

Kaupunginhallitus oikeutti 24.8.2015 kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot Kaavarunko 052200 / Aviapolis luonnoksesta. Lausuntoja pyydettiin 9 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1 HELSINGIN KAUPUNKI / KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO	Kaavarunkoaineistossa voisi tuoda esille Aviapoliksen merkityksen seututasolla.	Selostukseen on täydennetty työn lähtökohtia.
NRO 2 TUUSULAN KUNTA / KUNTAKEHITYSLAUTAKUNTA	Liikenteellisiin vaikutuksiin tulee kiinnittää huomiota. Katuverkon tulee varmistaa joukkoliikenneyhteyksien toimintaedellytykset. Vähittäistavarakaupan mitoitus ja vaikutukset tulee arvioida.	Selostukseen on täydennetty työn lähtökohtia ja lisätty vaikutusten arviointi.
NRO 3 FINAVIA OYJ	Jatkossa on kaikkien toimintojen meluntorjuntaan kiinnitettävä erityistä huomiota. Kirkonkylänojan latva-alueille sijoitetaan tulva-altaita, minkä vuoksi aluemerkinän pitäisi olla ET tai EV. Aineistossa esitetyt maanomistusrajat eivät ole Finavian osalta ajantasaiset. Tuusulanväylän ja Junkersintien välissä maankäyttömerkinnän tulisi olla LL kiitotie 2:n lähestymis- ja noususektoreiden takia.	Selostukseen on lisätty aineisto lentokentän melupäästöistä, maininta Pytinojan hulevesialtaiden erityistarpeista ja Tuusulanväylän ja Junkersintien välisen alueen erityispiirteistä. Maanomistuskartta on päivitetty. Pytinojan pohjoisosassa kaavarunkokartan merkintä on tarkistettu.
NRO 4 UUDENMAAN LIITTO	Lentoaseman toimintaan liittyvään laajenemistarpeeseen tulisi varautua. Kaupan toimintoja tulisi tarkastella kaavarunkoa laajemmalla alueella. Mm. asuin- ja elinympäristön laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota.	Selostukseen on lisätty vaikutusten arviointi.
NRO 5 UUDENMAAN ELY-KESKUS	Vaikutus kulttuurihistoriallisiin kohteisiin on arvioitava. Alueelle on laadittava meluselvitys, joka kattaa tieliikenteen lisäksi kaikki lentoliikenteeseen liittyvät toiminnot. On tarkasteltava, miten hyvä ilmanlaatu varmistetaan asuinalueilla. On kuvattava, miten pääkaupunkiseudun poikkittaisen joukkoliikenneyhteyden ja Tuusulanväylän sekä Lentoradan ja Kehäradan vaihtopaikat on kaavarungossa huomioitu. Erikoiskuljetusten uusi reitti on selvitettävä. Lentoasemantien ja Tuusulanväylän osittaisten kattamisten vaikutuksia tulee arvioida. Työssä tulisi tarkastella raskaan liikenteen palvelualueen sijoittamista kaavarunkoalueelle. Yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää koskevat poikkeamat yleiskaavaan nähdä tulee kuvata.	Selostukseen on lisätty vaikutusten arviointi ja aineisto lentokentän melupäästöistä.

NRO 6 VANTAAN ENERGIA OY	Tässä vaiheessa ei lausuttavaa.	-
NRO 7 LIIKENNEVIRASTO	Lausuntoa ei saatu.	-
NRO 8 HSL HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE- KUNTAYHTYMÄ	Alueen sisällä tulee voida asioida kävellen tai pyöräillen. Siksi lähipalvelut tulisi sijoittaa tärkeimpien väylien läheisyyteen. Olisi hyvä varata rekoille tavaraliikenteen pysäköinti- ja levähdysalueita. Jatko-suunnittelussa tulisi varmistaa lentoradan edellytykset. Suunnittelussa tulee huomioida yleiskaavan mukaiset raitiotievaraukset. HSL haluaa olla mukana bussiterminaalin suunnittelussa alusta asti.	-
NRO 9 HSY HELSINGIN SEUDUN YMPÄRISTÖPALVELUT -KUNTA- YHTYMÄ	Olisi hyvä laatia alueellinen vesihuollon yleissuunnitelma ja tutkia kaavarungossa esitetyn rakentamisen vaikutus hulevesien hallintaan. Ilmastotavoitteiden tulisi näkyä vahvemmin työssä ja osana kaavarungon strategisia tavoitteita. Alueen energiaratkaisut tulisi tutkia ja pyrkiä minimoimaan ilmastovaikutuksia. Jatko-suunnittelussa otettava huomioon nykyistä suuremmat vesi- ja lumimäärät, lisääntyvät hellejaksot ja kaupunkialueiden lämpösaarekeilmiö ja niiden vaikutukset tiiviisti rakennetuilla alueilla. Ilmanlaatu tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Jalankulku- ja pyörätiet tulisi sijoittaa etäälle vilkkaista väylistä.	Selostukseen on lisätty vaikutusten arviointi.

NRO 1

HELSINGIN KAUPUNKI / KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

Lausunto:

Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, että Aviapoliksen kehittäminen kaavarunkoluonnoksessa viitoitetulla tavalla tukee Helsingin seudun kehittymistä kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena. Aviapoliksen alue on yksi pääkaupunkiseudun elinkeinotoiminnan vetureista, ja sen kehittyminen edistää koko seudun kehitystä.

Kaavarungon kaupunkimaiset tavoitteet, toiminnallinen monipuolisuus ja laadukas lähiympäristö, ovat kaupunkisuunnitteluviraston näkemyksen mukaan oikeansuuntaisia ja pitkän tähtäimen kestävyys- ja kilpailukykyä kannalta oikeita ratkaisuja.

On tärkeää, että suunnitelmassa on huomioitu kehäradan ohella myös suunnitellut tulevat, valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeät joukkoliikennetilat: lentorata, joukkoliikenteen runkolinjat sekä runkolinjojen siirtäminen raiteille. Olisi suotavaa, että kaavarunkoaineistossa tuotaisiin havainnollisemmin esille Aviapoliksen merkitys seututasolla ja seudullisessa liikennejärjestelmässä: mm. yhteydet Helsingin keskustaan sekä Kehä III:n elinkeinotoiminnan vyöhykkeeseen ja Vuosaaren satamaan.

Vastine:

Aviapoliksen merkitystä seututasolla on kuvattu kaavarunkotyön lähtökohdissa ja tavoitteissa, mistä on laadittu oma raporttinsa "Aviapolis-kaavarunko. Lähtökohdat ja tavoitteet". Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi sen 18.8.2015. Lähtökohtaraportista on kaavarungon selostukseen poimittu työlle asetetut kuusi tavoitetta (kohta 5. Visio ja tavoitteet).

Tarkistukset:

Selostukseen on täydennetty työn lähtökohtia.

NRO 2
TUUSULAN KUNTA / KUNTAKEHITYSLAUTAKUNTA

Lausunto:

Tuusulan kunta katsoo lentokenttäalueen kehittämisen sekä seudullisesti että kansainvälisesti erittäin tärkeäksi. Suunnittelualue on Helsinki-Vantaan lentokentän myötä Suomessa ainutkertainen ja lentokenttä luo huomattavan potentiaalin koko ympäröivän alueen liike-elämälle. Lentokentän tarjoamien mahdollisuuksien täysimittaiseksi hyödyntämiseksi olisi alueen kuntien, muiden viranomaisten ja yritysten tehtävä tiivistä yhteistyötä. Tiivis yhteistyö suunnittelussa, toteutuksessa ja markkinoinnissa mahdollistaa alueen kokonaisvaltaisen suunnittelun ja sen myötä alueen ainutlaatuisen potentiaalin maksimaalisen hyödyntämisen. Kunta- ja yritys yhteistyöllä on mahdollista saavuttaa synergiahyötyjä, luoda uutta palvelutarjontaa ja lisätä näin koko alueen vetovoimaisuutta ja kansainvälistä kilpailukykyä.

