



YLEISKAAVA 2020

YK0048

luonnos

SELOSTUS 28.01.2019

Sisällysluettelo

Johdanto	5
Tiivistelmä	6
Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa	8
Mitoitus.....	10
Yleiskaavaluonnos – kaavakartta ja -määräykset	12
Maankäytön ratkaisut.....	19
Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut	19
Sisäänpäin kasvulla parempaa joukkoliikennekaupunkia	19
Uudistuminen on mahdollisuus	20
Keskustat.....	21
Asemanseudut	23
Kaupan sijoittamisen ohjaaminen.....	25
Palvelut.....	27
Toimitila-alueet ja työpaikat	29
Asuntorakentamisen ohjaus	31
Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa	40
Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima	43
Ekologinen verkosto.....	44
Virkistyskäyttö.....	48
Kulttuuriympäristö	51
Kaupungin kytkeytyminen	56
Liikennejärjestelmä	56
Lentokenttä	61
Tekninen verkosto.....	61
Yleiskaavaluonnoksen kaavatekninen ratkaisu.....	66
Yleiskaava 2020 kaavaperiaate	66
Yleiskaavaluonnos alueittain.....	68
Myyrmäki	68
Keskustat ja asuminen	69
Palvelut.....	69
Suojeluarvot.....	70
Toimitila-alueet	73
Liikenne	73
Tekninen verkosto.....	74
Kivistö.....	75

Keskustat ja asuminen	76
Palvelut.....	76
Suojeluarvot.....	77
Toimitila-alueet	79
Liikenne	80
Tekninen verkosto.....	81
Aviapolis	82
Keskustat ja asuminen	82
Palvelut.....	83
Suojeluarvot.....	84
Toimitila-alueet	86
Liikenne	86
Tekninen verkosto.....	87
Tikkurila	88
Keskustat ja asuminen	88
Palvelut.....	89
Suojeluarvot	89
Toimitila-alueet	90
Liikenne	91
Tekninen verkosto.....	92
Korso ja Koivukylä	93
Keskustat ja asuminen	93
Palvelut.....	94
Suojeluarvot.....	94
Toimitila-alueet	95
Liikenne	96
Tekninen verkosto.....	96
Hakunila	98
Keskustat ja asuminen	98
Palvelut.....	99
Suojeluarvot	100
Toimitila-alueet	102
Liikenne	102
Tekninen verkosto.....	103
Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus	104
Viestintä ja vuorovaikutus.....	104
Aloitus- ja tavoitevaihe	104

Luonnosvaihe	104
Miten yleiskaavan valmistelu jatkuu?	106

Johdanto

Vantaan neljäs koko kaupungin yleiskaava kantaa vuosilukua 2020. Yleiskaavasta on laadittu luonnos, jonka ratkaisuja tämä selostus avaa ja perustelee. Mukana on vielä vaihtoehtoja, keskeneräisiä luonnosmaisia ratkaisuja ja varmasti virheitäkin. Lähdetiedot eivät ole kattavia ja osa selvityksistä vielä puuttuu, koska ne kaipasivat pohjaksi luonnoksen määrittelyä.

Rohkenemme silti antaa yleiskaavaluonnoksen avoimesti arvioitavaksi, jotta saamme erilaiset näkökulmat mukaan yhteensovittettavaksi kokonaisuuteen. Seuraavaksi on vuorovaikutuksen ja vaikutusten arviointien aika. Varsinainen yleiskaava 2020 viimeistellään niiden myötä.

Anna-Mari, Antonina, Eeva, Jonna, Joonas, Laura, Mari, Paula, Ritva-Leena, Sakari, Tiina & Virpi

Tiivistelmä

Tulevaisuuskuva Vantaan maankäytön kehityksestä on nyt alustavasti määritelty yleiskaavaluonnokseen. Tehtävänsä mukaisesti yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle.

Uusi yleiskaava jatkaa voimassa olevan yleiskaavan viitoittamalla tiellä. Voimassa olevan yleiskaavan linjauksia seuran kasvu ohjataan kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja vahvistaen. Yhtäläisyyksistä voimassa olevaan yleiskaavaan huolimatta uusi yleiskaavaluonnos on edeltäjäänsä strategisempi muun muassa joukkoliikenteen verkostoon pohjautuvan tavoitteellisen kasvun keskittämisessä.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäten resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Yleiskaavaluonnos keskittää merkittävän osan kasvusta 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 eriytymiskehityksen 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 yleiskaavaluonnoksessa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa, Vallinojan asemanseutua pääradan varressa ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmea.

Yleiskaava 2020 määrittelee seudulliset pyöräilyn baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston ja ottaa kantaa myös kevyen liikenteen reittien laatuun. Vantaan eteläisten poikittaisten baanojen ja reittien suunnittelua jatketaan Vantaanjoen molemmin puolin yhteistyössä Helsingin kanssa.

Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaluonnokseen määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määräästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueellakin.

Kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaluonnoksessa määritelty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia lähivuosikymmenille. Vaikka paine asuntorakentamiselle tiedostetaan, elinkeinoelämän toimintaedellytykset on haluttu varmistaa yleiskaavassa. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiville keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavaluonnoksessa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä.

Lentokenttä kasvaa ja lentämisen vaikutukset näkyvät vantaalaisessa kaupunkirakenteessa yhä voimakkaammin. Uudelleen määritellyistä lentomelualueista merkittävä osa on luonnoksessa varattu työpaikkarakentamiseen. Laajentuneet melualueet ulottuvat joissain kohdin myös olemassa oleville asuntoalueille. Näillä alueilla yleiskaavaluonnos turvaa nykyisen asutuksen säilymismahdollisuudet meluhäiriöistä huolimatta.

Yleiskaavaluonnos esittää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja uudistamista koko kaupungin alueella, niin kerros- kuin pientaloalueellakin. Toteutuessaan suunnitelma tuo siten 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 esitetty yleiskaavamääräyksiin. Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta. Yleiskaava ei kuitenkaan ohjaa tarkasti yksittäisten palvelujen tarkkaa

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

Uusi yleiskaavaluonnos on edeltäjänsä tavoin laadittu aluevarauskaavana, jotta se edelleen ohjaisi sujuvasti asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Asemakaavoituksen tueksi on voimassa olevan yleiskaavan ratkaisujen täsmentämiseksi isommista aluekokonaisuuksista, usein keskuksista, laadittu kaavarunko. Tarvetta kaavarunkoja vastaaville suunnitelmille on tulevaisuudessaakin, mutta mille alueille niitä yleiskaavan toteuttamisessa esitetään, ratkeaa vasta yleiskaavan ehdotusvaiheessa.

Yleiskaavan käyttötarkoituksia linjaavat aluevaraukset on luonnoksessa määritelty yleiskaavamerkinnoillä ja määräyksillä, joihin on kirjattu mukaan myös tarkempaa suunnittelua ohjaavia tavoitteita esimerkiksi kaupunkitilan laadusta. Asemakaavoitetun alueen ulkopuolisen alueen määräykset mitoittavat rakentamisen määrää vuoden 1983 yleiskaavan ratkaisujen mukaisesti: kantatiloihin perustuva mitoitus on ohjausvaikutukseltaan tasapuolinen alueen maanomistajille.



Kuva 1. Vantaan yleiskaavan keihäänkärjet

Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa

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

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

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VN 14.12.2017) on jaettu viiteen kokonaisuuteen:

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

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

Vantaan rooli osana Uudenmaan maakuntaa keskittyy liikkumiseen, väyliin, lentokenttään, mutta myös kasvavaan kaupunkiseutuun, viherrakenteeseen, luonnon ja kulttuuriperinnön suojeluun. Uudenmaan rajaaminen omaksi toiminnalliseksi kokonaisuudekseen on vaikeaa, koska harva asia noudattaa maakunnan rajoja ja kasvu keskittyy vahvasti Helsingin seudulle. Uudenmaanliitto laatii parhaillaan uutta kokonaismaakuntakaavaa Uusimaa 2050, jossa koko maakunnan tasolla kuvataan vain rakennesuunnitelma. Varsinainen kaava laaditaan kolmena alueellisenä vaihekaavana, joiden alueet määrittyvät toiminnallisina kokonaisuuksina. Vantaa kuuluu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueeseen. Voimassa olevat maakuntakaavat sekä tämä uusi työn alla oleva ohjaavat yleiskaavan laadintaa. Ohjaaminen painottuu maakunnallisesti merkittäviin asioihin, eikä yksityiskohtiin. Rinnakkaiset laadintaprosessit ovat mahdollistaneet hyvän vuorovaikutuksen kaavaratkaisuja pohdittaessa. Uusimaa 2050 – kaavan luonnos oli loppuvuodesta 2018 lausunnoilla: joitain ristiriitaisuuksia yleiskaavaluonnokseen oli maankäytön ratkaisuissa. Keskustelu jatkuu ehdotusvaiheessa. Suunta suunnitelmilla on yhteinen: kohti kestävämpää kaupunkiseutua.

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 seudulle laaditaan parhaillaan ensimmäistä 14 kunnan yhteistä MAL-suunnitelmaa, jossa määritellään seudun ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet, asuntorakentamisen painopisteet ja kasvua generoivat liikennehankkeet. MAL 2019-suunnitelmasta on valmistunut luonnos, joka on vuodenvaihteessa lausunnoilla. Yleiskaavaluonnoksen ratkaisut ovat linjassa MAL 2019-suunnitelman kanssa niin maankäytön kuin liikennehankkeiden osalta. Suunnitelma valmistuu maaliskuussa 2019 ja toimii neuvoteltavan uuden MAL-sopimuksen 2020-2023 tausta-aineistona.

Yleiskaavan mittakaavassa 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

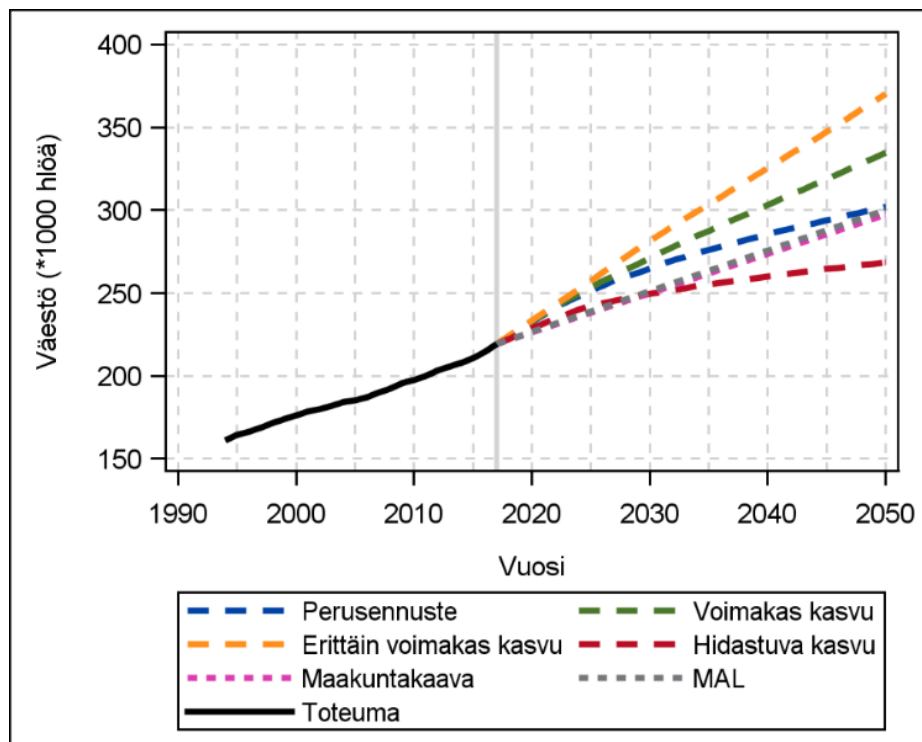
yleiskaavaa, joka tuo uuden kasvusuunnan Viiskorpeen ja Kalajärvelle. Nurmijärven kanssa yhdessä on laadittu uusi joukkoliikenneselvitys Klaukkalan ja Kivistön välisistä yhteyksistä, jotka tukevat Klaukkalan kasvua uuden osayleiskaavan mukaisiin laajuuksiin. Tuusula työstää uutta yleiskaavaa aikatahtimella 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. Sipoon kanssa aktiivisin vuorovaikutus on liittynyt Östersundomin yhteisen yleiskaavan laadintaan yhdessä Helsingin kanssa. Kaava on hyväksymisvaiheessa joulukuussa 2018. Kaavan ratkaisut on tuotu lähes sellaisenaan Vantaan yleiskaavaluonnokseen.

Mitoitus

Yleiskaavaluonnokseen ei ole määritelty yhtä ainoaa mitoitusavoitetta, vaan useamman skenaarion kautta on selvitetty kasvun mittakaavaa ja sitä, miten siihen tulisi varautua. Yleiskaavan on tarkoitus mahdollistaa kaupungin kasvu. Todellisuudessa se voi olla hitaampaa tai nopeampaa. Resurssiviisas kaupunki kasvaa viisaasti ja ennakoii tulevaa, siksi pitää osata varautua tulevaisuuteen.

Vantaa kasvaa jatkossakin sisään päin olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tukeutuen. Täydennysrakentamisen ja purkamisen suuri osuus aiheuttaa merkittäviä epävarmuuksia toteuttamisen suhteen, minkä vuoksi rakentamismahdollisuuksia on syytä olla laskennallisesti tarvetta suurempi määrä. Sisään päin kasvun mitoittaminen on vaikeaa ja olemassa olevasta rakenteesta voi myös löytyä merkittävästi ennakoitua enemmän rakentamismahdollisuuksia tarkemmassa tarkastelussa.

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



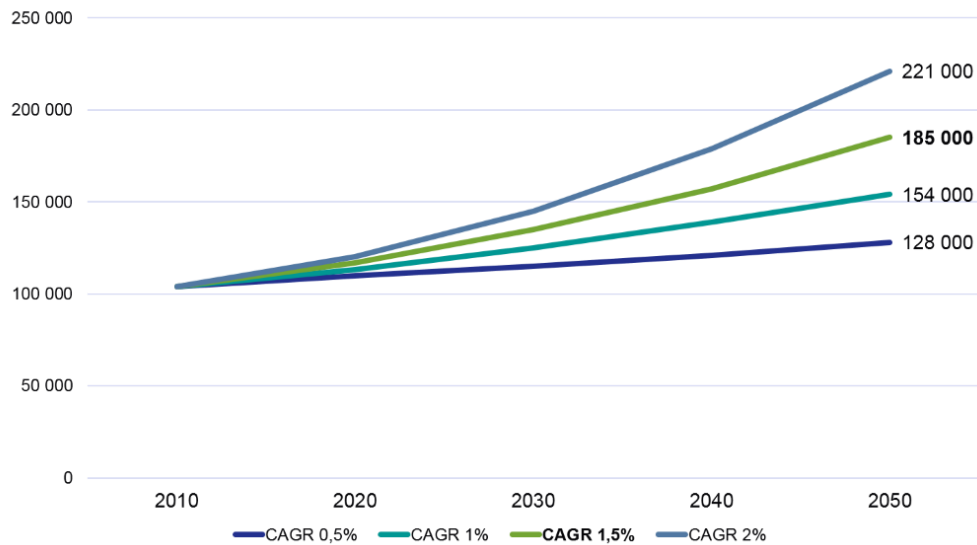
Kuva 2. Väestöskenaariot

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

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

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

Eri kasvun skenaariot luovat 100 000 työpaikan haitarin vuonna 2050

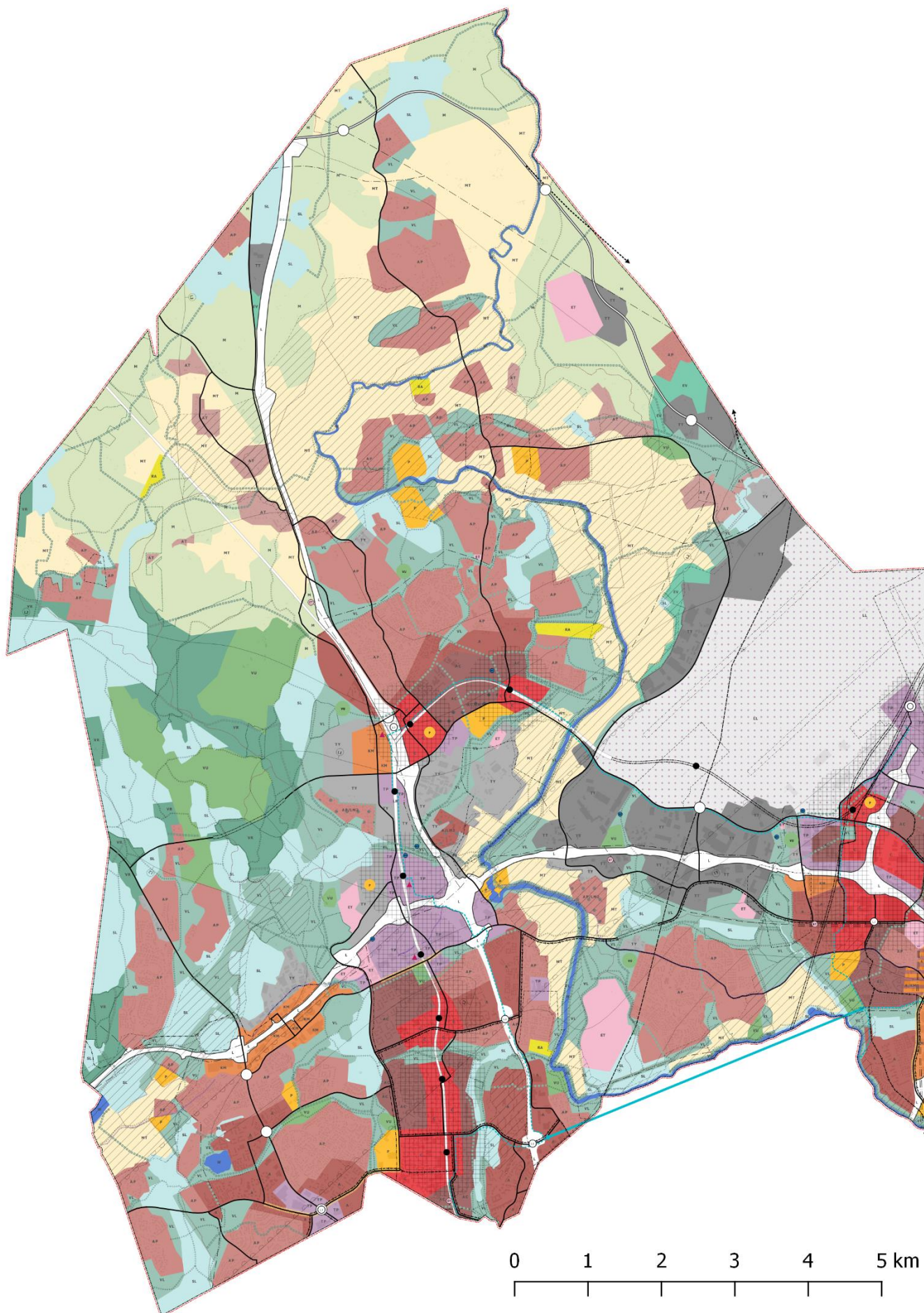


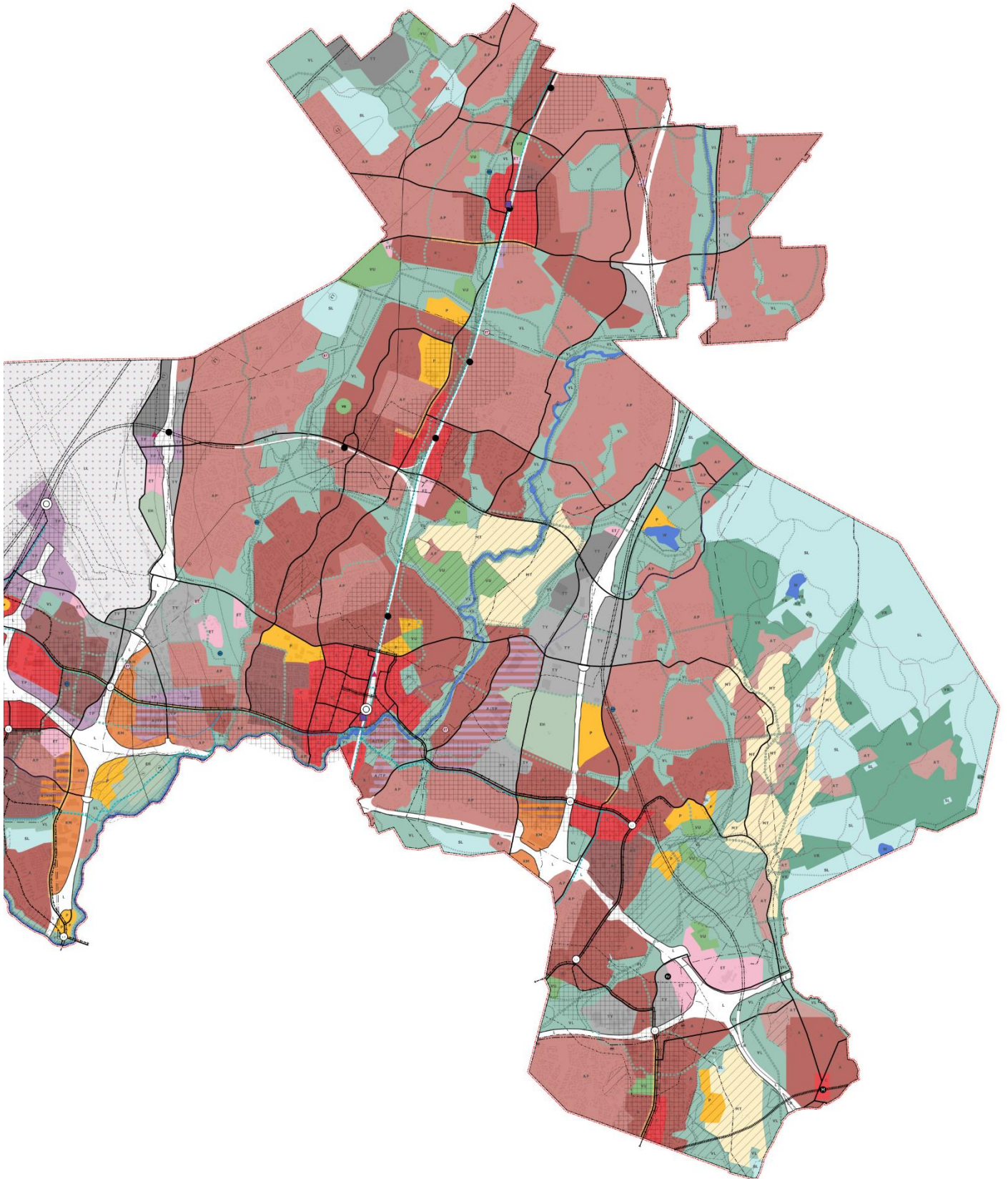
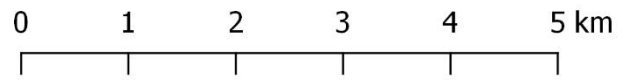
Kuva 3. Työpaikkaskenaariot

Yleiskaavassa varaudutaan 335 000 asukkaaseen Vantaalla vuonna 2050. Väestönkasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarantojen lisäksi rakennettava reilut 7 miljoonaa uutta kerrosneliömetriä asumiselle. Yleiskaavavarantoa tulee kuitenkin olla selvästi tätä enemmän, sillä kaikkea yleiskaavavarantoa ei syystä tai toisesta voida hyödyntää.

Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050. Työpaikkakasvun edellyttämän toimitilakerrosneliömetrimäärän arvioiminen on asumista haastavampaa, mutta uutta toimitilakerrosalaa tarvittaneen vähintään 3,5 milj. kem². Yleiskaavaluonnoksessa esitetty olemassa olevien toimitila-alueiden muuttaminen asuinvaltaisiksi edellyttää suurimmillaan yli miljoonaa toimitilakerrosneliömetriä tämän lisäksi. Epävarmuuksista johtuen yleiskaavan tulee mahdollistaa noin 6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentaminen.

Yleiskaavaluonnos – kaavakartta ja -määräykset





Vantaan yleiskaava 2020

Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset

Yleis- ja ajoitusmääräykset

Yleiskaava osoittaa kaupungin eri alueiden käyttötarkoituksen. AT, VL, VR, M ja MT -alueiden rakentamista säädelään pääasiassa yleiskaavalla. Muilla alueilla edellytetään pääsääntöisesti asemakaavaa. Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviraston ylläpitämän muinaisjäännöskirjaston mukaiset muinaismuistolain suojaamat kohteet ja museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet ja selvittävät niiden suojelutarve ja -edellytykset.

Hulevesien muodostumista on pyrittävä ehkäisemään. Muodostuvat hulevedet on viivytettävä. Avoimet ja luonnonmukaiset purot tulee lähtökohtaisesti säilyttää avoimena. Ekologiset yhteydet on otettava huomioon asemakaavoituksessa ja muussa jatkosuunnittelussa.

Koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Meluntorjuntatarve on otettava huomioon asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä.

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 ennenkuin Länsisalmen alueen länsipuolinen uusi ekologinen yhteys on käytettävissä. Lapinkylän suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee turvata metsäisen etelä-pohjoisuuntaisen ekologisen yhteyden kehittäminen ja avoimen maaseudun kulttuurimaisen rajaaminen.

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

Strategiset kehittämismerkinnät



Kestävän kasvun vyöhyke

Joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosaan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Pientaloalueilla tehokkuuden muutos tulee suunnitella useiden tonttien kokonaisuuksina.

Asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta. Alueiden kehittämisessä aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden ja kaupan keskittymänä. Kaupan rakentuminen alueelle tulee kytkeä raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentamiseen. Raitiotien reitillä kasvun vyöhyke on ensisijaisesti pysäkkien kohdalla. Pysäkkien paikat määritellään raitiotien suunnittelun yhteydessä.



Katukuvan kehitysalue

Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee merkinnällä merkitystä kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että katukokonaisuus on viihtyisä ja luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.



Jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke

Merkinnällä osoitetaan ensisijaiset virkistyskäyttöön kehitettävät jokien rannat. Rantoja kehitetään siten, että veden äärelle pääsee helposti ja monenlainen ulkoilu ja virkistys on mahdollista.

Maankäyttö

Kaupunkikeskustan alue

Kaupunkikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnollaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Keskeisillä keskusta-alueilla julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on osoitettava liike- ja toimitiloiksi. Länsisalmessa vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen tulee ajoittaa asuntorakentamisen aikatauluun.

Kävelävyyden tulee olla kaupunkiympäristön mitoituksen lähtökohta. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueilla tulee varata riittävästi tilaa palveluille, puistoille ja muille julkisille ulkotiloille. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Asuntovaltainen keskusta-alue

Alue varataan ensisijaisesti keskusta-asumiseen. Alueelle saa sijoittaa myös asuinkortteleihin soveltuvia palveluita, työpaikkoja ja muita toimintoja. Kaupunkiympäristöstä tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus viereisen keskustan kanssa. Alueella tulee varata riittävästi tilaa puistoille ja julkisille ulkotiloille. Alueen uuden asuntorakentamisen tulee olla tehokasta ja sitä voidaan toteuttaa kaikilla talotyypeillä. Kulkuyhteyksien tulee olla läpikuljettavia kevyelle liikenteelle ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa.

Rakentamisen tulee olla vihertehokasta. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositteluja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

A

Tiivis asuntoalue

Alue varataan ensisijaisesti asumiseen. Alueelle saa sijoittaa asuinympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Aluetta voidaan rakentaa kaikilla talotyypeillä. Pientaloalueiden täydennysrakentamisessa tulee vaalia olemassa olevan ympäristön ominaispiirteitä.

Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueilla tulee varata riittävästi tilaa virkistysalueille. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueella on suositettava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

AP

Pientalovaltainen asuntoalue

Alue varataan asumiseen. Alueelle saa sijoittaa erilaisia pientalotyyppisiä ja lähipalveluita. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia olemassa olevan ympäristön ominaispiirteitä. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja hyvä saavutettavuus. Alueilla tulee säilyttää riittävästi tilaa virkistysalueille.

Rakentamista säädelään 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.

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.

A/KM

Asumiseen muuntuva kaupallisten palveluiden alue

Alue varataan kaupallisille palveluille sekä ympäristöhaiirioita aiheuttamattomille tuotanto- ja varastotoiminnoille. Alueella voidaan sallia toimistotiloja. Tammistoon voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä ja sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä.

Aluetta voidaan kehittää vaihteittain joukkoliikennedyhteyksien parantuksessa asumisen alueeksi. Muutos tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaa kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että lähialueen toiminnot soveltuvat asuin ympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueilla tulee varata riittävästi tilaa julkisille puistoille. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueella on suositava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

P

Palvelujen 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 suuryksiköitä. Alueella olevaa asumista saa ylläpitää ja täydentää harkitusti.

TP

Monipuolinen työpaikka-alue

Alue varataan monipuolisille toimisto- ja palvelutoiminnoille sekä ympäristöhaiirioita aiheuttamattomille tuotantotoiminnoille. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

P

Julkisten palvelujen ja hallinnon paikka

Alueella on varattava tilaa julkisille palveluille. Merkintä osoittaa toiminnon likimääräisen sijainnin. Alueen lopullinen sijainti ja laajuus määritellään tarkemman tason suunnittelussa. Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

KM

Kaupallisten palveluiden alue

Alue varataan kaupallisille palveluille sekä ympäristöhaiirioita aiheuttamattomille tuotanto- ja varastotoiminnoille. Alueella voidaan sallia toimistotiloja. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa. Alueelle ei saa sijoittaa sellaisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, joilla on merkitystä päivittäiseen palvelujen saavutettavuuteen. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

- Tammistoon voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä ja sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen.
- Varisto-Petikossa ja Petaksessa ei sallita erikoiskaupan suuryksiköiden sijoittamista maakuntakaavan mukaisesti. Näille alueille ei saa sijoittaa keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Varisto-Petikossa, Porttipuistossa ja Petaksessa alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa yhteensä 1000 k-m². Koivuhaassa alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa yhteensä 2000 k-m².
- Petaksessa kaupan suuryksiköiden toteuttaminen edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä asemasta

Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

A/TP

Asumiseen muuntuva työpaikka-alue

Alue varataan monipuolisille toimisto- ja palvelutoiminnoille sekä ympäristöhaiirioita aiheuttamattomille tuotantotoiminnoille.

Aluetta voidaan kehittää vaihteittain joukkoliikennedyhteyksien parantuksessa asumisen alueeksi. Muutos tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaa kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että lähialueen toiminnot soveltuvat asuin ympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueilla tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueella suositava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

TY

Tuotanto- ja varastotoiminnan alue

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

TT

Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue

Alue varataan tuotanto-, varasto-, logistiikka- ja yhdyskuntateknisen huollon toiminnoille. Alueelle ei tule sijoittaa sellaisia toimintoja, jotka häiriintyvät raskaasta liikenteestä, melusta tai täinästä.

ET

Yhdyskuntateknisen huollon alue

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin.

ET

Yhdyskuntateknisen huollon laite

VL

Lähivirkistysalue

Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen ovat sallittuja. Mikäli asuinkäytössä oleva rakennus tuhoutuu, voidaan se korvata uudisrakennuksella. Asuntojen määrää alueella ei saa lisätä.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattava toimenpide on luvanvaraista, kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

VR

Retkeily- ja ulkoilualue

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

Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa 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.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattava toimenpide on luvanvaraista kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

VU

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue

Alue varataan liikunnan, urheilun ja virkistykseen vapaa-ajantoiminnoille. Alueella sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen, ei kuitenkaan suurten urheilulaitosten rakentamista.

VU

Urheilu- ja virkistyspalvelujen paikka

Alueelle on varattava tilaa virkistys- ja urheilupalveluille. Merkintä osoittaa toiminnon likimääräisen sijainnin, ja alueen lopullinen sijainti ja laajuus määritellään tarkemman tason suunnittelussa.

Virkistysalueyhteys

Laajoja virkistysalueita yhdistävä virkistysalueiden sarja tai ulkoilureittiyhteys. Tarkemman suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä tulee ottaa huomioon lähivirkistysalueiden riittävyys, luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä varmistaa yhteyden jatkuvuus. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta luonnonmukaiseen. Yhteys tulee toteuttaa vähintään 30 metriä leveänä, jos mahdollista.

SL

Luonnonsuojelualue

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue. Alueen suojelu turvataan maankäyttö- ja rakennuslain nojalla, kunnes luonnonsuojelulainsäädännön mukainen rauhoitus astuu voimaan. Alueella sallitaan ainoastaan sen käyttötarkoitusta palveleva vähäinen rakentaminen. Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue

Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.



Ekologinen runkoyhteys

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

Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ja varmistaa, että ekologinen yhteys säilyy mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia, kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.



Ohjeellinen ulkoilureitti

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



Ohjeellinen ratsastusreitti

EV

Suojaviheralue

Alue varataan suojaviheralueeksi. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

EH

Hautausmaa-alue

W

Vesialue

Vesialue, jonka lähialueella rakennettaessa vesistön ja sen rantojen luontoarvot ja ekosysteemipalvelut tulee ottaa huomioon, säilyttää ja hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla.

Pohjavesialue

Merkintä osoittaa pohjavesialueet, jotka ovat erityisen merkittäviä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa vaarantaa pohjaveden laadun ja määrän. Liikennealueet ja -väylät tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää.

MT

Maatalousvaltainen alue

Alue varataan maatalouteen. Alueella sallitaan tilalla harjoitettava maatilataloutta palvelevaa rakentamista 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttä kahtakymmentä hehtaaria kohti. Lisäksi sallitaan ulkoilua, virkistystä tai matkailua palveleva vähäinen rakentaminen.

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

M

Maa- ja metsätalousvaltainen alue

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

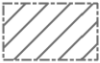
- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttä kahtakymmentä hehtaaria kohti.

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

RA

Loma-asuntoalue

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



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. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.



Lentomelualueen laajenemisvyöhyke

Asuinrakentaminen mahdollista lentomeluun varautuminen huomioiden. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueita kattaa. Alueella ei sallita pientaloja.



Asuinalue voimakkaan lentomelun alueella

Lentomelualueella sijaitsevilla asuinalueilla ei saa lisätä asuntojen määrää.



RKY-kohde

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohde. Kohteen 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.



Hulevesitulva-allas

Merkinnän osoittamalle alueelle tulee tarkemmassa suunnittelussa rakentaa hulevesitulviin varautumiseen tarvittava allas-alue.



Suuri rantatie

Suuri rantatie on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä teemakartan osoittamalta osalta. Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävelen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina, kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuusia yhdistäviä kulkuväyliä. Tarkemmanasteisessa suunnittelussa 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 tiearviorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia.



Liikennealue

Valtakunnallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä.



Liikenneyhteys

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



Vaihtoehtoinen tielinjaus

Maantien 152 jatkeen vaihtoehtoiset linjaukset, jotka vaativat tarkempaa selvitystä.



Eritasoliittymävaraus

Varaus eritasoliittymälle, joka palvelee kaikkia liikennesuuntia.



Eritasoliittymävaraus

Varaus suuntasliittymälle.



LR

Raskaan raideliikenteen alue

Alue varataan rautateille.



Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtasema

Kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.



Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.



Rautatieasema

Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.



Metroasema

Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.



Metro

Alue varataan metrolle maan alla tai pinnalla.



Raitiotie

Raitiotien reitti, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.



Joukkoliikenteen runkoysteys

Yhteys voidaan toteuttaa raitiotienä ja sille on tehtävä riittävä tilavaraus.



Pyöräilyn baana

Pitkämatkan pyöräilyn reitti, joka toteutetaan erityisen korkeatasoisena ja jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.



Pyöräilyn baanayhteystarve

Poikkittaisen baanayhteystarve sijainti tulee selvittää yhteistyössä Helsingin kanssa.



Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue



Raskaan raideliikenteen tunneliosuus

Maanpinnan alle sijoitettava rautatien osuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä.



Liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuus

Maanpinnan alle sijoitettava liikenneyhteyden tai raitiotien osuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä.



Raitiotien varikko

Raitiotien varikko, jolle on varattava riittävä tila.



Lentoliikenteen alue

Alue varataan lentoliikenteelle ja lentoaseman toiminnalle välttämättömille rakennuksille ja laitteille.



Lentoterminaalialue

Alueelle saa sijoittaa lentoaseman terminaalirakennuksia.



Kiitotie



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. Rakennuksen 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.



Laskeutumisvyöhyke

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



Maakaasun runkolinja

Rakennusten, teiden ja ratojen suojaetäisyydet maanalaiseen maakaasun siirtoputkeen tulee huomioida ympäröivän maankäytön suunnittelussa.



Voimajohto

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



Maanalainen voimajohto

400 kV maakaapeliyhteys



Kehitettävä voimajohto

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



Raakavesitunneli

Raakavesitunnelin suoja-alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai veden laadulle.



Jätevesitunneli



Kaupungin raja



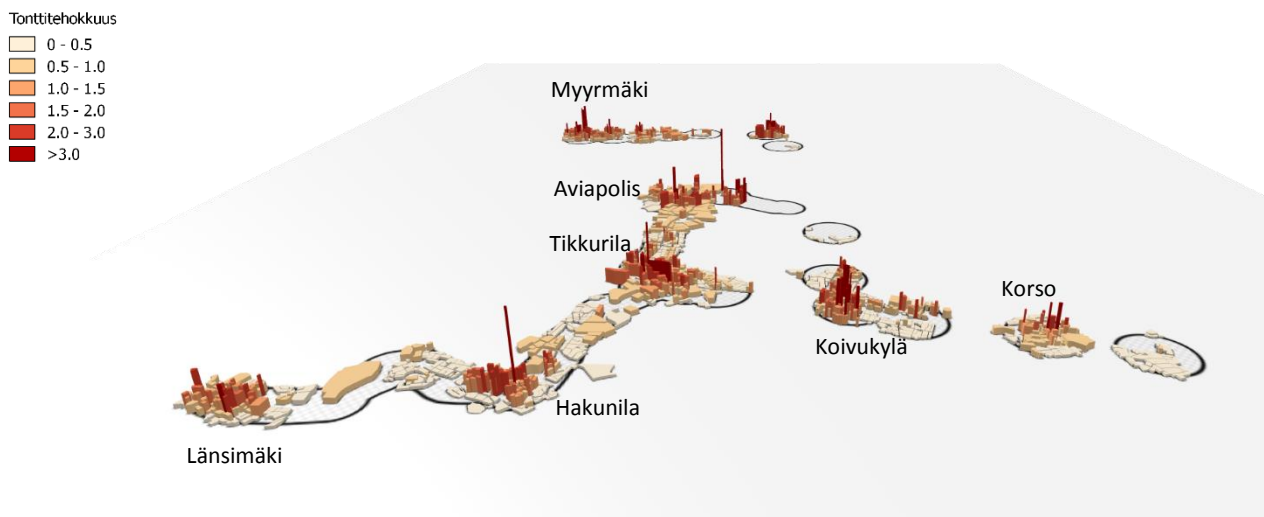
20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva

Maankäytön ratkaisut

Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut

Sisäänpäin kasvulla parempaa joukkoliikennekaupunkia

Uuden yleiskaavaluonnoksen tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäten resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Sisäänpäin kasvun tavoitteelle on esitetty yleiskaavaluonnoksessa oma strateginen merkintä *kestävän kasvun vyöhyke* vahvan joukkoliikennedyöhykkeen alueelle. Merkinnällä keskitetään suuri osa kasvusta joukkoliikennekaupungin alueelle, missä liikkuminen voi tukeutua ensisijaisesti kävelyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Nykyisellään 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 4. Kestävän kasvun vyöhyke on yleiskaavaluonnoksessa 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 aiempaa suurempia panostuksia 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. Yleiskaavamääräyksiin on nostettu nämä tavoitteet mukaan.



Kuva 5. Maankäytön kehittämismahdollisuuksia on tutkittu yleiskaavaluonnoksen pohjaksi mm. Vantaan ratikan vaikutusalueella

Uudistuminen on mahdollisuus

Voimassa olevan yleiskaavan ratkaisuna oli kaupunkirakenteen eheyttäminen, missä on täydennysrakentamisella onnistuttu hyvin. Uusi yleiskaava jatkaa eheyttämistä kaupunkia uudistaen. Sisäänpäin kasvaminen edellyttää olemassa olevan muuttumista, mutta muutos on samalla ainutkertainen mahdollisuus kehittää aiempaa parempaa, toimivampaa ja viihtyisämpää kaupunkiympäristöä, yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti sosiaalisesti, kulttuurisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävämpää kaupunkia.

1960-1970-luvut ovat olleet Vantaalla voimakkaan kaupunkirakenteen kasvun ja laajentumisen aikaa. Tehokas aluerakentaminen tuotti Vantaalle uusia asuinalueita, lähiöitä, joiden asunnot ovat peruskorjausten edessä ja asuinympäristö kaipaa päivitystä. Osalla alueista asuntokanta on kovin yksipuolista. Monessa kohteessa korjaustaakka voi olla taloudellisesti mahdoton ja purkaminen todellinen vaihtoehto. 1980-luvulla rakennettiin mm. keskuksia kuten Tikkurilaa, missä sen aikajänteen rakennuskantaa nyt arvioidaan uusin silmin. 1990-luvulta on tuloksena asuntoalueita, joihin laman takia rakentui vain vuokra-asuntoja. Erilaisia esimerkkejä hankkeista on jo olemassa: osa uudistumisesta on pienimuotoista rakennuskohtaista ja joissain käynnissä on jo nyt korttelitasoisia hankkeita.

