

Vantaan kaupunki (6/2019). Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset: liitteet 1-6. WSP Finland Oy. 25.6.2019. 40 s.

Vantaan kaupunki (9/2020). Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset. Vaikutusten arvioinnin päivitysliite. Vantaan kaupunki 28.9.2020. 13 s.

Vantaan kaupunki (9/2020). Taloudellisten vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, WSP Finland Oy 28.9.2020. 26 s.

Vantaan kaupunki, (9/2020). Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi. WSP Finland Oy 18.9.2020. 51 s.

Vantaan kaupunki (5/2019). Merkintöjen ja kaupan vaikutusten arviointi. WSP Finland Oy, 31.5.2019.

Vantaan kaupunki (9/2020). Kaupan vaikutusten arvioinnin päivitysliite. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 28.9.2020. 6s.

Vantaan kaupunki (11/2020). Ilmastovaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja. 8.8.2019 /päivitys 16.11.2020 8.8.2019 /päivitys 16.11.2020. 35 s.

Vantaan kaupunki (5/2019). Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset kulttuuriympäristöön. Vantaan kaupunki, Vantaan kaupunginmuseo. Vantaan kaupunki (9/2020). Yleiskaavan vaikutukset kulttuuriympäristöön. Vantaan kaupunki, Vantaan kaupunginmuseo 17.9.2020. 4 s.

Vantaan kaupunki (9/2019). Yleiskaavaluonnoksen asumisen ratkaisujen vaikutusten arviointi 11.9.2019. Täydennetty yleiskaavaehdotuksen pohjalta 28.9.2020. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja. 19 s.

Vantaan kaupunki (11/2020). Melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 27.9.2019, päivitys, 16.11.2020. 36 s.

Vantaan kaupunki (9/2020). Sosiaalisten vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 28.9.2020. 39s.

Vantaan kaupunki (11/2019). Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 13.11.2019.

Vantaan kaupunki (10/2020). Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, Ramboll 19.10.2020. 79 s.

Vantaan kaupunki (10/2020). Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi: liitteet 1-9. Vantaan kaupunki, Ramboll 19.10.2020. 79 s.

Luontotietoaaineisto

Ahonen, T. & Makkonen, H. (2000). Seutulan jalopuumetsikkö I. Luonnonsuojelulain luontotyyppin kartoitus. Uudenmaan ympäristökeskus. 4 s.

Ellermaa, M. (2011). Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. *Tringa* 4/2010–1/2011. 140–174. <https://www.tringa.fi/wp-content/uploads/2010/05/maali.pdf>

Faunatica Oy (2013). Vantaan Krakanojan saukkoselvitys 2012/2013. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 19 s.

Faunatica Oy (2014). Länsi-Vantaan liito-oravaselvitys vuonna 2013. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 54 s.

FCG Planeko Oy (2009). Vantaan pienvesiselvitys. Vantaan kaupunki. Vantaan kaupungin hankintakeskus. C6:2009. 86 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119028_vantaan_pienvesiselvitys_2009.pdf

Hildén, J. (1987). Uudet, kesällä 1987 selvitettyt geologiset kohteet Vantaalla. Vantaan kaupunki. Ympäristönsuojelulautakunta. Julkaisu 4/1987. 32 s.

Honkanen, J. (2014). Vantaan luonnonsuojelualueet. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. 97 s. https://www.vantaa.fi/instance-data/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118896_luonnonsuojelualueet.pdf

Honkanen, J. (2015). Muistiot Riipilän soista. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon.

Husa, J. & Teeriaho, J. (2004). Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Uudellamaalla. Suomen ympäristökeskus. Alueelliset ympäristöjulkaisut 350. 468 s. <https://www.doria.fi/handle/10024/134423>

Hyvärinen, E., Juslén, A. K., Kemppainen, E., Uddström, A., & Liukko, U.-M. (Toimittajat) (2019). Suomen lajien uhanalaisuus 2019 - Punainen kirja: The 2019 Red List of Finnish Species. Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus. <http://hdl.handle.net/10138/299501>

Innofor (2012a). Vantaan kaupungin metsien METSO-inventoinnin loppuraportti. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 72 s.

Innofor (2012b). Vantaan seurakuntayhtymän metsien METSO-inventoinnin loppuraportti. Julkaisematon. 32 s.