Tuusulan eteläosassa hyväksytyllä Focus -osayleiskaavalla turvataan Helsinki-Vantaan lentoaseman laajennustarpeet pohjoisessa. Lentokentän kautta Focus-alue kytkeytyy Vantaan Aviapolis-alueeseen ja täydentää sitä. Focusen ja Aviapoliksen lisäksi myös Viinikkalan kehittämistä, toteutusta ja markkinointia tulisi tutkia samassa yhteydessä, jolloin koko lentokenttäalueen seutua käsiteltäisiin kokonaisuutena.

Kaavarunkotyön jatkosuunnittelussa tulee vaikutusten arvioinnissa kiinnittää erityistä huomiota liikenteellisiin vaikutuksiin. Liikenteellisissä vaikutuksissa tulee tarkastella sekä alueen synnyttämän liikenteen vaikutuksia Tuusulanväylän ja Kehä III:n liikennemääriin ja liikenteen palvelutasoon että alueen seudulliseen saavutettavuuteen kaikilla kulkumuodoilla.

Alueen katuverkon suunnittelussa tulee huomioida Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Aviapolikseen päättyväksi suunniteltu Hyrylä-Kerava suunnan joukkoliikenteen seudullinen liityntäyhteys. Katuverkon linjauksissa ja mitoituksessa tulee varmistaa joukkoliikenneyhteyden toimintaedellytykset, jotta linjasto pystytään toteuttamaan riittävän sujuvana ja houkuttelevana.

Työn edetessä ja kaavarungon vaikutuksia arvioitaessa tulee myös esittää Tuusulanväylän varteen 2. vaihemaakuntakaavassa osoitetun vähittäistavara-kaupan suuryksikön laajuus ja mitoitus sekä huomioida sen vaikutukset seudun kaupan palvelurakenteeseen.

Vastine:

Aviapoliksen kaavarunkotyöhön on osallistunut kaavarunkoalueen maanomistajia ja toimijoita laajalla vuoro-vaikutusosallistumisella. Lentokenttäalueen kehittäminen kokonaisuutena yhdessä naapurikuntien kanssa on kannatettavaa.

Aviapoliksen seudullista saavutettavuutta on käsitelty Aviapoliksen kaavarungon lähtökohtamateriaalissa (Aviapolis-kaavarunko, lähtökohdat ja tavoitteet, kaupunkisuunnittelulautakunta 18.8.2014), josta oli poimitu kaavarunkoluonnoksen selostukseen tavoitteet lyhyesti. Lähtökohdissa todetaan mm., että HSL:n analyysien mukaan ”alue on saavutettavuudeltaan ykkönen”.

Kaavarunkotyön yhteydessä on tehty Aviapoliksen liikenteellinen selvitys ”Aviapoliksen kaavarungon liikenne-suunnittelu” (Ramboll, 2016). Sen mukaan kaavarungon mukainen katuverkko on liikenteelliseltä toimivuudeltaan hyvä vuosien 2040 ja 2055 ennustetilanteissa, kun selvityksessä esitetyt pienet parannustoimenpiteet on tehty. Pikaraitiotie heikentää Tikkurilantien kapasitettia, mutta toisaalta liikkumistottumusten myötä pikaraitiotien vaikutuksen Tikkurilantien toimivuuteen arvioidaan jäävän pieniksi. Jalankulun ja pyöräilyn

edellytykset ovat tiheän liikkumisverkon ansiosta hyvät. Suunniteltu tiivis maankäyttö ja tiheä liikkumisverkko eivät haittaa liikenneverkon toimivuutta.

Kaavatyön yhtenä tavoitteena on, että alueen joukkoliikenneyhteydet kehittyvät erinomaisiksi. Kaavarungossa on tarkasteltu joukkoliikenteen runkolinjojen pysäkkien sijoittumista. Niitä sijoittuu mm. Tuusulanväylän ja Tikkurilantien risteyskohtaan, Tikkurilantien ja Rälssitien risteys tien tietämille ja Aviapolis-aseman kohdalle. Näiden lisäksi tulee paikallisia linjoja. Aviapolis-aseman eteläisen sisäänkäynnin viereen tulee jo kaavarunkoa aiemmin suunniteltu joukkoliikenteen terminaali. Liikenneselvitys ottaa kantaa katujen mitoitukseen joukkoliikenteen tarpeiden mukaan.

Vantaan kaupunkisuunnittelussa on tehty "Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040" (KH 30.11.2015). Kaavarungon kaupallisia vaikutuksia on arvioitu kyseisen raportin pohjalta. Selvityksessä on osoitettu Koivuhaan vähittäiskaupan suuryksikön sijainti ja laajuus. Kaavarungon alueella tämä sijoittuu Tuusulanväylän varteen. Suuryksikkö on mitoitettu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa 100 000 k-m²:n suuruiseksi. Sen seudulliset vaikutukset on arvioitu maakuntakaavatyön yhteydessä.

Tarkistukset:

Selostukseen on täydennetty työn lähtökohtia ja lisätty vaikutusten arviointi.

NRO 3 FINAVIA OYJ

Lausunto:

"Lausunnolla oleva Aviapoliksen kaavarunkoluonnos on osa laajempaa Aviapolis-alueen suunnittelu-, kehitys-, kaavoitus- ja markkinointiyhteistyötä, joka aloitettiin 2000-luvun alussa Vantaan kaupungin, silloisen Ilmailulaitoksen (nyk. Finavia Oyj) ja muiden maanomistajien sekä alueella jo toimivien yritysten ja muiden toimijoiden kesken. Aviapolis-alueen kehitystyön oleellisia kulmakiviä ovat Helsinki-Vantaan lentoasema ja muut matkustus- ja logistiset yhteydet. Aviapolis-alueen kehityksen kiihdyttäjiä ovat erityisesti käynnissä oleva Helsinki-Vantaan lentoaseman kehitysohjelma ja vastikään avattu Kehärata. Finavia on osallistunut Aviapolis-ideointiin ja kaavatööhön yhtenä alueen maanomistajana ja lentoaseman pitäjänä.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottaminen on tärkeää, kuten kaavarunkoaineistossa on mainittu. Kaava-alueen toimintojen sijoittelussa on lentomelun huomioon ottaminen erityisen tärkeää. Varsinaisen lentomelualueen ulkopuolelle on esitetty merkittäviä asutuskeskittymiä ja majoitusta. Näillä alueilla on jatkosuunnittelussa erityisen tärkeää huolehtia meluntorjunnasta rakennusten sijoittelulla ja suunnataamisella sekä melua eristävillä rakenteilla. Vilkaasta lentoliikenteestä johtuen kaikkien toimintojen meluntorjuntaan on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.

Finavia korostaa tehokkaan maankäytön suunnitteluun kuuluvan oleellisena osana liikennejärjestelyt ja niiden suunnittelu. Tehokkaan urbaanin liiketoiminta-, palvelu-, asuin- ym. alueen suunnitelmaan kuuluu oleellisena osana liikkumisen suunnitelma. Finavia pitää tärkeänä, että liikennejärjestelyt ovat kaikille liikenne-muodoille sujuvat ja hyvin palvelevat. Ensiarvoisen tärkeää on, että lentoaseman matkustaja- ja tavaraliikenteen palvelutaso pidetään korkeana.

Lentoasema-alueen hulevesien johtamisen ja hallinnan kannalta Kirkkonylänoja on tärkeä; hulevesien hallinnan suunnittelu on käynnissä ja Kirkkonylänojan latva-alueelle tultaneen sijoittamaan viivästysallas tai –altaita, jotka tultaneen varustamaan lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavien lintujen oleskelun estävin järjestelyin. Myös ojan ja altain rakenteiden huolto- ja puhdistamisjärjestelyt vaativat oman tilavaruuksensa. Näiltä osin alueella liikkumista ja virkistyskäyttöä voidaan joutua rajoittamaan. Alue hulevesien hallintaan Kirkkonylänojan pohjoispäässä tulee kaavassa varata ET- tai EV- alueeksi.