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

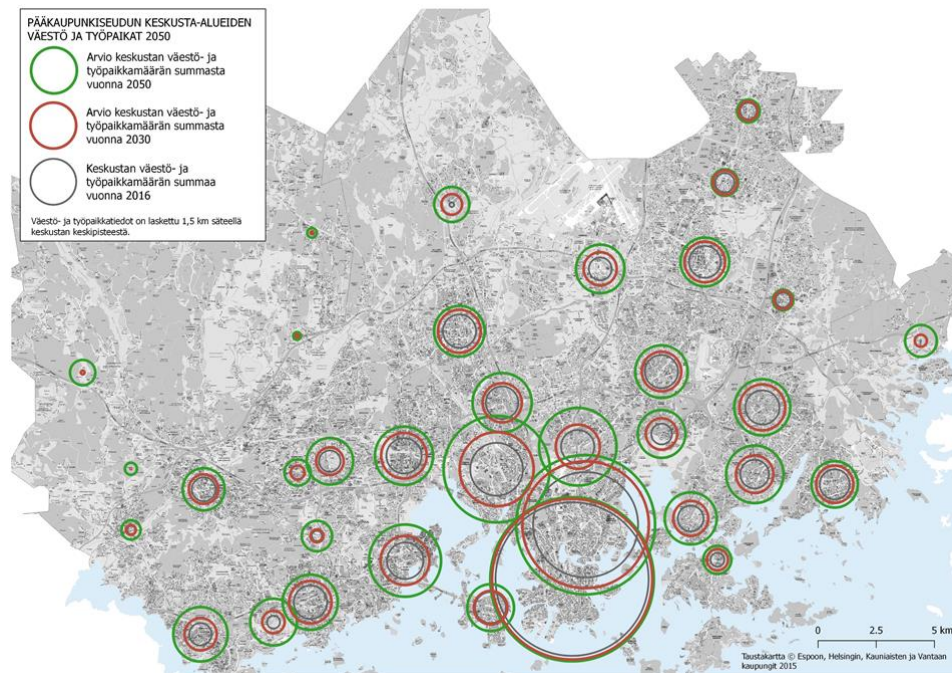
Yksi ilmiö, mihin uudistamisella voidaan vaikuttaa, on asuinalueiden eriytymiskehitys. Rakennuskannan korvaaminen uudella voi vaikuttaa alueen sosiaalisesti negatiiviseen kierteeseen parantamalla ympäristön laatua, monipuolistamalla asuntojen hallintamuotoja sekä tuomalla uutta vireyttä alueille lisäämällä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

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

Purkamisen hiilijalanjälki on suuri ja sen tähden yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arvioinneissa on tarkoitus hahmottaa kasvun vaikutuksia ja mittakaavaa. Kestävyyttä arvioidaan kaikista neljästä näkökulmasta.

Keskustat

Vantaa on monikeskuksinen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaavan tavoitteet nostavat kolme keskustaa Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen pääkeskuksiksi, joihin on luonnoksessa mahdollistettu riittävän laajat keskusta-alueet. Nämä kolme keskustaa ovat myös seudullisesti merkittävimpiä muiden kasvaessa paikallisina ytiminä.



Kuva 6. Pääkaupunkiseudun keskustaverkosto vuoden 2016 väestö- ja työpaikkamäärien summana sekä vuoden 2030 ja 2050 ennustelukujen summana. Vantaan seudullisesti merkittävimpinä keskustoina kehittyvät Aviapolis, Tikkurila ja Myyrmäki.

Kaikkien keskustojen kehittämisen osalta yleiskaavassa tavoitteena on monipuolistaa, eheyttää ja vahvistaa keskustoja kaupungin toiminnallisina solmupaikkoina entisestään. Keskustoista tulee rakentaa niin asukkaita, palveluita, kauppaa kuin työpaikkojakin sisältäviä paikkoja, joissa asukkaiden ja työntekijöiden lisäksi vierailijoillekin löytyy syynsä tulla käymään. Alueellisen eriytymiskehityksen hidastamiseksi on haettu ratkaisuja mm. asuntokannan monipuolistamisesta sekä palveluverkon uusista linjauksista. Palveluverkossa ehdotetaan esim. urheilupalvelujen sijoittamista suoraan asemanseudulle. Keskustojen saavutettavuutta parannetaan raitiotiellä. Paikallisia ratkaisuja on kuvattu tarkemmin aluekohtaisissa teksteissä.

Keskustojen (C) yleiskaavaratkaisut

Yleiskaavan ohjaa rakentamista siten, että Vantaan kaupunkirakenne monipuolistuu ja täydentyy korttelitasolla. Yleiskaavan perinteisistä maankäyttöluokista keskustamerkintä (C) on ainoa, joka suoraan mahdollistaa monipuolisesti sekoittuneen tiiviin korttelirakenteen toteuttamisen. Yleiskaavaluonnoksessa esitetään huomattava pinta-alallinen lisäys keskusta-alueisiin. Laajimmat C-alueisäykset painottuvat ensisijaisesti kolmeen pääkeskustaan, mutta aluelaajennuksia ja keskustamerkintä lisäyksiä esitetään eri puolille kaupunkia.

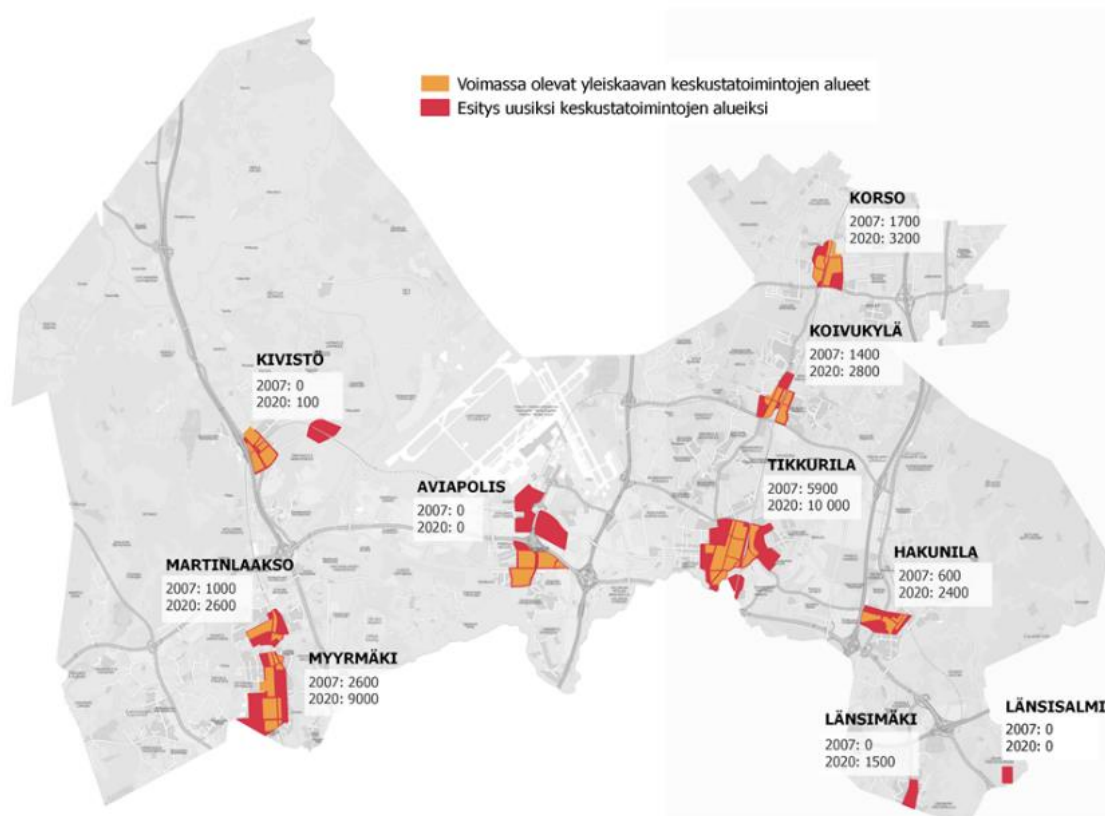
Yleiskaavassa kaupungin rakennetusta maa-alasta monipuolisesti ja tehokkaasti rakennetuksi ympäristöksi määritellyn alueen laajuus kasvaa yli puolella verrattuna aiempaan. Keskusta-alueiden merkittävällä laajentamisella halutaan

edistää niin joukkoliikennekaupungin kehittymisen edellytyksiä, kaupunkilaisten palveluiden saavutettavuutta ilman autoa kuin kasvattaa kaupunkitilan laatuvaateiden ohjausta takaamaan väestörikkaiden alueiden asumisviihtyisyyttä yhä useammassa paikassa.

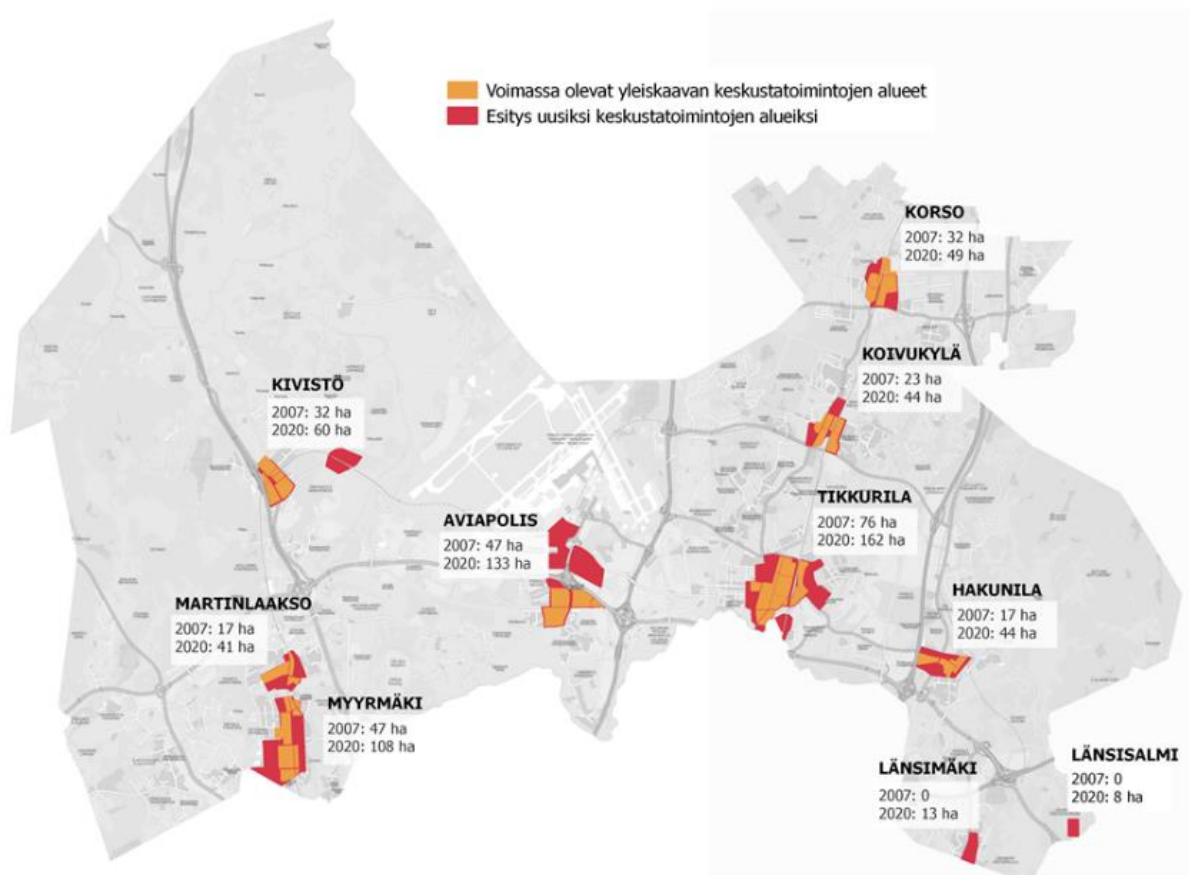
Aluelaajennusten lisäksi yleiskaavan tavoitteena on täydentää Vantaan keskustoja tiiviiksi, monipuolisiksi ja kaupunkitilaltaan laadukkaiksi alueiksi. Kaupunkikeskustan alueen maankäyttöluokassa ohjataan kaupunkitilan luomista, kävelävyyden, viherrakentamisen ja pysäköinnin järjestämisen osalta. Monipuolisen ja tiiviin kaupungin kehittämiseksi keskusta-alueiden 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 kevyenliikenteen muotoja 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. Toimintoja ohjataan kortteleihin toistensa lomaan, siten että korttelirakenteeseen ei synny pelkästään yhdelle pääkäyttötarkoitukselle varattuja kortteleita. Monipuolinen toimintojen sijoittaminen takaa elävyyden keskusta-alueelle mahdollisimman jatkuvasti. Ensisijaista keskustojen kehittämisessä on tuottaa inhimillisen viihtyisyyden kautta arvoa ja laatua rakennettuun ympäristöön.

Keskustojen ympäristön laadukkaalle ympäristölle haetaan selkärankaa niiden ympärille muotoillusta asumisen merkinnästä. Yleiskaava esittää seudullisessa verkostossa nousevien Vantaan kolmen pääkeskustan ja kasvavien radanvarsi keskusten ympäristöön keskustan kehittämistä tukevan asumisen aluevarausmerkinnän (AC). Tämä esitellään tarkemmin asumisen merkintöjä ja määräyksiä käsittelevässä luvussa.

Keskustojen ja niiden lähialueiden kehittämistä tuetaan yleiskaavaluonnoksessa myös maankäyttöluokkien päällä vaikuttavin strategisilla merkinnöin. Näitä merkintöjä esitellään selostuksessa eri luvuissa.



Kuva 7. Nykyiset asukkaat lukuina voimassa olevan yleiskaavan (2007) mukaisilla C-alueilla sekä yleiskaavaluonnoksen (2020) esittämällä C-alueilla.



Kuva 8. Yleiskaavaluonnoksen ratkaisussa keskusta-alueiden pinta-ala kokonaisuutena yli kaksinkertaistuu verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Kuvassa keskustakohtaiset muutokset pinta-aloina: voimassa olevan yleiskaavan (2007) mukaiset C-alueet sekä yleiskaavaluonnoksen (2020) esittämät C-alueet.

Asemanseudut

Vantaan jokaisessa keskustassa on vähintään yksi raideliikenteen asema. Asemia on myös keskustojen ulkopuolella. Jokainen asema muodostaa lähialueen palveluille ja muille toiminnoille luonnollisen solmukohdan. Yleiskaavaluonnoksessa on 19 rautatieasemaa, joista 15 palvelee kehäradan liikennettä ja kuusi pääradan liikennettä. Kaksi asemista palvelee molempien ratojen liikennettä. 14 on käytössä ja loput viisi ovat asemavarauksia. Asemanympäristön maankäyttöpotentiaali osoittaa, mitkä varauksina olevista asemista olisivat Vantaan kannalta edullista ottaa seuraavina käyttöön. Rakennetussa ympäristössä sijaitsevien asemien ympärille on määritelty 600 m säteellä *kestävän kasvun vyöhyke*. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi.

Maankäytön tehokkuus ei yksin takaa joukkoliikenteelle toimivuutta. Asemien määräys vaatii, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Joukkoliikennejärjestelmän helppo saavutettavuus kävellessä on olennainen osa järjestelmän toimivuutta. Joukkoliikenteen käytettävyydessä on suomalaisessa kaupunkiympäristössä vielä paljon parantamisen varaa moniin kansainvälisiin verrokkeihin vertailtuna. Joukkoliikenteen palvelutaso on sitä korkeampi, mitä helpokäyttöisempi järjestelmä kaupunkitilassa on kävelijälle.



Kuva 9. Kestävän kasvun vyöhykkeen nykyisiä asukkaista 62% asuu yleiskaavan rautatieasemien lähellä. Kuvassa nykyiset väestömäärät asemaseuduittain ($r=600m$).

Yleiskaavalla halutaan ohjata kaupungin kehittämistä myös vierailevien käyttäjien näkökulmasta, sillä tämä palvelee yhtä lailla vakiokäyttäjiä. Tämä korostuu joukkoliikennekaupungin vyöhykkeellä ja keskustoissa. Asemaympäristöjen yleiskaavamääräyksissä on huomioitu kaupunginosiin ja kortteleihin sijoittuvien toimintojen tunnistettavuutta joukkoliikennematkustajan näkökulmasta; junasta noustessa voi olla haastavaa hahmottaa paikkaa, johon on juuri saapunut ja sitä mihin suuntaan on matkalla. Kaupunkirakenteella tätä orientoitumista voidaan helpottaa osana joukkoliikennematkustusmukavuuden lisäämistä.

Vantaan asemanseuduista on selvästi löydettävissä toisistaan kävelyetäisyydellä sijaitsevien asemien muodostamia kokonaisuuksia. Näillä alueilla kaupunkirakenteen kehittäminen asemien välillä helposti kävellen tai muulla kevyellä liikenteellä liikuttavaksi ja helposti orientoitavaksi, toisi synergiaa lähekkäin sijaitsevien asemien kehittämiseen. Kaupunkirakenteen esteettömyys on osa aseman ja joukkoliikenteen vaihtoalueen esteettömyyttä. Läheisten keskustojen ja asemanseutujen keskinäisellä kytkeytymisellä ja nk. *inhimillisellä käytettävyydellä (esteettömyys & orientoitavuus)* on iso merkitys kaupungin toimivuudelle.



Kuva 10. 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 palvelunoodin toimivuudelle.

Kaupan sijoittamisen ohjaaminen

Yleiskaavan yhtenä tehtävänä on määritellä kaupunkitasoiset kaupan sijoittamisen ohjaamisen periaatteet ja täsmentää maakuntakaavan linjauksia kaupunkitasoisesti. Yleiskaavan tavoitteissa on kaupasta linjattu erityisesti paikallisen elinympäristön osalta, koska maankäytön suunnittelussa yleisestä edusta huolehtiminen on tärkeimpiä tavoitteita. Elinvoiman ja seudullisen kaupanverkon näkökulmasta on keskeistä, että yleiskaava mahdollistaa keskustojen ja kaupanalueiden kasvun sekä parantaa niiden saavutettavuutta eri kulkumuodoilla. Tasa-arvoinen saavutettavuus ja autoriippuvuuden vähentäminen tukevat myös kaupungin tavoitteita vähentää eriytymiskehitystä ja olla hiilineutraali vuonna 2030. Asukkaiden eniten käyttämä yksityinen lähipalvelu on päivittäistavarakauppa, siksi niiden sijainnin ohjauksella on merkitystä myös segregaaion näkökulmasta. Lähikaupan tulee palvella kaikilla liikennemuodoilla liikkuvia kuluttajia ja mahdollistaa kohtuulliset asiointimatkat. Suuryksiköiden sijoittuminen ei saa heikentää lähipalvelujen saavutettavuutta.

Yleiskaavaluonnos jatkaa voimassa olevan yleiskaavan mukaista vantaalaista kaupan ohjaamisen linjaa. Vuonna 2015 laadittua "Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040" selvitystä on hyödynnetty yleiskaavatyössä sekä käynnissä olevan uuden maakuntakaavan laadinnassa.

Selvityksellä päivitettiin Vantaan kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet. Selvityksessä esitettiin Vantaan kaupan tavoiteltava palveluverkko: tavoitteena on monipuolinen kaupan rakenne. 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 asunto-rakenteeseen 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 kevyellä 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, 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 asioimista kevyellä 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 asuntorakenteeseen.
- Koivuhakaa, Viinikkalaa ja Hakkilaa kehitetään paljon tilaa vaativaan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppaa.

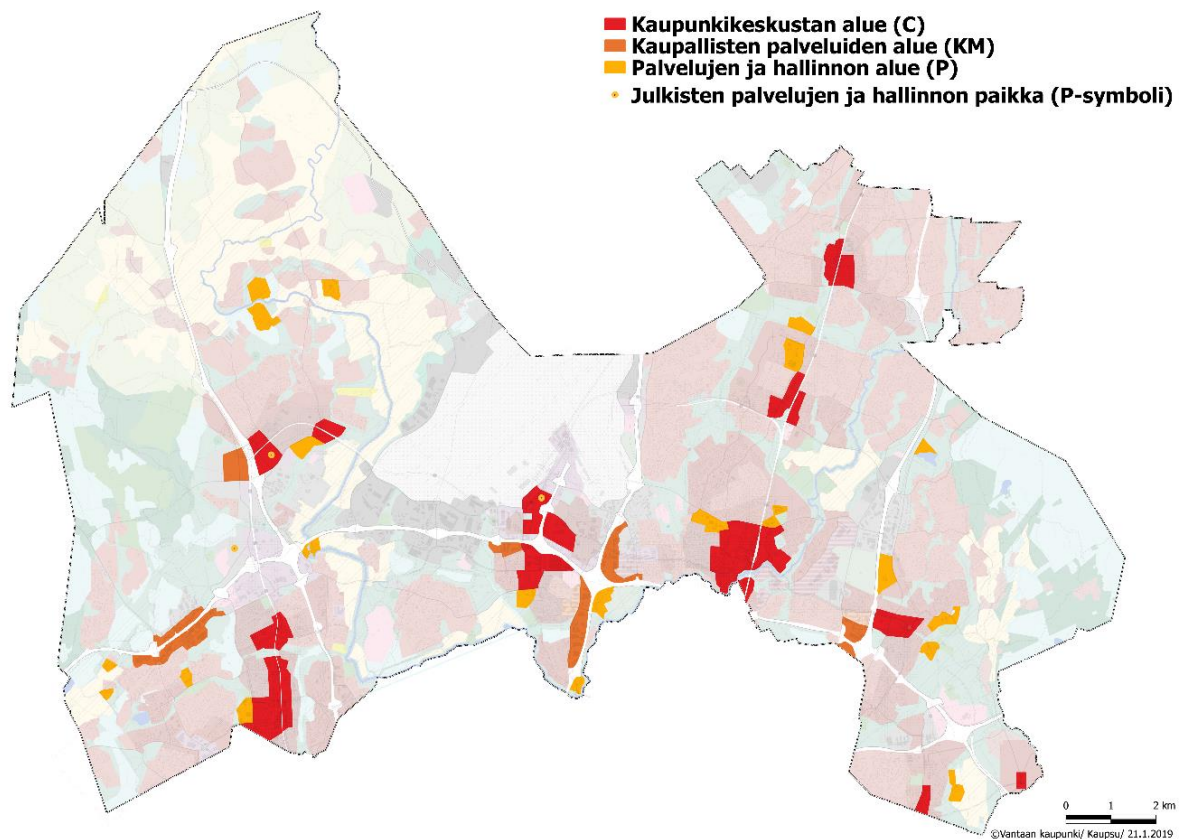
Yleiskaavaluonnoksen pohjaksi teetettiin vielä lisäselvitys ”Vantaan yleiskaavan kaupan ratkaisun täsmentäminen” (WSP Oy, 2018), jossa käytiin läpi mm. maankäyttö- ja rakennuslaissa tapahtuneet muutokset kauppaa koskevan ohjauksen osalta ja arvioitiin, mitä muutoksia kaupan ohjaamisen periaatteisiin on tehtävä. Lainsäädännön muutos 2017 nosti kaupan sijoittumisen ensisijaisiksi kriteereiksi palvelujen saavutettavuuden ja vaikutukset keskustojen kaupallisiin palveluihin.

Yleiskaavaluonnoksessa kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina. Kauppa on tärkeä vetovoimainen keskustatoiminto, mutta kaupan varaan ei niiden kehittämistä voi laskea. Kaupan tuleva kehitys on epävarmaa, joten pelkän kaupan varaan ei keskuksien kehittämistä voi rakentaa vaan kaupan lisäksi on kyse palveluiden tuomisesta kaupunkikeskuksiin. Tämän lisäksi kauppa tarvitsee keskuksiin riittävästi asukkaita ja työpaikkoja, viihtyisää kaupunkiympäristöä ja hyviä yhteyksiä. Kaupungin pitää edesauttaa kaupan toimintaedellytyksiä keskuksissa kaikin keinoin, koska elävää keskustaa ei ole ilman kaupallisia palveluita.

Kaupan alueet täydentävät kaupallisten palveluiden tarjontaa. Kaupan alueille sijoittuu suuria erikoiskauppoja sekä tilaa vaativaa kauppaa. Näitä täydentävät paikalliskeskukset ja lähipalvelut. Kauppaa sijoittuu myös jonkin verran työpaikka-alueille. Yleiskaavaan ei ole erikseen määritetty paikallisia lähipalvelujen keskittymiä, vaan ne sijoittuvat yleensä

asutuksen lähelle joko asuntoalueille tai työpaikka-alueille, asukkaiden helposti saavutettaviin sijainteihin. Niiden sijoittamista ohjataan asemakaavoilla.

Kaupan alueet (KM) ovat yleiskaavaluonnoksessa samassa laajuudessaan kuin voimassa olevassa yleiskaavassa, mutta Tammiston pohjoisosaan on esitetty A/KM- alue, joka voisi joukkoliikennetyhteyksien paranemisen myötä muuttua vaihteittain asumiseen. Tilaa lisärakentamiselle on vielä kaikilla alueilla. Tilaa löytyisi lisää, mikäli alueiden sisäinen rakenne suunniteltaisiin toimivammaksi ja aikaa myöten myös tiiviimmäksi. Petaksessa säilyy varaus kaupan alueelle, mutta sitä ei ole tarkoitus ottaa käyttöön ennen aseman käyttöönottoa.



Kuva 11. Yleiskaavan palveluiden alueet.

Palvelut

Alueiden houkuttelevuus asumisen tai yrittämisen paikkana perustuu mm. alueen palveluiden saavutettavuuteen, viihtyisyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin. Alueiden vetovoima ei koostu pelkästään asumisen laatutekijöistä, vaan myös erilaisten palveluiden tarjonnasta ja saavutettavuudesta. Elinympäristön vetovoimatekijät ovat erilaisia tiivistä rakennetuilla kerrostaloalueilla, pientalovaltaisilla alueilla ja haja-asutusalueilla. Palveluiden ja erilaisten toimintojen saavutettavuus vaikuttaa merkittävästi ihmisten jokapäiväiseen elämään ajankäytön ja liikkumistarpeen muodossa. Ideaalitalanteessa keskustamaisilla alueilla palvelut voi saavuttaa helposti kestävin kulkumuodoin, eli kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Vantaa kasvaa voimakkaasti. Uudisrakentamisen painopiste on tällä hetkellä tiiviissä ja tehokkaassa rakentamisessa. Vantaalaisilla asukkailla on odotusarvoja urbaanin asumisen eduista: sujuvasta arjesta ja palvelujen saavuttamisesta kävellen.

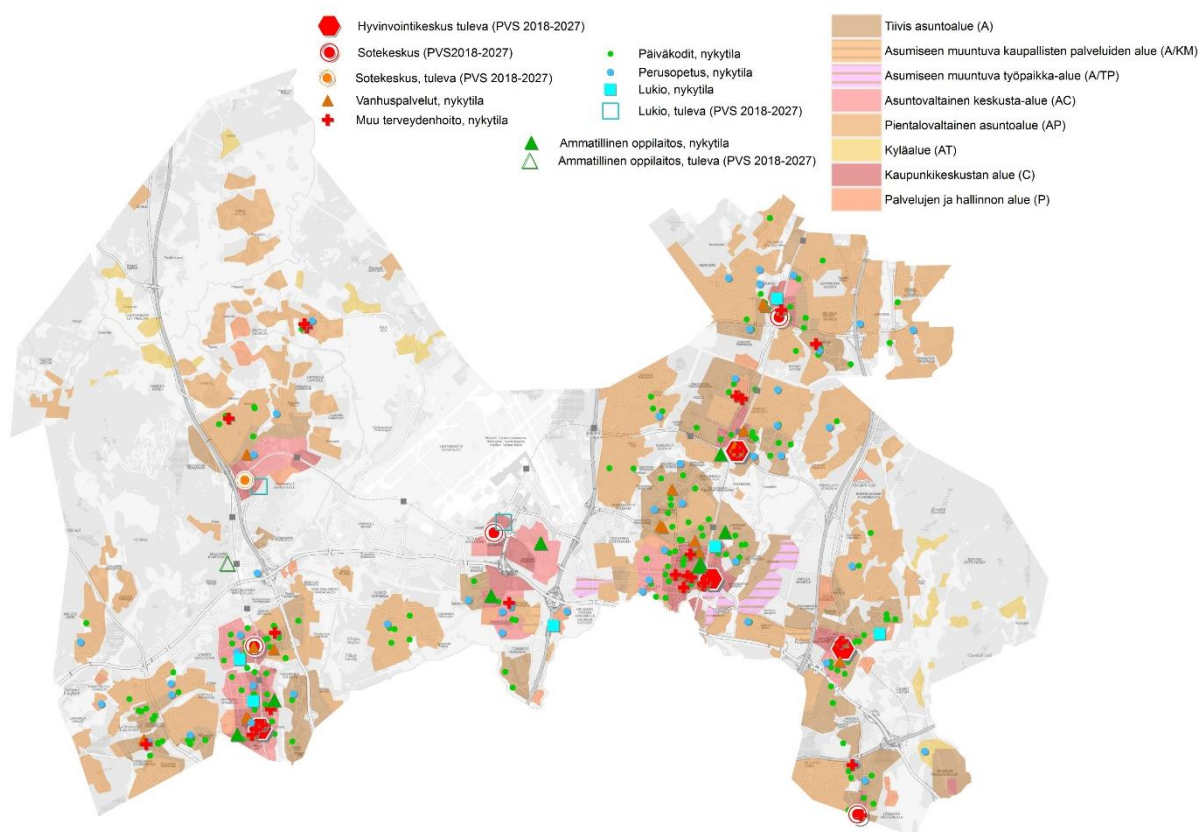
Elinympäristötavoite on kaupungin eri alueille määriteltävä kokonaisvaltainen tavoite eri toimintojen saavutettavuudesta, käytettävyydestä sekä ympäristön laadusta ja ylläpidon tasosta. Elinympäristötavoite muodostuu keskeisesti palveluiden saavutettavuudesta, liikkumismahdollisuuksista, virkistysmahdollisuuksista sekä kaupunkiympäristön

ilmeestä. Elinympäristötavoitteella voidaan käytännössä tuoda tiedoksi asukkaille kaupungin mahdollisuudet erilaisen aluetyyppien palvelutason toteutuksesta. Tavoite ei voi asukasmäärien ja palveluverkon tiheyden takia olla sama kaikilla alueilla, vaan on hyväksyttävä tosiasia, että tiivis kaupunkirakenne tarjoaa palvelut lähempänä kuin pientalo-alue tai maaseutu.

Voimassa olevassa yleiskaavassa on osoitettu runsaasti alueita palvelurakentamiselle. Ne on luokiteltu kolmeen: PY on varattu vain julkisille palveluille. P1 ja P2 –merkintöjen keskeinen ero on se, että ensimmäisen alueelle voi sijoittaa urheilulaitoksia ja jälkimmäiselle asuintiloja. Käytännössä PY-alueilla sijaitsee kouluja, sairaaloita ja vankila, P1-alueilla urheilu- ja kulttuurikeskittymiä ja P2-alueilla kartanoita ja muita toimintoja. Lisäksi keskustatoimintojen alueille (C) ja keskustatoimintojen alakeskuksiin (c) ohjataan palvelutoimintoja.

Yleiskaavan ajantasaisuuden arvioinnissa (2017) tarkasteltiin voimassa olevan yleiskaavan toteutumista ja arvioitiin kaavamerkintöjen ja määräysten toimivuutta. Yleiskaavan P1- ja P2-varaukset eivät ole juurikaan onnistuneet synnyttämään yleiskaavassa niille kaavailtua rakentamista. Tarkasteluajanjaksolla on rakennettu viisi koulurakennusta, joista kaksi on sijoittunut yleiskaavan PY-alueille ja kolme A-alueille. Koulujen yleiskaavallinen ohjaaminen on ollut haastavaa. Julkisten palvelujen keskittämistä keskustatoimintojen alakeskuksiin yhdessä yksityisten palvelujen kanssa voidaan katsoa toteutuneen vain osittain. Arvioinnin tuloksena voidaan todeta, että palveluverkon esittäminen yksityiskohtaisin aluevarauksin ei ole toiminut.

Muun muassa tästä syystä uudessa yleiskaavaluonnoksessa esitetään yleispiirteisempi, mutta joustavampi palveluverkko, jolla lisätään palveluverkon toteuttamisen mahdollisuuksia elinympäristötavoitteen mukaisesti sinne, missä palvelut ovat käyttäjilleen kestävin kulkumuodoin saavutettavissa. Yleiskaavassa ei suunnitella yksityiskohtaista tulevaisuuden palveluverkkoa, vaan luodaan sille maankäytölliset edellytykset. Palveluiden toteuttamismahdollisuuksia lisätään ja vahvistetaan nostamalla palveluverkon riittävyys ja saavutettavuus keskustoja ja asumista koskeviin määräyksiin. Tämä tarkastelu tulee tehdä asemakaavoituksen yhteydessä.



Kuva 12. Julkiset palvelut sijoittuvat keskusta- ja asumisen alueille palvelujen ja hallinnon alueiden lisäksi. Kartalla on esitetty palveluiden nykytilaa sekä Kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan (PVS 2018-2027) perustuvia tunnistettuja palvelutarpeita.

Yleiskaavaluonnos määrittelee paikat laajoille palvelujen ja hallinnon alueille (P), jotka sijaitsevat keskusta-alueiden ulkopuolella. Merkinnällä osoitetaan mm. kartanot, urheilupuistot sekä sairaalat. Osalla aluevarauksista on samaan sijaan keskittynyt useampi julkinen tai yksityinen palvelutoiminto. Julkisten palvelujen 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 monisatavuotista tarinaa, jota on syytä korostaa voimakkaan kasvun rinnalla. Kulttuurihistoriallisia palveluiden alueiksi merkityjä 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.

Toimitila-alueet ja työpaikat

Työpaikkojen määrä Vantaalla on kasvanut voimakkaasti Suomen pitkästä taantumasta huolimatta. Kuluvalla vuosikymmenellä 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.

Yleiskaavaluonnoksen toimitila-alueiden ratkaisu nojaa vahvasti kestävä kasvun raamiin. Toimitilarakentamiselle on esitetty riittävästi rakentamismahdollisuuksia nykyrakenteesta, mahdollistaen samalla maankäytön tehostaminen kaupunkirakenteellisesti keskeisillä paikoilla.

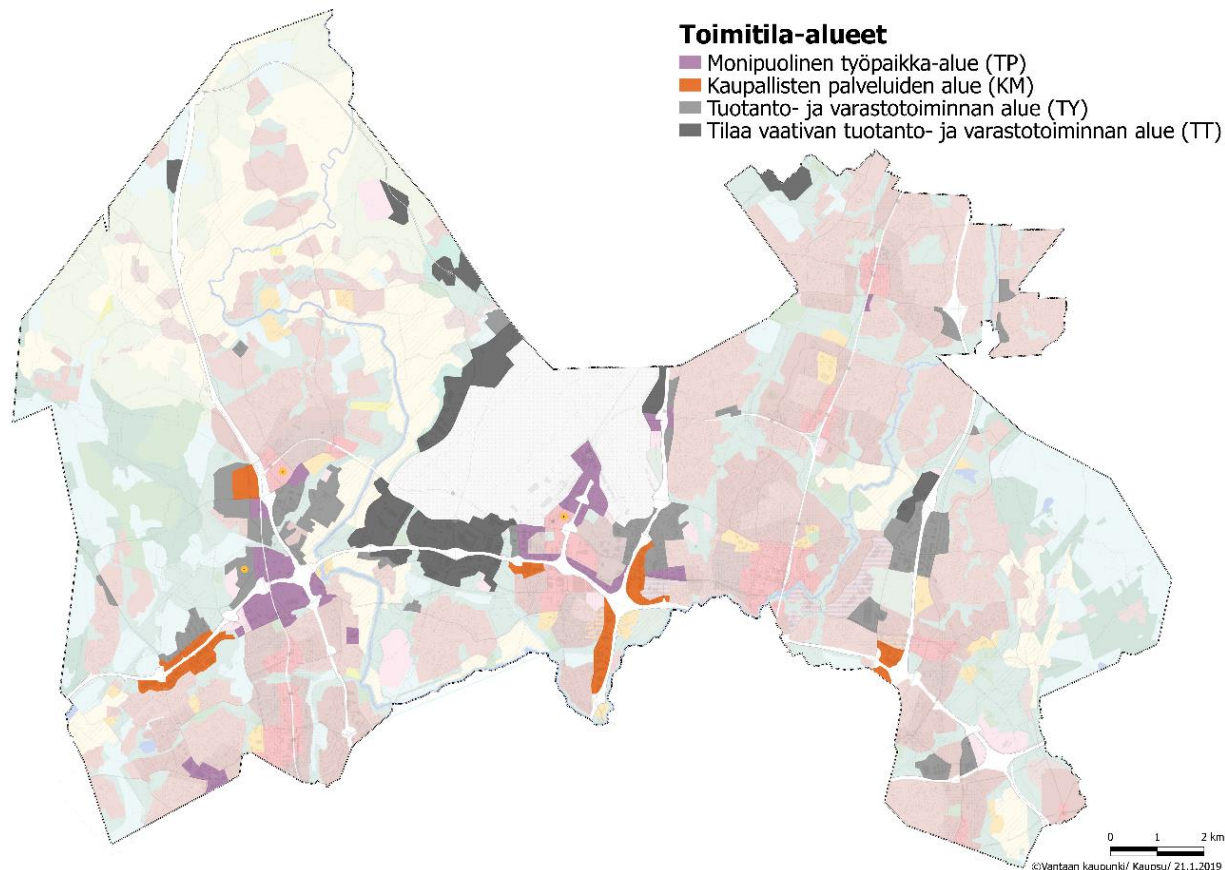
Toimitila-alueet on yleiskaavassa jaettu neljään luokkaan, kaupallisten palvelujen alueeksi, monipuolisiksi työpaikka-alueiksi, tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi sekä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Työpaikoja ja toimitilarakennuksia sijoittuu jatkossakin runsaasti myös keskustatoimintojen, asumisen ja työpaikkojen sekä lentokentän alueille.

Uusia toimitila-aluekokonaisuuksia on niukasti, sillä toimitilarakentamisen kaavavarantoa on runsaasti voimassa olevissa kaavoissa. Suurimpana uutena toimitila-alueena esitetään Tuusulan katuverkkoon kytkeytyvää kokonaisuutta Vierumäen lentomelualueella. Lavangon moottoriurheilukeskuksen merkintää on muutettu toimitilarakentamisen mahdollistavaksi.

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 jatkossa paremmin myös laadukkaan kaupunkitilan syntyminen, jalankulkijan ja pyöräilijän liikkumismahdollisuudet sekä vihertehokkuus. Suurimmat monipuolisten työpaikka-alueiden kokonaisuudet sijoittuvat Vantaankoski-Vehkalan ja Aviapoliksen alueille.

Yleiskaavassa ympäristöhäiriöitä, kuten melua, tärinää ja raskasta liikennettä, aiheuttavia toimintoja on ohjattu alueille, joissa niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa. Nämä alueet on osoitettu tilaa vaativan tuotantotoiminnan alueiksi (TT). Alueet sijaitsevat pääasiassa voimakkaan lento- tai tiemelun alueella lentokentän ympäristössä.

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. Isoja kokonaisuuksia sijaitsee muun muassa Vaaralassa, Hakkilassa, Koivuhaassa, Petikossa ja Kivistön suuralueella.



Kuva 13. Toimitila-alueet.

Useita edellisten yleiskaavojen toimitila-alueita, jotka sijoittuvat kaupunkirakenteessa keskeisesti, on muutettu asu-
misen muuntuviksi tai asuinvaltaisiksi alueiksi. Käyttötarkoitusta on muutettu etenkin Kaivokselassa, Tammiston lu-
oteisreunassa, Veromiehen ydinalueilla, Tikkurilan itäreunassa, Hakkilan alueella, Porttipuiston pohjoisreunassa, Kuus-
sillantien työpaikka-alueella, Havukosken eteläreunassa, Korson keskustan koillisreunassa sekä Koivuhaassa. Lisäksi
toimitilarakentamisen alueita on pienennetty Koivuvaarassa ja Vaaralassa.

Muutokset mahdollistavat kaupungin tiivistymisen joukkoliikennevyöhykkeille tavoitteiden mukaisesti. Monessa koh-
taa ratkaisu mahdollistaa toiminnallisen rakenteen monipuolistumisen, vaikka paikoin se yksipuolistaa rakennetta
asuinvaltaiseksi. Kun vanhoja toimitila-alueita muutetaan asumiseen muuntuviksi tai asuinvaltaisiksi alueiksi, tulee
mahdollisesti pilaantuneet maa-alueet huomioida.



Kuva 14. Useita olemassa olevia työpaikka-alueita on osoitettu yleiskaavassa asuinvaltaiseksi erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella.

Asuntorakentamisen ohjaus

Asumiseen kohdistuvia muutostekijöitä

Tulevaisuuden asuntorakentamisen ohjaukseen kohdistuu suuria yhteiskunnallisia muutospaineita. Nykyisen globaalin kaupunkirakennemallin tukema kulutuskäyttäytyminen on ilmastonmuutoksen näkökulmasta osoittautumassa kriittiseksi tekijäksi. Yksilön elämäntapavalinnat nousevat ratkaisevaan asemaan kestävän ympäristön kehittämiseksi. Väestön ikääntyminen, perhemuotojen moninaistuminen ja monikulttuuristuminen muuttavat asumiseen kohdistuvia odotuksia. Kaupunkilaisten asumiseen kohdistuvista tarpeista on haastavaa vetää yksinkertaista mallia. Väestömäärän kasvu kaupungeissa muuttaa tilajaon merkityksiä. Digitalisaation ja teknologian kehitys arvottavat paikkojen sijaintia ja suhdetta toisiinsa uudella tavalla: etäisyyksien merkitykset muuttuvat. Merkitysyhteiskunta pyörii merkitystaloudella. Tarinan tarve ihmisten toiminnan motiivina säilyy, vaikka tarina muuttuisi. Asumiskustannusten nousu muokkaa asuntojen hallintamalleja, mikä voi vaikuttaa alueidentiteetteihin ja olla uhka tai mahdollisuus alueen kehitykselle.