Jalkanen, J., Moilanen, A. & Toivonen, T. (2018). Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella. Uudenmaan liitto. Uudenmaan liiton julkaisuja E 194–2018. 131 s. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/21415/Uudenmaan_ekologiset_verkostot_E194-2018%29.pdf

Janatuinen, A. (2011). Vantaan virtavesiselvitys 2010–2011. Vantaan kaupunki. Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö. Ympäristökeskus. 164 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119029_vantaanvirtavesiselvitys_2010-2011.pdf

Jääskeläinen, K. (2016). Jäkäläkartoitus Vantaalla 2016. 22 s. Vantaan kaupunki. Julkaisematon

Jääskeläinen, K. (2017). Jäkälähavaintoja. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon.

Kajaluoto, V. (2018). Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet -selvitys yleiskaavaa 2020 varten. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 204 s.

Kontula, T. & Raunio, A. (toim.) (2018a). Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018. Luontotyyppien punainen kirja – Osa 1: tulokset ja arvioinnin perusteet. Suomen ympäristökeskus ja ympäristöministeriö, Helsinki. Suomen ympäristö 5/2018. 388 s.

Kontula, T. & Raunio, A. (toim.) (2018b). Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018. Luontotyyppien punainen kirja – Osa 2: luontotyyppien kuvaukset. Suomen ympäristökeskus ja ympäristöministeriö, Helsinki. Suomen ympäristö 5/2018. 925 s.

Koskinen, M. & Mikkola, J. (2008). Keimolan Isosuon, Myyräksen suon, Slättmossenin ja Vestran korven ennallistamissuunnitelmat. Vantaan kaupunki. Maankäyttö ja ympäristö. Ympäristökeskus. 47 s.

Leinonen, K. (1990). Vanhat metsät luonnonsuojelussa ja niiden huomioon ottaminen yleiskaavoituksessa Vantaalla. Vantaan kaupunki C3:1990. Ympäristöasiainkeskus/ympäristönsuojelu 1:1990. 108 s.

Lindblom, K. (2013). Eteläisen Vantaanjokilaakson pesimälinnusto ja luontoympäristöinä monimuotoiset viheralueet. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 33 s.

Lindblom, K. (2017). Vantaan linnustoselvitykset 2017. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 74 s.

Manninen, E., Heinonen, M., Makkonen, H., Nieminen, M. / Faunatica Oy (2019). Uusimaa-kaava 2050 – Luontoselvityskohteiden maakunnallinen arvo. Koosteraportti. Uudenmaan liitto. Uudenmaan liiton julkaisuja E 217–2019. 442 s. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/23400/Luontoselvityskohteiden_maakunnallinen_arvo.pdf

Manninen, O. (2016). Maastokäynti Solbackan metsissä Vantaalla. Muistio Ympäristökeskukselle. Julkaisematon.

Manninen, O. (2017). Sammal-, jäkälä- ja kääpähavaintoja. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon.

Manninen, O. 2018. Vantaan lahakaviosammalkartoitus 2017. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 12 s.

Niemi, M. & Savola, K. (2008). Vantaan Linnan metsän kääpäselvitys 2007. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 24 s.

Nupponen, K. & Nieminen, M. (2015). Kalliosinisiiven elinympäristöjen jatkoselvitys Pohjois-Vantaalla vuonna 2014. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 25 s.

Ojala, A. (2006). Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet. Vantaan kaupunki. 91 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118813_kaupsu_Vantaan_luonnon_monimuotoisuuden_kannalta_erityisen_tarkeat_alueet.pdf

Pimenoff, S. (2016). Vantaa purojen kaupunki 2015 teemavuosi – Saukkoselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 26 s.

Ramboll (2016). Myyrmäen-Kivistön-Ylästön alueen liito-oravaselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 28 s.

Ramboll (2018). Luoteis-Vantaan liito-oravaselvitys 2018. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 30 s. + 5 erillistä liitettä.

Ranta, P. (1989). Vantaanjoen vesistöalueen kasvillisuus selvitys. Vantaan kaupunki. Kaavoitus- ja kiinteistövirasto. Asemakaavaosasto. Vantaan kaupungin paino. 151 s.