Kaavarunkoaineistossa esitetyt maanomistusraajat eivät ole Finavian omistuksien osalta ajantasaiset. Lisäksi pyydetään korjaamaan Finavian yritysmuoto; Ilmailulaitos Finavia muutettiin vuonna 2010 valtion 100 % omistamaksi julkiseksi osakeyhtiöksi, Finavia Oyj.

Maankäyttömerkintä Tuusulanväylän ja Junkersintien välisellä alueella pyydetään korjaamaan ajantasa-asemakaavan mukaisesti LL-alueeksi kiitotien 2 lähestymis-/noususektorin alueella. Samaa kaavamerkintää ja rajausta esitetään käytettäväksi myös yleiskaavassa. Kiitotien 2 lähestymis-/noususektorin alueella kasvava lentoaseman esterajoituspuun ylittävää puustoa. Puuston ja muiden esteiden rajoittamiseksi asema- ja yleiskaavaan esitetään asetettavaksi puiden, muun kasvillisuuden, rakennusten ja rakenteiden suurimmat sallitut korkeudet Finavian erikseen toimittamien esterajoitusten mukaisesti."

Vastine:

Kaavarunkoalue on yleiskaavan (2007) lentomeluviyöhykkeellä m3 (L_{den} 50 - 55 dB), mikä ei aseta rajoituksia asumiselle tai muille melulle herkille toiminnoille. Alueella on kuitenkin rakenteiden ääneneristämistarve. Meluntorjuntatarve on otettava huomioon asemakaavoituksessa ja rakennuslupakäsittelyssä. Kuten lausunnossa todetaan, tulee jatkosuunnittelussa eli asemakaavatyössä tutkia tarkemmin niin lento- kuin tieliikenteen melun torjuntakeinot ja antaa niistä tarvittavat asemakaavamääräykset.

Liikennejärjestelyjen suhteen Finavia Oyj:n ja kaavarungon tavoitteet ovat yhteneväiset: liikennejärjestelyjen tulee palvella kaikkia liikennemuotoja yhtä hyvin ja sujuvasti. Tästä syystä kaavarunkokartalla esitetään kevyen liikenteen yhteyden kehittämistarpeita suurten väylien yli tai ali myös mm. Lentoasemantien itäpuolella lentoaseman suuntaan.

Kaavarunkotyön yhteydessä on tehty Aviapoliksen liikenteellinen selvitys "Aviapoliksen kaavarungon liikenne-suunnittelu" (Ramboll, 2016). Sen mukaan kaavarungon mukainen katuverkko on liikenteelliseltä toimivuudeltaan hyvä vuosien 2040 ja 2055 ennustetilanteissa, kun selvityksessä esitetyt pienet parannustoimenpiteet on tehty. Pikaraitiotie heikentää Tikkurilantien kapasitettia, mutta toisaalta liikkumistottumusten myötä pikaraitiotien vaikutuksen Tikkurilantien toimivuuteen arvioidaan jäävän pieniksi. Jalankulun ja pyöräilyn

edellytykset ovat tiheään liikkumisverkon ansiosta hyvät. Suunniteltu tiivis maankäyttö ja tiheä liikkumisverkko eivät haittaa liikenneverkon toimivuutta.

Kirkonkylänojan pohjoisen haaran, Pytinojan, avouoman pohjoisosassa kaavarunkokartan merkintää on tarkistettu korvaamalla intensiivisen työpaikka-alueen merkintä viheraluemerkinnällä. Tarkempi hulevesialtaiden, viheralueiden ja kortteleiden suunnitelma ja aluerajaukset tehdään asemakaavavaiheessa.

Koska kaavarunkokartalla ei esitetä erikoisalueiden merkintöjä, ei Pytinojan hulevesialtaiden aluetta eikä Tuusulanväylän ja Junkersintien välistä aluetta tässä esitetä erikoisaluemarkkinöillä. Selostukseen on lisätty näihin liittyviä erityispiirteitä, jotka tulee ottaa huomioon asemakaavavaiheessa.

Kaavarungon selostuksen maanomistuskartta päivitetään ja Finavia Oyj:n nimen oikeinkirjoitusmuoto tarkistetaan.

Tarkistukset:

Kaavarungon selostukseen on lisätty Finavia Oyj:n toimittama tieto lentokentän melupäästöistä.

Kirkonkylänojan pohjoisen haaran, Pytinojan, avouoman pohjoisosassa kaavarunkokartan merkintää on tarkistettu.

Kaavarungon selostukseen on lisätty maininta Pytinojan hulevesialtaiden erityistarpeista ja Tuusulanväylän ja Junkersintien välisen alueen erityispiirteistä.

Selostuksen maanomistuskartan maanomistusrajoja on tarkistettu.

NRO 4 UUDENMAAN LIITTO

Lausunto:

”Suunnittelualue, Veromiehen kaupunginosa, sijaitsee aivan Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella. 3,5 km²:n laajuinen alue rajautuu lännessä puistoalueeseen, etelässä Kehä III:een ja idässä Tuusulanväylään. Alue on työpaikkavaltainen, ja siellä asuu vain viitisensataa asukasta. Lähimmät kaupalliset palvelut sijaitsevat Kehä III:n eteläpuolella Jumbon ostoskeskuksessa, lisäksi Tuusulanväylän varressa on jonkin verran tilaa vievää kaupaa.

Aviapolisalueesta suunnitellaan tulevaisuudessa sekoittunutta työpaikkojen ja asumisen aluetta. Tavoitteena on mahdollistaa 20 000 asukasta ja 60 000 uutta työpaikkaa. Alueelle tulisi jonkin verran myös palveluita, päivittäis- ja erikoistavarakauppaa sekä lähivirkistysalueita. Kehäradan Aviapoliksen asema ja joukkoliikenneterminaali muodostavat solmukohdan joukkoliikenteelle, joka perustuu Kehäradan lisäksi kahteen joukkoliikenteen runkolinjaan. Ne on mahdollista toteuttaa bussiliikenteenä tai pikaraitiotienä. Lentoasemantie ja Ilmakehä yhdistävät alueen tieliikenteen valtakunnallisiin pääväyliin.

Suunnittelualueen kaavatilanne

Veromiehessä on joitakin 2000-luvulla asemakaavoitettuja kortteleita mutta muuten alueen asemakaavat ovat pääosin 1980-luvulta ja kaavaselostuksen mukaan asiasisällöltään vanhentuneita.

Suunnittelualueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2007, jossa alue on määritelty pääosin työpaikkarakentamiseen. Näitä ovat *työvoimavaltaiset työpaikka-alueet* (TP), *asunto- ja työpaikka-alueet* (A/TP) sekä *teollisuus- ja varastoalueet* (T). Yleiskaavassa on osoitettu lähipalveluille kaksi *keskustatoimintojen alakeskustaa* (C), yksi *palvelujen alue* (P1) sekä *lähivirkistysalue*. Liikenne yhteydet lentoasemalle kulkevat kaava-alueen läpi.

Maakuntakaavoissa Aviapolis on *taajamatoimintojen* aluetta, ja lähes koko alueelle on osoitettu *tiivistettävän alueen* kehittämisperiaatemerkinä. Alue rajautuu lentoaseman *liikennealueeseen* ja maakuntakaavassa esitetty *lentomelualueen* vyöhykkeet 1 ja osin myös 2 ulottuvat vähäisessä määrin kaavarunkoalueen länsi- ja pohjoisosiin. Alueen länsiosassa risteävät suunnitellun Lentoradan ja jo rakentuneen Kehäradan *tunnelimerkin*ä, ja niiden yhteyteen on osoitettu *joukkoliikenteen vaihtopaikka*. Toinen *joukkoliikenteen vaihtopaikka* sijoittuu Tuusulanväylälle, Kehä III:n suuntaisen *pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen poikittainen yhteysväli* -kehittämisperiaatemerkin varrelle. Suunnittelualueen itäreunaa sivuaa Tuusulanväylällä seudullisesti merkittävä *vähittäiskaupan suuryksikkö* (Koivuhaka).