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ja väestöpohjan kirjavoituessa on asuntotuotantoon löydettävä uusia ratkaisuja. Asumisen tulee tukea kestävän yhdyskunnan toimintamalleja. Jaottelu kerrostaloihin ja pientaloihin on mustavalkoinen malli, missä kestävyuden tavoitetta parhaiten toteuttavat ratkaisut saattavat jäädä löytymättä. Talotyyppien ja korttelirakenteiden kehittämiseltä tarvitaan uudelleen määrittelyä vastataksemme tulevaisuuden kaupungille asetettuihin tavoitteisiin. Rivitalokortteli voi sijaita liikerakennuksen katolla yksityisalueena keskellä kaupunkia ja erillispientalojen vehreä tonttimatriisi ympärillä kiemurtelevien kerrostalonauhojen keskellä kaikkien umpikorttelin käyttäjien yhteisenä keitaana.

Asumiselle varatut paikat yleiskaavassa

Asuminen levittäytyy monipuolisessa kaupungissa kaikkialle. Asuntorakentamisen sijoittumista ohjaavat saavutettavuus ja asumisterveydelliset olosuhteet. Aukkaat tuottavat eloa kaupunkiin vuorokauden ympäri vuoden ajasta riippumatta, kunhan asuminen ei ole alueen ainoa toiminto. Yleiskaavan asuntoalueilla on sallittua sijoittaa asumista tukevia palveluita ja asumiselle häiriötä tuottamattomia muita toimintoja, kunhan asuntoalueeksi määritelty alue säilyy

valtaosin asumiselle varattuna. Ainoastaan lentoliikenne rajoittaa asumista. Lentomelualueilla on asuntoja, mutta niiden lisäämistä rajataan yleiskaavan lentomelumääräyksillä.

Yleiskaavaluonnoksessa tilaa uudelle asuntorakentamiselle on mitoitettu ensisijaisesti olemassa olevan, väljästi rakennetun rakenteen sisään täydentämään, korvaamaan ja muuttamaan nykyistä.

Uusina asuntorakentamiseen varattavina alueina on esitetty monia aiemmin muuhun maankäyttöön osoitettuja alueita. Esimerkiksi raitiotien reitin varrella on muutettu työpaikka-alueita asumiselle. Vahvan joukkoliikenteen vyöhykkeellä ja keskustoissa asuntorakentamisen alueiden merkintämaailmaa on tarkistettu siten, että alueiden täydennysrakentaminen ja rakenteen monipuolistaminen tulee yleiskaavan myötä mahdolliseksi. Jo asuinkäytössä olevien alueiden asuntorakentamisen luokittelua on muutettu ja myös nykyisin toisenlaisessa maankäytössä olevia alueita on esitetty asuntorakentamiselle muuttaviksi. Suurin muutos asuntorakentamisen yleiskaavallisessa käsittelyssä on merkintöjen entistä joustavampi määritelmä uudisrakentamisen tavasta, mikä monin paikoin mahdollistaa nykyistä monipuolisempaa ja tehokkaampaa maankäyttöä. Kaupunkirakenteen monipuolisuutta on yleiskaavan merkinnöillä ja määräyksillä haluttu paitsi rakennustypologian osalta myös toimintojen sijoittamisen osalta mahdollistaa aiempaa väljemmin.

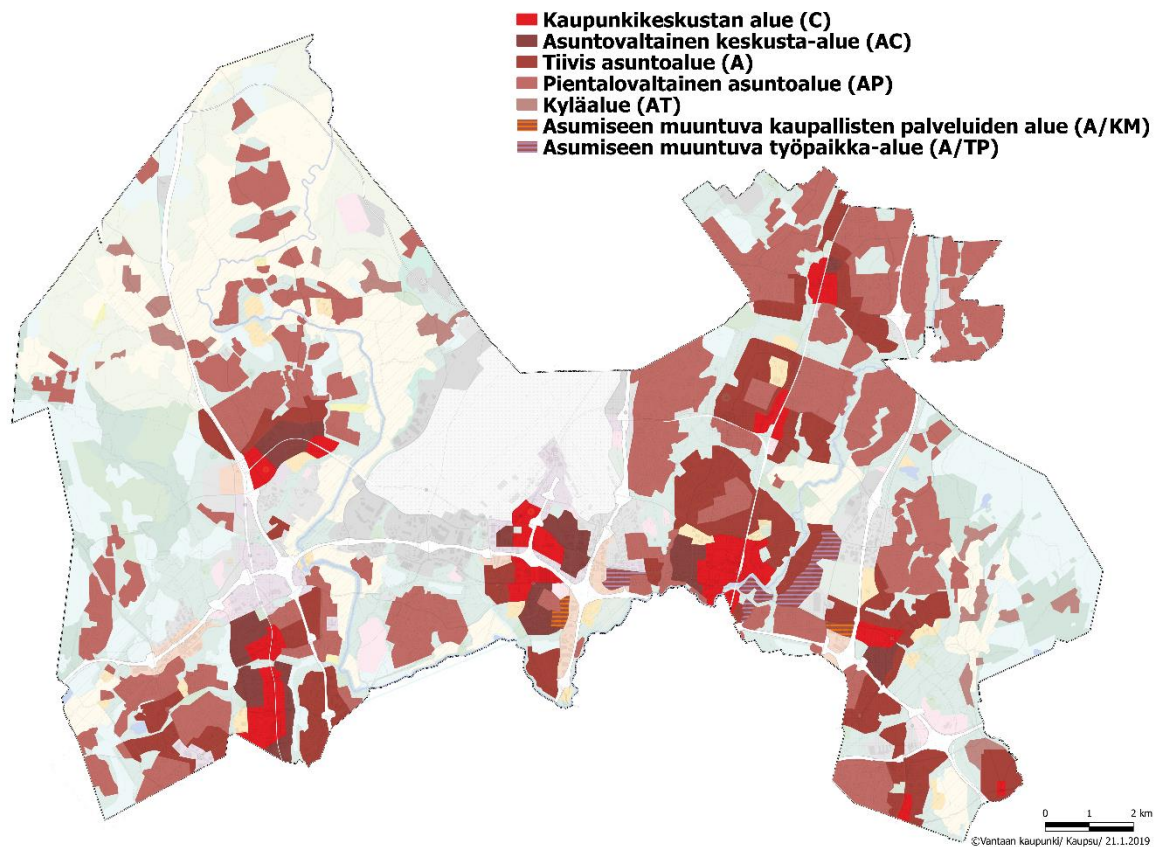
Yhtenä yleiskaavan täydennysrakentamisen ja kaupunkirakenteen eheyttämisen ratkaisuna esitetään tehokkaan asuntorakentamisen sijoittamista tiemäisten katujen avoimiin maisemiin paikan identiteetin muovaamiseksi urbaanimaksi, tiiviiksi kaupungiksi ja virkistyskäytön kannalta vähempiarvoisten rakentamattomien alueiden hyödyntämiseksi. Nämä alueet on luonnoksessa määritelty katukuvan kehittämisalueiksi (ns. *"Urbaanit käytävät"*). Kaikkia tämän tyyppisiä katuja ei ole nostettu merkinnän alle, mutta asuntorakentamisen aluevarausten merkinnöissä näitä alueita on huomioitu.

Luonnos ei esitä laajoja uusia aluevarauksia asuntorakentamiselle rakentamiseen aiemmin osoittamattomilta alueilta. Kaikki uutena rakentamisen alueena kartalle nostetut paikat ovat nykyisen rakenteen laidassa tai keskellä. Näitä alueita on Lapinkylän aseman ympäristössä, Hämevaarassa, Leinelässä, Vallinojan aseman ympäristössä, Hiekkaharjussa, Päiväkummussa sekä Länsimäessä. Vain Länsisalmeen esitetyn metroaseman ympäristö tekee tässä poikkeuksen. Sinne on esitetty laajalti uusia rakentamisen alueita.

Rakentamattomia aluevarauksia siirtyy voimassaolevista yleiskaavoista edelleen yleiskaavaluonnokseen. Joitakin asumiseen aiemmin varattuja rakentamattomina säilyneitä alueita muutetaan viheralueiksi.

Asumisen aluejaot ja jakotapa

Asumisen aluevarauksia on yleiskaavassa eniten kaikista maankäyttöluokista. Asuntovaltaisille alueille on varattu maapinta-alaa yhteensä noin 7200 ha. Asuntoalueet on luokiteltu niiden kaupunkirakenteellisen sijainnin ja alueiden olemassa olevan rakenteen arvojen perusteella. Asuntoalueiden määräyksiin on sisällytetty paljon esim. palveluverkon ja viherrakenteen kehittämiseen kohdistuvia asioita, joita kartan merkinnöistä ei muilla tavoin ole esitetty. Asuinaluetyypit eroavat toisistaan enemmän niille asetetussa elinympäristötavoitteessa kuin siinä, millaisia rakennuksia alueille on mahdollista rakentaa.



Kuva 15. Asumiseen varatut alueet yleiskaavaluonnoksessa.

Asumisalueiden monipuolistamisen mahdollisuuksia:

Vyöhykemalli asumisen maankäyttöluokkien jakoperusteena

Yleiskaavan asumisen alueet on luokiteltu kaavaluonnokseen alueiden kaupunkirakenteellisen sijainnin perusteella poiketen perinteisistä rakennustypologiaan nojaavista aluejakoperusteista. Merkintätavan tavoitteena on vahvistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen toteutumisen edellytyksiä. Toisena tavoitteena on edistää asuinkortteleiden toteutuksessa uusien ratkaisumallien kehittämistä.

Yleiskaavan asuntorakentamisen ohjauksessa talotyyppi ei ole hallitseva. Vain pientalovaltaisilla alueilla ohjataan rakentamista talotyyppi-termillä ja sielläkin tavoite on lähinnä sovittaa uusi rakentaminen korkeudeltaan pientaloympäristöön soveltuvaksi. Kaikkia muita alueita voi rakentaa ns. 'kaikilla talotyypeillä'. Tällä tavoitteellaan monipuolisia, inhimillisiä, tiiviitä, identiteetiltään toisistaan poikkeavia alueita, joille voisi kehittyä toistaiseksi luokittelemattomiakin asuntorakentamisen ratkaisuja.

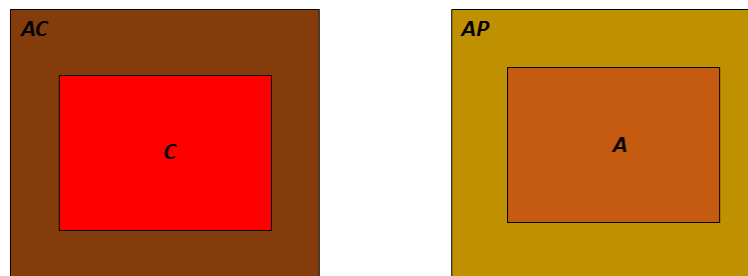
Rakennustypologiaan tukeutumattomalla merkintätavalla halutaan edistää väljien kortteleiden täydentymistä rakennetta monipuolistavin ja ympäristöä rikastuttavin ratkaisuin. Tehokas rakentaminen ei aina ole tiivistä ja inhimillistä kaupunkitilaa tukevaa, jos se sijoitetaan kasvavasti kerroksiin. Kerroksiin sijoitettava rakentaminen on usein mahdollista toteuttaa samalla tehokkuudella, samalla tontilla matalasti ja ulkotilallisesti mielekkäämpinä ratkaisuin.

Yleiskaavalla samaan kortteliin halutaan mahdollistaa sekä kerrostalojen että pientalojen toteutuminen ja näiden talotyyppien välimuotojen ja variaatioiden kehittyminen. Uudenlaisten korttelityyppien lisäksi Vantaan lähiöaikakauden olemassa olevia korttelirakenteita olisi monessa paikassa mahdollista monipuolistaa toteuttamalla toisentyyppisiä taloja olemassa olevien sekaan. Esimerkiksi kerrostalokortteleiden laajojen pysäköintialueiden käyttöä voisi monipuolistaa kansiratkaisuilla siten, että pysäköintikansien päälle voisi rakentaa kaupunkipientaloja. Tai vilkkaiden katujen varsilla olevien pientaloalueiden viihtyisyyttä voisi parantaa toteuttamalla katujen varsille sopivia tehokkaita asuintalokomplekseja, mitä ei haluta määritellä kerrostaloina.

Asumisen alueiden nk. vyöhykemallijako syntyi, kun kaikki asumisen alueet määriteltiin ensin vain yhdellä asumisen merkinnällä. Siitä nostettiin esiin alueet, joilla nykyisen rakenteen vaalimista haluttiin tukea ja/tai jotka sijaitsevat etäällä palvelukeskittymistä ja keskustoista. Toisena korostettiin yhtenäisestä asumisen alueesta alueet, joille haluttiin osoittaa selvästi muutosta tehokkaammaksi ja monipuolisemmaksi kaupungiksi säilyttäen kuitenkin alueiden luonne asunতোvaltaisena alueena. Tästä muodostui asunতোalueiden jako joko etäällä keskustoista ja vahvoista joukkoliikenne-reiteistä oleviin tai pientaloympäristöinä sijainnista huolimatta säilytettäviin pientaloalueisiin (AP), keskustojen välit-tömässä läheisyydessä kehittyviin alueisiin (AC) ja näiden luokittelujen väliin jäävät kaikki muut asunতোvaltaiset alueet (A). Lopulta keskustojen läheisiä asunতোalueita määrittelevä maankäyttöluokka jätettiin osoittamaan vain kolmea pää-keskustaa tukevia asumisen vyöhykkeitä.

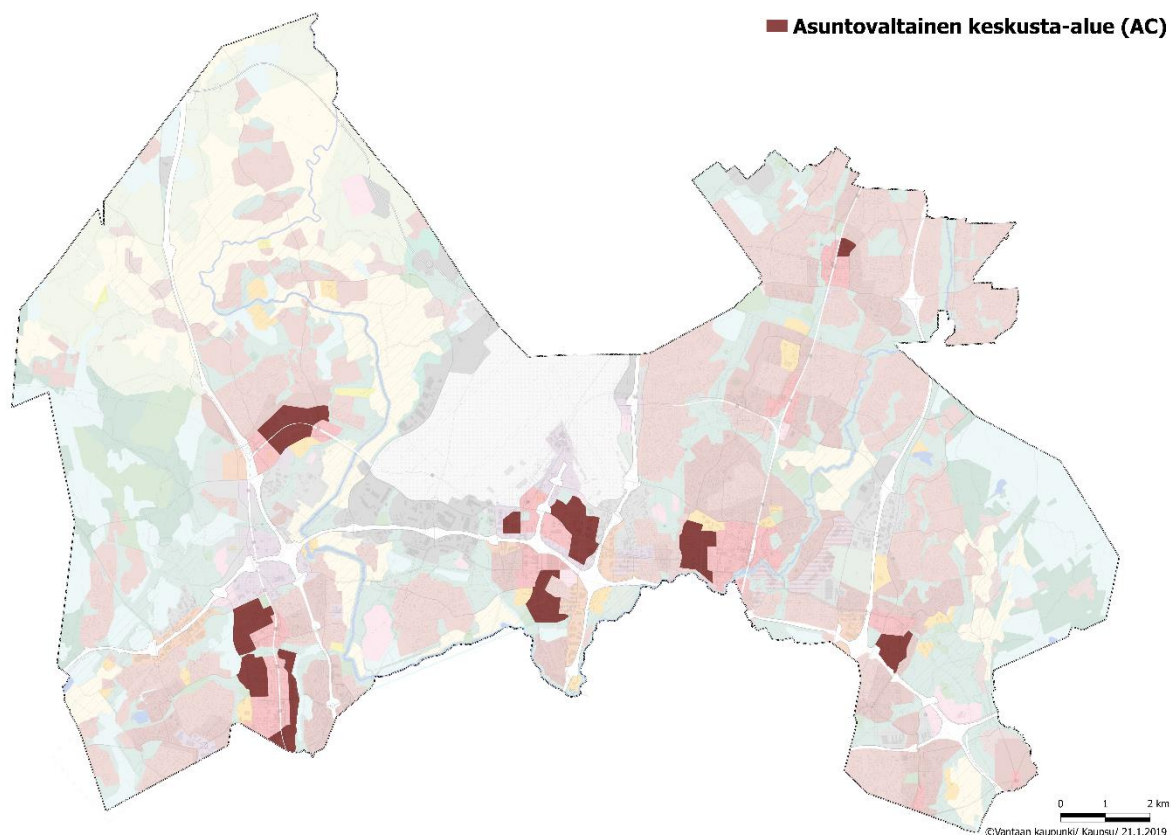


Kuva 16. Asumisen merkintöjen vyöhykemallin periaate.



Kuva 17. Asumisen eri maankäyttöluokkien suhteellinen sijainti kaupunkirakenteessa. Kestävän kasvun vyöhykkeiden ulkopuolella olevat tiiviit asumisen keskittymät toimivat myös lähialueiden palveluiden sijoittamisen alueina ja ympäröivien pientaloalueiden keskusalueina, kun taas keskustan läheinen asunতোalue on keskustan reunavyöhykkeellä sijaitsevaa asunতোvaltaista keskusta-aluetta.

Asumisen alueiden maankäyttöluokat
Asuntovaltainen keskusta-alue AC:

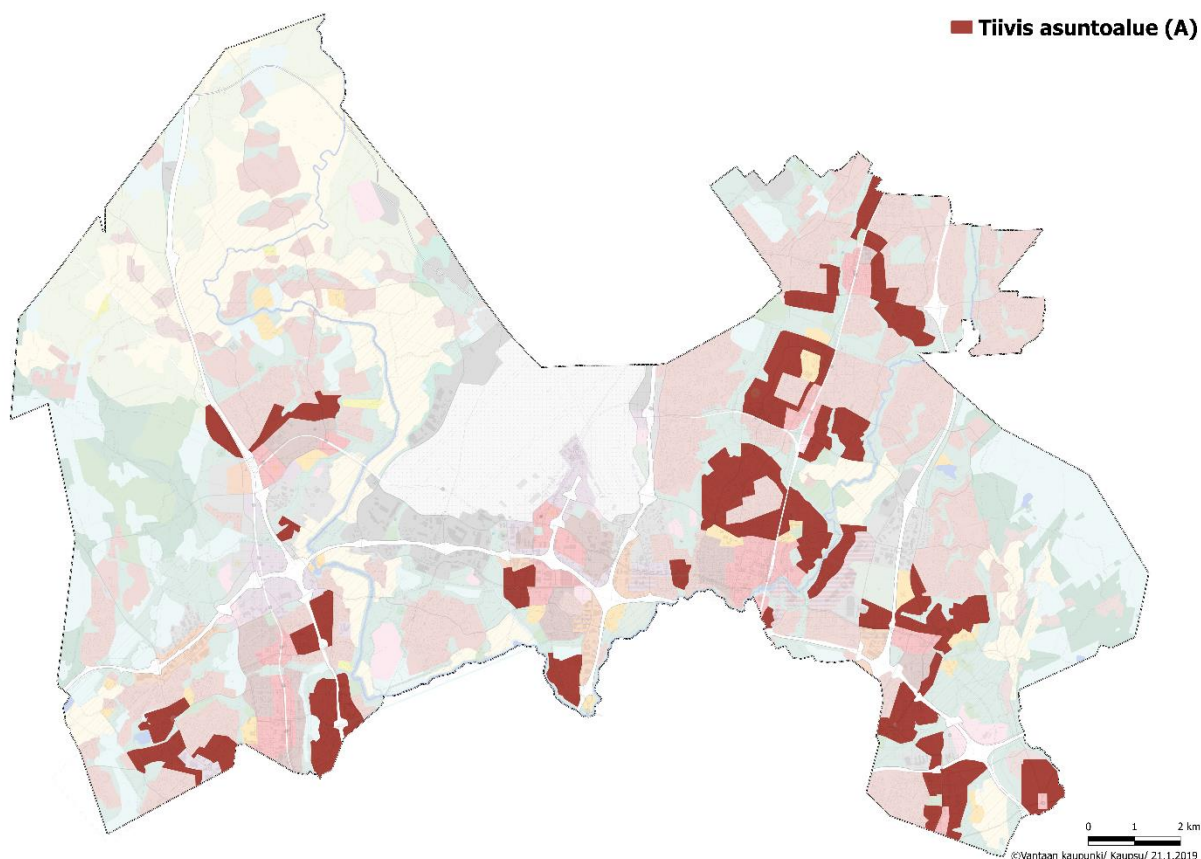


Kuva 18. Asuntovaltaiset keskusta-alueet yleiskaavaluonnoksessa.

Maankäyttöluokka on muotoiltu antamaan selkärankaa voimakkaasti kehittyviin keskustoihin rajoittuvien asuntovaltaisten alueiden kehittämiselle 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. Tällä halutaan yleiskaavassa antaa tukea asemakaavotuksen vaatia näillä alueilla rakentamiseen ratkaisuja mitä ei väljemmillä alueilla olisi perusteita vaatia. Asuntovaltaisen keskusta-alueen merkinnän alla alue voi kehittyä kuin Kartanonkoski tai Kivistö, tai Tukholman Hammarby Sjöstad tai keskusta, tai kuten Helsingin Arabianranta tai Alppikylä, esimerkkeinä mainittaviksi.

AC-alueet rajoittuvat kartalla Myyrmäki-Martinlaakson, Aviapolis-Pakkalan, Tikkurilan, Kivistön, Hakunilan ja Korson keskusta-alueisiin. Tikkurilan ja Aviapoliksen ympärillä AC-alueiksi määriteltiin alueita, jotka jäävät näiden kahden pääkeskustan väliselle vyöhykkeelle. Martinlaakson keskusta-alueen pohjoispuolella AC-merkinnällä halutaan tukea Vantaanlaakson aseman ympäristössä kehittyvää työpaikka- ja toimitila-aluetta. Kivistöön AC on merkitty yhdistämään kahtena alueena merkittyä C-aluetta. Kivistöön toteutuneet kortteliratkaisut toteuttavat asuntovaltaista keskusta-aluetta. Hakunilassa AC merkintää on esitetty keskusta-alueen eteläpuoleisella raitiotiireitinvarrella. Korsossa AC on merkitty C-alueen koillispuolella muuntuvalle työpaikka-alueelle. AC-alueiksi on määriteltä yhteensä 530 ha maata.

Tiivis asuntoalue A:



Kuva 19. Tiiviit asuntoalueet yleiskaavaluonnoksessa.

Maankäyttöluokka edustaa nk. asumisen perusmerkintää. Alueilla on sallittua rakentaa monen erinäköisiä asuntovaltaisia alueita. Paikan kaupunkirakenteellinen sijainti ohjaa kunkin alueen tavoitetasoa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. A:n alla on vapaus toteuttaa alueen luonteen mukaan asumiseen sopivaa ja mukavaa ympäristöä. Maankäyttöluokka on määritelty tiiviiksi syystä, että tavoitteena on tehostaa monia alueita kaupungissa ja asumisen perusmerkintää ei lopulta ole merkitty niin paljon kuin luokitteluperiaatteen pohjalta voisi olettaa. A-alueita on yleiskaavakartalla yhteensä vain 1900 ha.

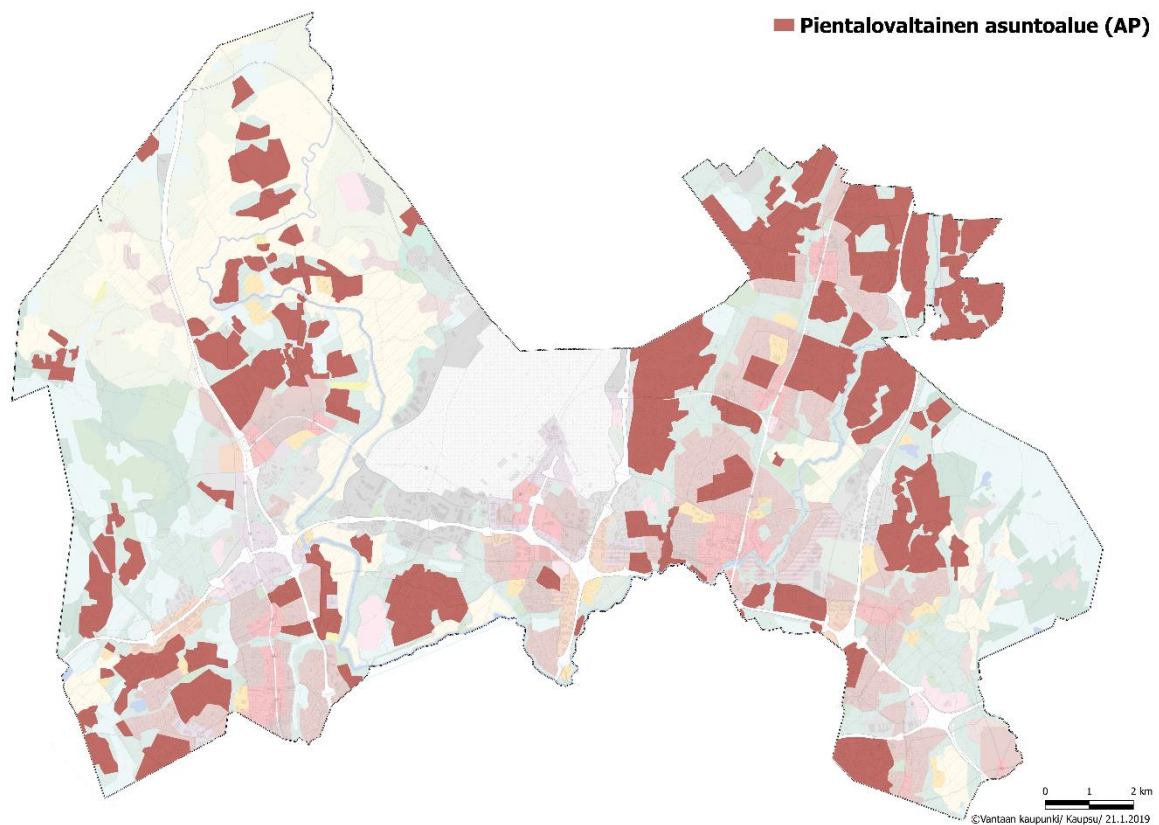
A-merkinnän alle on yhdistetty idässä kestävän kasvun vyöhykkeen alla olevia asumisen alueita, lännessä väylien ja vahvan linja-autoliikenteen varsilla olevia asuntoalueita ja muualla kaupungissa rakenteeltaan jonkin verran muuttuvia ja/tai toistaiseksi rakentumattomia asuntoalueita. A-merkinnän alla asuntoalueita on mahdollista kehittää kuten AC-merkinnän allakin, mutta A-merkinnän alla alueita voi väljemmin myös vaalia kuten AP-alueilla eikä yleiskaava edellytä viheralueiden rakentamisesta ja pysäköintiratkaisuista samaa kuin AC-alueilla.

Tiiviinä asuntoalueena on mahdollista kehittää asuntoalueita kuten Vantaan Kartanonkoskea tai Helsingin Alppikylää, tai Helsingin Arabianrantaa tai Myllypuroa. Kaikkien vanhojen keskustojen viereiset asuntoalueet on pääosin merkitty tiiviiksi asuntoalueiksi.



Kuva 20. Aluevarausluokkien määräysten muotoilussa on tavoiteltu eroavaisuuksia ja samankaltaisuuksia siten, että C-alueet ja AC-alueet ovat osittain samanlaisia mutta silti selvästi erilaisia. Samaa muotoiluperiaatetta on sovellettu AC- ja A-alueiden välillä. Aluevarausten määräyksiin on sisällytetty mm. Alueiden palvelutasoa koskeva elinympäristötavoite, mikä väljenee asteittain C-alueilta A-alueille päin.

Pientalovaltainen asuntoalue AP:

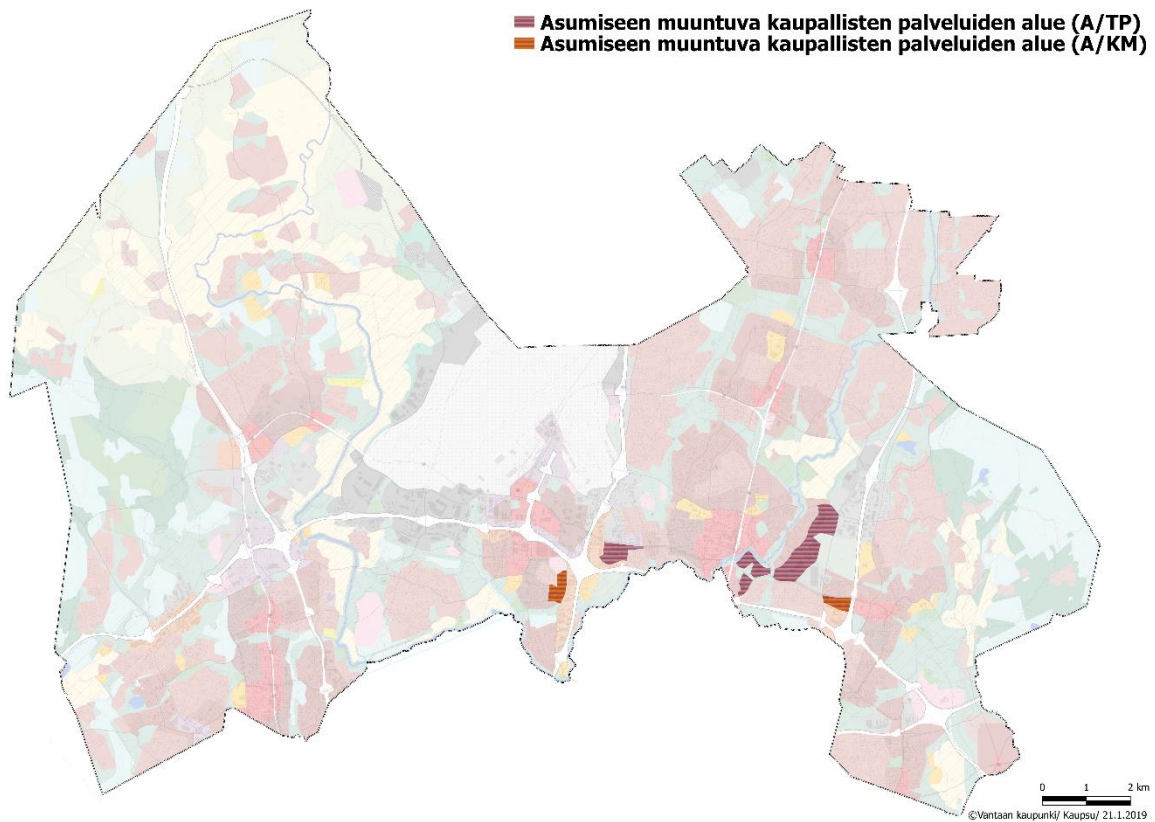


Kuva 21. Pientalovaltaiset asuntoalueet yleiskaavaluonnoksessa.

Maankäyttöluokka on muotoiltu vaalimaan olemassa olevia pientalomiljöitä. Pientalovaltainen asuntoalue voi rakentua niin yhtiömuotoisilla ratkaisuilla kuin erillispientaloinakin. Alueilla voi olla yksittäisiä kerrostaloratkaisujakin. Merkin­nän tavoite on vaalia pientaloalueille tyypillistä oma-ulko-ovi-henkistä asumisen miljöötä. Pientalovaltaisen asun­toalueen miljöö voi olla hyvin urbaani tai väljä ja vehreä kiemurtelevien kivituhkapintaisten katujen varsille rakentunut omakotitalojen nauha tai jotain siltä väliltä. Niin Vantaan Ylästö kuin Kartanonkoskikin ja Espoon Säterinmäki käyvät mallista millaista pientalovaltaisella asuin alueella voi olla, miksei Helsingin Alppikyläkin.

AP-alueita on määritelty yleiskaavakartalle eniten koilliseen, luoteeseen ja lounaaseen, pääosin Vantaan perinteisille pientaloalueille, vahvan joukkoliikennevyöhykkeen ulkopuolelle, laajojen viheralueiden vierelle ja asemakaavoitettujen alueiden reunoille. Pientalovaltaisia asuntoalueita on yleiskaavakartalla yhteensä 4270 ha.

Asumiseen muuntuvien alueiden merkinnät A/KM ja A/TP:



Kuva 22. Asumiseen muuntuvat alueet yleiskaavaluonnoksessa.

Kahden maankäyttöluokan merkinnöillä, nk. raitamerkinnöillä on yleiskaavaluonnoksen kartalle merkitty alueita, jotka vielä toimivat ja kehittyvät jonkin muun maankäytön pääkäyttötarkoitukseluokassa kuin asumisen, mutta alue olisi kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta tavoitteellista muuttaa hiljalleen myös asumiseen soveltuvaksi. Näiden alueiden toimivuuden kannalta erittäin tärkeää on ohjata muutosta tapahtuvaksi kokonaissuunnitelmallisesti, ei yksittäisinä tonttimuutoksina. Kaikki kahden maankäyttöluokan alueet kehittyvät osittain nykyisessä käytössä vielä ainakin lähitulevaisuudessa. Kahden maankäyttöluokan merkinnällä asumiseen muuntuvia alueita on merkitty yleiskaavaan yhteensä vain 180 ha.

Asuntorakentamista ohjaavien maankäyttöluokkien määräykset on rakennettu siten että alueille sijoitettavat puistot, virkistysalueet ja -reitit sisältyvät asumisen aluevaraukseen. Vehreys on läpileikkaava tavoite kaiken uuden rakentamisessa. Asumisen alueita halkovat laajimmat viheraluekokonaisuudet on esitetty asumisen aluevarausmerkinnän päällä niiden likimääräistä sijaintia esittävällä merkinnällä. Yleiskaavamääräyksissä vehreyden läpileikkaavuutta ohjataan viherhertokkuudella.

Lähipalveluiden sijoittamisesta asuinalueilla linjataan yleiskaavaluonnoksessa samoin kuin viheralueista. Ne voidaan sijoittaa asumisen lomaan ja yleiskaavamääräyksessä vaaditaan, että asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään lähipalvelujen riittävyys ja varataan niille tarvittava tila.

Maaseutualueiden asuntorakentamisen ohjaus

Yleiskaava toteutuu rakentamisen osalta valtaosin asemakaavoituksen kautta. Vantaalla on kuitenkin 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. Tii- viimmän kaupunkirakenteen alueella hankkeilta on edellytetty lähes aina asemakaavaa. Hankalin tilanne on asema- kaavoitetun 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 valmistel- laan maanomistajien hakemuksesta kaupunkisuunnittelussa. Suunnittelutarveratkaisussa arvioidaan hankkeen sopi- vuus kyseiselle paikalle. Siitä ei saa aiheutua haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle. Se ei saa vaikeuttaa luonnonsuojelun tavoitteiden saavuttamista eikä vaikeuttaa rakennetun ympäris- tön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Poikkeusta ei saa myöntää, jos se johtaa vaikutuksiltaan mer- kittävään rakentamiseen tai muutoin aiheuttaa merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

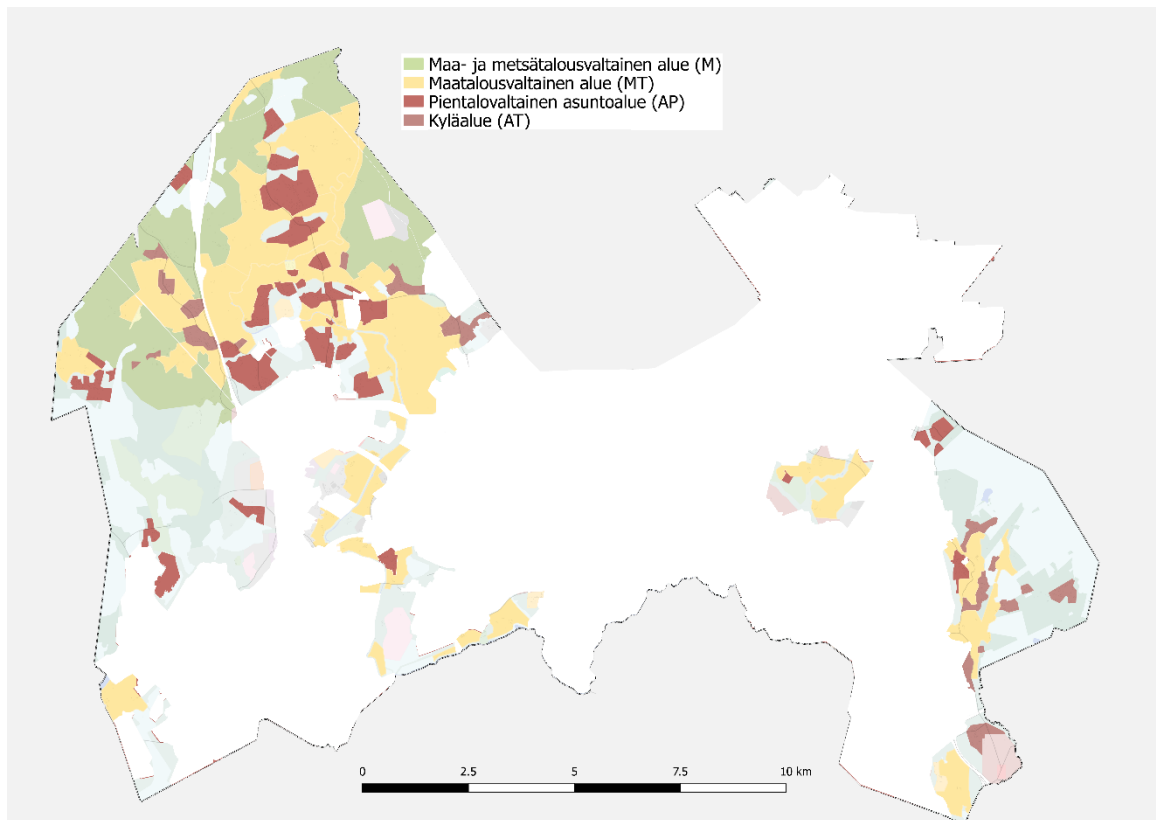
Rakentamisen ohjaamisessa yleiskaavan AP-, AT-, M- ja MT-alueilla käytetään kantatilaperiaatetta, mikä tarkoittaa, että tilalla sallittujen asuntojen enimmäismäärä lasketaan kantatiloittain. Rakennusoikeuden laskentasäännöt ilmai- sevat, kuinka monta asuntoa voidaan enintään rakentaa tietyn ajankohdan kiinteistöjaotustilanteen mukaista tilaa kohti. Kantatilatarkastelu perustuu Vantaalla kaupunginvaltuuston 6.6.1983 hyväksymään yleiskaavaan, jolloin pää- tettiin maaseutualueiden rakennusoikeuksien jakautumisesta kantatilaperiaatteella. Maanomistajien tasapuolisen kohtelun periaatteen mukaisesti päätöstä on noudatettu vuosien 1992 ja 2007 yleiskaavoissa, ja samaa periaatetta on tarkoitus noudattaa edelleen. Kunkin kantatilan kokonaisrakentamismahdollisuudet on laskettu taulukon 1. laskusään- nön mukaisesti kantatilakohtaisesti.

Taulukko 1. Rakentamismahdollisuuksien määräytymisperusteet yleiskaavassa

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

Laskusäännön mukaisesti maaseutumaisilla asemakaavoittamattomilla alueilla luoteis-Vantaalla ja itä-Vantaalla on yh- teensä 674 kpl rakentamismahdollisuuksia (1 asunto). AP- ja AT-alueiden osalta laskusääntöä on muutettu aikaisem- masta siten, että kantatila saa kolmannen asunnon 3 hehtaarin pinta-alan ylittyessä. Tämä muutos tuottaa noin 20 rakentamismahdollisuutta lisää aiempaan laskukäytäntöön nähden.

Huomioitavaa on, että laskelma on teoreettinen, koska se ei ota huomioon esimerkiksi rakennusjärjestyksen määräyk- siä rakennuspaikkojen pinta-alasta ja sijainnista. Myöskään tarkkoihin rakentamispaikkoihin ei yleiskaavassa oteta kan- taa, koska rakennuspaikat määritellään aina suunnittelutarveratkaisussa.



Kuva 23. Maaseutualueilla asuinrakentamista ohjataan yleiskaavan kantatilaperiaatteen mukaisesti ja suunnittelutarveratkaisuun perustuen.

Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa

Modernisaation vaikutus kaupunkirakentamiseen

1960-luvulle saakka kaupunkeja kehitettiin lähinnä vuosisatoja kehittyneen tiedon pohjalta kohteina ensisijaisesti elämä kaupungin julkisessa tilassa ihmisten ehdoilla. Kaupunkien nopean kasvun myötä suunnittelujärjestelmä alkoi kehittyä nopeasti ja kehittäminen siirtyi asiaan perehtyneiden ammattilaisten käsiin. Suunnittelun painopiste siirtyi kaupunkitilasta rakennuksiin ja liikkumisen järjestelmiin. Kaupungin toimivuus käsitettiin kaupunkirakenteen järjestelmien toimivuutena ja samalla hukattiin ihminen perimmäisenä toimijana tilassa. Viimeisen 20-vuoden aikana olemme palanneet kaupunkisuunnittelussa tilaan, jossa ihmisen merkitys kaupunkielämän ytimessä jälleen tunnustetaan. Myös kaupunkien asukkaat ovat alkaneet aktiivisesti vaatia ihmisen näkökulman aiempaa vahvempaa huomioimista suunnittelussa. (Jan Gehl: Ihmisten Kaupunki, 2018)

Kaupungeissa, joissa modernisaation ajattelutapa kaupungista koneena on ollut vuosikymmeniä vallitsevana suunnitteluparadigmana, on ajattelutavan muutoksesta huolimatta edelleen työtä muuttaa ympäristö tukemaan sekä ihmis- lähtöistä kaupunkielämää että kaupunkijärjestelmien toimivuutta.