Saarikivi, J. (2018). Jarmo Saarikiven ilmoitus matelijoille erityisen tärkeästä elinympäristöstä. Suullinen ilmoitus maaliskuu 2018 Ympäristökeskukselle.

Saarikivi, J. (2018). Vantaan viitasammakkokartoitus. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisuja 2019:3. 61 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/145008_web_viitasammakkokartoitus_vaaka.pdf

Savola, K. & Wikholm, M. (2005). Vantaan kääpätutkimus 2003/2004. Vantaan kaupunki. 255 s.

Savola, K. (2006). Raportti Vantaan Hagakärnsbergenin alueen kääpälajistosta. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 9 s.

Savola, K. (2006). Raportti Vantaan Raappavuoren kääpälajistosta. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 13 s.

Savola, K. (2016). Muistio Vantaan ympäristökeskukselle syksyllä 2016 selvitettyjen luontoalueiden arvoista. 16.12.2016. Julkaisematon. 22 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Vierumäen pohjoisosan korpi- ja lehtoalueen kääpä- ja metsäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 18 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Josvahalmin ja lähialueen kääpä- ja metsäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 21 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Lamminsuon kaakkoispuolisen metsän kääpä- ja metsäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 24 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Linnaisten metsän kääpäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 26 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Reunan koillispuolisen metsäalueen kääpä- ja metsäarvojen selvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 24 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Syväojan metsän kääpä- ja metsäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 30 s.

Sierla, L., Lammi, E., Mannila, J. & Nironen, M. (2004). Direktiivilajien huomioon ottaminen suunnittelussa. Suomen ympäristö 742:1–113.

Siivonen, Y. & Wermundsen, T. (2006). Vantaan Itä-Hakkilan lepakko selvitys 2006. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 19 s.

Solonen, T. (2005). Länsi-Vantaan liito-oravakannan suojelusuunnitelma. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Materiaaliyksikkö C6:2005. 26 s.

Solonen, T. (2015). Päiväpetolintujen ja pöllöjen esiintyminen Vantaalla vuosina 2001–2014. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 20 s.

Suominen, H. (2018). Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä. Aluevaraussuunnitelma. Viitasammakkoselvitys. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 15 s.

Syrjänen, K., Hakalisto, S., Mikkola, J., Musta, I., Nissinen, M., Savolainen, R., Seppälä, J., Seppälä, M., Siitonen, J., Valkeapää, A. (2016). Monimuotoisuudelle arvokkaiden metsäympäristöjen tunnistaminen.

METSO-ohjelman luonnontieteelliset valintaperusteet 2016–2025. Ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö. Helsinki. Ympäristöministeriön raportteja 17 /2016. 78 s.

Tringa (2017). Lintutiedot 2012–2017. Paikkatietoaineisto Vantaan ympäristökeskukselle. Julkaisematon.

Valovirta, I. & Hietala, J. (2015). Tuusulanjoen kunnostuksen vaikutukset vuollejokisimpukkaan. Simpukkamäärien muutokset vuosina 2005–2012. Tuusulanjoen simpukkaseurantojen loppuraportti. Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä. 33 s.

Vantaan kaupunki (2013). Vantaan pienet virtavedet. Tarkastelu purokunnostuksia, suojelua ja maankäytön suunnittelua varten. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 12 s.

Vantaan kaupunki (2017). Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030. Kuntatekniikan keskus, Viheralueyksikkö. 33 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/131405_Metsanhoidon_periaatteet_2017-2030.pdf

Vantaan kaupunki (2018). Ympäristökeskuksen liito-oravahavainnot 2018. Julkaisematon.

Vantaan kaupunki (2020). Metsäsuunnitelma. Luonto ja ympäristö –

Metsäsuunnitelma. <https://kartta.vantaa.fi/>

Wikholm, M. (2006). Alkärrin metsä, Vantaa. Kääpäinventointiraportti 15.1.2006. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 7 s.

Vantaan yleiskaavan 2020 (YK0048) valmistelumateriaalit (mm. vaikutustenarvioinnit, selvitykset, vuorovaikutusraportit, yleiskaavaselostus, määräykset sekä kaavakartat) löytyvät Vantaan yleiskaavan nettisivuilta: (<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>).