Kaavarunon ja maakuntakaavojen suhde

Yleiskaava ohjaa Aviapolisalueen kaavarunon valmistelua. Kaavarunon lähtökohta, kestäväään liikennejärjestelmään perustuva taajamatoimintojen tiivistäminen, on maakuntakaavan mukainen. Liitto katsoo, että kaavarunon jatkosuunnittelussa on maakuntakaavan tavoitteiden näkökulmasta tärkeää pohtia vielä seuraavia seikkoja:

- Jatkosuunnittelussa on hyvä vielä arvioida lentoaseman sekä sen toimintaan liittyvän logistiikan laajentumistarpeita ja varautua niihin tarpeen mukaan. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaan alueidenkäytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien lentoasemien kehittämismahdollisuudet.
- Kaupan kysymyksiä kuten mitoitusta ja laatua on jatkosuunnittelussa tarpeen arvioida ja tarkastella kokonaisuutena kaavarunkoa laajemmalla alueella. Kauppaa ohjaavaa lainsäädäntöä on tarkistettu yleiskaavan laatimisen jälkeen. Suunnittelualueeseen liittyy maakuntakaavan *vähittäiskaupan suuryksikön* merkintä: alue kuuluu osittain Koivuhaan vähittäiskaupan suuryksikön muodostamaan kokonaisuuteen ja sisältyy sen kokonaismitoitukseen (100 000 k-m²). Lisäksi aivan suunnittelualueen tuntumassa on *pääkaupunkiseudun aluekeskus* (Pakkala) kauppakeskuksineen. Aviapolista ei voi tarkastella näistä alueista irrallaan.
- Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä, ja kun muutetaan työpaikkavaltaista aluetta osin myös asumiseen, tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota asumisen ja elinympäristön laatuun, lähivirkistysalueiden riittävyyteen, turvalliseen arkiliikkumiseen kuten kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin sekä meluntorjuntaan. Kiitoteiden välissä sijaitseva suunnittelualue jää voimakkaimman lentomelun ulkopuolelle, mutta koska suunnittelualueella rajaavat monet valtakunnallisesti merkittävät väylät, myös tieliikennemelulta suojautuminen on tärkeää.”

Vastine:

Lentoaseman logistiikkatoiminta voi laajeta alueille, missä jo on lentomelua: mm. Viinikkalaan Vantaalla ja Focuksen alueelle Tuusulassa. Kehäratasuunnitelmissa on varauduttu rakentamaan asema myös Viinikkalaan. Lentoaseman liikennealuetta ei ole tarpeen laajentaa kaavarunkoalueella.

Vantaan kaupunkisuunnittelussa on tehty ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040” (KH 30.11.2015). Kaupallisia vaikutuksia on arvioitu kyseisen raportin pohjalta. Selvityksessä on osoitettu Koivuhaan vähittäiskaupan suuryksikön sijainti ja laajuus. Kaavarungon alueella tämä sijoittuu Tuusulanväylän varteen. Myös Pakkalan (pääkaupunkiseudun alakeskus) ja kaavarunkoalueen kaupan toimintojen rooleja on tarkastelu ja arvioitu.

Kaavarunkotyön lähtökohtana on mm. asuin- ja työympäristön laadun varmistaminen, lähivirkistysalueiden riittävyys sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen. Osoittamalla suurten väylien varsille työpaikkarakentamista, turvataan alueen sisempien osien meluttomuus ja estetään pienhiukkasten leviäminen. Viihtyisyyden varmistamiseksi kaavarunkokartalle on osoitettu ns. laadun paikkoja, missä lähiympäristön ja arkkitehtuurin laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kaavarunkotyön osana on myös kehitelty toteutustapaa, jossa osa yksityisen omistamista alueista on julkisesti käytettävissä ja jotka täydentävät viherverkostoa mm. jalankulkureitteinä ja taskupuistoina. Tavoitteena on tehdä alue viihtyisäksi työntekijöille ja jo ensimmäisille asukkaille. Kaavarunko määrittelee korttelikooksi perinteisen kaupunkikorttelin, mikä mahdollistaa riittävän tiuhan kävelyverkoston muodostumisen. Kaavarunkotyön yhteydessä on tehty Aviapoliksen liikenteellinen selvitys ”Aviapoliksen kaavarungon liikennesuunnittelu” (Ramboll, 2016). Sen mukaan jalankulun ja pyöräilyn edellytykset alueella ovat tiheän liikkumisverkon takia hyvät.

Tarkistukset:

Selostusta täydennetään vaikutusten arvioinnin osalta.

NRO 5 UUDENMAAN ELY-KESKUS

Lausunto:

"Kaavarungon aineisto on helppolukuinen ja visuaalinen kokonaisuus, josta käy selvästi ilmi suunnittelun tavoitteet ja taustat. Suunnitteluun vaikuttavat suunnitelmat ja strategiat sekä niiden ohjausvaikutus on tunnistettu hyvin. Vaikka kaavarunko ei olekaan maankäyttö- ja rakennuslain mukainen virallinen kaava, kannattaa suunnittelun tässä vaiheessa laatia yleiskaavatasoiset selvitykset alueen asemakaavoituksen ja mahdollisen yleiskaavan muuttamisen helpottamiseksi. Erityisesti tämä korostuu osa-alueiden 2, 3 ja 5 tavoiteluissa ratkaisuihin.

Kulttuuriympäristö

Kaavarungon tavoitteissa on tiedostettu, että alueella sijaitsee rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Alueen arvokas rakennuskanta tulee varmistaa riittävin selvityksin, joiden perusteella niiden turvaamiseksi voidaan antaa riittävät suojelumääräykset sekä yleis- että asemakaavoissa. Kaavaratkaisun vaikutus kulttuurihistoriallisesti merkittäviin kohteisiin tulee myös arvioida.

Meluntorjunta

Alue sijaitsee lentoaseman välittömässä läheisyydessä. Alueelle on laadittava meluselvitys, jossa on otettava huomioon kaikki alueen ympäristön toiminnot, kuten nousevien ja laskeutuvien lentokoneiden melu, lentokoneiden huoltokäyttöpaikan melu, helikoptereiden (rajavartiolaitos ja sairaankuljetus) melu ja mahdollisesti alueen ympäristön lounahintojen ja kiviaineksen murskauskäytön melut sekä alueen ympäristön katu- ja tiemelut.

Meluselvityksessä on esitettävä alueen enimmäismelutasot ja selvitys siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 vaatimukset toteutuvat vuorokausitasolla sekä päivällä että yöllä lentotoiminta mukaan lukien. Vaikka alueen rakentaminen on tulkittavissa täydentävänä, tulee alueen ääniympäristön laatuun kiinnittää asemakaavoituksessa erityistä huomiota. Runkokaavan aineistossa tulee kuvata lentokoneiden huoltokäyttö sekä helikopteritoiminta sekä niiden vaikutukset alueen suunnitteluratkaisuihin. Selostuksessa mainitaan, että asuntokorttelit ovat umpikortteleita. Meluselvityksessä on lisäksi selvitettävä nousevien ja laskeutuvien lentokoneiden aiheuttaman melun heijastusvaikutukset ja niiden estämismahdollisuudet. Lisäksi selvityksessä on esitettävä, miten valtioneuvoston päätöksen 993/1992 meluvaatimukset saavutetaan kaikissa alueen toteuttamisvaiheissa.

Kaavarunkotyössä tulee tarkastella, miten hyvä ilmanlaatu varmistetaan erityisesti asumista sisältävillä alueilla.

Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Kaavarunkoluonnoksen alue rajautuu etelässä Kehä III:een (kantatie 50) ja idässä Tuusulanväylään (kantatie 45). Alueen läpi kulkevat myös lentoasemalle johtavat seututiet Lentoasemantie (seututie 135) ja Ilma-kehä (seututie 138). Junkersintie (yhdystie 1371) on asemakaavoituksen yhteydessä katualueeksi osoitettava väylä. Lisäksi alueen läpi kulkee kehärata, joka suunnittelualueen kohdalla sijaitsee maan alla.