Ihmisen näkökulma

Modernisaation myötä autoilu on heikentänyt kaupunkielämän edellytyksiä kaupunkitilassa. Ihmisten olemisen olosuhteet kaupunkitilassa ovat muuttuneet alisteiseksi liikennejärjestelmien toimivuudelle. Kaupunkikehityksen historiaa tarkastellessa voidaan huomata, miten kaupunkirakenne vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen. 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 ympärillä oleviin asioihin; kohtaa muita ihmisiä, asioi liikkeissä, väistää vastaantulijaa.

Yleiskaavan läpileikkaava strategia

Kaupunkitilan laadun parantaminen on yleiskaavamääräyksissä läpileikkaava teema niin maankäyttöluokkien rakentamisen ohjaamisessa kuin maankäyttöluokkine päälle merkityissä strategisissa merkinnöissäänkin. Vantaan kaupunkirakenteen perimä nojaa modernisaation ajattelutapaan toimintoja erottelevasta kaupunkirakennearjestelmästä. 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; kaupunkitila voi kannustaa liikkumaan lihasvoimalla ja kestävillä kulkumuodoilla sekä valitsemaan turhan kuluttamisen sijasta muuta tekemistä. Kaupunkitila voi parhaimmillaan vahvistaa paikallisyhteisöjen muodostumista.

Katukuvan kehitysalue

Yleiskaavakartalle on joukkoliikennekaupungin maankäytön tehostamista ja kaupunkitilan laatua ohjaavan strategisen merkinnän lisäksi tuotu keskusta-alueiden läheisten merkittävien katujen varsille epäsuorasti kaupunkielämän kehittymiseen kantaa ottava strateginen merkintä **Katukuvan kehitysalue**. Merkintä kehittyi asuntorakentamisen sijoituskohteita haarukoitaessa, kun pohdittiin asuinalueiden asuinviihtyvyyteen ja liikkumisen edellytyksiin vaikuttavia tekijöitä. Vantaalla on modernistisen kaupunkirakentamisen peruna paljon katumaisemia, joiden ympäristö näyttää kulkijalle ensisijaisesti suojaviheralueina ja joilla liikkumisen vauhti nousee ympäristöstä johtuen helposti yli järjestelmässä annetun ohjearvon. Tiemäisten katu ympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta keskustojen läheisillä alueilla.

Katukuvan kehitysalue merkintä on kehitetty ensisijaisesti kaupunkitilan laatua ohjaavaksi aluevarausmerkinnästä riippumattomaksi päällekkäismerkinnäksi. Kaupunkitilan laadun lisäksi merkintä ottaa kantaa alueen täydennysrakentamisen sijoittamisen ja maankäytön tehostamisen mahdollisuuksiin sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseen. Potentiaalisia katukuvan kehitysalueita löytyy Vantaalta monia, mutta yleiskaavakartalle kohteita merkittiin seitsemän: Rajatorpantielle, Martinkyläntielle, Tammiston kauppantielle, Tikkurilantielle, Asolanväylälle, Kulomäntielle ja Länsimäntielle. Merkintää ei esitetä suoraan C-alueiden päälle, sillä C-alueiden määräykseen on sisällytetty samat teemat. Merkinnät on esitetty kohteisiin, jotka toimivat reittinä läheisille keskusta-alueille ja vaikuttavat niiden kehitykseen. Asolanväylällä merkintä on asumisen ja keskusta-alueen rajalla. Martinkyläntiellä merkinnän tavoitteena on vaikuttaa kehittyvän työpaikka-alueen profiiliin korottaen.



Kuva 24. Visio Asolanväylän katukuvaa kohentavasta täydennysrakentamisesta kolmen kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevan aseman keskellä.

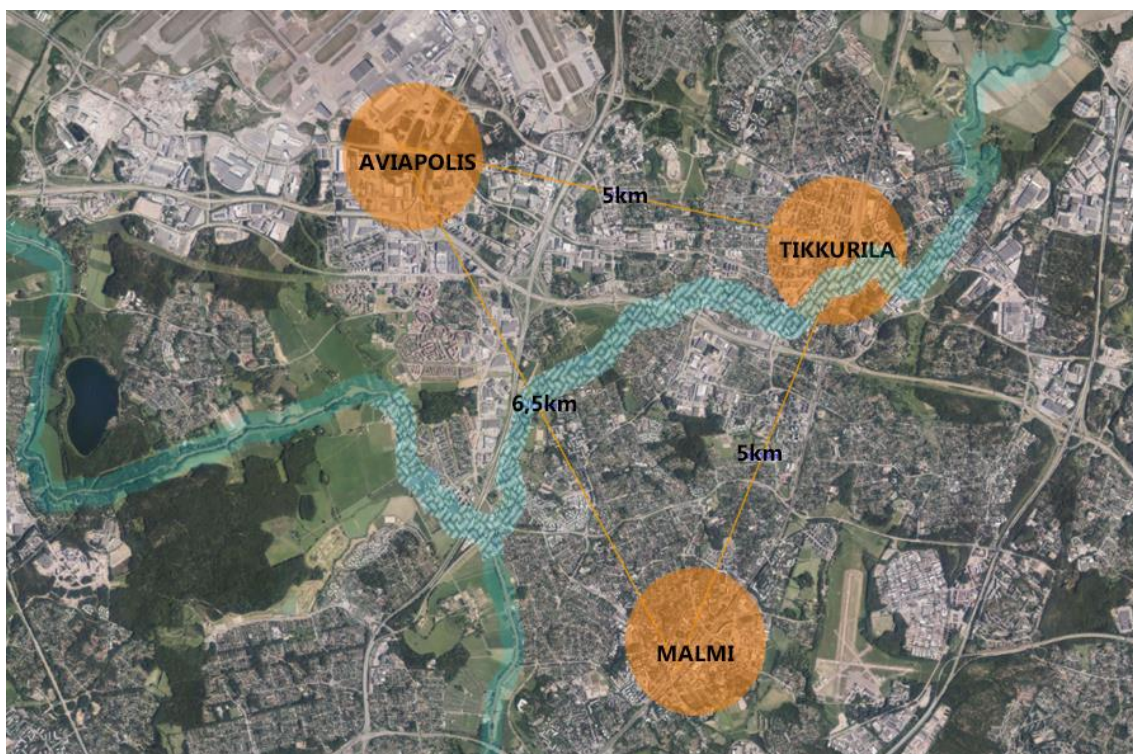
Jokivarsi kasvavia keskustoja yhdistävä vihreä kaupunkitila

Kaupunkitilaan laatua tuottaa myös rakentamattomina kehittyvät alueet. Kaupungin kasvun ohjaaminen sisäänpäin olemassa olevaa rakennetta tehostaen tuo lisää käyttäjiä rakennettuja alueita reunustaville rakentamattomille

alueille. Rakentamattomilla alueilla kaupunkitilan laatuun voi panostaa alueiden käyttöä ohjaamalla, ikään kuin ottaa hallitusti väkeä vastaan. Tällaisena rakentamattomana kaupunkitilan osana kaupungin vetovoima resurssina virtaa Vantaalla joet.

Yhtenä kaupunkitilan laatua strategisesti ohjaavana merkintänä yleiskaavakartalle on tuotu jokivarsien virkistyskäytön kehittämisen merkintä. Jokivarren kehittämisen merkinnällä tuetaan kaupunkirakenteen tiivistämistä ja monipuolistamista sekä luonnon monipuolisuuden vaalimista virkistysalueiden käyttäjämäärien lisääntyessä. Merkintää on esitetty yleiskaavaluonnoksessa niille jokivarren alueille, missä lähellä on merkittävää väestökasvupotentiaalia ja alueille, missä mm. matkailun kehittämiseksi on erityisiä mahdollisuuksia. Merkintä avataan tarkemmin myöhemmin selostuksessa.

Merkinnän keskeisenä sijoituskohteena on Vantaan joista Keravanjoen osuus, joka sijaitsee kolmen pääkaupunkiseudun merkittävän, kehittyvän keskustan, Tikkurilan, Aviapoliksen ja Malmin keskellä, kävelyetäisyyksillä kaikista näistä keskustoista, mutta käytännössä haastavien yhteyksien päässä ainakin Aviapoliksesta ja Malmilta tarkasteltuna. Jokivarren kohta sijaitsee kahden kunnan rajalla kuntia erottavana elementtinä. Jokivarsi voisi olla toisistaan pyöräilyetäisyyksillä sijaitsevia keskustoja yhdistävä paikka.



Kuva 25. Keravan jokivarsi karttaan korostetulla vyöhykkeellä voisi tulevaisuudessa olla ympärillä kasvavia keskustoja yhdistävä, alueen matkailua ja vierailupotentiaalia kohottava vyöhyke, kaupunginosia toisiinsa kytkevä paikka.



Kuva 26. Käyttäjämäärien kasvaessa jokivarsilla voi rantojen luonnon kulumista hillitä rakentamalla paikkoja ja reittejä veden äärelle pääsyn helpottamiseksi.

Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima

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

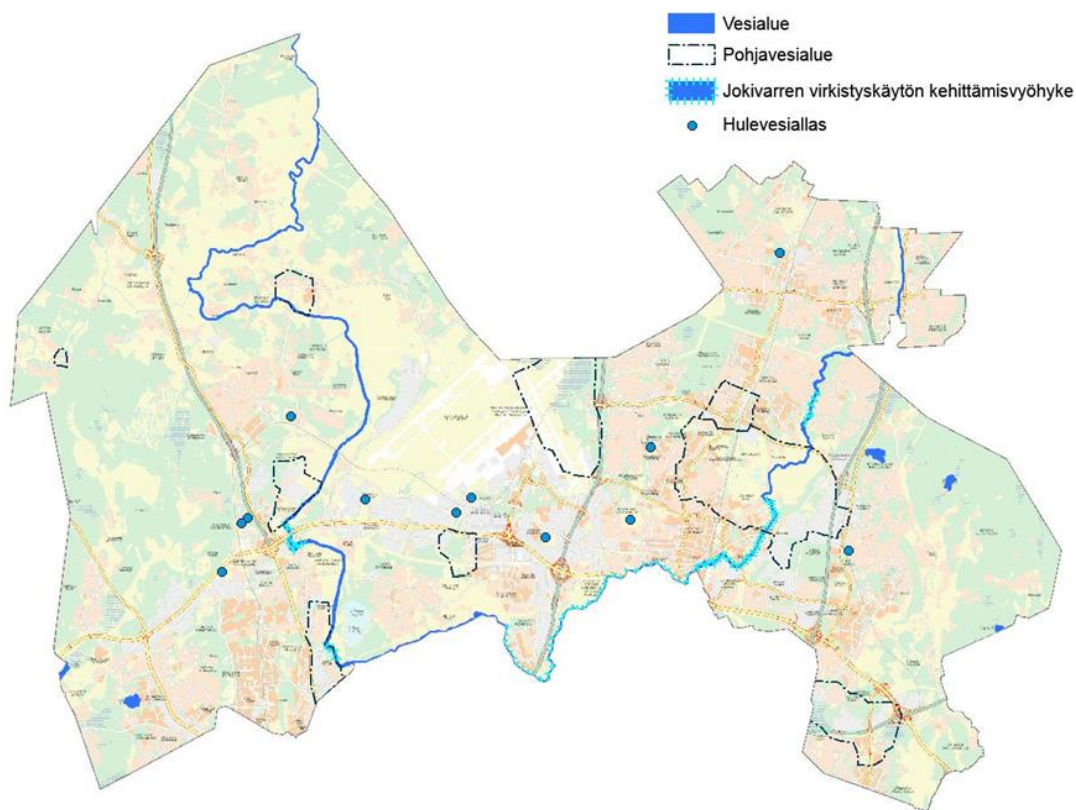
Luonnon itseisarvon tunnustamisen lisäksi on hyvä ymmärtää, miten monenlaisia hyötyjä kaupunkiluonto ihmisille tuottaa. Kaupungin viherrakenne on ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille olennainen ja tuottaa myös taloudellisia hyötyjä. Yleiskaavaluonnoksen perustavin maankäyttöratkaisu on se, että kaupunki jatkaa pääosin kasvuaan jo rakennetuilla alueilla, ja siten viheralueet ja niillä toimivat biologiset prosessit ja rakenteet säästyvät. Niiden vaaliminen on paras ja kustannustehokkain tapa varmistaa luonnon ihmisille tuottamat hyödyt. Viheralueiden tuottamien hyötyjen kompensointi ennallistamalla tai luomalla uutta viherrakennetta on vasta toissijainen.

Vantaan viherrakenneselvitys (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. Lisää tietoa Vantaan viherrakenteesta saamme vuoden 2018 loppuun mennessä valmistuvasta ekosysteemipalveluselvityksestä (Vantaan luontohyödyt), jota olemme osin voineet hyödyntää jo luonnosta laadittaessa, mutta kattavammin vaikutusten arvioinnissa.

Laajan viheralueverkoston lisäksi olemme halunneet huolehtia myös pienipiirteisestä, ihmisiä lähimpänä olevasta viherrakenteesta. Keskustoissa ja asuntovaltaisilla keskusta-alueilla 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 ja turvaa lähivirkistysalueiden riittävyttä.

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 (=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.

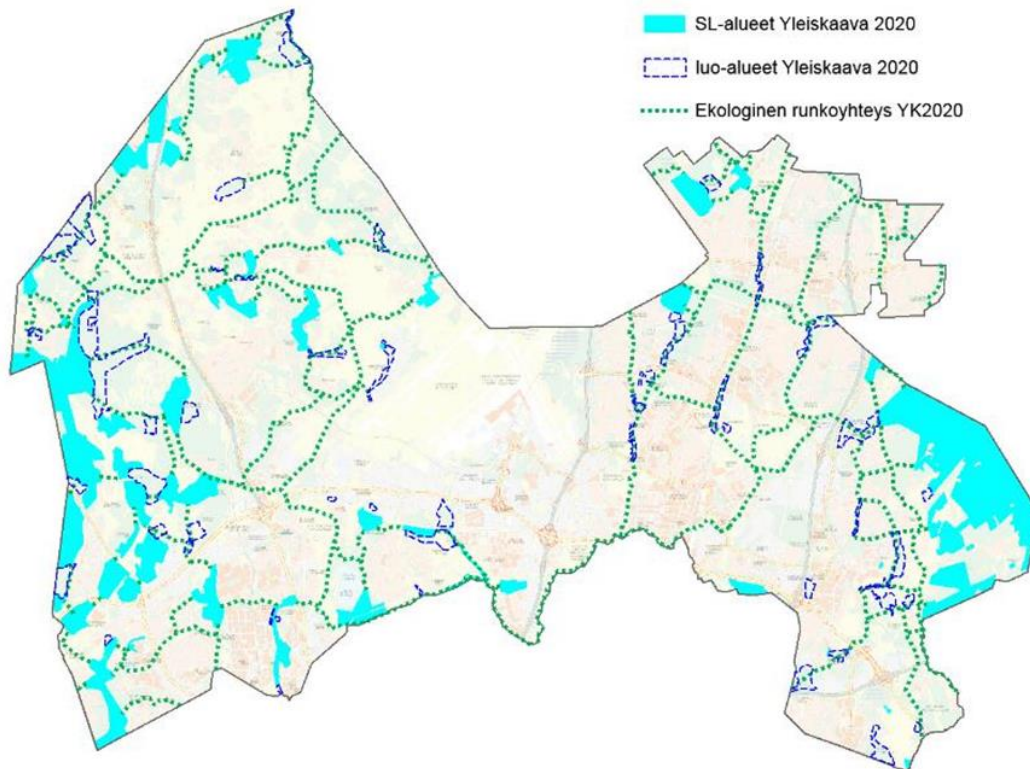
Hulevesitulviin varautumiseksi yleiskaavassa on osoitettu paikkoja vesitulva-altaille alueille symbolimerkinnällä, ja niiden paikat ja koot tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa. Hulevesitulvien arvioidaan lisääntyvän rakentamisen tehokkuudesta ja ilmastomuutoksesta johtuen. Yleiskaavassa on varauduttu tulviin siten, että rakentaminen ohjataan tulva-alueiden ulkopuolelle. Rakentamisen ohjaaminen vesistötulva-alueiden ulkopuolelle ja hulevesitulviin varautuminen ovat keinoja sopeutua muuttuvaan ilmastoon ja lisätä resilienssiä kaupungissa.



Kuva 27. Yleiskaavan vesiin liittyviä kaavamerkintöjä.

Ekologinen verkosto

Yleiskaavan tavoitteiden raami on kestävä kehitys, jonka oleellinen osa on ekologisen kestävyys turvaaminen. Yleiskaavassa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä turvataan vahvistamalla ekologista verkostoa, osoittamalla uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita sekä kytkeillä suojelualueita toisiinsa ekologisilla runkoyhteyksillä. Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat Vantaan ekologisen verkoston perustan, jonka tavoitteena on turvata eliölajiston sekä luontotyyppinen säilyminen ja monimuotoisuus pitkällä aikavälillä. Vantaa sijaitsee eliöstöltään rikkaalla hemiborealisella vyöhykkeellä, joka kattaa vain Suomen eteläisimmän osan. Vantaan suojelualueilla on tärkeä merkitys eteläisen luonnon monimuotoisuuden vaalimisessa ja turvaamisessa. Vantaalla on sekä valtakunnallisesti että paikallisesti merkittäviä suojelualueita, ja osa suojelualueista kuuluu myös EU:n Natura 2000 -verkostoon.



Kuva 28. Vantaan ekologisen verkoston ytimen muodostavat luonnonsuojelualueet, suojelualueita yhdistävät ekologiset yhteydet sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiksi osoitetut alueet (luo-alue).

Luonnonsuojelualueet

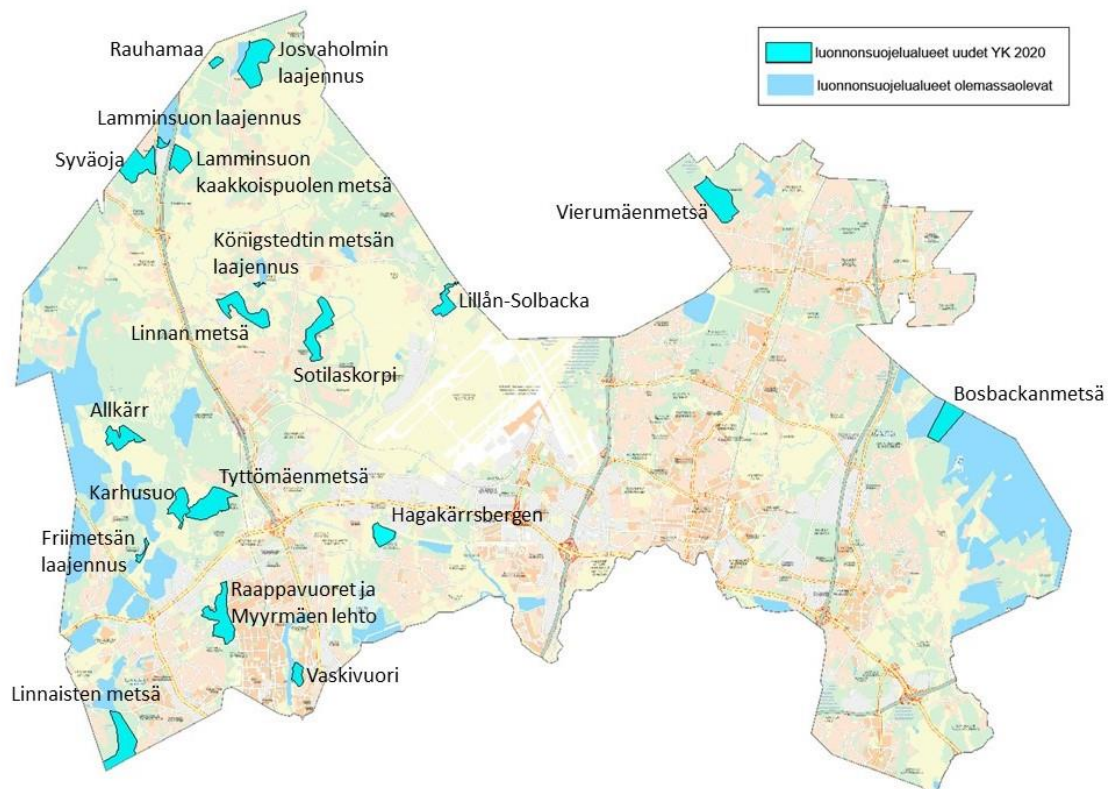
Luontoarvojen säilymisen ja edistämisen kannalta keskeinen keino on suojelualueiden perustaminen. Luonnonsuojelualueiden tarkoituksena on suojella alueella esiintyviä luontotyyppejä ja eliölajeja sekä ylläpitää ekologisia yhteyksiä. Suojelualueverkostoon lisättäväksi ehdotetuilla alueilla on erityisesti perusteena niiden monipuoliset metsäarvot, joilla tarkoitetaan metsäluontotyyppien säilyneisyyttä ja kehittymistä luonnontilaisen kaltaiseksi. Yleiskaavaluonnosta varten on tarkasteltu suojelualueverkoston täydentämistarpeita Vantaan luonnosta kertyneiden tietojen perusteella ja ekologisen verkoston, erityisesti metsäisen verkoston, säilyttämisen näkökulmasta.

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. Voimassa olevan, vuoden 2007 yleiskaavan luo-alueverkosto (luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue) on ollut tärkeä lähtökohta. Tiukasti suojellun liito-oravan elinpiiriverkoston kartoitukset ja muut luontoinventoinnit ovat tuoneet lisätietoa luonnon arvokohteista. Monimuotoisen metsäluonnon indikaattorina on käytetty EU:n direktiivilajien sekä uhanalaisten tai muutoin monimuotoista luontoa kuvaavien lajien esiintymistä alueilla.

Luonnonsuojeluun tarkoitettut alueet rauhoitetaan yksityisinä luonnonsuojelualueina luonnonsuojelulain 24 §:n nojalla. Rauhoitetulle luonnonsuojelualueelle voidaan tarvittaessa laatia hoito- ja käyttösuunnitelma, jolla osoitetaan alueella tarpeelliset reitit ja rakenteet sekä luonnonhoitotoimet. Kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat myös asukkailla tarkoitettuja virkistysalueita. Yleiskaavaan luonnonsuojelualueet osoitetaan käyttötarkoituksimerkintänä (SL).

Yleiskaavaluonnokseen ehdotetaan siis kaikkiaan 19 uutta luonnonsuojelualuetta: Rauhamaa, Josvahalmin laajennus, Syväoja, Lamminsuon laajennus, Lamminsuon kaakkoispuolen metsä, Königstedtin metsän laajennus, Linnan metsä, Sotilaskorpi, Lillån-Solbacka, Allkärr, Karhusuo, Tyttömäenmetsä, Friimetsän laajennus, Raappavuoret ja Myyrmäen lehto, Hagakärrsbergen, Vierumäenmetsä, Bosbackanmetsä, Vaskivuori ja Linnaisten metsä esitetään uusina SL-

alueina. Uusien esitettävien suojelualueiden kuten myös uusien luo-alueiden nimet ovat tässä vaiheessa ns. työnimiä ja tulevat tarkentumaan.



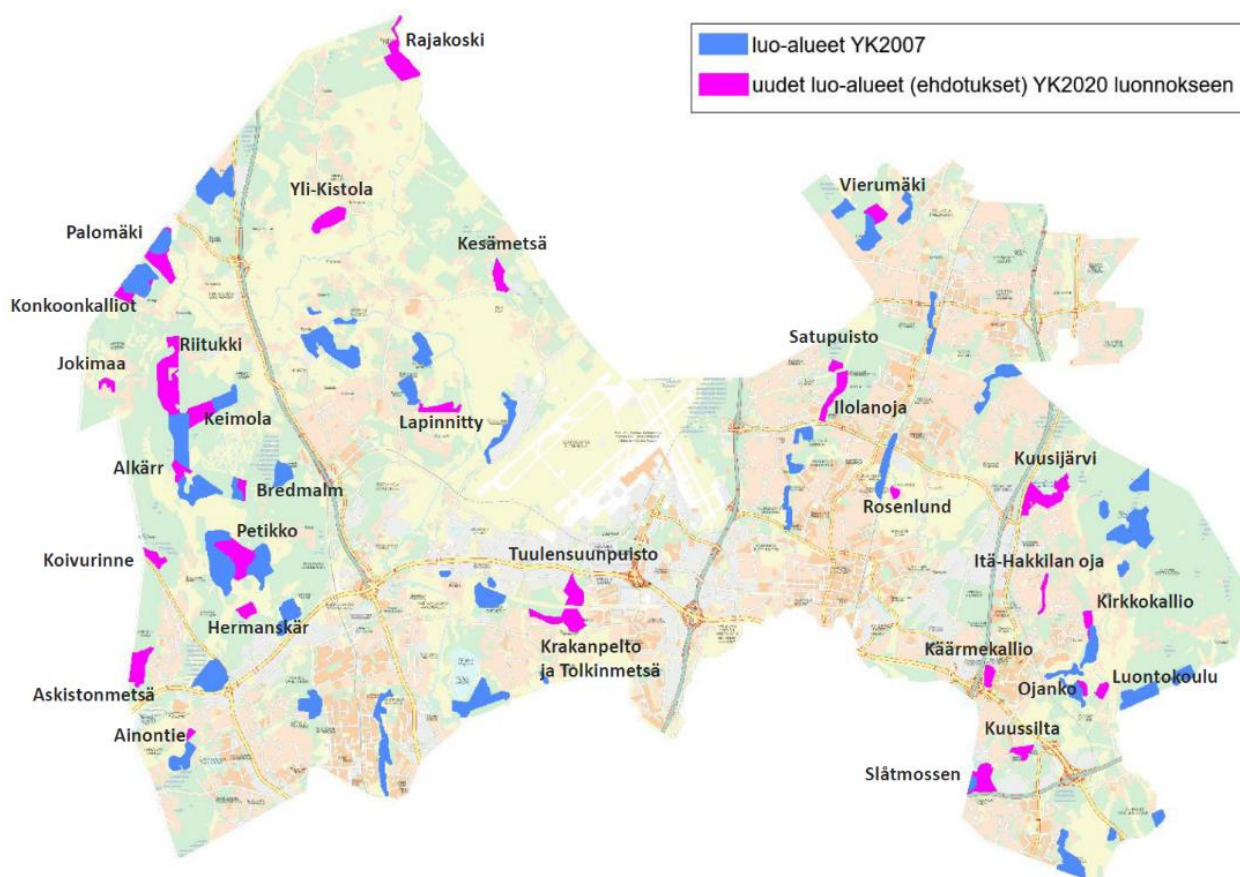
Kuva 29. Yleiskaavan uudet ja olemassa olevat luonnonsuojelualueet

Alueet ovat laajennuksia nykyisiin suojelualueisiin tai -varauksiin ja lisäksi ehdotetaan muutamia täysin uusia alueita. Suojelualueverkoston täydentämiskohteiden rungon muodostavat voimassa olevan yleiskaavan luo-alueet. Uusien suojelualueiden pinta-alat ovat yhteensä noin 460 hehtaaria ja yhdessä jo rauhoitettujen (1372 ha) kanssa noin 1832 ha eli 7,6 % Vantaan kaupungin pinta-alasta. Suojelualasta valtion maata on 1 ha, kaupungin maata 362 ha ja yksityisen omistuksessa 137 ha. Luonnonsuojelualan rajaukset täsmentyvät ehdotusvaiheessa maanomistajien kanssa käytävän vuorovaikutuksen pohjalta.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

Yleiskaavaluonnokseen ehdotetaan uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita. Luo-alueiden muodostamaa verkostoa laajennetaan, jotta muodostuisi laajempia luonnon arvoaluekokonaisuuksia ja suojelualueille tukialueita luonnon monimuotoisuutta turvaamaan. Luo-alueiden rajausperusteet ovat pääosin samat kuin varsinaisten suojelualue-ehdotustenkin, eli arvoalueiden kytkeytyneisyys sekä tiedossa olevat luontoarvot, kuten tiedot uhanalaisista tai huomionarvoisista eliölajeista ja merkittävistä elinympäristöistä. Osa luo-alueista on todettu Uudenmaan liiton selvityksessä maakunnallisesti arvokkaiksi kohteiksi.

Uusiksi luo-alueiksi ehdotetaan 31 kohdetta, joiden pinta-ala on yhteensä noin 480 ha (tarkistetaan ha:t). Kaikkien yleiskaavaluonnokseen päällekkäismerkinnällä osoitettavien luo-alueiden yhteispinta-ala on 700 ha. Yleiskaavassa 2007 luo-alueita oli 48 kappaletta (727 ha), joista viisi on sittemmin rauhoitettu luonnonsuojelualueeksi ja kolme sisällytetty Sipoonkorven kansallispuistoon.



Kuva 30. Uudet yleiskaavan luo-alueet

Luonnoksen uudet luo-alueet sijoittuvat pääosin VR- ja VL-alueille päällekkäismerkintänä. Määräys velvoittaa maaomistajaa yleiskaavan VR-, VL- ja VU-alueilla hakemaan puunkaatoon ja muuhun maisemaa muuttavaan toimintaan maisematyöluvan maankäyttö- ja rakennuslain 128 § mukaisesti. Yleiskaavan M- sekä MT-alueilla oleva luo-aluemerkintä ei velvoita vastaavasti, koska M- ja MT-alueilla sovelletaan metsälakia.

Ekologiset runkoyhteydet

Ekologiset yhteydet yhdistävät luonnonsuojelualueita ja luo-alueita toisiinsa niin, että muodostuu luonto-alueiden verkosto, joka turvaa elinympäristöjä sekä mahdollistaa lajien leviämisen ja liikkumisen alueelta toiselle. Ekologisen runkoyhteyden merkintä ohjaa varaamaan tilaa yhteyksille asemakaavoissa ja ottamaan ne huomioon viheralueiden jatkosuunnittelussa. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksen (2018) mitoitushjeita on tulkittu siten, että runkoyhteyksille on varattu pääosin vähintään 100 metriä leveä tilavaraus. Yhteydet on osoitettu kulkemaan pääosin viheralueille. Pientalovaltaisilla asuntoalueilla yhteys kulkee, koska monet lajit voivat liikkua pihoja pitkin. Runkoyhteydet tukeutuvat asemakaavoitettuihin viheralueisiin.



Kuva 31. Ekologisen runkoyhteyden merkintä osoittaa luonnonsuojelualueiden väliset yhteydet

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.

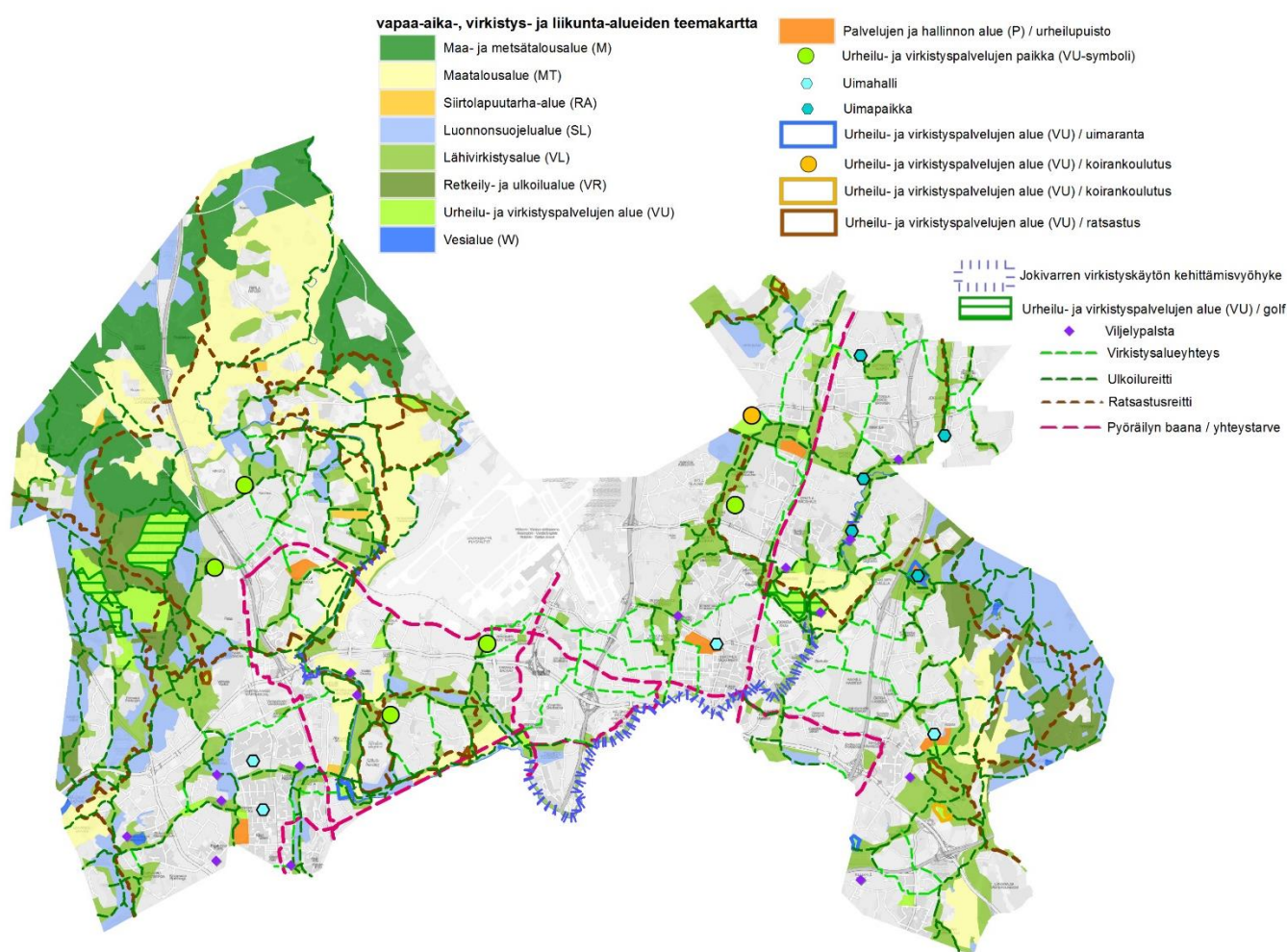
Virkistys- ja liikunnan vapaa-ajanpalvelut

Lähiliikkuminen kuuluu kaupungin jokapäiväisiin palveluihin. Van-taalla viheralueet ovat lähellä ja useimmiten helposti saavutettavissa. Urheilupuistot ja liikuntapalvelut keskittyvät keskuksien reunamille asukkaille hyviin sijainteihin. Kaupungin kasvun ja tiivistymisen myötä tulee varmistaa asukkaiden yhteydet luontoon ja liikkumaan.

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueet (VU) on tarkoitettu pääasiassa ulkoilmassa tapahtuvaan liikuntaan, urheiluun, peleihin ja muihin aktiivisiin virkistystoimintoihin. Palvelut voivat olla julkisia tai yksityisiä, maksuttomia tai maksullisia. 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.

Liikuntapalveluiden osalta kaupungissa on tavoitteena, että lähiliikunnan monipuoliset mahdollisuudet ovat lähellä asukkaita, jolloin kynnys niiden käyttämiseen on mahdollisimman matala. Yleiskaavassa esitettyjen virkistys- ja liikunnan vapaa-ajanpalveluiden lisäksi kaupungissa on lukuisia asuin- ja lähivirkistysalueilla sijaitsevia palveluita. Yleiskaavassa esitetään pääosin yleiskaava 2007:n mukaiset urheilun ja virkistystoiminnan aluevaraukset täydennettynä liikuntapuistoilla niiltä osin, kun ne ovat yleiskaavan tarkkuustasoon soveltuvia.

Keväällä 2018 Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi Vantaan liikuntapaikka-suunnitelman vuosille 2018–2022. Työssä oli tehtävänä määritellä liikuntaolosuhteiden kehittämisen päämäärät, arvioida liikuntaolosuhteiden kehittämistarpeita ja laatia liikunnan tavoitteellinen palveluverkko vuosille 2018–2022. Työn yhtenä tavoitteena oli vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemallisen yleiskaavan toteuttaminen. Osana yleiskaavatyötä on laadittu vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta, jonka merkinnät ovat osin oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukaisia, osin oikeusvaikutuksettomia ja yleiskaavaa tarkentavia. Teemakartassa esitettyjen kohteiden lisäksi yleiskaavan keskustoihin ja asumisen alueille sijoittuu runsaasti lähivirkistysalueita ja -palveluja, jotka muodostavat asukkaille tärkeän lähi-liikkumisen verkoston.



Jokivarsien virkistyskäyttö

49

Jokivarsien virkistyskäytön kehittämisvyöhyke - jokivarsien vihreä kaupunkitila

Jokivarsien virkistyskäytön kehittämisvyöhyke on strateginen kehittämismerkintä, jonka tavoitteena on ohjata entistä enemmän resursseja merkittyjen jokivarsien kehittämiseen. Ensisijaisesti virkistyskäyttöön kehitettäväksi on merkitty ne jokivarsien alueet, jotka sijaitsevat lähimpänä tiiviisti asumiseen rakennettuja alueita, tai joilla on merkittävää matkailun kehittämispotentiaalia. Näillä jokivarsilla tulee tutkia tarkemmin mahdollisuudet päästä veden äärelle ja jokivarsien ympäristörakentamiseen on satsattava siten, että jokivarsi palvelee virkistysalueena suuria joukkoja. Jokivarsille voi sijoittua myös pienimuotoista palvelurakentamista, kuten julkisia saunoja tai kahviloita. Lähivirkistysalueen määräys sallii tämän.

Virkistysalueyhteydet

Virkistysalueyhteydet ovat rakennetun ympäristön sisällä kulkevia laajoja viheralueita yhdistäviä virkistysalueiden sarjoja tai ulkoilureittiyhteyksiä. Yhteys voi tarvittaessa olla välillä kadulla. Uusia yhteyksiä on esitetty ensinnäkin sellaisille alueille, joiden maankäytön ajatellaan muuttuvan työpaikka-alueesta asuinalueiksi tai sekoittuneiksi alueiksi. Muuttuvat alueet on määrätty suunniteltaviksi yhtä tonttia laajempina kokonaisuuksina, jolloin on mahdollista suunnitella toimivaa viheralueverkostoa. Virkistysalueiden sijainti tarkentuu viimeistään asemakaavoissa. Uusia yhteyksiä on piirretty myös jo asuinalueiksi rakennetuille alueille. Yhteydet on suunniteltu yhdistämään asemakaavoitettuja virkistysalueita viihtyisien katu ympäristöjen ja puistojen sarjoiksi.

Julkisten virkistysalueiden tarve on suurempi kerrostalovaltaisesta rakennetuilla alueilla kuin pientaloalueilla, koska pientaloalueilla oleskellaan omilla pihoiden. Virkistysalueyhteyksiä onkin suunniteltu erityisesti tehokkaasti rakennetuille tai rakennettaville alueille.

Ohjeelliset ulkoilureitit

Yleiskaavaluonnokseen on määritelty ohjeellisten ulkoilureittien verkosto, jonka pohjalta reittejä voidaan suunnitella tarkemmin ja toteuttaa. Lähtökohtana ovat voimassa olevan yleiskaavan 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 synnylle. Yleiskaavakarttaan merkityistä reittilinjoista osa on jo toteutettuja reittejä, osa tarkemmin suunniteltuja ja osa reittiyhteystarpeita.

Ulkoilureittien suunnittelun tukena on ensisijaisesti Vantaan ulkoilureitistön yleissuunnitelman luonnos 2015. Tätä työtä on valmisteltu kuntatekniikan keskuksessa. Työhön on koottu tiedot jo toteutetuista ulkoilureiteistä ja laduista, eri yhteyksissä tarkemmin suunnitelluista reiteistä, ja suunniteltu uusia reittejä. Yleiskaavan ulkoilureittien suunnittelussa ovat olleet mukana viheralueiden ja liikuntapaikkojen suunnittelun edustajat.

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

Luonnonsuojelualueilla on erityisen tärkeää ohjata kulku perustetuille reiteille, jotta suojelualue ei kuluisi kauttaaltaan. Kulkua luonnonsuojelualueella voidaan ohjata erilaisilla rakenteilla. Esimerkiksi kaatuneiden tai reitin kohdalta kaadettavien puiden runkoja voidaan sijoitella siten, että ne ohjaavat pysymään reitillä.