Kehäradan valmistuminen kuluvana vuonna on luonut hyvät edellytykset Aviapoliksen alueen kehittämiseksi. Aviapoliksen alueen maankäytön kehittäminen on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista lisätessään työpaikka-alueita ja asumista tehokkaan joukkoliikenteen ja erityisesti raskaan raideliikenteen varteen. Lähes 95 prosenttia suunnitellusta maankäytöstä sijoittuu alle kilometrin etäisyydelle alueen länsireunalla sijaitsevasta Aviapoliksen asemasta ja/tai 600 metrin päähän runkolinjan pysäkeistä. Joukkoliikenteen palvelutasoa voidaan siten pitää erittäin hyvänä.

Maakuntakaavassa suunnittelualueen kaakkoiskulman kautta kulkee pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli ja Tuusulanväylälle sekä Kehäradan ja lentoradan linjausvarauksen risteyskohtaan on osoitettu joukkoliikenteen vaihtopaikat. Kaavarunkoaineistossa on syytä kuvata, miten nämä huomioidaan Aviapoliksen alueella.

Kaavarungon toteuttamisella pyritään käveltävään korttelikaupunkiin, jossa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellessä. Kävelijöille ja pyöräilijöille esitetään myös toteutettavaksi useita uusia yhteyksiä Kehä III:n ja yksi myös Tuusulanväylän yli/ali. Tavoite kävelyä ja pyöräilyä suosivasta rakenteesta ja alueen liittämisestä paremmin myös ympäröivään kaupunkirakenteeseen uusien ja parannettavien kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien avulla, on kannatettavaa.

Kaavarungossa esitetään Tikkurilantien muuttamista kaupunkibulevardiksi Aviapoliksen ja Tikkurilantien välillä. Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä Tikkurilantie sopii kaupunginosan pääkatuna hyvin luonteeltaan bulevardimaiseksi väyläksi. Tikkurilantietä pitkin kulkee nykyisin suurten erikoiskuljetusten reitti. Kaavarungon selostuksessa todetaan, ettei erikoiskuljetusten reitin kulkeminen Tikkurilantietä pitkin ole perusteltua enää siinä vaiheessa, kun Tikkurilantie muuttuu bulevardiksi ja että erikoiskuljetusreitit siirtämistä esimerkiksi reitille Niittytie-Ilmakehä-Turbiinitie tulee selvittää.

Erikoiskuljetusten uusi reitti on tärkeää selvittää kaavarungon aluetta laajemmalla alueella, jotta varmistetaan reitin jatkuvuus. Aviapoliksen alueella on tarvetta löytää reitti suurille erikoiskuljetuksille, joiden mitoitustarve on 7x7x40 metriä.

Tikkurilantien bulevardiksi muuttamiseen liittyy myös esitys Tuusulanväylän kattamisesta Tikkurilantien kohdalla. Lisäksi kaavarunkoaineistossa on esitetty Lentoasemantien osittaista kattamista. Väylien kattamisen vaikutuksia tulee arvioida. Koska Tuusulanväylän ja Lentoasemantien kattaminen perustuu maankäytön kehittämisen tarpeisiin eikä liikenteen tarpeisiin, kohdistuvat väylien kattamisen toteuttamis- ja ylläpitokustannukset kaupungille. Kattamisen yhdyskuntataloudellisia kustannuksia on syytä arvioida ja huomioida arvioinnissa, että tunnelimaisten ratkaisujen ylläpitokustannukset ovat tyypillisesti korkeita.

Aviapoliksen alueen kautta kulkevat sekä ajoneuvoliikenteen että joukkoliikenteen yhteydet lentoasemalle. Toimivat yhteydet lentoasemalle on tärkeää turvata, mikä onkin kaavarungossa tavoitteena. Aviapoliksen työpaikka-alueet voisivat soveltua myös raskaan liikenteen palvelualueelle, ja kaavarunkotyön yhteydessä tulisi tarkastella mahdollisuutta sijoittaa alueelle raskaan liikenteen palvelualue.

Kaavarunkoluonnoksen selostuksessa ei ole kuvattu, millä tavoin kaavarungon yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää koskevat ratkaisut poikkeavat yleiskaavasta. Tämä tulee avata kaavarungon jatkotyössä selostukseen. Siltä osin kuin yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää koskevat ratkaisut poikkeavat yleiskaavasta, eikä ratkaisujen toteuttamismahdollisuuksia ja vaikutuksia ole selvitetty yleiskaavaa laadittaessa, kannattaa jo kaavarunkotyön yhteydessä tehdä yleiskaavatasoiset selvitykset ja vaikutusten arvioinnit ratkaisusta. Selvitysten ja vaikutusten arvioinnin pohjalta on tarpeen tehdä muutokset myös yleiskaavaan.

Jatkotoimenpiteet

Lausuntoasiakirjoissa on tunnistettu kaavarungon olevan epävirallinen suunnittelutaso. Uudenmaan ELY-keskus korostaa, että maankäyttö- ja rakennuslain mukainen yleiskaava toimii parhaiten laajojen alueiden suunnitteluvälineenä maakuntakaavan ohjatessa suunnittelua. Tämä on todettu lausuntoasiakirjoissa (kaavarunko s. 35). Epävirallinen suunnittelutaso sinällään ei voi ohjata asemakaavoitusta tai yleiskaavoitusta.

Mikäli asemakaavoituksessa haettu ratkaisu poikkeaa yleiskaavan ratkaisusta, syntyy asemakaavoituksen yhteydessä yleiskaavallinen selvitystarve. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavarunko toimii yleiskaavatasoisena selvityksenä ja tarkasteluna laadittaessa alueen asemakaavoja oikeusvaikutteisen yleiskaavan ohjausvaikutuksessa tai muutettaessa yleiskaavaa.”

Vastine:

Kaavarunkotyön rinnalla ja työn loppuvaiheessa on selvitetty monia eri asioita, jotka eivät vielä ehtineet lausuntovaiheeseen.

Vantaalla on valmistunut ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040” (KH 30.11.2015), jossa kaupan kysymystä tarkastellaan osana pääkaupunkiseutua. Aviapoliksen kaavarunko tukeutuu kaupan tarpeiden määrittelyssä tehtyyn selvitykseen.

Kaavarunkotyön loppuvaiheessa on tehty Aviapoliksen liikenteellinen selvitys ”Aviapoliksen kaavarungon liikennesuunnittelu” (Ramboll, 2016). Sen mukaan kaavarungon mukainen katuverkko on liikenteelliseltä toimivuudeltaan hyvä vuosien 2040 ja 2055 ennustetilanteissa, kun selvityksessä esitetyt pienet parannustoimenpiteet on tehty. Pikaraitiotie heikentää Tikkurilantien kapasitettia, mutta toisaalta liikkumistottumusten myötä pikaraitiotien vaikutuksen Tikkurilantien toimivuuteen arvioidaan jäävän pieniksi. Jalankulun ja pyöräilyn edellytykset ovat tiheän liikkumisverkon ansiosta hyvät. Suunniteltu tiivis maankäyttö ja tiheä liikkumisverkko eivät haittaa liikenneverkon toimivuutta.

Liikenneselvityksen pohjalta teetettiin lisäksi tieliikenteen meluselvitys (Ramboll, 2016).

Vantaan kaupunki on teettämässä selvitystä erikoiskuljetusreiteistä kaupungin alueella. Selvityksen luonnoksessa korvaava reitti on esitetty kulkeväksi Niittytieltä Ilmakehälle ja edelleen tulevalle Turbiinitielle ja sieltä takaisin Tikkurilantielle. Nykyinen reitti säilyy, kunnes uusi reitti on käytettävissä.

Kaavarungon viherverkostoa on arvioitu kaupungin omana työnä ja tehty hulevesisuunnitelma.

On selvitetty myös ilmastovaikutuksia.

Kulttuuriympäristö

Vantaan kaupunginmuseo teki Aviapoliksen kaavarunkotyön yhteydessä (2014 - 2015) alueen rakennuskannan tarkistusinventoinnin, jossa aikaisempien inventointien kohteita tarkasteltiin yksityiskohtaisemmin. Kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä kohteita on alueella yhdeksän ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita neljä. Kun kaupunkirakenne ja liikenneverkko muuttuvat ja tiivistyvät, saadaan kulttuurihistoriallisesti merkittäviä ja erittäin merkittäviä rakennusperintökohteita helpommin saavutettaviksi ja siten alueen käyttäjien tietoisuuteen. Kohteiden suojelutarve ja -tapa ratkaistaan asemakaavoituksella.

Meluntorjunta

Kaavarunkoalue on yleiskaavan (2007) lentomeluvyöhykkeellä m3 (L_{den} 50 - 55 dB), mikä ei aseta rajoituksia asumiselle tai muille melulle herkille toiminnoille. Alueella on kuitenkin rakenteiden ääneneristämistarve. Meluntorjuntatarve on otettava huomioon asemakaavoituksessa ja rakennuslupakäsittelyssä. Kaavarungon selostukseen on lisätty Finavian toimittamaa tietoa lentokentän melupäästöistä.

Kaavarunkoalueella ei ole kiviainesten murskauslaitoksia.

Selostukseen on lisätty tiemelun ennustekartta vuodelle 2030. Kaavarungon rakenne perustuu melunsuojauksen osalta siihen, että suurimpien väylien varsilla on työpaikka-alueita, joiden rakentamisen tehokkuudet ovat niin suuria, että rakennuksista muodostuu melulta suojaava rintama. Asuminen ja muut herkäät toiminnot sijoittuvat työpaikkakortteleiden taakse alueen sisempiin osiin, riittävän etäälle suurista väylistä niin liikennemelun kuin pienhiukkasten leviämisen näkökulmasta.

Aviapoliksen liikenteellisessä selvityksessä (Ramboll, 2016) on arvioitu kunkin katuosuuden tulevia liikennemääriä eri ennustetilanteissa. Sen pohjalta Ramboll laati tieliikennemeluselvityksen. Meluselvitys ei vaikuta kaavarunkoratkaisuun vaan toimii jatkosuunnittelun apuna. Selvitys valmistuu maaliskuun puolivälissä 2016.

Asemakaavamuutoksissa määritellään tarkemmin rakennusten sijoittuminen ja mm. puhtaan ilman sisäännotosuunnat ja annetaan tarvittavat määräykset.

Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Maakuntakaavassa esitetty lentoradan linjaus leikkaa Kehäradan linjausta Aviapolis-aseman kohdalla. Kaavarunkokartalla alueen pohjoisosaan Aviapolis-aseman ja lentoaseman väliin (osa-alue 8) on esitetty intensiivisten työpaikkatoimintojen aluetta ja Aviapolis-asemalle (osa-alue 1) sekoittuneiden toimintojen aluetta, jotta rautateitä voitaisiin hyödyntää maksimaalisesti mm. työpaikkaliikenteessä. Osa-alue 8 voi hyödyntää lisäksi lentoaseman välitöntä läheisyyttä ja tulevaisuudessa etenkin lentoradan suoraa yhteyttä Helsingin keskustaan.

Tuusulanväylän ja Tikkurilantien risteyskohdan yli kulkee pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteys ja sille joukkoliikenteen vaihtopaikka. Nykyisin kulku Tuusulanväylän pysäkeiltä Tikkurilantien pysäkeille on jalankulkijalle mutkikas ja vaihtotarpeesta riippuen pituudeltaan 100 – 320 m. Juohevia ja käyttäjävälisiä vaihtoyhteyksiä olisi myöhemmässä vaiheessa syytä tutkia Tikkurilantien sillan kohdalle. Tuusulanväylän ylittävä Tikkurilantien silta rajattiin Aviapoliksen kaavarunkoalueen ulkopuolelle.

Kaavarunkokartalla on esitetty kahdenlaisia työpaikka-alueita: intensiivisten työpaikkatoimintojen alueita ja työpaikkatoimintojen alueita. Ensin mainitut ovat liike-, toimisto-, palvelu-, tuotanto- ja varastotiloja, kun taas jälkimmäiset voivat olla tuotanto- ja varastotiloja sekä niihin liittyviä toimisto- ja liiketiloja. Tällaisia tuotanto- ja varastotilojen työpaikka-alueita on yli 55 dB:n lentomelualueella Junkersintien, Ilmakehän ja Pakkalantien varrella. Niiden liikenne kulkee tulevaisuudessa erikoiskuljetusreittiä pitkin, jotta raskaasta liikenteestä ei aiheudu vaaratilanteita mm. Tikkurilantietä kulkeville koululaisille tai muille jalan ja pyörällä kulkeville. Raskaan liikenteen palvelualueet ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella mm. Viinikkalassa. Kaavarungon alueelle ei ole perusteltua sijoittaa raskaan liikenteen palvelualueita.

Kaavarungon ratkaisut noudattavat pääasiassa voimassa olevaa yleiskaavaa, mutta joitain poikkeamiakin on. Alueen itä- ja länsilaidassa on osa yleiskaavan teollisuus- ja varastoalueesta esitetty kaavarungossa sekoittuneiden toimintojen alueeksi tai asumisvaltaiseksi alueeksi. Myös Lentoasemantien molemmiin puolin oleville työpaikka- ja palvelualueille sekä Aviapolis-aseman seudulle on esitetty asumisen mahdollisuutta. Joukkoliikenteen runkoyhteys on siirretty yleiskaavan osoittamalta paikalta Pyttisbergetin itäpuolelta kulkemaan mäen

eteläpuolitse. Yleiskaavan viheryhteyden paikkaa on tarkistettu kohdassa, missä se ylittää Ilmakehän. Yleiskaavaan nähden tehdyt poikkeamat perustuvat tarkempiin maankäytön tutkielmiin ja lisätietoon, jota on saatu mm. Pytinojan hulevesialtaiden sijoittelusta. Yleiskaavan ajantasaisuuden arviointi on Vantaan kaupunkisuunnittelun työohjelmassa vuodesta 2016 alkaen.

Tarkistukset:

Kaavarungon selostukseen on lisätty Finavian toimittamaa aineistoa lentokentän melupäästöistä, tiemelun ennustekartta vuodelle 2030 sekä vaikutusten arviointi.

NRO 8 HSL HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄ

Lausunto:

Tulevaisuuden Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmä on verkostomainen. Se perustuu vahvoihin raideliikenteen runkoyhteyksiin, bussien runkolinjoihin sekä niitä täydentäviin liityntäyhteyksiin. HLJ 2015:n joukkoliikennestrategiassa Aviapoliksen asema tulee korostumaan ja asemasta muodostuu tärkeä liikenteen solmupiste. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmassa (MASU 2050) puolestaan kaavarungon alue on ensisijaisesti kehitettävää aluetta, jolle on tarkoitus kohdentaa merkittävä osa seudun uudesta maankäytöstä.

Helsingin seudun pääpyöräilyverkolla Aviapoliksen alueella on suunnitteilla useita pyöräilyn itä-länsi ja etelä-pohjoinen -suuntaisia laatukäytäviä. Nämä tarjoavat hyvät yhteydet alueelta muulle seudulle. Alueen sisäisellä kevyen liikenteen verkolla tulee puolestaan luoda mahdollisuudet asioida alueella kävelen ja pyöräillen. Siksi lähipalvelut tulisi sijoittaa tärkeimpien väylien läheisyyteen.

Lentokenttä-Kehä III -alueella toimii suuri määrä logistiikan yrityksiä. Tämän vuoksi olisi hyvä varata Aviapolis-alueen asemakaavoituksen yhteydessä alueelta rekoille tavaraliikenteen pysäköinti- ja levähdysalueita. Näistä paikoista on kysyntää pääkaupunkiseudulla ja niitä voisi samalla hyödyntää myös Aviapolis-alueen rakentamisen aikaisessa kuljetuslogistiikassa.

HLJ:ssä on lentokenttäalueen alitse kulkeva lentorata ajoitettu noin vuodelle 2040. Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa tämän valtakunnallisen hankkeen edellytykset.