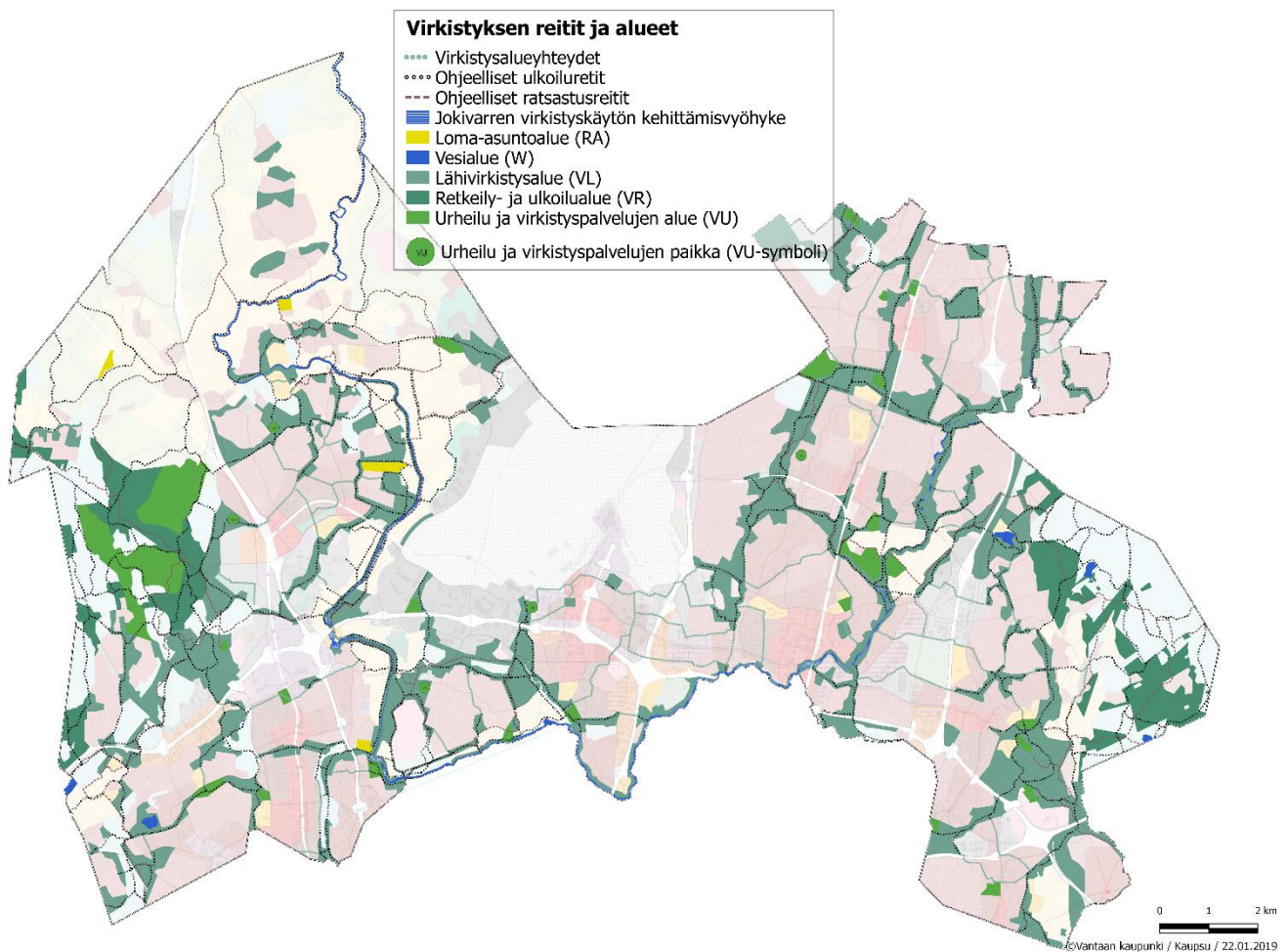
Ohjeelliset ratsastusreitit

Edellistä yleiskaavaa varten laaditun Vantaan ratsastusreittien ja -keskusten tarveselvityksen (2004) pääanti oli sen huomaaminen, että Vantaalla on paljon ratsuhevosia ja monet kaupunkilaiset haluavat harrastaa ratsastusta lähellä

asuinpaikkaansa, ja toisaalta eri liikkumismuodot häiritsevät toisiaan ja aiheuttavat vaaratilanteita samoilla reiteillä. Yleiskaavaluonnokseen merkitty ratsastusreittien verkosto mahdollistaa ratsastustallien lähistölle toteutettavien lyhyempien lenkkien yhdistämisen ja myös esimerkiksi vaellusratsastuksen matkailupalveluna.

Viheralueohjelman 2011 - 2020 kehittämistoimenpiteenä esitettiin, että yhdistykset ja yritykset sopimuksin toteuttavat ja ylläpitävät ratsastusreittejä yhteistyössä kaupungin kanssa. Mahdollisuuden ratsastusreittien verkoston toteuttamiseen halutaan edelleen olevan olemassa siten, että yleiskaavaan merkitty ohjeellinen reitti muistuttaa varamaan reiteille tilaa maankäytön, liikenteen ja viheralueiden suunnittelun eri vaiheissa.

Ratsastusreittisuunnitelmia on Länsi-Vantaalla tarkennettu. Vuonna 2012 laadittiin ratsastusreittien yleissuunnitelma Petikon ja Ylästön alueelle ja sittemmin suunnittelua laajennettiin kattamaan koko Länsi-Vantaa. Yleiskaavan reittiverkostoon on lisätty rengasreittejä sekä yhteyksiä suurimmilta olevilta tai asemakaavoiteltuilta (Linnan kartano) talleilta. Idässä on tarkennettu joidenkin reittien sijaintoja.



Kuva 33. yleiskaavaluonnoksen virkistyksen reitit ja alueet

Kulttuuriympäristö

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot kulttuuriympäristön suojelun lähtökohtina

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

Vantaanjokilaakson viljelymaisema on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, joka edustaa eteläisen Uudenmaan pitkään jatkuneen kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämää kulttuurimaisemaa. Valtioneuvosto teki 5.1.1995 periaatepäätöksen valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät, että arvokkaat maisema-alueet otetaan huomioon alueiden käytössä. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-

alueet on inventoitu uudestaan vuosina 2010–2014. Rajausta on supistettu Riipilän alueella ja Tammistossa siten, että se vastaa suunnilleen yleiskaavan 2007 kyläkuvallisesti ja maisemallisesti arvokkaiden alueiden rajausta.

Vuoden 1995 päätös on kuitenkin edelleen voimassa, koska uuden inventoinnin käsittely on kesken. Voimassa oleva rajausta 1995 on Vantaalla niin vanhentunut, että se ei enää voi uskottavasti toimia suojeluperusteena. Uusi inventointi on ajantasainen ja rajausta perustuu maiseman arvoihin nykytilanteessa, joten se on paras tieto yleiskaavan lähtökohdaksi.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Valtioneuvosto on päättänyt 2009 valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY) ja ne ovat yleiskaavan lähtökohtana. Vantaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt ovat: Backas – Elannon suurtila, Helsingin pitäjän kirkonkylä, Jokiniemen koelaitos, Korson rautatieasema, Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet, Sotungin kylä ja Håkansböle, Suuri rantatie sekä Tikkurilan rautatieasema.

Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt

Vuonna 2012 valmistuneessa Uudenmaan liiton selvityksessä ”Missä maat on mainiommat” on tunnistettu maakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, jotka on viety kaavakartalle 4. vaihemaakuntakaavaan. Vantaalla maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ovat: Hämeenkylässä ulottuva Espoonjokilaakson maisema-alue, Kaivokselan asuntoalue, Simonmetsän kerrostaloalue, Tikkurilan kulttuurimaisema, Hanabölen kylämaisema, Havukosken asuntoalue sekä Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano RKY-aluetta laajempaan. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen alueelle sijoittuu Länsisalmen kulttuurimaisema.

Vantaan kulttuuriympäristöselvitykset ja inventoinnit

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.

Kulttuurimaisemaselvityksessä kulttuurimaisemien maisemakuvalliset ja kulttuurihistorialliset arvot selvitettiin ja arvokkaimmat alueet merkittiin yleiskaavaan 2007. Kyläkuvallisesti arvokkaat alueet olivat viljelymaiseman arvokkaimpia ytimiä, jossa maisemakuvan arvon lisäksi edellytettiin suurta kulttuurihistoriallista arvoa. Maisemallisesti arvokkaat alueet ovat myös arvokkaita, mutta niissä arvojen tiheys ei ole yhtä suuri kuin kyläkuvallisesti arvokkailla alueilla.

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

Kylli – Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset

Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset laaditaan osana yleiskaavan selvityksiä. Sen yhteydessä päivitetään kulttuurimaisemaselvitys, joka samalla laajennetaan koskemaan myös rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä. Kulttuuriympäristölinjaukset toteutetaan yhteistyössä Vantaan kaupungin sivistystoimen ja maankäytön toimialojen sekä elinkeinopalveluiden ja kaupunkilaisten kanssa. Kulttuuriympäristölinjauksissa luodaan vantaalaisen kulttuuriympäristön tavoite-tila sekä toimialakohtaiset toimenpiteet sen hoitamiseksi. Hankkeessa tuotetaan valmiita toimintamalleja kymmenin osaprojektein sekä kehittämällä kulttuuriympäristötapahtumia ja -kasvatusta. Hanke kootaan erilliseksi julkaisuksi sekä verkkosivustolle.

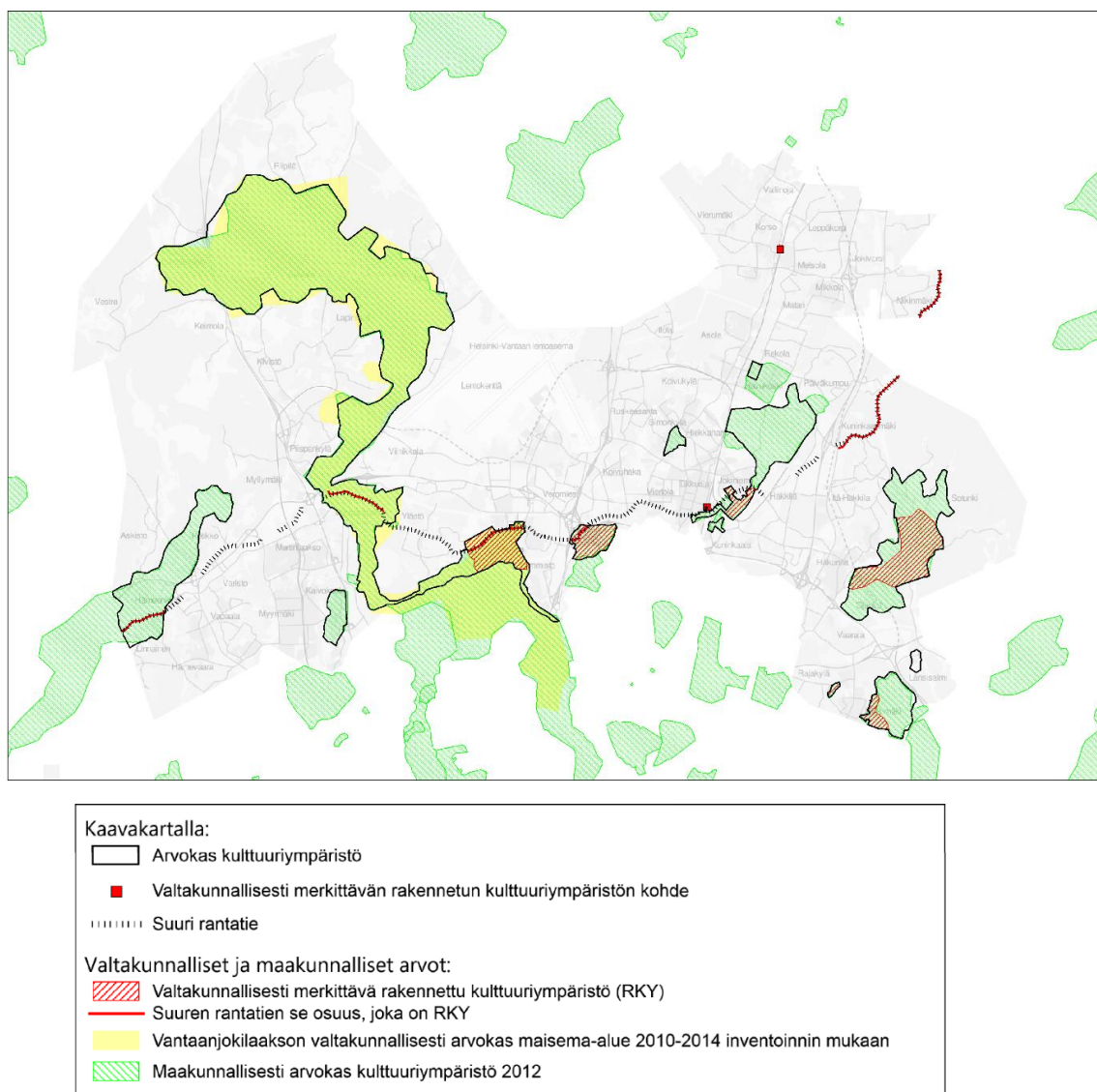
Kulttuuriympäristön inventoinnit

Kulttuuriympäristöön liittyviä inventointeja ollaan parhaillaan laatimassa ja päivittämässä. Inventoinnit valmistuvat vuoden 2018 loppuun mennessä. Valmiiden inventointien pohjalta voidaan mahdollisesti tehdä muutoksia aluerajauksiin. Merkittävät rakennusperintökohteet määrittävät inventointien kautta.

Laadittavia ja valmiita inventointeja:

- VAARI eli Vantaan vanhojen rakennusten inventointi 2018
- Moderni rakennusperintö: VAMOS eli Vantaan moderni rakennuskulttuuri 2002, ja teollisuusVAMOS eli Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 2006, päivitetään
- Rintamamiestaloinventointi 2010, päivitetään
- 1900-luvun alun pientaloesikaupunkirakentaminen 2009, päivitetään
- 1950-luvun asuinkerrostalot 2010, päivitetään
- Kouluinventointi 2017, valmis
- Vantaan esihistoriallisten muinaisjäänteiden inventointi ja Vantaan keskiaikaisten kylätonttien inventointi on käynnistynyt syksyllä 2017, vanhat vuosilta 2000 ja 2005.
- Vantaan merkittävien historiallisten teiden paikannus, arvotus ja asemointi Vampatti-karttapalveluun, 2018

Kuva 34. Arvokas kulttuuriympäristö yleiskaavan pääkartalla ja valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot kulttuuriympäristön suojelun lähtökohtina



Yleiskaavaluonnoksen kulttuuriympäristöä koskevat aluerajaukset, merkinnät ja määräykset

Yleiskaavaluonnoskartalla esitetään maankäyttöluokkien päällä aluerajaus arvokas kulttuuriympäristö. Aluerajaus sisältää valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt kokonaisuudessaan. Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen sekä maakunnallisesti arvokkaiden alueiden rajaukset on tutkittu ja viety pääkartalle valtakunnallisen ja maakunnallisen inventoinnin tasoa tarkemmin. Rajaukset perustuvat vuoden 2005 kulttuurimaisemaselvityksessä luotuun arviointimenetelmään ja ovat pääosin samoja kuin voimassa olevan yleiskaavan maisemallisten ja kyläkuvallisten alueiden rajaukset.

Arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi merkityllä alueella maankäyttö on sellaista, että arvokkaan kulttuuriympäristön ominaispiirteet voidaan säilyttää. Jos siis esimerkiksi halutaan rakentaa uutta kaupunkia nykyiselle pellolle, ei pelto voi olla suojeltu arvokkaana kulttuuriympäristönä, vaan se on jätetty rajauksen ulkopuolelle. Kaikki kohdat, joissa on tehty valintoja kulttuuriympäristön arvojen ja uusien rakentamismahdollisuuksien välillä, on perusteltu luvussa yleiskaavaluonnos alueittain. Arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksessä edellytetään, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät, ja että kulttuuriympäristön ominaispiirteitä vaalitaan. Määräyksiä on tarkoitettu tarkoittamaan yleiskaavaehdotukseen siten, että avataan, mitä tämä tarkoittaa erilaisissa kulttuuriympäristöissä (Ks. alla kappale ”Tarkempi erittely kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan yleiskaavaehdotukseen”).

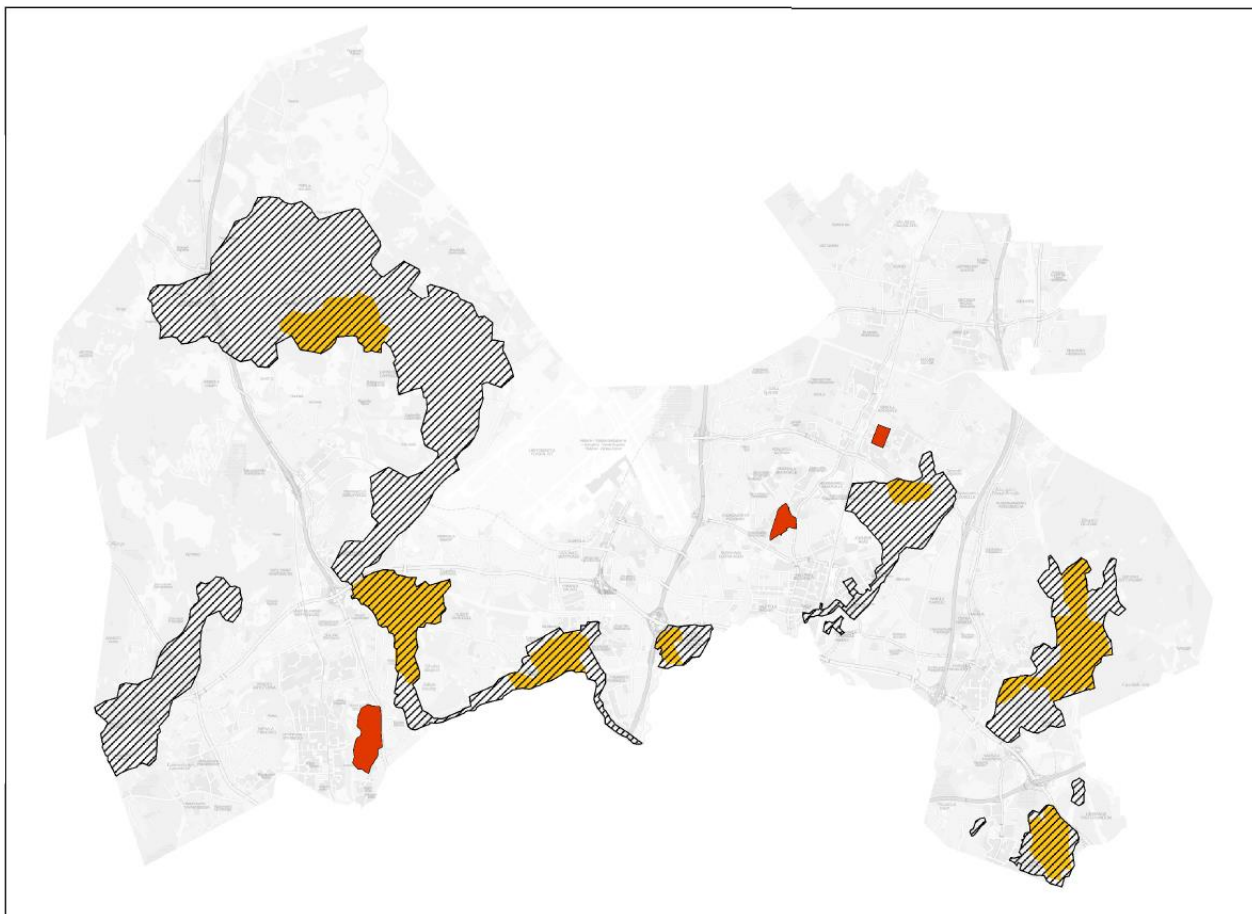
Verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan kaupunkikuvallisesti arvokkaiden alueiden luokittelu on joillain alueilla alentunut alueiden rakennuskannan yhtenäisyyden heikentymisen johdosta. Näin on käynyt esimerkiksi joillain asuinalueilla, kuten Hämevaarassa. Näitä alueita ei enää esitetä arvokkaana kulttuuriympäristönä.

Yleiskaavaluonnoskartalla on esitetty viivalla Suuri rantatie ja pisteinä valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohteet: Korson ja Tikkurilan rautatieasemat. Suuren rantatien viiva on sama kuin voimassa olevan yleiskaavan historiallinen tie. Suuri rantatie on valtakunnallisesti merkittävä osuuksilla, jotka on eritelty oheisella (yllä olevalla) kartalla. Määräys sisältää kehittämislinjauksen: tavoitteena on, että tietä pitkin voisi kulkea Vantaan päästä päähän, kuten entisinä aikoina.

Yleiskaavaluonnoskartan yleismääräyksessä kehoitetaan ottamaan huomioon asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset muinaismuistolain suojaamat kohteet ja museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet ja selvittämään niiden suojelutarve ja -edellytykset. Muinaismuistoalueiden päälle voidaan pääsääntöisesti osoittaa rakentamista sen jälkeen, kun alue on tutkittu, joten ne eivät vaikuta yleiskaavan maankäyttöalueisiin muuten kuin olemalla osa kulttuuriympäristöjen moniarvoisia kokonaisuuksia. Muinaisjäänteet on joka tapauksessa tutkittava tarkemmanasteisessa suunnittelussa. Rakennusperintökohteet ja muinaismuistot on esitetty marraskuun 2018 tilanteessa alueittaisilla teemakartoilla luvussa yleiskaavaluonnos alueittain.

Virkistysalueita maatalousvaltaisiksi alueiksi

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella Ylästössä, Vantaanlaaksossa, Viinikkalassa ja Piispankylässä voimassa olevan yleiskaavan lähivirkistysalueita ja urheilu- ja virkistyspalvelujen alueita on muutettu maatalousvaltaisiksi alueiksi. Maanviljelyn jatkuminen ylläpitää pitkään jatkuneen kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämän maiseman kulttuurihistoriallista ja maisemakuvallista arvoa. Kaupungin sisällä säilyvillä pelloilla on merkitystä huoltovarmuuden kannalta ja ne luovat mahdollisuuksia lähiruuan tuotannolle ja kaupunkilaisten harrasteviljelylle. Kaavakartalle merkityt ohjeelliset ulkoilureitit tarkoittavat sitä, että viljelyalueiden on joka tapauksessa tarkoitus olla virkistyskäytössä siten, että maisemaa voi ihailla reiteiltä käsin.



Kuva 35. Eritellyt kulttuurihistorialliset ympäristötyypit. Kartassa on esitetty muusta kulttuuriympäristöstä eriteltynä kaupunkikuvallisesti arvokkaita 1960-1980-lukujen asuinalueet (punainen) ja kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvalisesti erityisen arvokkaita viljelymaisemat (keltainen).

Tarkempi erittely kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan yleiskaavaehdotukseen

Voimassa olevassa yleiskaavassa määräykset on kirjoitettu kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan. Nyt yleiskaavaluonnoksen arvokkaan kulttuuriympäristön merkintää yksinkertaistettiin siten, että se sisältää kaikki erilaiset ympäristötyypit. Tarkoitus on kuitenkin tarkentaa kulttuuriympäristön suojelun määräyksiä yleiskaavaehdotukseen. On syytä edelleen ohjata sitä, miten kulttuuriympäristön arvoja ja ominaispiirteitä säilytetään eri tyyppisissä kulttuuriympäristöissä.

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.

Kulttuurimaisemaselvityksessä 2005 arvioitiin ja tunnistettiin maaseudun kulttuurimaiseman parhaiten säilyneet ja arvokkaimmat ydinalueet, jotka merkittiin kartalle kyläkuvallisesti arvokkaina alueina. Niiden määräyksessä edellytettiin peltojen säilyttämistä. Yllä olevaan karttaan on merkitty nämä alueet keltaisella ja lisätty joitain. Alueista on kerrottu tarkemmin aluekohtaisissa kuvauksissa. Tarkistamme näiden alueiden rajaukset yleiskaavaehdotukseen.

Lähiörakentamisen kauden asuinalueiden (kartassa yllä kaupunkikuvallisesti arvokkaat 1960-1980 –lukujen asuinalueet) kulttuurihistoriallinen arvo perustuu siihen, että ne on toteutettu yhtenäisen kaupunkisuunnitelman mukaisesti ja arkkitehtuuri edustaa kokonaisuutena tiettyä aikakautta. Aikakauden suojelluille kohteille on tarpeen muotoilla oma suojelumääräys, jossa korostetaan alkuperäisiä kaupunkisuunnitteluperiaatteita.

Kaupungin kytkeytyminen

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 pyöräilyn baanat lyhentävät matka-aikoja ja vahvistavat niihin tukeutuvan kaupunkirakenteen syntymistä. Matka-aikojen lyheneminen ja uuden rakentamisen ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeelle parantaa saavutettavuutta, kun yhä useamman työpaikan ja ystävän voi tavoittaa samassa ajassa.

Paikallisesti tiivis kaupunkiympäristö mahdollistaa jokapäiväisten palveluiden saavuttamisen kävellen ja pyöräillen sekä tehokkaan joukkoliikenteen ja liityntäyhteyksien järjestämisen. Kaupunkiympäristön tiiveyttä puolestaan tuetaan keskittyillä 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 tämän kannalta. Katukuvan kehitysalueiksi on nostettu keskusta-alueiden ulkopuolella olevia katuja, jotka on tunnistettu keskeisiksi kehityskohteiksi ja jotka toimivat tavallaan keskusta-alueiden jatkeina.

Yleiskaavan tavoitteena on kestäviä liikkumismuotoja tukemalla vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja. Vantaalla tie- ja katuliikenne on merkittävin ilmanlaatuhaittojen lähde. Tieliikenteen pakokaasupäästöt ovat vähentyneet tekniikan kehittymisen myötä, vaikka liikennemäärät ovat kasvaneet. Tieliikenne vaikuttaa silti edelleen merkittävästi ilmanlaatuun pakokaasujen lisäksi sen aiheuttaman katupölyn vuoksi. Tie- ja katuliikenteen melu on myös keskeinen haittatekijä.

Joukkoliikenne

Tavoitteena on ollut luoda nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille. Päärunkoyhteytenä Vantaalla toimii juna, ja yleiskaavassa tehdään varauksia myös raitiotielle sekä joukkoliikenteen runkoyhteyksille, jotka voivat olla bussirunkolinjoja tai tulevaisuudessa toteutua myös raitioteinä. Runkoyhteydet ovat seudullisen järjestelmän osia ja muodostavat Vantaan sisällä jatkuvia yhteyksiä kaupungin toimintojen välille.

Raiteet muodostavat Vantaan joukkoliikenteen rungon ja ne yhdistävät jo nykyisin toisiinsa Vantaan kolme pääkeskusta, Tikkurilan, Myyrmäen ja Aviapoliksen. Raiteiden varressa sijaitsevat suurista aluekeskuksista myös Korso, Kivikylä ja Kivistö. Pääradan varteen on yleiskaavassa merkitty uusi Vallinojan asema maankäyttöineen. Kehäradalla on neljä vielä toteuttamatonta asemavarausta: Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä ja Petas. Juna-asemien ympäristöt ovat yleiskaavassa kestävä kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

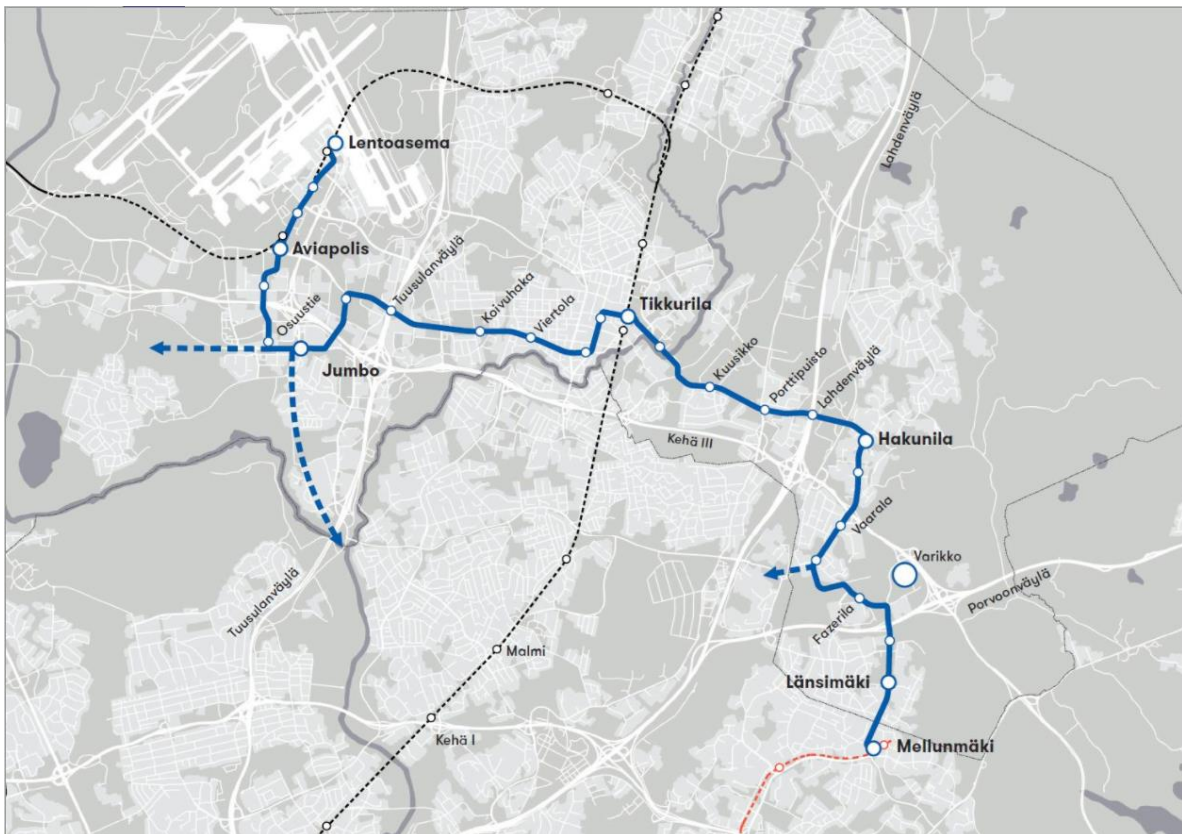
Petaksen asemalta erkanee yleiskaavassa aluevarauksena Klaukkalan rata, joka on pitkän aikavälin raidevaraus eikä välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys kehittyy aluksi bussiliikenteenä. Yleiskaavassa on lisäksi varauduttu tunnelivarausmerkinnöillä maanalaiseen Lentorataan, joka kulkee pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan sekä Tallinna-tunneliin, joka kulkee lentoasemalta Tallinaan.

Poistettuja raskaan raideliikenteen varauksia ovat myös maakuntakaavasta poistettu Heli-rata sekä Santarata. Heli-radalle oli vielä vuoden 2007 yleiskaavassa pintavaraukset Vaaralassa ja Ojangossa. Santarata on puolestaan Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään melko harvoin 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.

Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Kaavassa esitetty metrolinjaus sekä -asema ovat Östersundomin yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan mukaisia. Metrolinjauksen on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin. Vantaan yleiskaavassa ei enää varauduta metron jatkumiseen Hakunilaan. Metro suunnitellaan osana seudun joukkoliikennejärjestelmää, eikä metron jatke Hakunilaan ole mukana esimerkiksi MAL 2019 –suunnitelmassa. Metron jatketta ei esitetä uuden maakuntakaavan, Uusimaa-kaava 2050, kaavaluonnoksessa. Metron toteuttaminen sekä Hakunilaan että Östersundomiin ei ole mahdollista, sillä Östersundomiin suunniteltua maankäyttöä ei voida toteuttaa, jos metro haaroitettaisiin Hakunilaan ja vuoroväli Östersundomiin puolittuisi.

Hakunilan aluekeskus yhdistyy raiteilla kahteen Vantaan pääkeskukseen raitiotievarauksen myötä. Raitiotien reitti on esitetty alla olevassa kuvassa tekeillä olevan yleissuunnitelman mukaisena. Tikkurilassa raitiotien reitti alittaa juna-aseman tunnelissa lyhentäen matka-aikaa ja luoden erinomaiset vaihtoyhteydet juniin ja busseihin. Raitiotiellä on yleiskaavassa varalla myös toinen reitti pääradan alitse ja se kulkee Valkoisenlähteentien kautta. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävän kasvun vyöhykettä, jolla on suositeltavaa ympäristöään tehokkaampi rakentaminen ja joukkoliikenteeseen tukeutuvien toimintojen sijoittaminen.

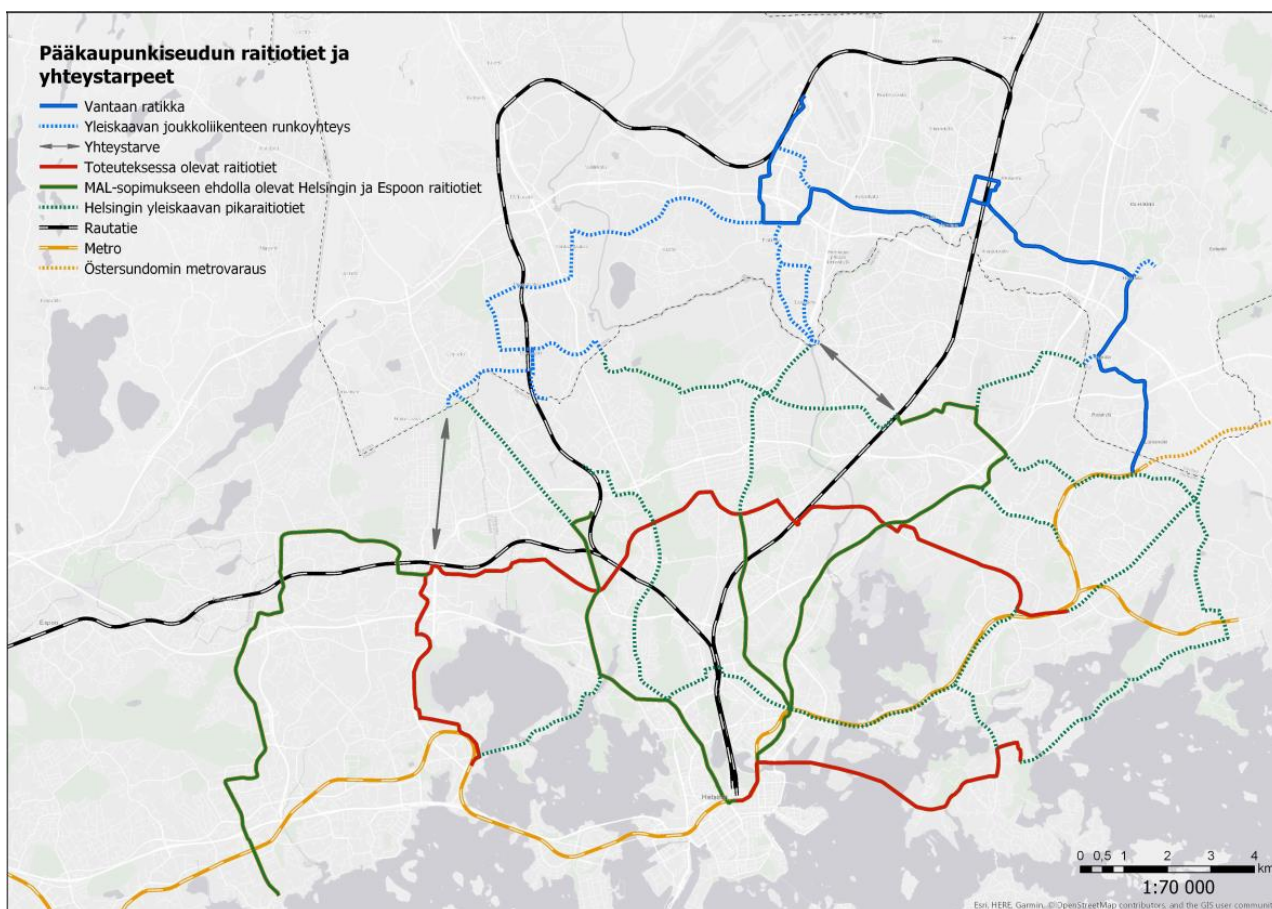


Kuva 36. Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukainen reitti sekä alustavat pysäkit.

Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin yleiskaavassa esitettyjen raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella, Raide-Jokeri 2:seen sekä poikittaiseen runkoyhteyteen Myyrmäen ja Pakkalan välillä. Itä-Vantaalla runkoyhteys mahdollistaa Viikki-Malmi -raitiotien jatkumisen Hakunilan urheilupuiston tienoille. Tammistossa joukkoliikenteen runkoyhteys kulkee asuinalueen kautta, mutta lisäksi varaus tulee Hagelstamintien kautta Tammiston kauppialle. 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 Tikkurilantieltä Pyttisbergetin kautta Aviapoliksen asemalle.

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

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



Kuva 37. Yleiskaavan raitiotievaraukset mahdollistavat Vantaan liittymisen pääkaupunkiseudun raitiotieverkkoon.

Juna-asemat, metroasema, tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat sekä seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet on merkitty yleiskaavaan symbolimerkinnoin. Kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä, ja tästä johtuen 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 vaihtosemiksi.

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 ja Vantaankosken asemilla ja näille on Kivistön ja Ruskeasannan tapaan tarkoitus ohjata pidempimatkaista liikennettä pääväyliltä.

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

Jalankulku ja pyöräily

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

Pohjoiseteläsuuntaiset baanat yhdistyvät Myyrmäessä, Tammistossa, Tikkurilassa ja Hakunilassa Helsingin yleiskaavan baanoihin. Näiden baanojen lisäksi yleiskaavaluonnoksessa on esitetty kaksi poikittaista baanaa. Toinen kulkee Hakunilasta Tikkurilan ja Aviapoliksen läpi aina Kivistöön asti ja toinen puolestaan yhdistää lentoaseman baanan Tammiston kautta Tikkurilaan. Myyrmäen ja Pakkalan välillä on todettu tarve laadukkaalle pyöräväylälle, mutta baanin reitti vaatii vielä tarkempaa selvitystä ja laajempaa tarkastelua alueen kaikista yhteyksistä. Reitti pyritään selvittämään yleiskaavaehdotukseen mennessä.

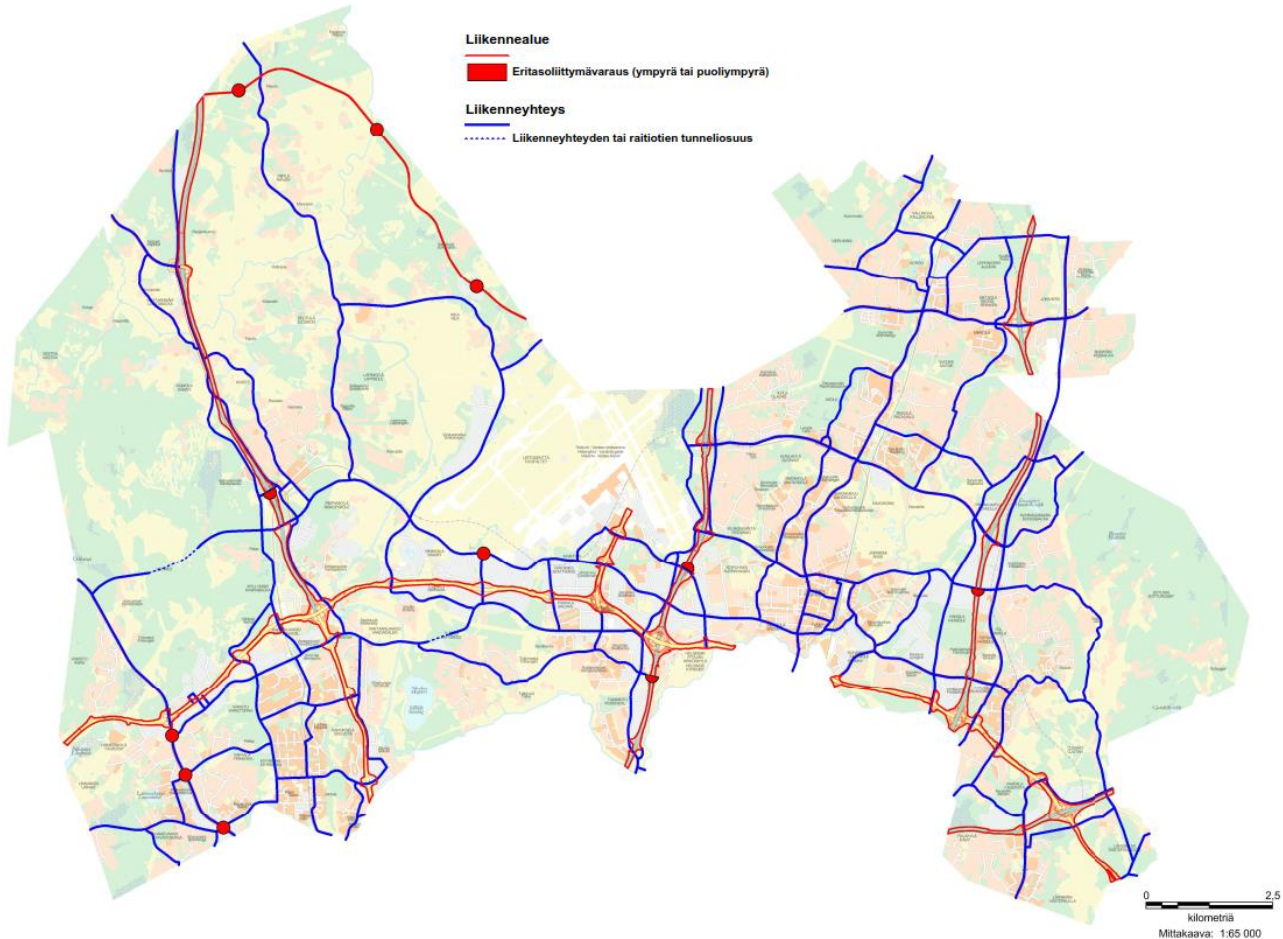


Kuva 38. Pyöräilyn baanat sekä nykyiset pääpyörätiet.

Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosta sekä muut pyörätiet, jotka suunnitellaan tarkemmassa kaavoituksessa eikä tämä verkosto siksi näy yleiskaavassa. Yleiskaava ohjaa jokapäiväisten palveluiden sijoittumista siten, että ne ovat saavutettavissa sujuvasti kävellen ja pyöräillen. Tärkeimpiä ovat koulut, päiväkodit ja päivittäistavarakaupat. Kaupunkiympäristö suunnitellaan siten, että se kannustaa liikkumaan lihasvoimalla. Joukkoliikenteen pyssäkkien, vaihtopaikkojen ja asemien hyvä saavutettavuus tulee varmistaa.

Liikennealueet ja -yhteydet

Vuoden 2007 yleiskaavassa koko tie- ja katuverkko oli merkitty aluevarauksina. Yleiskaavaluonnoksessa verkko on jaettu liikennealueisiin ja -yhteyksiin. Aluevarauksina on esitetty valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät eritasoliittymineen ja levähdysalueineen. Paikalliset yhteydet on esitetty viivamerkinnällä ja kaavassa esitettävää verkkoa on harvennettu. Liikenneyhteyksiksi on merkitty vain keskeisimmät tiet ja pääkadut. Maantien 152 jatkeesta Myllykyläntien ja Hämeenlinnanväylän välillä on parhaillaan tekeillä aluevaraussuunnitelma, jossa ovat Vantaan lisäksi mukana Tuusulan kunta ja ELY-keskus. Verkon keskeiset muutokset on selostettu tarkemmin suuralueita koskevissa kappaleissa.