HSL haluaa olla mukana yhteistyössä joukkoliikennettä sivuavassa suunnittelussa. HSL pitää tärkeänä, että suunnittelussa huomioidaan yleiskaavan mukaiset raitiotievaraukset. Bussiterminaalin suunnittelussa HSL haluaa olla mukana alusta asti. Sähköbussien yleistymiseen ja niiden lataustarpeisiin on varauduttava.

HSL pitää kaavarungossa esitettyjä linjauksia ja toimia erittäin hyvinä sekä seudullisia suunnitelmia tukevinä.

Vastine:

Aviapoliksen kaavarungon yhtenä ajatuksena on yhdistää alueen "navat", Aviapolis-asema sekä kauppa- ja viihdekeskus Jumbo & Flamingo ns. kiinnostavuuden kehällä; kadulla, joka on mielenkiintoista liikkumisympäristöä myös kävelijälle ja pyöräilijälle. Tämän reitin varrelle sijoittuvat "arjen palvelut": koulut, päiväkodit, kaupalliset palvelut, joukkoliikenteen runkolinjojen pysäkit ja laajimmat puistoalueet.

Kaavarunkokartalla on esitetty kahdenlaisia työpaikka-alueita: intensiivisten työpaikkatoimintojen alueita ja työpaikkatoimintojen alueita. Ensin mainitut ovat liike-, toimisto-, palvelu-, tuotanto- ja varastotiloja, kun taas jälkimmäiset voivat olla tuotanto- ja varastotiloja sekä niihin liittyviä toimisto- ja liiketiloja. Tällaisia tuotanto- ja varastotilojen työpaikka-alueita on yli 55 dB:n lentomelualueella Junkersintien, Ilmakehän ja Pakkalantien varrella. Niiden liikenne kulkee tulevaisuudessa erikoiskuljetusreittiä pitkin, jotta raskaasta liikenteestä ei aiheudu vaaratilanteita mm. Tikkurilantietä kulkeville koululaisille tai muille jalan ja pyörällä kulkeville. Raskaan liikenteen palvelualueet voivat sijoittua kaavarunkoalueen ulkopuolelle mm. Viinikkalaan. Lisäksi niitä voisi sijoittaa Tuusulan Fokukseen. Rakentamisen aikaisen kuljetuslogistiikan tilapäiskäyttöön löytyy alueelta lukuisia asfaltoituja kenttiä ja rakentamattomia joutomaita.

Maakuntakaavassa esitetty lentoradan linjaus leikkaa Kehäradan linjausta Aviapolis-aseman kohdalla. Kaavarunkokartalla alueen pohjoisosaan Aviapolis-aseman ja lentoaseman väliin (osa-alue 8) on esitetty intensiivisten työpaikkatoimintojen aluetta ja Aviapolis-asemalle (osa-alue 1) sekoittuneiden toimintojen aluetta, jotta rautateitä voitaisiin hyödyntää maksimaalisesti mm. työpaikkaliikenteessä. Osa-alue 8 voi hyödyntää lisäksi lentoaseman välitöntä läheisyyttä ja tulevaisuudessa lentoradan suoraa yhteyttä Helsingin keskustaan.

Kaavarunkokartalla on esitetty joukkoliikenteen runkolinjojen pysäkkien alustavat paikat Joukkoliikennekaupunki Vantaa -raportin mukaisesti. Kaavarungon pohjalta on tehty alueen liikenneselvitys (Ramboll, 2016), jossa mm. on selvitetty pikaraitiotien linjausta Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä.

Bussiterminaali sijoittuu Aviabulevardin eteläosaan, Aviapolis-aseman eteläisen sisäänkäynnin viereen siten, että bussien lähtölaiturit ovat Aviabulevardin katualueella. Suunnitelmien mukaan matkustajien odotustila katetaan. Aviabulevardin suunnittelussa HSL on ollut mukana.

Lausunto tukee kaavarunkosuunnitelmaa.

Kaavarungon alueelle ei ole perusteltua sijoittaa raskaan liikenteen palvelualueita.

Tarkistukset:

-

NRO 9

HSY HELSINGIN SEUDUN YMPÄRISTÖPALVELUT -KUNTAYHTYMÄ

Lausunto:

Aviapoliksen kasvun ja kehittymisen varmistamiseksi on yhteistyössä eri toimijoiden kanssa laadittu yleiskaavaa tarkentava ja asemakaavoitusta ja hankkeita ohjaava kaavarunko. Kaavarunko on monitahoinen ja perusteellinen esitys alueen kehittymisen suuntaviivoista.

Kaavarungossa ei ole kuitenkaan mainittu vesihuollon kehittämiseen liittyviä tulevaisuuden tarpeita. Lienee selvää, että nykyinen vesihuoltoverkoston kapasiteetti ei riitä tulevaisuuden tarpeisiin. Nähdäksemme on tärkeää tutkia suunnittelualueen laajuisesti, millainen vaikutus kaavarungossa esitetyllä rakentamisella on vedenjakeluun ja viemärintiin. Kaavarungon liitteeksi olisi hyvä laatia alueellinen vesihuollon yleissuunnitelma.

Kaavarungossa on todettu, että kaupunkirakenteen tiivistyessä entisestään on syytä käyttää kaikki keinot tulvahuippujen tasaamiseksi kuten viherkatot, läpäisevät pinnoitteet, huleveden viipymäaltaat ym. ratkaisut. Kaavarungossa mainitaan, että "Alueen puroista ja niiden hulevesialtaista voidaan rakentaa keskeinen osa viherkehää." On tärkeää, että hulevesien potentiaali viihtyvyyden lisääjänä on tunnistettu.

Näkemyksemme mukaan on tärkeää tutkia suunnittelualueen laajuisesti hulevesien osalta kaavarungossa esitetyn rakentamisen vaikutus hulevesien hallintaan.

Pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan ilmastotavoitteena on hiilineutraalius 2050 mennessä. Ilmastotavoitteiden olisi hyvä näkyä vahvemmin työssä ja osana kaavarungon strategisia tavoitteita. Kaavarunko on liikkumisen ratkaisuiltaan Pääkaupunkiseudun ilmastostrategian mukainen muuttaessaan autokaupunkia kohti kävelykaupunkia.

Jatkosuunnittelussa olisi hyvä huomioida ja tutkia alueen energiaratkaisut ja pyrkiä minimoimaan sekä rakentamisen että käytön aikaisia ilmastovaikutuksia.

HSY, HSL ja Uudenmaan liitto ovat käynnistäneet yhteisen ELIAS-Elinvoimaa asemanseuduille! -projektin, jonka yhtenä tavoitteena on asemanseutuja koskevan tietopohjan parantaminen ja seudun yhteisten kehittämisperiaatteiden määrittäminen. Projektissa syntyvät tiedot ovat hyödynnettävissä jatkosuunnittelussa.

HSY pitää hyvänä, että jo suunnittelun lähtökohdissa on huomioitu lisääntyvien hulevesien ja kaupunki-tulvien haasteet ja että rakentamisen lisääntyessä tullaan käyttämään kaikki keinot hulevesitulvien välttämiseksi. Lisääntyvän rakentamisen ja päällysteisten pintojen lisäksi hulevesitulvien riskiä kasvattaa myös ilmastomuutos, sillä edetessään sen arvioidaan lisäävän sademääriä ja rankkasateita selvästi nykyisestä. Jatkosuunnittelussa on siten syytä varautua nykyistä suurempiin vesi- ja lumimääriin.

Hulevesien hallinnan lisäksi puro- ja viherverkostojen ennallistaminen ja turvaaminen edistävät myös ilmastomuutokseen sopeutumista. Viheralueilla ja -rakenteilla voi olla merkitystä mm. rakennusten ja piha- ja katualueiden viilentämisessä. Jatkosuunnittelussa on hyvä ottaa huomioon myös tulevaisuudessa mahdollisesti lisääntyvät hellejaksot ja voimistuva kaupunkialueiden lämpösäarekeilmiö ja niiden vaikutukset tiiviisti rakennetuilla alueilla. Uuden tutkimuksen mukaan (Kollanus ja Lanki 2014, Duodecim) 2000-luvun pitkittyneet helleaallot aiheuttivat haitallisia terveysvaikutuksia myös Suomessa.

Aviapoliksen suunnittelualuetta rajaavat suuret pääväylät, Kehä III etelässä ja Tuusulanväylä idässä. Kehä III:n liikennemäärä on alueella noin 90 000 ja Tuusulanväylän noin 60 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suunnittelualueen vilkasliikenteisimmät väylät ovat Ilmakehä, jonka arkivuorokausiliikenne on yli 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa sekä Lentoasemantie ja Ilmailutie, joilla vuorokauden keskiarvoliiikenne ylittää 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaavarungossa todetaan lisäksi, että raskaan liikenteen osuus on paikoin suuri, Pakkalantiella jopa viides ja Tikkurilantiellakin huomattava. Kaavarungossa todetaan myös, että liikennemääriltään suurimpien väylien läheisyydessä pienhiukaset muodostavat potentiaalisen terveyshaitan, minkä vuoksi herkkien toimintojen tulee sijoittua riittävän etäälle väylistä.

HSY katsoo, että ilmanlaatu tulee ottaa huomioon alueen suunnittelussa, sillä kuten viimeaikaisissa epidemiologisissa tutkimuksissa on todettu, vilkkaan tien läheisyydessä asuminen on yhteydessä monen tyyppisiin terveyshaittoihin. Samoin on havaittu, että kohtuullisen matalatkin ilman epäpuhtauksien pitoisuudet vaikuttavat vakavasti terveyteen.

Asuinrakennusten ja mahdollisten herkkien kohteiden sijoittamisessa tulisi huomioida suojaetäisyydet, kuten kaavarungossa todetaankin. Ilmansaasteille altistumista voidaan vähentää myös esimerkiksi rakennusten tehokkaalla tuloilmansuodatuksella, sijoittamalla tuloilman sisäänottoaukot mahdollisimman etäälle teistä sekä sijoittamalla oleskelualueet ja parvekkeet rakennusten suojan puolelle. Lisäksi tulisi suunnittelussa pyrkiä siihen, että ei muodostuisi ilmansaasteiden sekoittumisen kannalta epäsuotuisia rakenteita, kuten kapeita katukuiluja. Jalankulku- ja pyörätiet olisi hyvä sijoittaa etäälle vilkasliikenteisistä väylistä. Yksityiskohtaisempia ohjeita ilmanlaadun huomioon ottamiseksi ja ilmansaasteille altistumisen vähentämiseksi löytyy uudesta Uudenmaan ELY-keskuksen oppaasta "Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa" (opas 2/2015).

Vastine:

Kaavarunkotyön rinnalla ja työn loppuvaiheessa on selvitetty monia eri asioita, jotka eivät vielä ehtineet lausuntovaiheeseen.

Hulevesien hallinta ja yhtenäisen viherverkoston turvaaminen on yksi kaavarungon tavoitteista. Kaavarungon alueelta on tehty vesihuollon yleissuunnitelma. Jo Vantaan hulevesiohjelmassa (2009) on mm. määritetty, että hulevedet käsitellään ensisijaisesti syntypaikoillaan, ts. tonteilla, maahan imeyttämällä.

Ilmastotavoitteet ovat olleet kaavarunkotyön tavoitteiden asettelun taustalla. Kaavarunko noudattaa pääkaupunkiseudun ilmastostrategiaa ja Vantaan ilmastomuutoksen hillintään liittyviä tavoitteita (mm. Joukkoliikennekaupunki Vantaa, 2015). Suunnitelman otsikko "Käveltävä korttelikaupunki" viittaa kestäväällä kulkumuodoilla liikkumiseen. Sekoittuneen kaupunkirakenteen konsepti vähentää autolla liikkumisen tarvetta kodin, työpaikkojen ja palvelujen välillä. Myös jokapäiväisten palvelujen sijoittaminen joukkoliikenteen runkolinjojen pysäkkien läheisyyteen tukee tätä ajatusta ("kiinnostavuuden kehä"). Ilmastomuutoksen edetessä myös tuulet voimistuvat. Kaavarungossa tämä on otettu huomioon tekemällä jalankulun yhteyksistä polveilevia reittejä.

Aviapoliksen ilmastovaikutuksia arvioitiin mallintamalla kaavarungon toteutumisen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä 50 vuoden aikajaksolla. Arvioinnissa on käytetty kahta menetelmää, Skenarios-palvelua sekä KEKO B – kaavoituksen ekotehokkuuslaskuria. Molemmat työkalut ovat yhä kehitysvaiheessa.

Arviointien perusteella kaikkien asuin- ja toimistorakennusten rakentaminen puurunkoisina (muut edelleen betonirunkoisia) vähentäisi rakentamistoimintojen hiilidioksidipäästöjä noin 19 %. Rakennusten energiankulutuksen päästöihin voidaan vaikuttaa hyödyntämällä alueella oleva uusiutuvan energian potentiaali, esimerkiksi aurinkopaneelilla voitaisiin tuottaa noin puolet alueen vuosittaisesta sähkönkulutuksesta. Myös passiivisen aurinkoenergian potentiaali, ns. vähähiilisen kaavoituksen keinot, tulisi selvittää jatkosuunnittelutyössä.

Kaavarungon rakenne perustuu liikenteen haittojen suojauksen osalta siihen, että suurimpien väylien varsilla on työpaikka-alueita, joiden rakentamisen tehokkuudet ovat niin suuria, että rakennuksista muodostuu meulta suojaava rintama. Asuminen ja muut herkat toiminnot sijoittuvat työpaikkakortteleiden taakse alueen

sisempiin osiin, riittävän etäälle suurista väylistä niin liikennemelun kuin pienhiukkasten leviämisen näkökulmastakin.

Aviapoliksen liikenteellisessä selvityksessä (Ramboll, 2016) on arvioitu kunkin katuosuuden tulevia liikennemääriä eri ennustetilanteissa. Sen pohjalta Ramboll laati tieliikennemeluselvityksen. Meluselvitys ei vaikuta kaavarunkoratkaisuun vaan toimii jatkosuunnittelun apuna. Selvitys valmistuu maaliskuun puolivälissä. Asemakaavamuutoksissa määritellään tarkemmin rakennusten sijoittuminen ja mm. puhtaan ilman sisäänotto-suunnat sekä annetaan tarvittavat, niitä koskevat määräykset.

Kaavarunkotyön yhteydessä on tutkittu katujen mitoitusperiaatteita paitsi liikennetarpeen, mutta myös katutilan leveyden ja sitä reunustavien rakennusten korkeuden suhteen näkökulmasta. Jotta ilman epäpuhtauksia kerääviä katukuiluja ei syntyisi ja jotta mm. auringonvalon pääsy alakerrosten asuntoihin varmistetaan, määritellään kaavarungossa asuinalueella katutilan leveyden ja rakennusten korkeuden suhteeksi n. 1:1.

Koska alueen kaupunkirakenne uudistuu vähitellen, on kaavarunkotyössä pidetty tärkeänä, että alueelle muodostuu mielenkiintoisia jalankulun reittejä jo uudistumisen alkuvaiheessa. Tämän vuoksi kaavarungossa esitellään toteutuksen toimintatapa, jossa mm. suojaisten kortteleiden läpi johdetaan yleisiä jalankulun reittejä vaihtoehtona kadunvarren jalkakäytävälle. Myöhemmin, kun uudistus on edennyt läpi koko alueen, on katuympäristöistäkin muodostunut viihtyisiä kaupunkioleskelun paikkoja.

Ilman epäpuhtaudet ovat ongelmallisia juuri suurimpien väylien varressa pyöräileville ilman asianmukaisia melu- ja pienhiukkasesteitä, mutta pyöräilyyn löytyy vaihtoehtoisia reittejä kaavarunkoalueen sisältä mm. kokoojakatujen pyöräteistä.

Tarkistukset:

Selostukseen on lisätty vaikutusten arviointi.