Kuva 39. Yleiskaavan liikennealueet ja -yhteydet sekä eritasoliittymävaraukset.

Uusille esitasoliittymille ei ole tehty tilavarausta, vaan niiden paikat on osoitettu symboleilla. Kaikkia liikennesuuntia palveleville uusille eritasoliittymille on esitetty paikat Vihdintien liittymässä Kehä III:n eteläpuolella, Caravellentien ja Tikkurilantien liittymässä sekä maantien 152 varressa. Suuntaisliittymille etelän suuntaan on esitetty paikat Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän, Ylästöntien ja Tuusulanväylän sekä Hämeenlinnanväylän ja Keimolanportin liittymässä ja pohjoiseen puolestaan Ilmakehän ja Tuusulanväylän liittymässä.

Erinomaisten päätieyhteyksien sekä lentoaseman sijainnin ansiosta Vantaalla sijaitsee paljon tavaraliikennettä aiheuttavia toimintoja. Lentoaseman läheisyydessä sekä Hakkilassa on useita logistiikkayrityksiä, joista monet ovat valtakunnallisestikin merkittäviä. Tämä aiheuttaa monille pääteille ja -kaduille myös runsaasti raskasta liikennettä, mikä on huomioitava liikenneverkon toimivuudessa. Verkon toimivuutta tarkastellaan liikenne-ennusteella yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Lentokenttä

lentokentän maankäyttö mukaan yleiskaavaan

Yleiskaavan tavoitteena on varmistaa lentoaseman kasvun edellytykset ja lentämisen ympäristöhaittojen hallinta. Yleiskaavassa varaudutaan Lentorataan ja Tallinna-yhteyteen, jotka yhdessä Vantaan ratikan kanssa parantavat raide-liikenneyhteyksiä asemalle. Samalla saadaan vähennettyä lentoasemalle suuntautuvan ajoneuvoliikenteen määrää sekä siitä aiheutuvia päästöjä. Lisäksi yleiskaavassa on aluevaraus pääradalta pohjoisesta Kehäradalle kääntyvälle rai-teelle.

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

Lentokentän kasvuun on varauduttu osoittamalla riittävät varaukset lentoliikenteen alueelle sekä uudelle lentoter-minaalialueelle Viinikkalan asemavaruksen yhteyteen. Lentokentän sisääntuloalueet on osoitettu monipuolisiksi työ-paikka-alueiksi, mikä mahdollistaa lentokenttään tukeutuvan työpaikkarakentamisen tuhansille uusille työpaikoille.

Lentomelu

Lentomelu on merkittävimpiä Vantaan maankäytön reunaehdoja, koska melu rajaa asuntorakentamisen ja myös usei-den palveluiden (ns. herkät toiminnot, kuten koulut, päiväkodit ja hoitolaitokset) sijoittumista. Lentomelu, kuten muu-kin 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 kattavat kaupungin pinta-alasta noin puolet. Voimakkainta lentokoneiden aiheuttama melu on lentoreittien kohdalla lähellä kiitoteiden päitä. Lentomelualueet on mallinnettu ennustetun liikennemäärän ja konetyyppijakauman mukaisesti, ja mallinnetut lentomelualueet kuvaavat keskimääräistä lentomelutasoa alueella vuorokausi- ja vuositasolla. Nousevien koneiden reittejä on jonkin verran mahdollista ohjata asuinalueiden väleistä, mutta laskeutuvat koneet asettuvat kiitotien suun-taiselle laskulinjalle 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 yleis-kaavan 2007 lentomelualueita laajemmat. Laskeutuvien lentokoneiden aiheuttaman melun vuoksi Finavia on esittänyt varsinaisten lentomelualueiden lisäksi lentokoneiden laskeutumisreittien alle vyöhykkeitä, joilla asetettaisiin ääne-neristävyysvaatimus. Nämä ratkaisut on esitetty myös maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) luonnoksessa.

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

Laskeutuvien lentokoneiden aiheuttaman melun vuoksi laskeutumisreittien alle kiitoteiden jatkeille on osoitettu las-keutumisvyöhyke, jolla on 35 dB ääneneristävyysvaatimus asuinrakennuksille ja herkille toiminnoille. Vierumäen-Val-linojan alueella tämä laskeutumisvyöhyke sijoittuisi Vantaan alueella lentomeluvyöhykkeen 2 päälle. Lentomelu-vyöhykkeellä 2 on vastaava ääneneristävyysvaatimus kuin laskeutumisvyöhykkeellä, joten laskeutumisvyöhyke on Koillis-Vantaalla jätetty pois.

Tekninen verkosto

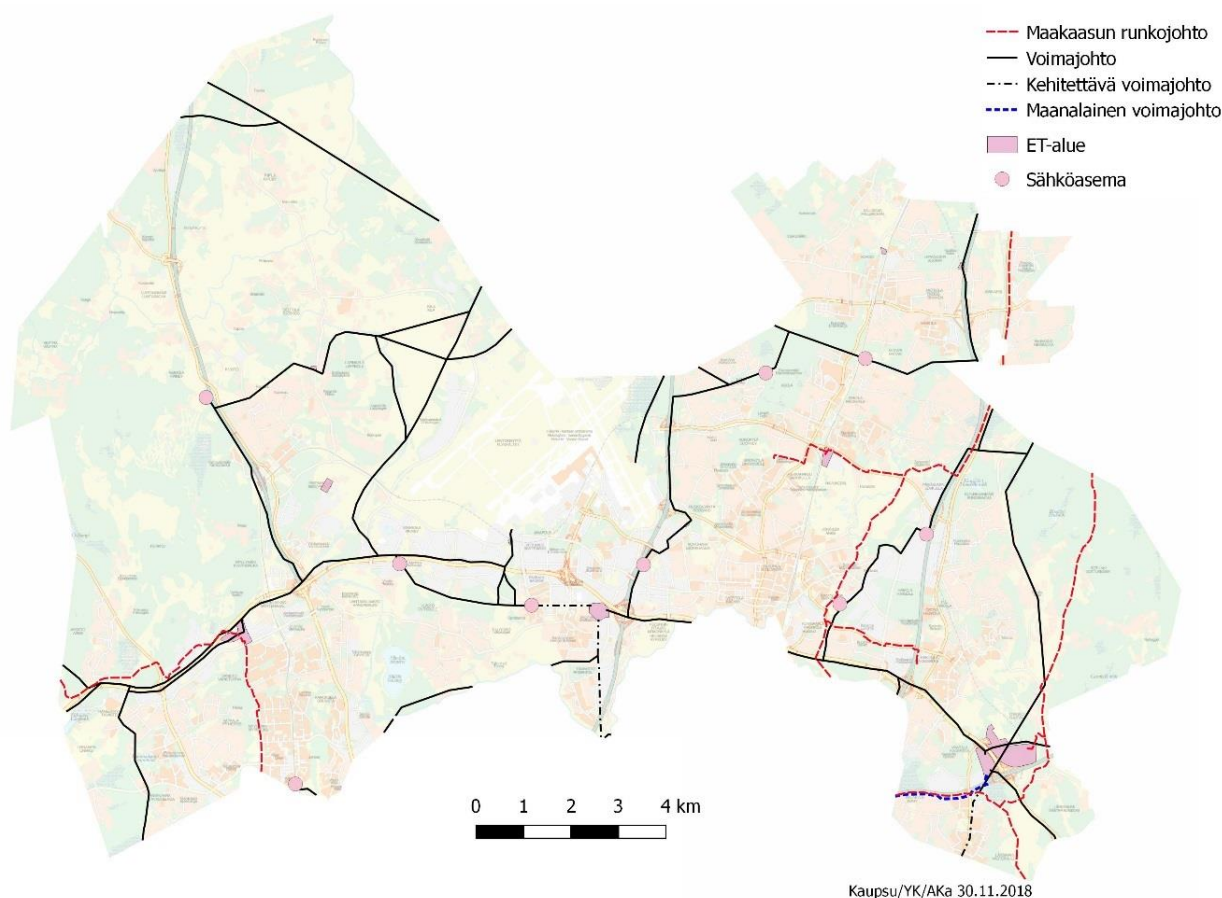
Vantaan kautta kulkee seudullisesti merkittäviä yhdyskuntateknisen infrastruktuurin verkkoja: sähkön kantaverkkoa, maakaasun runkojohtoja sekä raakavesi- ja jätevesitunnelit. Näiden lisäksi Vantaalla on sähkön- ja kaukolämmön tuo-tantolaitoksia, sähkön siirtoverkkoa sekä kaukolämpöverkosto. Yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin kuuluvat myös kaupungin tukikohdat ja varikot sekä lumen ja ylijäämämaiden vastaanottopaikat. Teknisen verkoston toimivuus on seudullisesti tärkeä tavoite sekä edellytys toimivalle kaupungille ja sen kasvulle.

Voimajohtoverkosto, jäte- ja raakavesitunnelit, maakaasun runkojohdot, voimalaitokset sekä keskeisimmät sähköasemat on merkitty myös maakuntakaavassa.

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.

Sähkön tuotanto ja jakelu

Sähkön tuotanto- ja jakeluverkostoon on ilmennyt kehittämistarpeita kaupungin kasvaessa ja joidenkin sähköinfran osien tullessa käyttöikänsä päähän.



Kuva 40. Energiahuollon yhteydet ja aluevaraukset sekä ET-pistemerkinnät (sähköasemat).

Uusi 110 kV voimajohtoyhteystarve on Seutulän sähköasemavaraukselta Tuupakan ja Tolkinkylän sähköasemille. Nämä voimajohdot on maakuntakaavassa osoitettu yhteystarpeina. Samalla tarkastellaan voimassa olevan yleiskaavan mukaista voimajohtovarausta Seutulasta Tuusulan Ruotsinkylän sähköasemalle. Tavoitteena on sijoittaa voimajohdot niin, että uutta voimajohtokäytävää syntyy mahdollisimman vähän. Voimajohtolinjauksille on etsitty eri vaihtoehtoja, joista on tekeillä tarkempi selvitys. Yleiskaavaluonnoksessa osoitetaan kaikki alustavat vaihtoehdot. Niiden toteuttamiskelpoisuus ja tarkempi sijainti määrittyvät selvitysten edetessä siten, että yleiskaavaehdotukseen saadaan yksi linjaus. Kaikki voimajohtokäytävät esitetään viivoina riippumatta käytävän leveydestä tai johtojen määrästä. Voimajohtokäytävien tarkempi leveys määrittyy asemakaavoituksessa.

Länsisalmen sähköasemalta on uusi yhteystarve Helsinkiin Viikinmäen sähköasemalle. Yhteys toteutetaan 400 kV maakaapelina, mikä on yleiskaavaluonnoksessa 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. Toteuttamattomat sähköasemat osoitetaan ET-aluevarauksena ja nykyiset sähköasemat ET-pistemerkinä 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 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 suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä, Tammiston kauppatie suuntaiset voimajohdot Tammiston sähköasemalta Helsinkiin Tapanilan ja Pukinmäen sähköasemien suuntaan sekä Länsisalmen sähköasemalta tulevat voimajohdot Porvoonväylän eteläpuolelta Helsinkiin Mellunkylän sähköaseman suuntaan.

Kaukolämpö

Yleiskaavaluonnoksessa nykyisten voimalaitosten ja lämpökeskusten alueet on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon alueina (ET-alueina). Lisäksi kahdelle uudelle lämpökeskukselle on ET-aluevaraukset. Voimalaitosten ja lämpökeskusten aluevaraukset on osoitettu kuvassa 40. Yleiskaavaluonnoksessa esitetään maanpäällisten voimalaitosten ja lämpökeskusten alueet ET-aluevarauksina.

Uusiutuva energia

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

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

Vantaalla on aurinkoenergiapotentiaalikartoituksen perusteella huomattavan paljon aurinkoenergian tuotantoon soveltuvaa kattopinta-alaa. Aurinkopaneelin tai -keräimen sijoittamiseen rakennukseen, rakennelmaan tai pihamaalle ei vaadita toimenpidelupaa. Yleiskaavassa ei osoiteta aurinkoenergian keruualueita. Myös maalämmön hyödyntämismahdollisuuksia on laajasti. Maalämpöä hyödynnetään Vantaalla erityisesti pientalojen lämmitysmuotona. Yleiskaavassa osoitettavilla pohjavesialueilla maalämpökaivon poraaminen perustuu tapauskohtaiseen riskiarvioon. Maalämmön soveltuvuus varmistetaan toimenpideluvassa, eikä maalämmöntuotannon ohjaaminen siten ole yleiskaavatason kysymys.

Maakaasu

Yleiskaavassa osoitetaan nykyinen maakaasun runkojohtoverkosto viivamerkintänä. Maakaasun runkojohdot on esitetty kuvassa 40. Yleiskaavassa 2007 osoitettu varaus uudelle maakaasun runkojohdolle Martinlaakson voimalaitokselta pohjoiseen. Tämän yhteyden tarve on poistunut ja sitä ei esitetä maakuntakaavaluonnoksessa 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 yleiskaavaluonnoksessa osoiteta. Raakavesitunneli ja jätevesitunneli esitetään yleiskaavaluonnoksessa samoin kuin voimassa olevassa yleiskaavassa, samoin Silvolaan tekoaltaan ET-alue. Raakavesitunnelin suojavyöhykkeellä on kielletty toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai vedenlaadulle. Suojavyöhykettä ja sen asettamia rajoituksia ei esitetä yleiskaavaluonnoksessa. Suojavyöhykkeellä toimimista varten on olemassa tarkempi ohje.

Täyttömäet

Vantaan kaupungin täyttömäkiin kasataan pelkästään puhtaita, pilaantumattomia ylijäämämaita (maa- ja kallioainesta). Voimassa olevan yleiskaavan nykyiset täyttömäet Petikossa sijaitseva Pitkäsuo (eli Petikonhuippu) ja Korson suuralueella sijaitseva Kulomäki on aikaisemmin osoitettu urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) päällä olevilla määräraikaisen yhdyskuntateknisen huollon alueina, jotka on tarkoitettu määräraikaisesti maanlajitykseen. Alueet ovat kuitenkin täyttymässä lähivuosina ja on tarve osoittaa uusi alue ylijäämämaiden läjitystä varten. Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu uudelle täyttömäelle yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus Kiilan kaupunginosasta. Nykyiset täyttömäet maisemoidaan käytön jälkeen ja yleiskaavaluonnoksessa ne esitetään urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) ilman väliaikaiskäyttöä osoittavaa päällekkäismerkintää.

Jätteenkäsittely

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

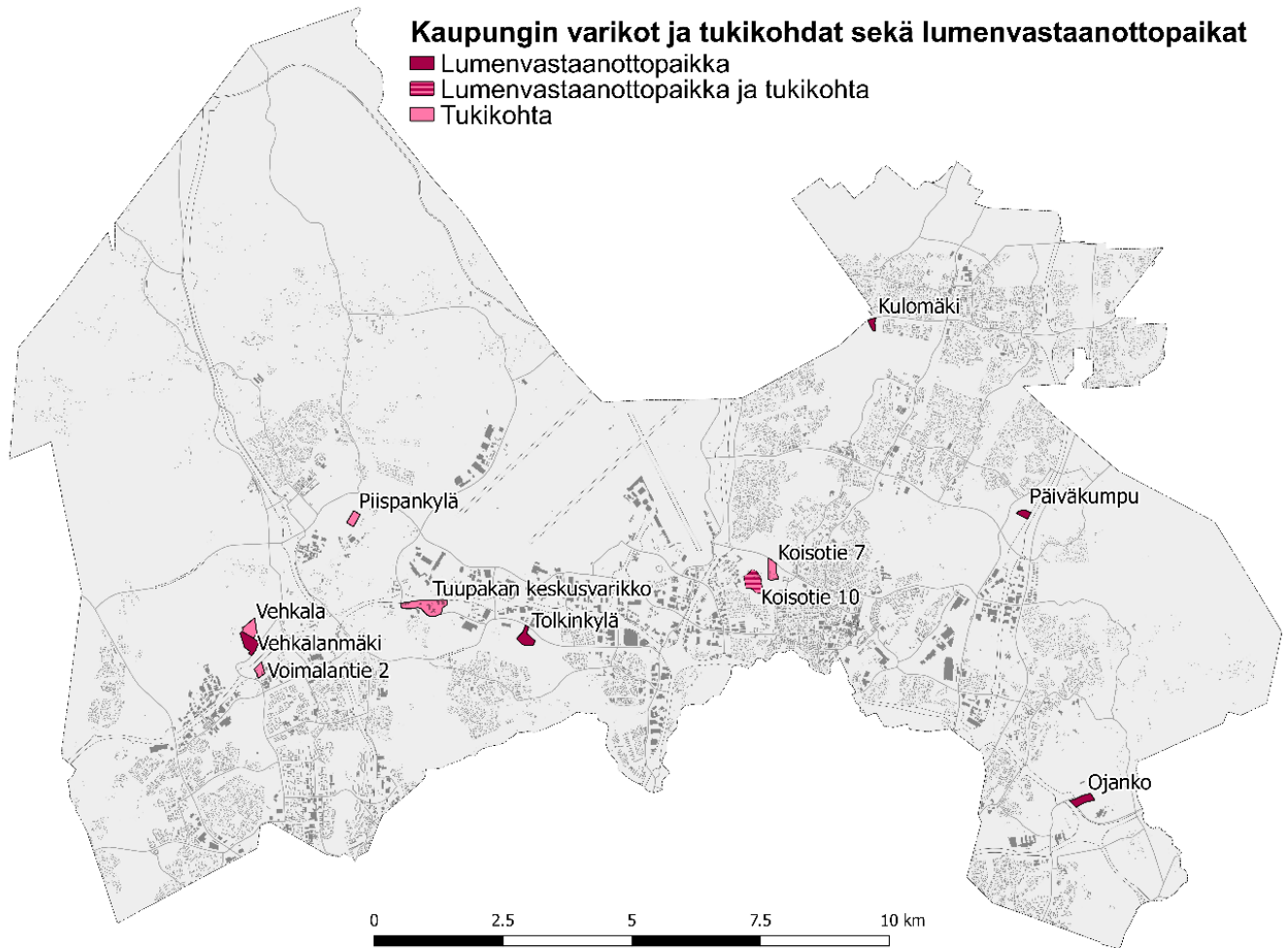
Vantaan kaksi vanhaa kaatopaikkaa sijaitsevat Sotungissa yleiskaavaluonnoksen viheralueella (VL) ja Seutulan suljettu kaatopaikka (nyk. Syysmäki) Hanskalliontiellä suojaviheralueella (EV). Kummallakin entisellä kaatopaikalla on tarkkailusuunnitelma, lisäksi Sotungin kaatopaikalle on laadittu sulkemissuunnitelma.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

Lumen vastaanotto

Yleiskaavassa on kuusi ET-aluevarausta lumenvastaanottopaikkojen tarpeisiin. Näistä neljä on käytössä (Vehkalanmäki, Koisotie, Kulomäki ja Ojanko), yksi rakenteilla (Tolkinkylä) ja yksi on toteuttamaton aluevaraus (Päiväkumpu). (Kuva 41). Mikäli tulevaisuudessa lumenvastaanottopaikkoja tarvitaan entistä lyhyemmän aikaa vuodesta, lumettomina aikoina niitä voisi käyttää myös muihin yhdyskuntateknisen huollon tarkoituksiin, kuten lehtien ja maa-ainesten väliaikaiseen varastointiin ja muihin kiertotaloustoimintoihin.

Tukikohdat ja kaupungin varikot

Teknisen huollon tukikohdille ja kaupungin varikoille on varattu ET-alueet Vehkalasta, Kivistön Piispankylästä ja Koivuhaasta osoitteissa Koisotie 7 ja Koisotie 10 (lumenvastaanottopaikan yhteydessä). päin ja Koisotie 10 tukikohtaa Puutarhantielle. Kaupungin keskusvarikko sijaitsee voimassa olevassa yleiskaavassa Tuupakan TT-alueella.



Kuva 41. Vantaan kaupungin varikot ja tukikohdat sekä lumenvastaanottopaikat

Yleiskaavaluonnoksen kaavatekninen ratkaisu

Maankäyttö- ja rakennuslaki asettaa yleiskaavan laatimisen tarpeen arvioinnin ja ajantasaisena ylläpidon kunnan vastuulle. Vantaalla tehtiin vuonna 2016 yleiskaavojen ajantasaisuuden arvio, jonka pohjalta todettiin asuntorakentamiseen osoitetun varannon olevan vähäistä ja työpaikkarakentamisen varannon olevan ylimitoitettua. Liikennejärjestelmälle on kasvanut suuria muutospaineita ja palveluverkko toteutunut osin toisin kuin yleiskaavalla ohjattu. Lisäksi arvioinnissa todettiin yhteiskunnallisten kehityskulkujen tuoneen toimintakentälle muutoksia siten, että yleiskaavan uudelleen laatiminen katsottiin ajankohtaiseksi.

Yleiskaavan esitystavasta maankäyttö- ja rakennuslaki vaatii, että yleiskaava esitetään kartalla ja siihen kuuluvat kaavamääräykset ja -merkinnät sekä selostus. Kartan esitystavasta ei erikseen määrätä. Vantaan yleiskaavat on 1980-luvulta alkaen esitetty maantieteellisesti määritellyin aluevarausmerkinnöin maankäytön tarkoitusta modernismin hengen mukaisesti erotellen. Ensimmäiset yleiskaavalliset suunnitelmat 1960-70-luvuilla Vantaalla on laadittu hyvin strategisina suunnitelmina kaupungin suurrakenteen periaatteita ohjaamaan.

Kaupunkisuunnittelun ja strategisen suunnittelun viimeaikainen kehitys ovat vaikuttaneet suunnitelmien luonteen muutokseen. Kaavojen strategisen lähestymistavan taustalla vaikuttavat kaupunkikehityksen ennakoimattomat isot ilmiöt, kuten väestönkasvu, muuttoliikkeet ja ilmastonmuutos. Globaaleina ilmiöinä ne ovat tuoneet kaupunkisuunnittelun kentälle merkittävän määrän muuttujia, joihin pitää pystyä vastaamaan tarvittaessa nopeasti ja joiden ennakointi on käytettävissä olevan tiedon valossa mahdotonta. Yleiskaava on hidas väline nopeissa muutoksissa, mutta hyvä osoittamaan suuntaa. Vantaan 1960-70-lukujen yleiskaavalliset suunnitelmat ohjasivat riittävällä tarkkuudella kaupungin suurrakenteen kehittämistä antaen samalla tarvittavaa joustoa tarkemmalle tasolle.

Tavoiteltavan monipuolisen ja sekoittuneen kaupunkirakenteen kehittämisen ohjauksessa toimintoja vahvasti erottelva yleiskaava on haastava. Viime vuosina Suomen kaupungeissa on yleiskaavojen laadinnassa siirrytty tarkoista aluevarauskaavoista yleispiirteisempiin ja strategisempaan lähestymiseen kaupungin kehittämisen ohjaamisessa.

Yleiskaava 2020 kaavaperiaate

Vantaan uusi yleiskaavaluonnos on laadittu voimassa olevaa yleiskaavaa strategisempaan ja yleispiirteisempään. Se on edelleen aluevarauskaava, mutta merkinnöiltään ja määräyksiltään edeltäjäänsä monitasoisempi. Maankäytön päätoiminnot on määriteltävä maantieteellisesti, mutta maankäyttöluokkien välinen rajanveto rakennetuilla alueilla jätetään tarkemman suunnittelutason ratkaistavaksi.

Aluevarausmerkintöjen lisäksi on otettu käyttöön strategisesti kaupungin kehittämistä ohjaavia karttamerkintöjä, joiden kohdalla tulee huomioida päällekkäisiä, toisiaan täydentäviä määräyksiä. Strategisia merkintöjä yleiskaavassa on kestävä kasvun vyöhyke, katukuvan kehitysalue ja jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke. Merkinnät ohjaavat suurrakenteen kehittämisperiaatteita, eivätkä leikkaudu koordinaateissa maaston olosuhteiden mukaan. Yleispiirteisyys vyöhykemarkinnässä tuo rakentamista ohjaavan merkinnän myös viheralueille, minkä ei ole tarkoitus tuottaa rakentamista niille.

Yleiskaavaluonnoksen sisällön yksityiskohtia on edelliseen yleiskaavaan verrattuna siirretty paljon kartalta määräykseen. Määräyksiin on tuotu mukaan paljon jatkosuunnittelua ohjaavia asioita ympäristön laadusta ja toiminnoista.

Maankäyttöluokkien rajauksissa on jätetty väljyyttä rakennettujen alueiden sisällä eri asumisen merkintöjen, keskusta-alueen ja toisistaan vain vähän poikkeavien työpaikka-alueiden välillä. Kaupan sijoittelussa, ympäristöhäiriöiden sallimisessa, suojeltavina, vihreinä ja rakentamattomana säilytettävillä alueilla sekä lentomeluohjeissa rajausta on tarkkaa. Siellä missä maankäyttöluokan raja ei ole korttelirakenteessa selkeästi havaittavissa, siellä asemakaavoituksen yhteydessä voidaan rajaa harkita, paitsi edellä mainittujen asioiden sijoittamisessa tai huomioon ottamisessa; kauppa, lentomelu, ympäristöhäiriöt, suojelukohteet.

Maankäyttöluokkien taustoja

Keskustojen merkinnöissä on käytetty yhtä keskustamerkintää kaikilla C-alueilla erittelemättä merkinnällä sitä, onko keskusta seudullisesti merkittävä vai paikallinen keskusta. Kartalla hahmottuvaan keskustaverkostoon hierarkiaa on nostettu esiin keskusta-alueiden (C) kokosuhteilla sekä keskustoihin liitettävällä asumisen merkinnällä (AC).

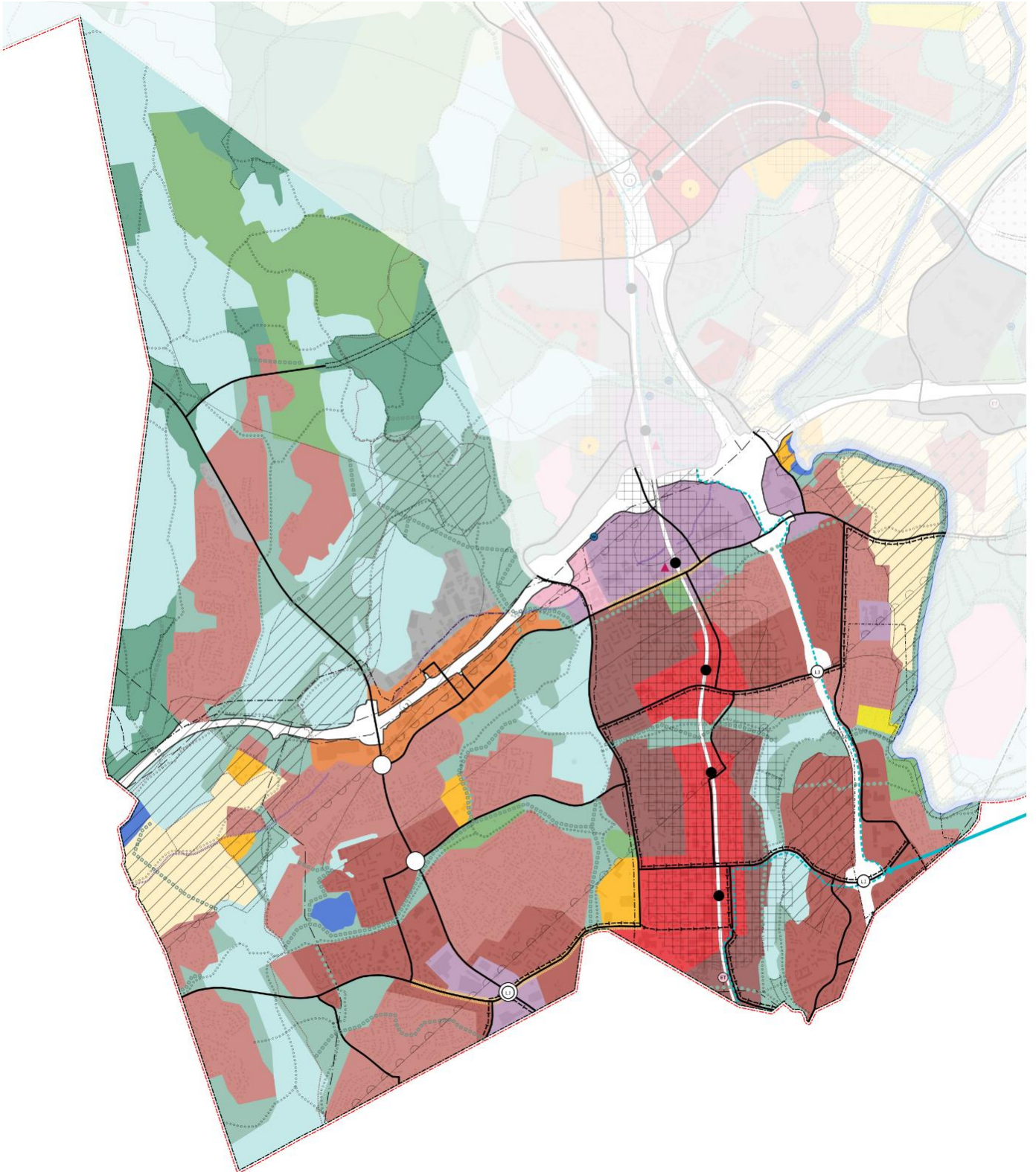
Toimitila- ja työpaikka-alueiden maankäyttöluokissa on käytetty nk. kaksiportaista jakomallia. Ylimmällä tasolla työpaikka-alueet jakautuvat saavutettavuuden perusteella monipuolisesti saavutettaviin alueisiin ja parhaiten vain autolla saavutettaviin alueisiin. Monipuolisesti saavutettavien alueiden kehittämisessä kaupunkitilalle on annettu laatu-tavoitteita. Ensisijaisesti autolla saavutettavat alueet on mahdollista kehittää ensisijaisesti sinne sijoittuvan toiminnan edellyttämän järjestelmän ehdoilla. Toisella jakotasolla alueita erottaa keskenään se mitä toimintoja on mahdollista sijoittaa. Erottavia toimintoja ovat kaupan sijoittaminen ja ympäristöhäiriöiden salliminen. Kaupunkitilaa edellyttävät toimitila-alueet jakautuvat kauppaa salliviin (KM) ja kauppaa rajoittaviin alueisiin (TP) ja järjestelmän ehdoilla kehitettävät työpaikka-alueet jakautuvat ympäristöhäiriöitä tuottavia toimintoja mahdollistaviin (TT) ja niitä rajoittaviin alueisiin (TY).

Palvelujen alueita on yhdistetty muiden maankäyttöluokkien sisään. Vain laajimmat palvelualuekokonaisuudet ja rakenteessa erillään olevat kohteet on merkitty palveluille esitetyssä maankäyttöluokassa. Palvelujen maankäyttöluokka on sisällöltään laaja. Palvelujen symbolimerkinnot on varattu tulevaisuuden tarpeiden määrittelyyn.

Yleiskaavan asumisen alueet on luokiteltu vyöhykkeittäin kaupunkirakenteellisen sijainnin perusteella poiketen perinteisistä rakennustypologiaan nojaavista aluejakoperusteista. Asumisen pääluokkia asemakaavoitetulla alueella on kolme (AC, A aj AP). Näiden lisäksi asemakaavoittamattomien alueiden asumisen ohjaukselle on oma merkintänsä (AT) ja asumiseen muuntuvien alueiden (A/xx) ohjaukseen on oma merkintänsä. Vyöhykemallin jakoperusteet ja asumisen merkinnot avataan asumisen maankäyttöratkaisujen yhteydessä tarkemmin.

Yleiskaavaluonnos alueittain

Myyrmäki



Kuva 42. Ote kaavakartasta Myyrmäen alueelta

Keskustat ja asuminen

Myyrmäki-Martinlaakson keskustat käsitetään yleiskaavaluonnoksessa yhtenä yhteen toimivana kaupunkikeskustaan kokonaisuutena, joka levittäytyy neljän asemanseudun nauhana, Länsi-Vantaan raidekaupunkina Myyrmäen asemalta Louhelan ja Martinlaakson aseman kautta, Vantaankosken asemalle asti. Kaupunkikeskustan alueet on rajattu Myyrmäessä laajasti kattaen koko eteläosan urheilupuistoon asti ja jatkuen pohjoiseen kohti Louhelaa. Martinlaaksossa keskusta-alue ulottuu lännessä Martinukselle ja sen naapurina uudistuville kortteleille asti. Sekä Myyrmäen että Martinlaakson keskusta-aluetta jatkaa asuntovaltainen keskusta-alue.

Vaikka Vantaankoski ei ole keskusta-aluetta lentomelun rajoittaessa sinne sijoittuvia toimintoja, halutaan keskustarakentamisen vahvistamisella kolmen eteläisimmän aseman ympärillä tukea Vantaankosken työpaikka-alueen tavoitteita toimistovaltaisesta, käveltävästä, tiiviistä ja palveluja sisältävästä kaupunginosasta.

Uusi asuntorakentaminen sijoittuu tulevaisuudessa valtaosin nykyiseen kaupunkirakenteeseen, sitä tiivistäen ja vahvistaen. Uudistava lisärakentaminen jatkuu erityisesti Myyrmäessä ja Martinlaaksossa lähivuosikymmeninä.

Asuntorakentamiseen on muutettu alueita Vihdintien varren työpaikka-alueista niiltä osin, kuin ne tukeutuvat Pähkinärinteeseen. Suurin uusi asuntoalue sijoittuu Kaivokselan vajaakäyttöiselle työpaikka-alueelle, joka on luonnoksessa muutettu asumiseen. Alue kytkeytyy suoraan Helsingin puoleiseen Kuninkaantammeen. Molempien kautta kohti Myyrmäkeä kulkee joukkoliikenteen runkoyhteys, joka on mahdollista toteuttaa raitiotienä.

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

Palvelut

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

Monipuoliset erikoiskaupan palvelut ovat Myyrmäen keskustassa. Lähipalveluita löytyy kattavasta jokaiselta suuremmalta asuntoalueelta. Voimassa olevan yleiskaavan ohjausmekanismi päivittäistavarakaupan suuryksiköiden sallimisesta vain keskusta-alueilla ja tiiviimmillä asuntoalueilla on tukenut hyvin päivittäistavarakaupan keskittymistä niille. Tällä periaatteella on tarkoitus jatkaa, koska kestävyys tavoite edellyttää usein käytetyiltä palveluilta hyvää saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla. Toisaalta täydennysrakentaminen tukee palveluiden säilymistä kasvattamalla lähiasukkaiden ja työpaikkojen määrää. Petikko-Variston kaupan alue voi kasvaa tilaa vievän kaupan alueena maakuntakaavaluonnoksen linjausten mukaisesti.

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

Palvelujen ja hallinnon alueina Myyrmäen suuralueelta on osoitettu Myyrmäen urheilupuisto sekä Hämeenkyön koulun kokonaisuus, Tuomelan koulu, kulttuurihistoriallisista kohteista Hämeenkyön kartanon ja Vantaankosken alueet.

Virkistyspalvelut

Läntisen Vantaan laajin virkistys- ja suojelualuekokonaisuus on Petikon luontovirkistysalue, joka on yhtenäinen metsäalue, jossa on mahdollisuus virkistäytyä luontoelämyksistä. Petikossa sijaitseva, nykyinen täyttömäki Pitkäsuo (eli Petikonhuippu) maisemoidaan käytön jälkeen ja esitetään urheilu- ja virkistyspalveluiden alueena (VU) ilman väliaikaiskäyttöä osoittavaa päällekkäismerkintää. Alueen virkistystoimintaa voidaan kehittää täyttötoiminnan loputtua. Urheilun ja virkistyspalveluina kaavassa osoitetaan Martinlaakson ja Vapaalan liikuntapuistot, Myyrmäen urheilu-kenttä sekä Vetokannaksen uimaranta. Golfkentiksi ja ratsastuskeskuksiksi varatut alueet säilyvät ennallaan.

Linnaistenmetsä, Raappavuortenmetsä ja Mätäojan laakso säilyvät merkittävinä, päivittäin helposti tavoitettavina viheralueina.

Hämeenkylässä kartanon ympärillä ulkoilu- ja ratsastusreittien linjaukset on sovitettu toisiinsa. Ulkoilureitti on linjattu siten, että se ei pirsto peltoa.

Myyrmäessä tiiviisti rakennetun alueen ja Mätäojan laakson soisen pohjan välillä on oltava virkistykseen sopivaa aluetta. Asemakaavoituksessa tarkemmin ratkaistava alue on merkitty virkistysalueyhteytenä. Mätäojan laaksosta johtaa Kaivoksen kautta virkistysalueyhteys Vetokannakselle.

Suojeluarvot

Myyrmäen suuralueella ekologinen verkosto täydentyy seitsemällä uudella luonnonsuojelualueella: Alkärr, Karhusuo, Tyttömäki, Friimetsän laajennus, Linnaisten metsä, Myyrmäen keskusta-alueen läheisyydessä olevat Raappavuoret - Myyrmäen lehto sekä Vaskivuori.



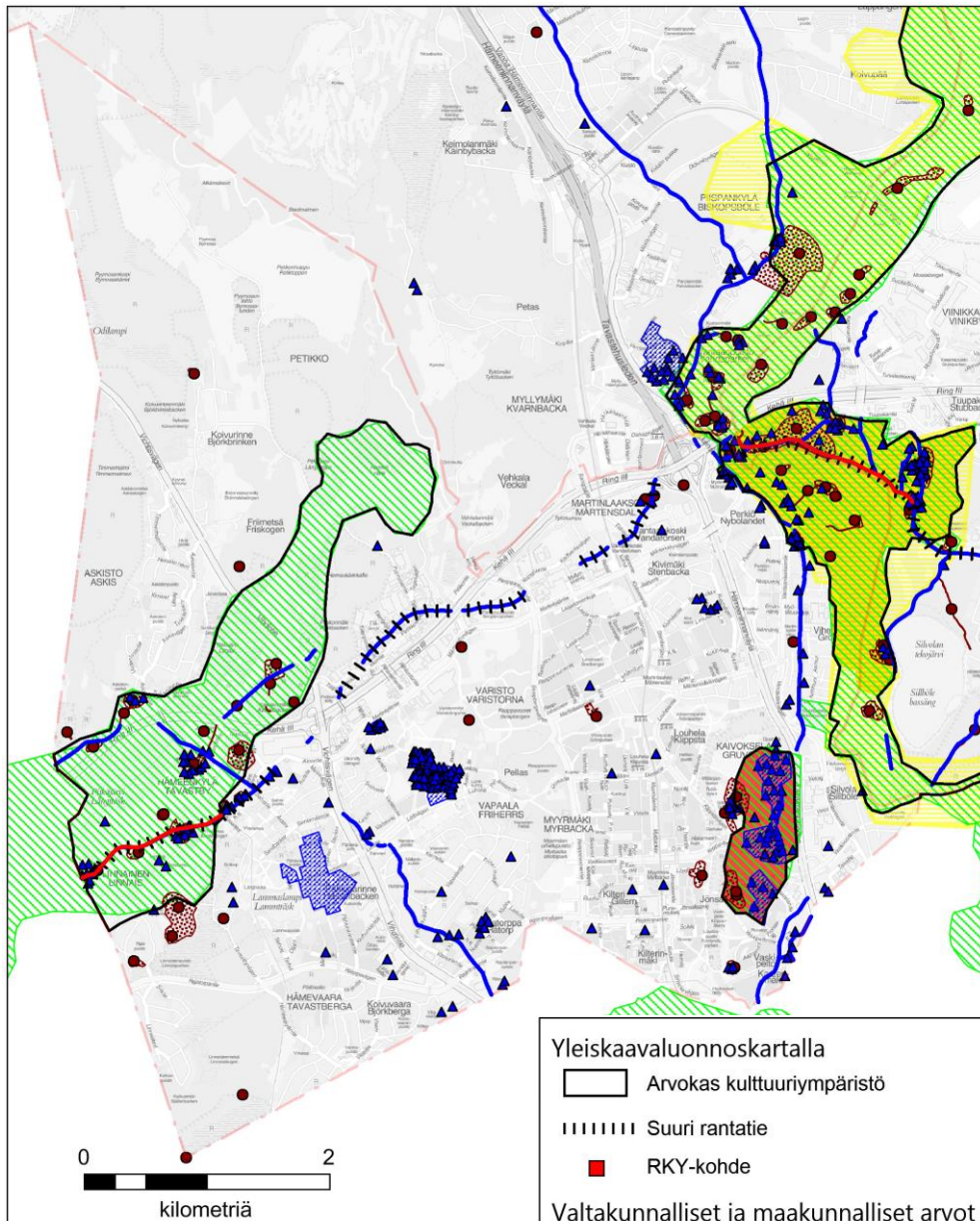
Kuva 43. Vasemmallä näkymä Myyrmäen lehdestä ja oikealla Raappavuorelta vuoden 2017 elokuun myrskyn jälkeen.

Uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue) on myös seitsemän: Alkärrin laajennus, Bredmalm, Koivurinne, Petikko, Askistonmetsä, Hermaskär ja Ainontie.

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



Kuva 44. Myyrmäen lehdon ja Mätäojan luonnonsuojelualueen yhdistävää ekologista käytävää virkistysreitin vierellä.



Yleiskaava-alueennoskartaalla

Arvoska kulttuuriympäristö

Suuri rantatie

RKY-kohte

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue
2010-2014 inventoinnin mukainen rajaus

RKY - valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö 2009

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö 2012

Rakennusperintö ja muinaisjäänökset

Merkittävä (R1 tai R2) rakennusperintökohte
Vantaan kaupunginmuseon ylläpitämän tietokannan mukaan 14.11.2018

Muinaisjäänökset ja muut kulttuuriperintökohteet
museoviraston ylläpitämän tietokannan mukaan 26.11.2018

Eritelty kulttuurihistorialliset ympäristötyypit

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvalisesti erityisen arvokas viljelymaisema

Kaupunkikuvalisesti arvokas 1960-1980-lukujen asuinalue

Kuva 45. Myyrmäen suuralueen arvokas kulttuuriympäristö.

Vantaanjokilaakson maisema-alueella Vantaanlaakso on yksi sen hyvin säilyneistä ja paljon rakennettua kulttuuriperintöä sisältävistä osista. Vantaan laakso on teemakartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi viljelymaisemaksi. Arvokkaan kulttuuriympäristön raja on sama kuin valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen.

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

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

Kaivoksella on ansiokasta 1960-luvun kaupunkisuunnittelua, missä voimakaspiirteinen maasto ja rakennukset muodostavat veistoksellisen mutta samalla kodikkaan kokonaisuuden. Aluerajaus on maakunnallisen inventoinnin mukainen.

Yleiskaavaluonnoksessa täydennysrakentamisen alue sijoittuu Myyrmäessä Husbacka II kivikautiselle asuinpaikalle, mikä edellyttää alueen tutkimista.

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 yleiskaavaluonnoksessa.

Toimitila-alueet

Vierekkäin sijaitsevat Vantaankoski ja Petikko-Varisto muodostavat suurimman yhtenäisen toimitila-alue kokonaisuuden Myyrmäen suuralueella. Alueella on runsaasti monipuolisia toimitilarakentamismahdollisuuksia jäljellä kaupasta toimistoihin ja työpaikkojen määrä alueella kasvanee tulevaisuudessa tuhansilla. Koivuvaaran monipuolinen työpaikka-alue sijaitsee jatkossa joukkoliikenteen runkoyhteyksien solmukohdassa, Vihdintien ja Rajatorpantien risteyksessä. Toimitila-alueen kokoa on hieman pienennetty, mikä mahdollistaa asuinrakentamisen hyviin yhteyksiin tukeutuen. Vihdintien varsi Askistossa ja ns. Vaisalan alue Vantaanlaaksossa on edelleen osoitettu toimitila-alueiksi.

Kaivoksen työpaikka-alue Hämeenlinnanväylän molemmin puolin on osoitettu kokonaisuudessaan asuntorakentamisen alueeksi. Ratkaisu pohjautuu pitkälti alueelle laadittuun erilliseen osayleiskaavatyöhön, jossa Vantaanlaaksontie on käännetty Hämeenlinnanväylän viereen Vetotien pohjoispuolella.

Liikenne

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

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

Joukkoliikenteen paikallisen kehittämisen kannalta keskeisin yhteys on Luhtitien jatke Raappavuorentielle. Katu parantaa Pähkinärinteiden ja Myyrmäen keskustan välistä saavutettavuutta. Luhtitien jatkeelle tutkitaan parhaillaan tarkemmin kahta vaihtoehtoista linjausta ja toteutettava linjaus on tarkoitus valita vuoden 2019 alkupuolella. Luhtitien linjausta tarkennetaan tämän pohjalta yleiskaavaehdotukseen.

Yleiskaavassa on kolme joukkoliikenteen vaihtopaikkaa Myyrmäkeen. Vihdintien ja Rajatorpantien liittymässä on vaihtopaikka runkoyhteyksien ja Vihdintien bussiliikenteen välillä. Hämeenlinnanväylän liittymät Vaskivuorentien ja

Martinlaaksontien kohdilla toimivat vaihtopaikkoina joukkoliikenteen runkoyhteyksiltä valtatie lähi- ja kaukobussiliikenteeseen. Näiden lisäksi alueen juna-asemat ovat vaihtopaikkoja Kehäradan, joukkoliikenteen runkoyhteyksien sekä liityntäliikenteen välillä ja Vantaankosken asemalla on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue.

Pyöräilyn 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 on todettu tarve laadukkaalle pyöräväylälle, mutta baanareitti vaatii vielä tarkempaa selvitystä ja laajempaa tarkastelua alueen kaikista yhteyksistä. Yhteystarve on luonnoksessa osoitettu: tarkempi reitti selvitetään yleiskaavaehdotukseen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosta sekä muut pyörätiet.

Merkittävin muutos Myyrmäen tie- ja katuverkossa on Kehä II:n varauksen poistuminen yleiskaavasta. Sen tilalle on esitetty 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 viivamerkinällä paikallisesti tärkeäksi liikenneyhteydeksi, koska se on todettu pääkaduksi kehitettäväksi tieksi Liikenneviraston vetämässä työssä, jossa jäseneltiin pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkkoa. Kehä III:n eteläpuolella oleville liittymille on Vihdintiellä esitetty eritasoliittymävaraukset, joiden tarpeellisuutta arvioidaan parhaillaan laadittavassa Vihdintien kehittämisselvityksessä. Vantaanlaaksontie on Silvolassa linjattu kulkemaan osittain Hämeenlinnanväylän vieressä ja Raappavuorentien jatke Helsingin puolelle on poistettu.

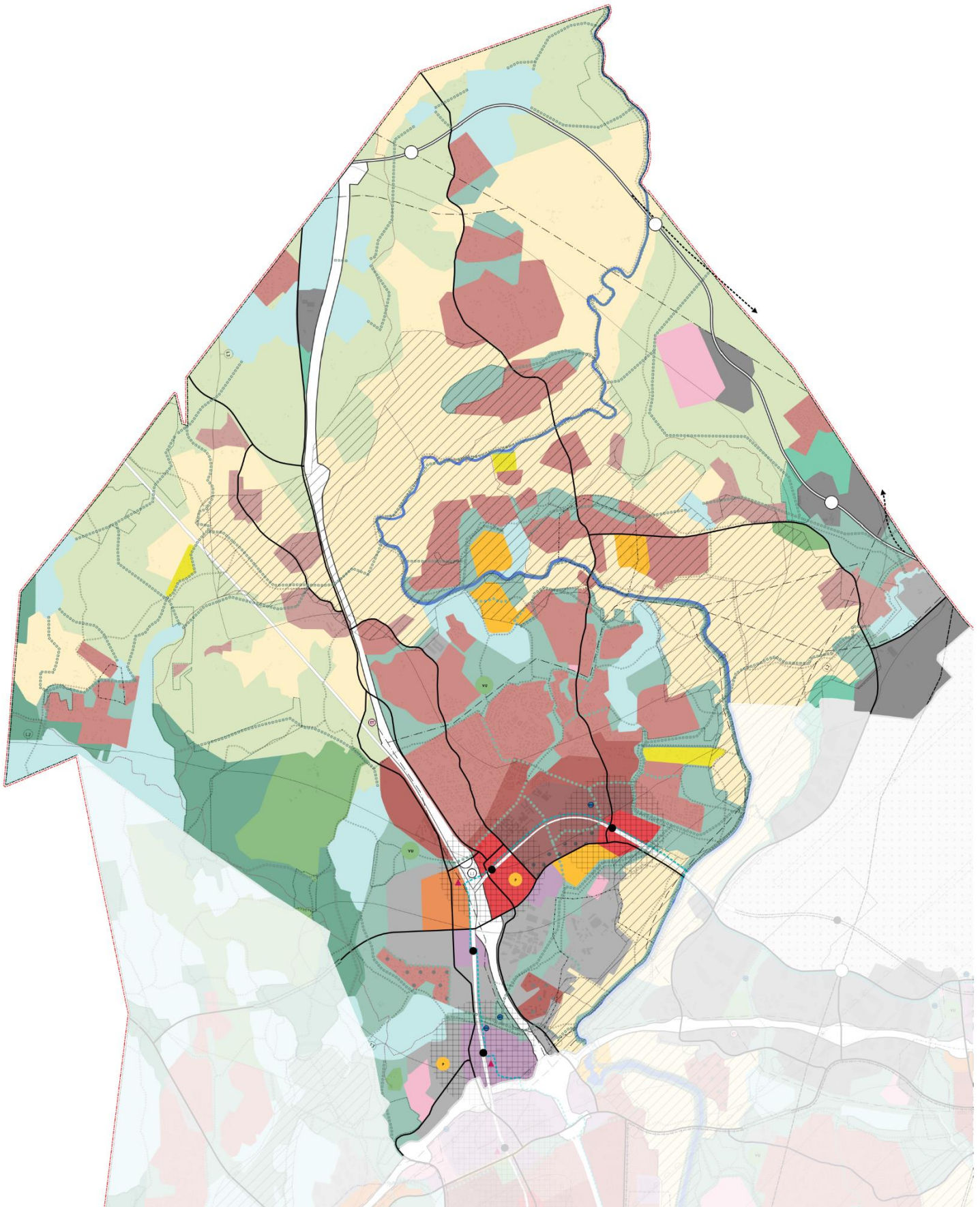
Rajatorpantie on merkitty katukuvan kehitysalueeksi Myyrmäen keskustan ja Pähkinärinteentien väliseltä osuudelta ja Martinkyläntie puolestaan Raappavuorentien ja Sanomatien väliseltä osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalan- kulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä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

Tekninen verkosto

Variston alueella on tarve uudelle sähköasemalle, joka sijoittuu Variston lämpökeskuksen länsipuolelle voimajohtokäytävän viereen. Sähköasemavarausta varten Lämpökeskuksen sekä viereisen Martinlaakson voimalaitoksen polttoainevaraston kattavaa teknisen huollon (ET) aluevarausta on laajennettu länteen päin Kehä III varrella.

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

Kivistö



Kuva 46. Ote kaavakartasta Kivistön alueelta.

Keskustat ja asuminen

Kivistön keskusta on kaupungin uusin. Se on määritelty yleiskaavaluonnoksessa kaksinapaisena asemanseutuihin tukeutuvana keskustana; kaupunkikeskustan alueita (C) on sekä Kivistön aseman että Lapinkylän aseman ympärillä. Lapinkylän aluerajauksien pohjana on Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksessa määritellyt maankäytön muutokset pientaloalueista tiiviimmiksi asemanseudun kortteleiksi. Kivistön keskusta-alueiden väliin jää asuntovaltainen keskusta-alue, mihin saa sijoittaa myös muita toimintoja kuin asumista.

Kaavarungon pohjalta on määritelty myös asuntoalueiden rajauksia keskustan pohjoispuolella. Lentomelualueet määrittelevät Kivistössä varsin tarkkaan asuntorakentamiseen soveltuvan alueen, siksi on yleiskaavassa haluttu linjata asemanseutujen lähikorttelien asuntoalueelle reunaehtoja lentomelun rajoituksien vuoksi. Alue on määritelty luonnoksessa lentomelun laajenemisalueeksi, jonne saa rakentaa vain kerrostaloja.

Kivistössä on merkittävin määrä asemakaavoittamattomista ja osin täysin rakentamattomista asumisen aluevarauksista, joista valtaosa on pientaloalueita. Niihin ei ole yleiskaavaluonnoksessa tehty muutoksia muuten kuin yhtenäistämällä kaksi aiempaa pientaloalueen merkintää yhdeksi.

Finavian uuden ennusteen mukaan lentomelualue Kivistön keskustassa levenee noin 200 metriä. Kivistön keskusta sijaitsee lentomeluvyöhykkeen 2 (L_{den} 55-60 dB) tuntumassa ja siellä on jo etukäteen varauduttu lentomelun voimistumiseen tiukemmalla ääneneristävyysvaatimuksella kuin muilla vastaavan sijainnin alueilla. Kivistön keskustan toteuttaminen halutaan varmistaa myös yleiskaavassa, mutta lentomelualueen laajenemisen vuoksi sinne esitetään asumisen mahdollistavien kaavamerkintöjen alueilla lisämääräystä /LM1 (lentomelun laajenemisalue), joka takaa keskusta-asumisen alueella riittävät meluntorjuntatoimenpiteet niin rakennusten sisällä kuin ulko-oleskelualueilla: parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueita kattaa. Lisäksi pientalojen rakentamista rajoitetaan, sillä pientaloissa piha-alueet ovat keskeinen osa asumista ja ne on vaikea suojata lentomelulta. Asemakaavoituksessa määritellään tarkemmin, kuinka em. toimenpiteillä voidaan taata säädösten edellyttämät melutason ohjearvot sisällä ja ulko-oleskelutiloissa.

Petaksen ja Vantaanpuiston asuinalueet ovat kokonaan lentomeluvyöhykkeen 1 (L_{den} yli 60 dB) sisällä. Näillä alueilla on asumisen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM2 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella), jonka mukaan asutuksen määrää alueella ei saa lisätä. Määräys selventää asuinalueen tilannetta: lentomelun vuoksi rakennuspaikkoja ei tule lisätä, mutta nykyisiä asuinrakennuksia voi ylläpitää, korjata ja ääneneristysvaatimukset huomioiden korvata.

Palvelut

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

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

Kivistön urheilupuistolle on esitetty aluevaraus Lapinkylän asemavarauksen eteläpuolelle. Kivistön keskustaan juna-aseman läheisyyteen on osoitettu symbolimerkinnällä toisen asteen koulun tulevaisuuden tarve, jonka vaatima aluevaraus ja sijainti määrittäytyy asemakaavassa. Katriinan sairaalan kokonaisuus Seutulassa säilyy palvelujen alueena. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista Linnan sekä Königstedtin kartanoalueet osoitetaan palveluiden alueina.

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. Saraksen vielä asemakaavoittamattoman alueen eteläosiin on merkitty urheilu- ja virkistyspalvelujen paikka (VU) palvelemaan Kivistön kasvavaa väestöä.

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

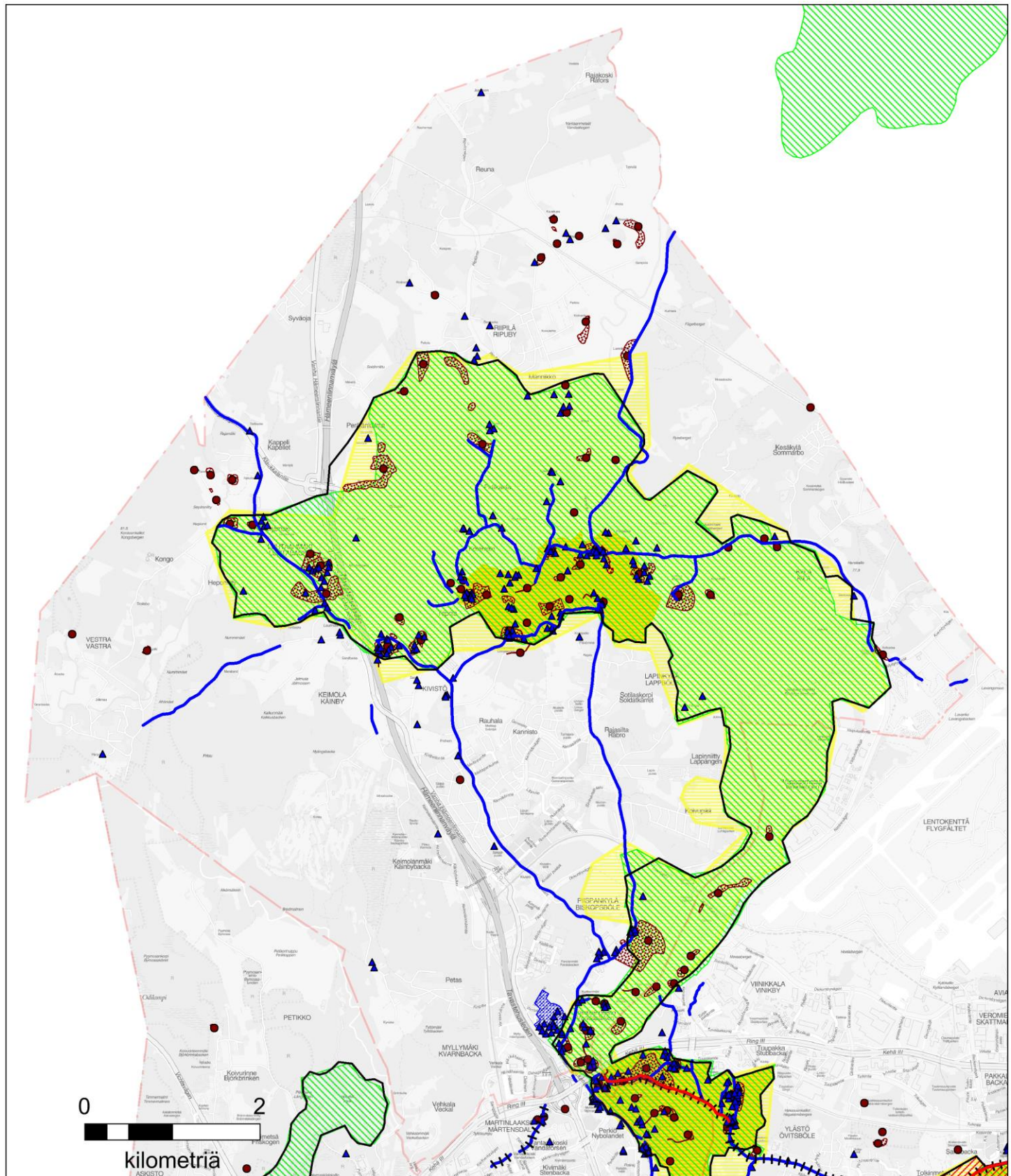
Kivistön keskustan viheraluejärjestelmä on Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksen mukainen. kaavarunkoluonnoksessa esitetyt viheralueet ovat pääsääntöisesti niin kapeita, että ne eivät näy alueina yleiskaavan mittakaavassa. Tärkeimmät yhteydet on merkitty yleiskaavaluonnoksessa virkistysalueyhteyksiksi.

Uusi ohjeellinen ulkoilureitti on merkitty Tapolan sillalta Vantaanjoen vartta pitkin kohti Tuusulaa. Reitti tarjoaa Kivistön kasvavalle väestölle sekä lähempää ja kauempaa tuleville matkailijoille virkistysten ja liikunnan mahdollisuuksia. Tuusulassa reitti yhdistyy Seitsemän veljeksien vaellusreittiin. Reitti voisi aluksi toteutua pelloilla kulkevana latuna ja myöhemmin myös perustettuna reittinä. Linnan kartanon alueella ulkoilureitit merkitään yleiskaavaan siten kuin ne suunniteltiin vuonna 2017 vahvistuneessa asemakaavassa. Joen varrelle Königstedtin kartanon edustalle ei merkitty ulkoilureittiä mahdollisten turvallisuusongelmien takia. Joitain ohjeellisia ulkoilureittejä on geoteknisten reunaehto- jen vuoksi esitetty kauemmas rannasta.

Uudet luonnonsuojelualuevaraukset Solbackassa ja Tyttömäenmetsässä mahdollistavat ulkoilu- ja ratsastusreittien linjaamisen laajemmalle alueelle. Reittien tarkempi suunnittelu tehdään luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelmassa. Golfkentiksi ja ratsastuskeskuksiksi varatut alueet säilyvät ennallaan.

Suojeluarvot

Kivistön suuralueella ekologinen verkosto täydentyy yhdeksällä uudella metsäisellä luonnonsuojelualueella: Rauha- maan metsä, Josvahalmin laajennus, Syväoja, Lamminsuon laajennus, Lamminsuon kaakkoispuolinen metsä, Linnan metsä, Königstedtin laajennus, Sotilaskorpi ja Lillå-Solbacka ja Tyttömäenmetsä. Uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue) tulee yhdeksän: Rajakoski, Yli-Kistola, Palomäen laajennus, Konkoon- kallioiden laajennus, Jokimaa, Riitukin laajennus, Keimolan laajennus, Lapinniitty ja Kesämetsä. Kivistön alueella eko- logiset runkoyhteydet kulkevat pääosin metsäisillä alueilla MT-alueilla. Riipilän, Seutulan ja Kivistö alueilla yhteyksiä on ohjattu kulkemaan myös kyläalueiden (AT) yli.



Kuva 47. Kivistön suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 45 yhteydessä.

Kivistössä on valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson maisema-alueen pohjoisosa. Merkittävä rakennusperintö on pääosin maisema-alueen sisällä. Merkittävää tiestöä on sen ulkopuolellakin. Vantaanjokilaakso on arvokas kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämänä kulttuurimaisemana, joten rakennusperintökin on pääosin ennen

1930-lukua rakennettuja kartanoita, tilakeskuksia, kouluja ym. ja monissa kohteissa on useita rakennuksia. Alueella on runsaasti muinaisjäännöksiä.

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

Maantie 152 jatkeen linjaus on yleiskaavaluonnoksessa siirretty pois arvokkaasta kulttuurimaisemasta Riipilässä ja Luhtaanmäessä. Tämä tukee kulttuurimaiseman arvojen ja ominaispiirteiden säilymistä. Luhtaanmäessä on arvokkaan kulttuurimaiseman alue inventointeja laajempi, koska rajausta on voitu siirtää maisemaa rajaavaan metsänreunaan, kun maantien liittymä ei tule rikkomaan maisemakuvan eheyttä.

Riipilässä, Seutulassa, Kiilassa, Kivistössä ja Lapinkylässä arvokkaan kulttuuriympäristön raja on sama kuin voimassa olevan yleiskaavan maisemallisesti ja kyläkuvallisesti arvokkaiden alueiden ja lähes sama kuin maakunnallisessa inventoinnissa, mutta poikkeaa hieman valtakunnallisesta inventoinnista. Rajauksen sisällä on laaja avoin maisematila ja sitä rajaava metsänreuna tai perinteinen rakennettu ympäristö.

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 rajata siten, että se päättyy Norrkullan tilakeskukseen ja Ruusumäenkujaan maaston korkeimpaan kohtaan. Uusi reuna luodaan Ruusumäenkujan pohjois- ja luoteispuolelle istuttamalla puista ja pensaista mieluusti kerroksellinen ja kukkiva reuna. Yleiskaavaluonnoksen yleismääräyksissä on edellytetty, että maisematilalle luodaan uusi reuna, joka samalla on osa puustoista ekologista verkostoa, joka palvelee mm. liito-oravaa. Tämän reunan taakse voidaan rakentaa uusi Lapinkylän aseman ympärillä oleva kaupunkikeskus. Valtakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta on rajattu pois Piispankyläntien länsipuolinen peltotasanko ja maakunnallisesti arvokkaasta rajauksesta Ruusumäenkujan luoteispuolelle jäävää tasankoa. Alueen ainoa rakennusperintö- tai muinaismuistokohde on Piispankyläntie, jonka linja on jo rikkoutunut Tikkurilantien-Riipiläntien kiertoliittymän rakentamisen myötä.

Toimitila-alueet

Yleiskaavassa on osoitettu huomattavasti toimitilarakentamisen mahdollisuuksia Kivistön suuralueelle. Vehkalan asemanseutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi sekä länsipuolelta osin tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Toimitila-aluevarauksia on hieman pienennetty alueen luoteiskulmassa, jossa alueita on osoitettu luonnosuojeluun.

Vehkalan pohjoispuolella sijaitsevan Petaksen asemavarauksen ympäristö on edelleen osoitettu kokonaisuudessaan toimitila-alueeksi lentomelusta johtuen. Asemanseudun ydin on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja sitä ympäröivät alueet kaupallisten palveluiden ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi. Alueen pohjoisreunassa toimitilavarauksen laajuutta on pienennetty, jotta Kivistön suuntaan avautuu parempi viheryhteys. Petaksen aseman toteuttaminen ei ole ajankohtaista lähitulevaisuudessa, minkä myötä valtaosa toimitilavarauksistakin on pitkän aikavälin kehittämiss mahdollisuuksia.

Piispankylän alue Hämeenlinnanväylän itäpuolella on osoitettu lähes kokonaan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi lentomelusta ja heikoista joukkoliikenneyhteyksistä johtuen. Maantie 152:n varauksen yhteen on osoitettu kaksi toimitilarakentamisen aluetta. Täyttömäkivarauksen yhteyteen on edelleen osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue, jonka rajausta on hieman suurennettu. Kiilan kiertotalousalueen rajausta on muutettu vastaamaan todellista tilannetta.

Lillån alueella luonnonsuojelualuevarauksen laajeneminen on pienentänyt toimitilarakentamisen varauksia. Lavangon moottoriurheilukeskus on osoitettu erikoistoimintojen alueen sijaan toimitila-alueeksi.

Yksittäisinä pienempinä toimitila-alueina on edelleen osoitettu TT-alue Lamminsuon eteläpuolella sekä TY-alue Kylänpääntien varrella.

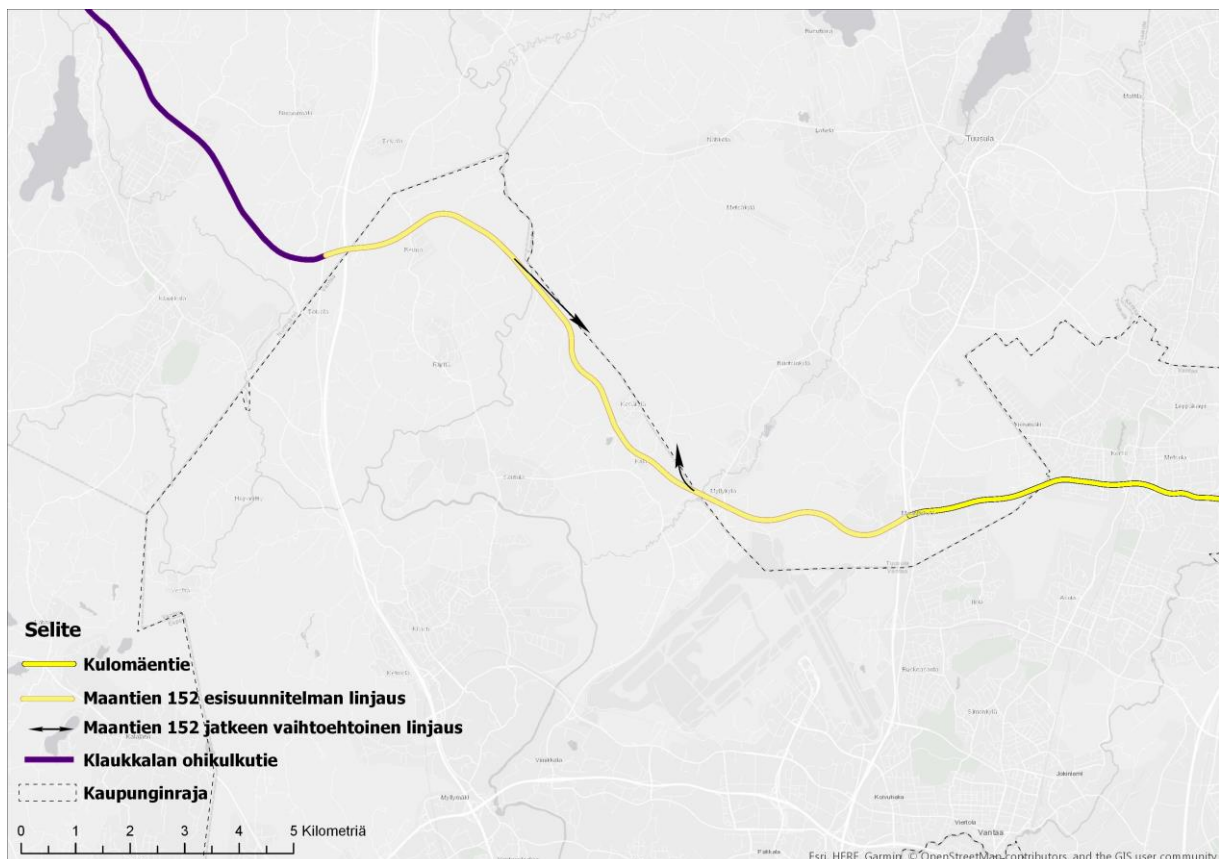
Liikenne

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 eikä välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys kehittyy aluksi bussiliikenteenä. Lapinkylän asema tukee Kivistön keskustan kehittymistä.

Alueen tärkein vaihtopaikka on Kivistön asema. Se toimii kehyskunnista tulevien bussilinjojen sekä kaukoliikenteen liityntäasemana Kehäradalle ja tarjoaa Hämeenlinnanväylän ajoneuvoliikenteelle mahdollisuuden liityntäpysäköintiin. Toinen seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue Kivistön alueella on Vehkalan asema.

Kivistössä kohtaa kaksi pyöräilyn baanaa. Kivistön ja Tikkurilan välinen pyöräbaana 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 pääpyöräreittiverkosta sekä muut pyörätiet.

Maantiestä 152 on tekeillä aluevaraussuunnitelma Hämeenlinnanväylän ja Myllykyläntien välisestä osuudesta. Kivistön pohjoisosassa sijaitsevan maantien (ns. Kehä IV) linjausta onkin muutettu tämän perusteella ja lisäksi yleiskaavaluonnoksessa on esitettyjä linjauksia kaksi. Maakuntakaavan sekä tien esisuunnitelman mukainen linjaus on merkitty karttaan aluevarauksena ja toinen vaihtoehtoinen linjaus on puolestaan esitetty nuoliviivana. Aluevarauksena olevassa vaihtoehdossa tien linjaus on Kesäkyläntien itäpuolella sama kuin vuoden 2007 yleiskaavassa. Reunan kohdalla maantien 152 linjausta on tarkennettu aluevaraussuunnitelman pohjalta. Molemmissa vaihtoehdoissa tie liittyy Hämeenlinnanväylän kohdalla Klaukkalan ohikulkutiehen Lamminsuon eritasoliittymässä, mihin on suunniteltu raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialue. Kehä IV:n jatke Hämeenlinnanväylältä Lahnuksen poistuu. Linjauksesta riippumatta maantiellä 152 varaudutaan kolmeen eritasoliittymään ja tien toteutumiseen 1+1 -kaistaisena. Tien linjaus on tarkoitus päättää yleiskaavaehdotukseen mennessä.



Kuva 48. Maantien 152 jatke yhdistyy idässä Kulomäentiehen ja lännessä Klaukkalan ohikulkutiehen.

Yleiskaavassa on säilytetty Tikkurilantien jatke Hämeenlinnanväylältä Vihdintielle pitkän aikavälin varauksena. Katuva-
raus on esitetty tunnelissa niiltä osin kuin se katuliittymien ja kallion olemassa olon perusteella on arvioitu mahdol-
liseksi. Hämeenlinnanväylällä on eritasoliittymävaraus suuntaisliittymälle etelään Keimolanportin kohdalla.

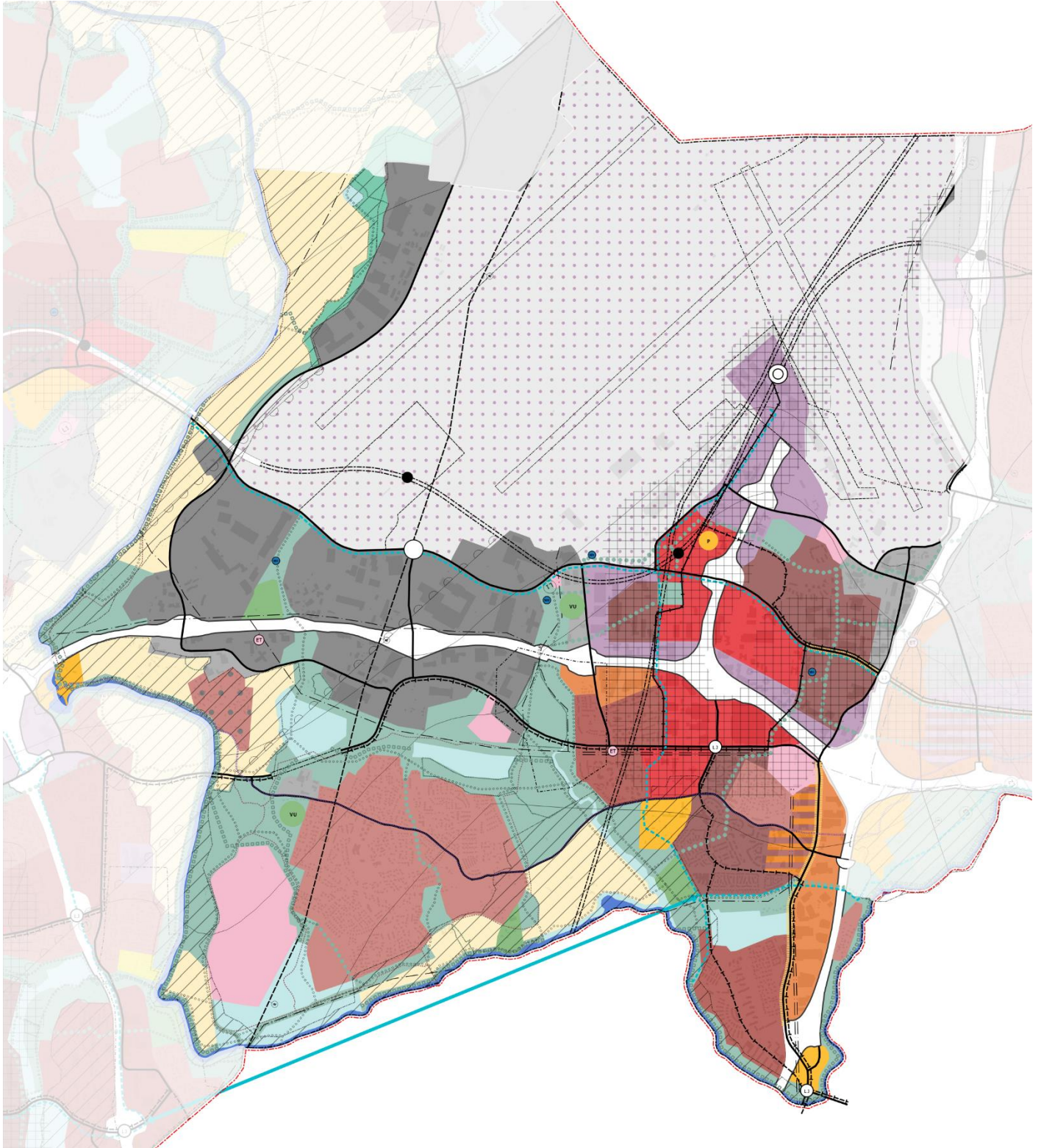
Tekninen verkosto

Kivistön suuralueella on nykyisten voimajohtojen lisäksi kaksi varausta voimajohtoyhteydelle sekä teknisen huollon
aluevaraukset Seutulan sähköasemalle sekä Åbyn lämpökeskukselle. Voimajohtoyhteydet kulkevat Keimolan sähkö-
asemalta Seutulan sähköasemavarauksen kautta Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä Seutulan sähköasema-
varaukselta Tuupakan sähköasemalle ja Tolkinkylän sähköasemalle.

Seutulan sähköasemavaraukselta lähteville voimajohtovarauksille on yleiskaavaluonnoksessa vaihtoehtoisia linjauk-
sia. Vaihtoehdossa 1 voimajohdot ylittävät Seutulan Isoniitun, liittyvät nykyiseen voimajohtokäytävään Lillån tuntu-
massa ja jatkavat käytävässä toinen Tuusulaa ja toinen Tuupakkaa kohti. Vaihtoehdossa 3 Tuupakkaan suuntautuva
linja liittyy nykyiseen johtokäytävään ja Tuusulaan suuntautuva sijoitetaan Myllykyläntien varteen. Vaihtoehdossa 2
Tuusulaan suuntautuva voimajohto ylittää Seutulan Isoniitun ja liittyy nykyiseen johtokäytävään Tähtitaivaantien poh-
joispuolella, kun Tuupakkaan suuntaava johto kulkee Seutulan sähköasemalta etelään Vantaanjoen länsipuolella ja
liittyy nykyiseen johtokäytävään Koivupään kohdalla. Vaihtoehtojen toteutettavuuden selvitykset ovat vielä kesken.

Piispankylässä on teknisen huollon aluevaraus (ET), jolle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi tukikohtatoimintoja sekä
lämpökeskus. Vehkalanmäen ET-alueella sijaitsee käytössä oleva lumenvastaanottopaikka sekä sen pohjoispuolella
toteutumaton ET-aluevaraus tukikohta- ja varikkotoimintoja varten. 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 Kiilan kaupunginosasta.

Aviapolis



Kuva 49. Ote kaavakartasta Aviapoliksen alueelta

Keskustat ja asuminen

Aviapoliksen keskusta on nykyisellään varsin hajanainen muodostuen useammasta solmukohdasta Jumbosta Aviapoliksen asemalle. Yleiskaavaluonnoksen kaupunkikeskustan alueen (C) pohjana on Aviapoliksen kaavarungon linjaus laajasta uudistuvasta sekoittuneen kaupunkirakenteen alueesta Kehä III molemmiin puolin. Keskusta-alueen etäisyydet

ovat pitkiä, joten toimiakseen keskusta tarvitsee hyvän sisäisen joukkoliikenteen ja reittien verkoston, joka purkaa Kehä III estevaikutusta. Keskusta ulottuu koko laajuudessaan Tammiston reunasta aina lentoasemalle asti.

Määrällisesti keskustassa on jo nyt seudullisesti merkittävä määrä palveluita ja työpaikkoja, mutta siitä on mahdollista kasvaa seudullisesti merkittävä keskus. Työpaikkojen kasvu Aviapoliksessa on Suomen suurinta: tämä kehitys on tar-koitus jatkossakin varmistaa riittäväillä tilavarauksilla ja entistä paremmilla yhteyksillä. Toimiva ja elävä kaupunkikeskusta tarvitsee asukkaita elääkseen 24/7, siksi keskusta-alueille ja niiden lähialueelle on varattu merkittävä määrä tehokasta asuntorakentamista. Kehä III pohjoispuolella keskustassa on riittävästi tilaa ja asiakkaita myös erikois- ja päivittäistavarakaupan suuryksiköille. Eteläpuolella on tarpeen hakea luontevaa reittiä keskustakorttelirakenteen laajenemiselle nauhamaisesti kohti Tammiston kaupallisia alueita. Yksi mahdollisuus on Tammiston pohjoisosan kaupan kortteleissa, joita ehdotetaan muuntuvaksi asumiseen.

Suurin osa Aviapolikseen esitetystä asumisen alueista on merkitty asuntovaltaisena keskusta-alueena (AC), mikä tukee tiiviin tehokkaan ja monipuolisen kaupunkirakenteen kehittämistä. Tammiston eteläkärjessä ja Krakanpuiston laidalla asuinkorttelit on merkitty tiiviinä asuntoalueina (A). Veromäen pientaloalue on merkitty miljööltään vaalittavana pientalovaltaisena asuntoalueena (AP).

Aviapoliksesta itään on jo yleiskaava 2007 esitetty idea Aviapoliksen ja Tikkurilan välillä olevasta keskustamaisesta kaupunkiakselista (K2-bulevardi). Idea säilyy yleiskaavaluonnoksessa. Tikkurilantiellä kulkee raitiotie ja siihen kohdistuvat sekä kestävän kasvun vyöhyke että katukuvan kehitysalue -merkinnät. Kaupunkimaisen akselin ajatusta tukien Aviapoliksen keskusta-alueen itäpuolelle on esitetty asuntovaltaisia keskusta-alueita (AC) tukemaan keskustamaisen korttelirakenteen kehittämistä Tikkurilan suuntaan.

Lentomelualueiden muutokset vaikuttavat Aviapoliksen alueella erityisesti Voutilassa, kun lentomeluvyöhyke 1 (L_{den} yli 60 dB) laajenee kattamaan koko asuinalueen. Alueella on lisämerkintä /LM2, asuinalue voimakkaan lentomelun alueella. Melualueella ei ole mahdollista lisätä asuinrakennusten määrää, mutta nykyisiä asuinrakennuksia voi ylläpitää, korjata ja korvata ääneneristävyysvaatimukset (38 dB) huomioiden.

Palvelut

Aviapoliksen kaupallisten palveluiden tarjonta on seudullisesti merkittävää. Keskustan Jumbon kauppakeskuksen lisäksi kaupallisia palveluita on Vantaanportin ja Tammiston kaupan alueilla. Kartanonkoskella ja Ylästössä on asuinalueiden lähipalveluina päivittäistavaramyymälät, joita tulevaisuudessa asumisen määrän kasvaessa tulee sijoittumaan myös Veromiehen ja Aviapoliksen aseman seuduille. Tammiston kaupan alueen liikenneongelmat rajoittavat seudun suurimman kaupan alueen kehittämismahdollisuuksia, siksi luonnoksen liikennratkaisuilla parannetaan alueen saavutettavuutta ja sisäisiä yhteyksiä.

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

Aviapoliksen alueen kulttuurihistoriallisista kohteista palveluiden alueina osoitetaan Backaksen kartano sekä Pitäjän kirkonkylän kulttuurihistoriallinen kokonaisuus rajattuna, että Kyrkoby skolan, Helsing skolan sekä Helsing gymnasium sekä kirkonkylän vanha kyläasutus kuuluvat rajaukseen. Kyläasutusta saa ylläpitää ja täydentää kulttuuriympäristön arvot huomioiden.

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

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

Virkistyspalvelut

Aviapoliksen ainoa, laaja metsäinen alue on Mustikkasuonkallion - Krakanojan viheralue. Siihen liittyy Backaksen viljelymaisema.

Veromies on muuttumassa työpaikka-alueesta monipuoliseksi ja tiiviiksi kaupunkiympäristöksi, jossa myös asutaan. Virkistysalueyhteydet Veromiehestä laajoille viheralueille ovat kuitenkin heikot. Ainoa laajempi viheralueyhteys on Osumapuistosta Kehä III:n poikki Tuulensuunpuistoon ja siitä kohti Vantaanjoen laaksoa jatkuva yhteys, ja tästäkin Kehä III:n alikulku puuttuu. Veromiehen sisäiset virkistysalueyhteydet nojaavat Pytinojaan ja Pyttisbergetiin. Alueen sisäiset mäet Pyttisberget ja Plootukallio on niiden tärkeyden takia esitetty yleiskaavaaluonnoskartalla.

Urheilun ja virkistyspalvelujen tulevaisuuden tarpeeseen on osoitettu VU-merkintä Krakanojan varren pohjoiseta-läsuuntaisen virkistysalueen tuntumaan Veromieheen. Saman virkistysaluekokonaisuuden eteläosassa sijaitsee Kartanonkosken liikuntapuisto.

Aviapolis -kaavarungossa esitettyjä yhteyksiä Veromiehestä Tuusulanväylän poikki kohti itää ja Tikkurilan keskuspuistoa, kaakkoa ja Helsingin pitäjän kirkonkylää sekä etelää ja Kartanonkosken kautta kohti Vantaanjoen laaksoa, on syytä vahvistaa.

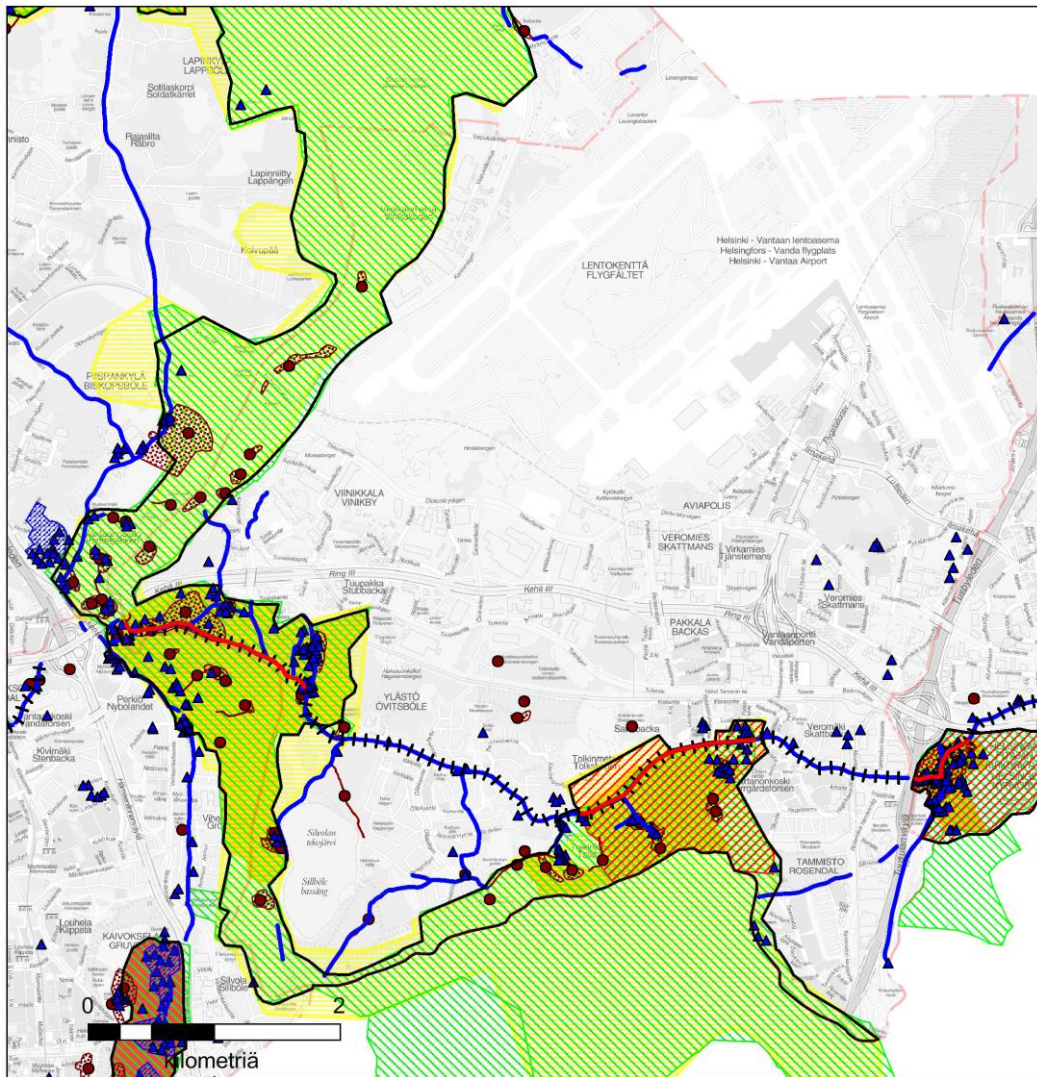
Yhteydet kohti Tikkurilan keskuspuistoa kulkevat osittain tukeutuen asemakaavoitettuihin viheralueisiin ja osittain ka-tuja pitkin, mutta viestivät myös toivetta uusista viheralueista ja ulkoilureiteistä alueiden maankäytön mahdollisesti muuttuessa. Kartanonkoskella yhteys nojaa asemakaavoitettuihin viheralueisiin ja Illenpuroon.

Jokivarren virkistyskäytön kehittämisen merkintä kiertää Aviapoliksen alueen jokirantoja Backaksen kartanon etelä-puolelta Pitäjän kirkon viereisille rannoille. Jokivarren kehittämistä on tuettu ranta-alueiden läheisyyteen esitetyillä uusilla maankäyttömahdollisuuksilla.

Suojeluarvot

Aviapoliksen suuralueella ekologinen verkosto täydentyy yhdellä uudella luonnonsuojelualueella, eli Hagakärrsber-ge-nillä. Lisäksi rajataan kaksi uutta luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta: Tuulensuunpuisto sekä Krakanpelto ja Tolkinmetsä.

Alueen ekologiset runkoyhteydet on osoitettu kulkemaan virtavesiä seuraillen, eli Vantaanjoen ja Krakanojan varrella. Ekologiset yhteydet kulkevat metsäisiä yhteyksiä pitkin Silvolanmetsästä Hagakärrsbergenin ja Blåbärrskärrbergenin kautta Krakanojalle.



Kuva 50. Aviapoliksen suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 45 yhteydessä.

Keskiselle Vantaalle sijoittuu Backaksen kartanomaisema, joka on kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kohteineen sekä peltoineen teemakartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi viljelymaisemaksi. Backas – Elannon suurtilan valtakunnallisen arvon perusteluissa todetaan, että talouskeskus peltoineen on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä, ja että samaan maisemakokonaisuuteen kuuluu viljelyaukean ympäröimä vanha kapteenin virkatalo Petas. Peltojen häviäminen tilojen ympäriltä alentaisi maiseman arvoa. 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, joka on kokonaisuudessaan rajauksen sisällä. Etelässä ja lännessä arvokas kulttuuriympäristö jatkuu maakunnallisen rajauksen mukaisena. Arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksessä edellytetään, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät, ja että kulttuuriympäristön ominaispiirteitä vaalitaan. Viljelymaisemassa tämä tarkoittaa viljelyn jatkumista tai vähintäänkin avoimen maisemakuvan säilyttämistä.

Vantaanlaakson viljelymaisemasta ks. 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.

Toimitila-alueet

Aviapolis kehittyy maankäytöltään monipuolisempaan suuntaan mutta on jatkossakin Vantaan suurin ja tärkein työpaikkakeskittymä. Viinikanmetsä, Viinikkala sekä Tuupakka on osoitettu lähes kokonaisuudessaan tilaa vaativien tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi lukuun ottamatta Voutilan kylän pohjoisreunaa, joka on osoitettu TY-alueeksi.

Veromiehen alueella Kehä III:n pohjoisreuna sekä Lentoasemantien pohjoisosa on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi. Alueen odotetaan muodostuvan kasvavan lentokenttäkaupungin työpaikkaytimeksi. Veromiehen reunat on osoitettu edelleen tuotanto- ja varastotoimintaan.

Ylästöntien pohjoispuoli Hakakorven eteläpuolella on edelleen osoitettu tuotanto- ja varastotoimintaan.

Liikenne

Yleiskaavan tavoitteena on varmistaa lentoaseman kasvun edellytykset. Tavoite toteutuu varautumalla tunnelimerkinällä maanalaiseen Lentorataan, joka kulkee pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan sekä Tallinna-tunneliin, joka kulkee lentoasemalta Tallinnaan. Yleiskaavaluonnoksessa on Viinikkalan asemavaraus ja eritasoliittymävaraus Caravellentien pohjoispäässä: asema ja liittymä toimivat yhteytenä mahdolliselle uudelle terminaalille. Yleiskaavaluonnoksessa on myös eritasoliittymävaraus etelään Ylästöntieltä Tuusulanväylällä sekä Ilmakehän ja Tuusulanväylän liittymän pohjoisten ramppien varaus.

Vantaan uuden raitiotien toinen päätepiste on lentoasema. Raitiotie tuo samalla Aviapoliksen keskusta-alueelle uuden sisäisen joukkoliikenteen runkoyhteyden, joka yhdistää keskustan eri osat toisiinsa. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Joukkoliikenteen runkoyhteys säilyy Tasetien eteläpuolella yleiskaava 2007:n mukaisella paikalla, mutta lisäksi yhteys osoitetaan Hagelstamintien kautta Tammiston kauppalielle. 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 Tikkurilantieltä Pyttisbergetin kautta 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 Aviapoliksessa Tulkintien ja Hakakorven tunnelivarauksen kautta Ylästöntielle, jolta se jatkuu Myyrmäkeen. Kyseinen linjaus on tutkituista vaihtoehdoista teknisesti sekä kaavallisesti toteuttamiskelpoisiin.

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

Aviapoliksen läpi kulkee kolme pyöräilyn baanaa. Tikkurilantietä pitkin kulkeva Kivistö-Tikkurila -baana risteää Turbiinitien kohdalla lentoasemalta tulevan baanan kanssa. Tämä jatkuu Turbiinitieltä Veromiehen ja Pakkalan läpi Tammistonrantaan. Lentoaseman baana yhdistyy Tikkurilaan myös Kartanonkosken ja Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta kulkevan baanan välityksellä. Myyrmäen ja Pakkalan välillä on todettu tarve laadukkaalle pyöräväylälle, mutta reitti vaatii tarkempaa selvitystä yleiskaavaehdotukseen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreitiverkosta sekä muut pyörätiet.

Tikkurilantie on merkitty katukuvan kehitysalueeksi Aviapoliksen ja Tikkurilan keskustojen väliseltä osuudelta ja Tammiston kauppalielle puolestaan Kehä III:n eteläpuoliselta osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn

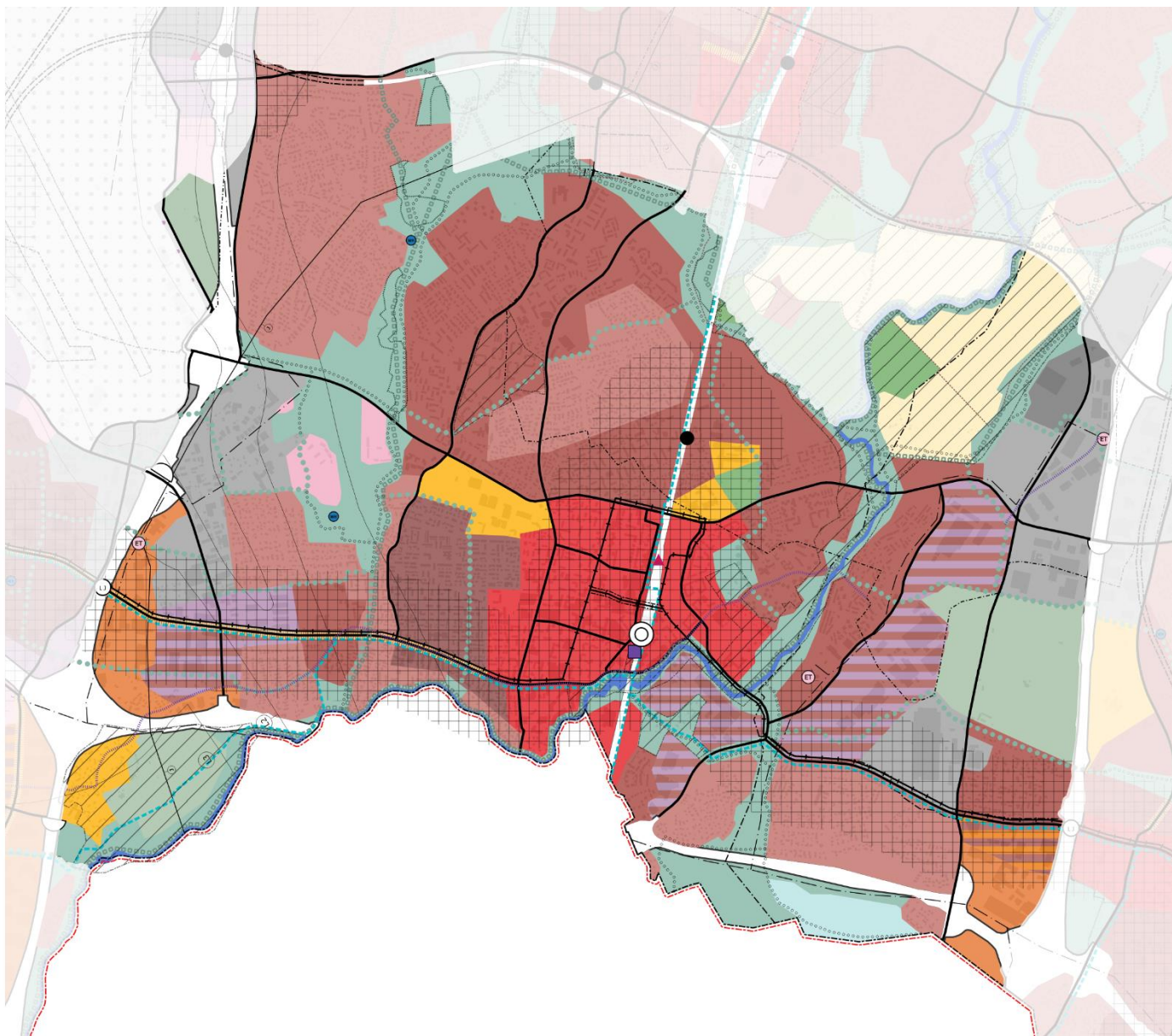
ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä.

Tekninen verkosto

Uuden Seutulan sähköasemavaraukselta Tolkinkylän sähköasemalle kulkevan voimajohdon sijainti on merkitty kaavakarttaan vielä kahtena eri vaihtoehtona. Linjaus kulkee joko Turvalaakson halki tai sen vieritse ja jatkaa Kehä III pohjoispuolella tai eteläpuolella nykyisessä voimajohtokäytävässä, josta se kääntyy pohjoiseen Osumapuiston itälaitaa nykyisen voimajohdon mukaisesti tai siirtyy puiston länsireunaan. Tolkinkylän sähköaseman uusi sijainti Tuulensuunpuiston pohjoisreunassa on merkitty ET-aluevarauksena.

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 huolevesien käsittelyyn tarkoitettuja rakenteita.



Kuva 51. Ote kaavakartasta Tikkurilan alueelta

Keskustat ja asuminen

Tikkurila on kaupungin vanhin keskus, jonka rakentaminen alkoi Helsinki-Hämeenlinna-radan myötä 1800-luvulla. Seuraava vaihe käynnistyi Malmin siirryttyä osaksi Helsinkiä: Tikkurila lähti kasvamaan Helsingin maalaiskunnan hallinnollisena keskuksena. Nyt on käynnissä kolmas vaihe, joka uudistaa ja tiivistää Tikkurilaa merkittävästi. Yleiskaavaluonnoksen ratkaisulla halutaan varmistaa kasvun jatkuminen yhtenä kaupungin kolmesta pääkeskuksesta. Kasvu on nyt ja tulevana vuosikymmeninä varmasti uudistavaa lisärakentamista, mutta uusiakin kasvusuuntia löytyy. Kaupunkikeskustan aluetta (C) on laajennettu lähialueiden asunto- ja palvelukortteleihin. Muutosta tuo raitiotien linjaus halki keskustan, mikä avaa Tikkurilan keskustalle vahvoja laajenemisen mahdollisuuksia itään. Yleiskaavaluonnoksessa esitetään raitiotien varren ja Hakkilan nykyisiä työpaikka-alueita tulevaisuudessa asumiseen muuntuvina alueina.

Tikkurilasta länteen jo yleiskaava 2007 esitetty idea Aviapoliksen ja Tikkurilan välillä olevasta keskustamaisesta kaupunkiakselista (K2-bulevardi) säilyy. Yleiskaavaluonnoksessa Tikkurilantiellä kulkee raitiotie ja siihen kohdistuvat sekä kestävän kasvun vyöhyke että katukuvan kehitysalue -merkinnät.

Kaupunkimaisen akselin ajatusta tukien Tikkurilan länsipuolelle on esitetty asuntovaltainen keskusta-alue (AC) tukemaan keskustamaisen korttelirakenteen kehittämistä Aviapoliksen suuntaan. Muuten Tikkurilan asumisen alueet on merkitty Tiiviillä asuntoalueilla (A). Pientaloalueita on esitetty vaalittavaksi Pientalovaltaisten asuntoalueiden (AP) merkinnällä.

Lentomelualueet laajenevat hieman Koivuhaan kohdalla.

Palvelut

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

Tikkurilan urheilupuisto sekä Tikkurilan lukion, Jokiniemen koulun sekä päiväkodin, Hiekkaharjun Varian muodostamat usean palvelutoiminnon kokonaisuudet osoitetaan P-alueina. Koivuhaassa on laajennettu kaupan alueen rajausta koskemaan Kehä III ja Tuusulanväylän vartta.

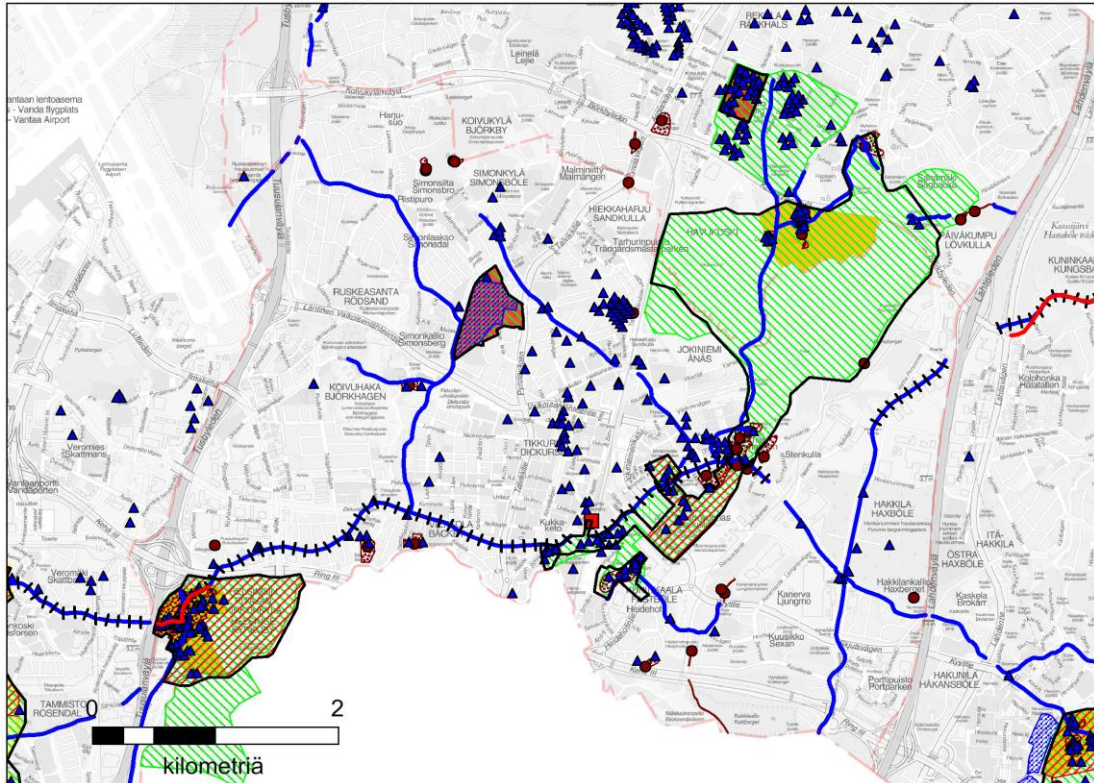
Virkistyspalvelut

Keravanjoen ja Kylmäoan varteen ketjuttuvat tärkeimmät virkistysalueet. Kylmäoan varressa on Tikkurilan keskuspuisto. Arboretum saa yleiskaavaluonnoksessa lisää tilaa. Virkistysalueyhteys Tikkurilan keskuspuistosta Tikkurilan urheilupuiston läpi ja Viertolan kautta Keravanjoen rantaan tukeutuu Viertolassa pieniin taskupuistoihin. Yhteys Kylmäoan laaksosta Tarhuruinpuistoon kulkee Simonmetsän ja Hiekkaharjun puistojen kautta. Yhteys Rekolanojalta Keravanjoelle kulkee Hiekkaharjun liikuntapuiston ja Winterinmäen kautta. Hiekkaharjun golfkentän lounaiskulma (VU) osoitetaan asumiseen yhdyskuntarakenteellisin perustein, alueen nykyiset urheiluhallitoiminnot voivat säilyä osana asumisen aluetta. Kanervanummen viheralueet on merkitty virkistysalueyhteytenä. Viheralueiden rajausta tarkentuu, kun alueelle aletaan suunnitella raitiotiehen liittyvää asumista.

Tikkurilan alueella radan länsipuolella jokivarren rakentaminen paikaksi kaupunkilaisten ja vierailijoiden käyttöön on jo nykyisin hyvällä mallilla. Heureka edustalla olevaa rantapuistorakentamista halutaan laajentaa kaupungin tiivistyessä sekä itään että länteen Tikkurilan keskustasta. Yleiskaavakarttaan on merkitty jokivarren virkistyskäytön kehittämisen merkintä koko joen varren mitalle Tikkurilassa.

Suojeluarvot

Tikkurilan suuralueella ekologinen runkoyhteysreitistö kulkee VL-alueella pohjois-eteläsuuntaisena Kylmäoan ja Keravanjoen varsia pitkin, sekä poikittaisyhteytenä Simonmetsästä Rekolanojalle. Tikkurilassa ei ole yhtään luonnonsuojelualuetta, koska alue on niin tiiviisti rakennettu. Myöskään uusia luo-alueita ei ole osoitettu.



Kuva 52. Tikkurilan suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 45 yhteydessä.

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. Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi viljelymaisemaksi on teemakartalla erotettu kirkonkylän ja kosken välillä pala entistä kirkkopeltoa, jolloin vanhan hautausmaan muuri jää tällä kohtaa edelleenkin hautausmaan rajaksi peltoa vasten. Pitäjän kirkonkylässä arvokkaan kulttuuriympäristön raja on sama kuin valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön. Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

Tikkurilan rautatieasema on kaavakartalla 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 maakunnallisesti merkittävästä kylämaisemasta on rajattu pois Hiekkaharjun golfkenttää. Maisematilan reuna voi asettua Rekolanojan varren puustoon. Luontoarvojen takia Rekolanojan vartta ei ole järkevää palauttaa avoimeksi maisemaksi.

Toimitila-alueet

Tikkurilan suurin työpaikkakeskittymä on jatkossakin Tikkurilan keskusta. Alueen kaupunkirakenteen uudistuspaine näkyy vahvasti toimitilarakentamisen alueiden muutoksessa. Huomattava osa vanhoja toimitila-alueita keskustan itäpuolella ja Tikkurilantien varressa on osoitettu asumiseen muuntuviksi alueiksi.

Toimitila-alueiksi yleiskaavassa on osoitettu lentomelualueelle sijoittuva Koivuhaan työpaikka-alue, jossa ratikan varsi on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja pohjoisempi alue tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Meiramintien varrella sijaitseva alue on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi palvelujen sijaan, ympäröivän maankäytön häiriöistä sekä heikohkoista joukkoliikenteen yhteyksistä johtuen.

Osa Kanervan alueesta sekä ns. Vantaan akseli on osoitettu edelleen toimitilarakentamiseen. Ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen aluevarausta on pienennetty pohjavesialueen suojelemiseksi.

Liikenne

Raitiotiellä on yleiskaavassa kaksi mahdollista reittiä pääradan alitse. Näistä Tikkurilan aseman tunnelissa alittava on ensisijainen vaihtoehto ja Valkoisenlähteen tien kautta kulkeva varalla. Raitiotie 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, jonne on tarkoitus ohjata pidempimatkaista liikennettä pääväyliltä. Hiekkaharjun asema toimii Tikkurilan aseman lisäksi alueensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuodosta toiseen. Tärkeitä vaihtopaikkoja alueella on asemien lisäksi kaksi. Molemmat ovat raitiotien reitillä ja ne sijaitsevat Lahdenväylän sekä Tuusulanväylän kohdilla. Kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä.

Tikkurilan suuralueella kulkee kolme pyöräilyn baanaa. Pohjois-eteläsuuntainen baana seuraa Helsingin rajalta pääradan vartta Keravalle. Poikittainen baana Hakunilasta kulkee Kyytitietä pitkin Kuninkaan läpi Tikkurilaan, josta se jatkaa Tikkurilantietä pitkin aina Kivistöön asti. Tikkurilantieltä haarautuu toinen poikittainen baana Kuriiritielle, jolta se jatkaa Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta Tammistoon yhtyen siellä Lentoasemabaanaan. Myyrmäen ja Tikkurilan välillä on todettu tarve laadukkaalle pyöräväylälle, mutta baanin reitti vaatii vielä tarkempaa selvitystä Pakkalan ja Myyrmäen välisellä osuudella. Reitti selvitetään yleiskaavaehdotukseen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosta sekä muut pyörätiet.

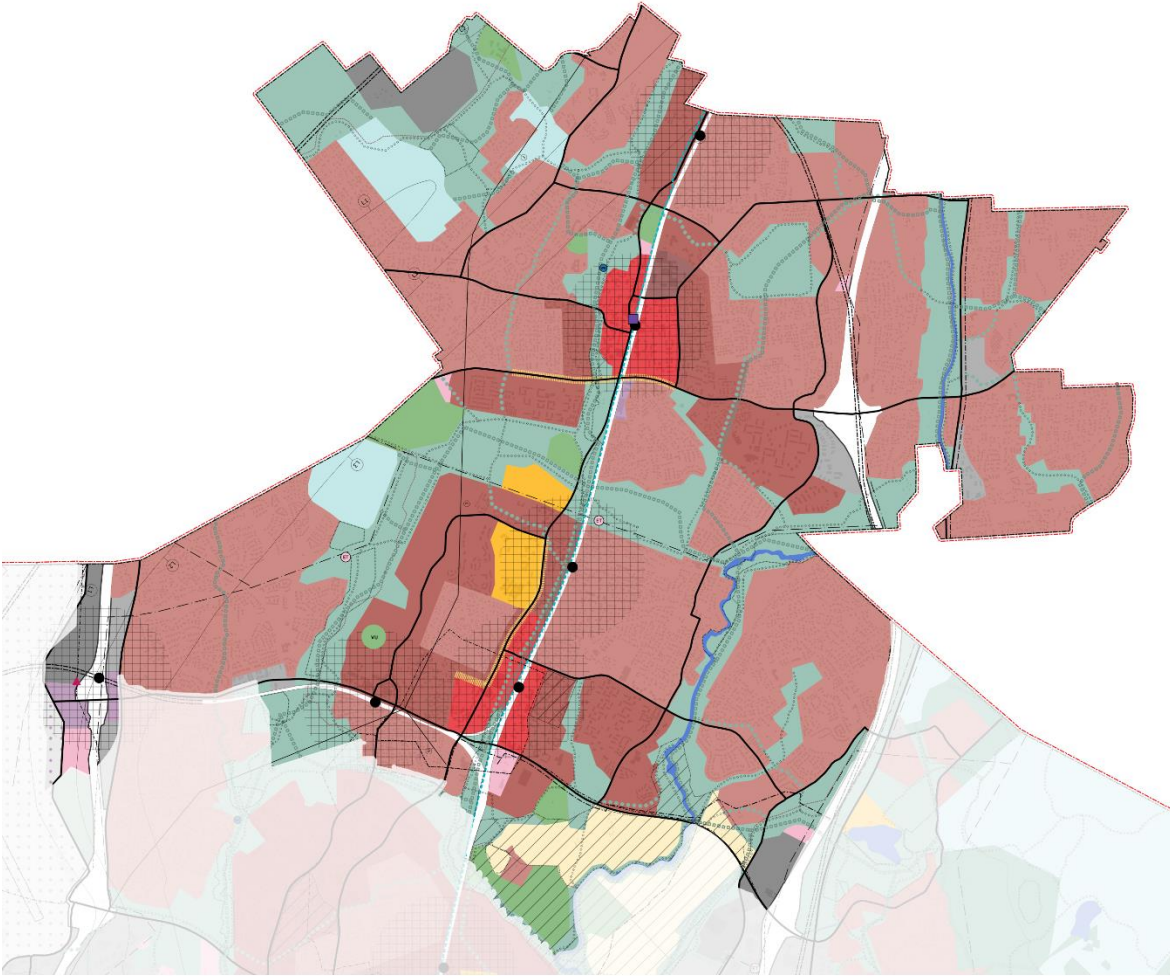
Tikkurilassa liikenneyhteyksinä merkittyä verkkoa on karsittu erityisesti Koivuhaan ja Ruskeasannan alueilla. Myös Ohratie ja Tikkurilantie Jokiniemenkadun itäpuolelta on poistettu merkityistä liikenneyhteyksistä. Aviapoliksen ja Tikkurilan keskustojen väliseltä osuudelta Tikkurilantie on puolestaan 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. Tuusulanväylän ja Ilmakehän liittymästä puuttuvien pohjoisen suunnan ramppien varaus säilyy yleiskaavassa ja uusia yleiskaavassa esitettäviä liikenneyhteyksiä on Tikkurilan alueella kaksi:

- Koivukyläntie on esitetty pääkatuna myös Simonmetsän ja Leinelän välillä.
- Santaradan tilalla on uutena yhteytenä Tikkurilantien alittava pääkatu Jokiniemenkadun ja Valkoisenlähteen tien välillä.

Santarata on Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään melko harvoin 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. Santarata on poistettu yleiskaavan raskaan raideliikenteen alueista.

Tekninen verkosto

Yleiskaavassa esitetään Tikkurilaan paikka uudelle sähköasemalle ET-aluevarauksena Koivuhaan Arboretumin ja Meiramtien välissä. Maarinkunnaan nykyinen sähköasema on osoitettu ET-pistemerkinnällä. Lämpölaitoksen alue on osoitettu muuttuvaksi asumiseen. Muutoksen toteutuessa tulee lämpökeskukselle löytää uusi sijainti. 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.



Kuva 53. Ote kaavakartasta Korson ja Koivukylän alueelta

Keskustat ja asuminen

Korsen keskusta on yleiskaavassa määritelty tasapuolisesti radan molemmin puolin. Tavoitteena on, että keskustan kehittäminen kaventaisi radan estevaikutusta kaupunginosan itäisten ja läntisten osien välillä. Korsen keskusta-alueella on vahvistettu radan itäpuolella ja sen jatkoksi on määritelty osa pohjoispuolisesta työpaikka-alueesta asuntovaltaisena keskusta-alueena (AC) tukemaan keskustamaisen korttelirakenteen kehittämistä. Alue on kokonaan kestävän kasvun vyöhykettä, jonne kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Länsipuolelle rataa on rajattu tiivistä asuntoaluetta ns. Vallinojan seisakkeen alueelle, jotta asukasmäärä mahdollistaisi uuden aseman käyttöönoton. Keravan rajalta on muutettu toimitila-alue asumiseen, mutta sen käyttöönotto edellyttää ratkaisuja Lahdenväylän melunhallintaan.

Koivukylässä kaupunkikeskustan alueen ratkaisu on samantapainen kuin Korsossa: tavoitteena on, että keskustarakennetta olisi mahdollista kehittää tasapuolisesti radan molemmin puolin. Koivukylän keskus muodostaa Rekolan ja Leinelän asemanseutujen kanssa yhtälön, josta tulee kehittää nykyistä toimivampi kokonaisuus. Kolmikko voi kasvaa vahvaksi ja hyvin toimivaksi elinympäristöksi: erilaisia asumisen vaihtoehtoja, monipuolinen palveluverkko ja työpaikkoja mm. Peijaksessa. Kokonaisuuden toimivuutta voidaan parantaa Asolanväylän kehittämisen myötä sekä lisäämällä yhteyksiä ratojen estevaikutusten vähentämiseksi.

Sekä Korso että Koivukylä molemmat kaipaavat lisää nostetta keskustan vetovoimaan. Luonnosta laadittaessa on pohdittu mm. urheilupalveluiden sijoittamista keskuksiin, koska kaupan varaan rakentuvat kehittämissuunnitelmat eivät ole toteutuneet. Luonnoksen kaupunkikeskustan alue mahdollistaa tämän ratkaisun, mutta ehdotusvaiheessa sitä voidaan vielä nostaa voimakkaammin esiin. Asumisen osalta varsinkin Koivukylään on haettu Helsingin Alppikylän

tyyppistä ratkaisua, missä kerrostalovaltaisen keskuksen naapuriin on tuotu lisää pientaloasutusta asuntokantaa tasapainottamaan. Erityisesti Hanabölen peltomaiseman reuna-alueet on linjattu näin.

Lentomelualueet laajenevat hieman Korson alueella ja sen vuoksi uusien asuinrakennusten ääneneristävyysvaatimukset kiristyvät paikoin.

Palvelut

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

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

Peijaksen sairaala-alue on Korso-Koivukylän alueen julkisten palveluiden keskittymä. Elmon urheilupuiston aluevarauksessa on huomioitu alueen pohjoispuolisen ekologisen runkoyhteyden vaatima tila.

Virkistyspalvelut

Korso-Koivukylän laajimmat virkistysaluekokonaisuudet ovat Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Rekolanoja ja sen varren viheralueet ovat tiiviissä kaupunkirakenteessa tärkeitä.

Rekolanmetsään rajautuvia asuinalueita on laajennettu siten, että virkistysalue pienenee. Vierumäen metsän kokonaisuutta on esitetty pienennettäväksi Tuusulan rajalta.

Jokivarressa on uusi virkistysalueyhteys Keravanjoen länsipuolella. Joen itäpuolella virkistysalueyhteys tarkoittaa ulkoilureitin toteuttamista riittävän loivaan maaston kohtaan.

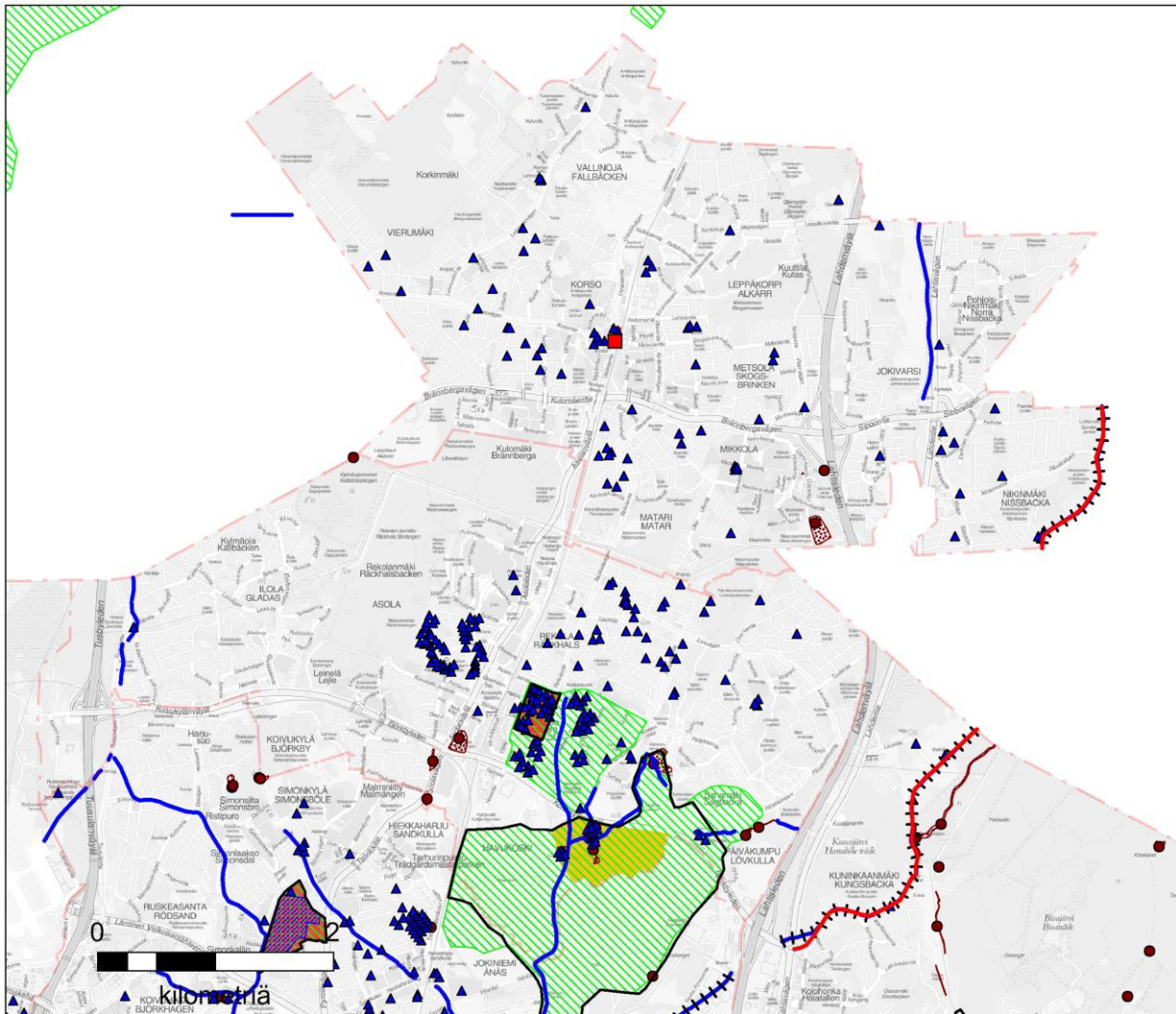
Urheilun ja virkistyspalveluiden aluevarauksia on Elmoissa, Kalmuurissa sekä Vallinojalla. Uusi urheilu- ja virkistyspalveluiden varaus (VU-symboli) Leinelän länsireunassa yhdistyen Rekolanmäen virkistysalueeseen. Korson liikuntapuisto on palveluverkon kannalta tärkeä alueen urheilu- ja virkistyspalvelu, siksi se pienestä koostaan huolimatta esitetään kaavakartalla. Kulomäen täyttömäki maisemoidaan käytön jälkeen ja esitetään urheilu- ja virkistyspalveluiden alueena (VU) ilman väliaikaiskäyttöä osoittavaa päällekkäismerkintää. Alueen virkistyskäyttöä voidaan kehittää täytön loputtua.

Elmon urheilupuistosta asemakaavoituksen yhteydessä laaditussa yleissuunnitelmassa (2010) ulkoilureitti sijoitettiin metsäiselle mäelle kiertämään rakennettavaa aluetta. Radan ja Rekolanjoen yli on ideoitu vihersilta mm. Rekolanmetsän ulkoilureitistön yleissuunnitelmassa (2012).

Suojeluarvot

Korso-Koivukylä-alueelle on osoitettu yksi uusi luonnonsuojelualue, Vierumäenmetsä. Lisäksi ekologinen verkosto vahvistuu neljällä uudella luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävällä alueella (luo): Vierumäki on uusi luo-alue Vierumäenmetsän SL-alueen kyljessä, Satupuisto, Ilolanoja ja Rosenlund.

Vahvoja etelä-pohjoissuuntaisia ekologisia runkoreittejä alueella tarjoavat virtavesien varret, eli Kylmäoja, Rekolanoja ja Keravanjoki. Tärkeitä itä-länsisuuntaisia yhteyksiä ovat Kylmäojankorven-Kylmäojanmetsän ja Matarinkosken yhdistävä ekologinen runkoyhteys, sekä yhteydet Vallinojan ja Vierumäen välillä. Yhteydet on osoitettu VL-, VR- tai VU-alueille. Leppäkorven, Jokivarren ja Nikimäen yhteydet kulkevat paikoitellen pientalovaltaisen asuntoalueen (AP) poikki.



Kuva 54. Korson ja Koivukylän suuralueiden arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 45 yhteydessä.

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 teemakartalla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi viljelymaisemaksi. Maakunnallisen inventoinnin mukaisesti alueesta on rajattu pois sivulaakso, jossa 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 kaavakartalla osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennusperintökohteeksi.

Havukoskella arvokkaaseen alueeseen on sisällytetty Rautkallion tornitalot ja niiden lähiympäristö. Havukosken alueen suojeluarvo ei ole yksittäisissä rakennuksissa, vaan aluekokonaisuudessa ja sen näkymisessä kaukomaisemaan. Asemakaavallisen ratkaisun (kulkureitit, rakennusten sijoittelu) ja rakennusten massoittelemisen pääperiaatteiden ylläpitäminen tukee kokonais kuvan säilymistä. Mahdollisuuksia purkaa ja korvata nykyisiä rakennuksia on toivottu. Se edellyttäisi voimassa olevan asemakaavan muuttamista. Yleiskaavan määräys ei suoraan kiellä purkamista.

Toimitila-alueet

Ruskeasannan asemavarausten yhteyteen sijoittuvat Koivukylän suurimmat toimitilarakentamisen potentiaalit. Asemansauteu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja sitä ympäröivät alueet joko TY- tai TT-alueiksi riippuen asutuksen läheisyydestä.

Ilolan toimitila-alue Koivukylänväylän varrella on edelleen osoitettu toimitilakäyttöön. Sen sijaan Koivukylän keskustan eteläpuolella, Korson keskustassa sekä Lahdenväylän länsireunassa Keravan rajalla toimitila-alueita on muutettu asuinalueiksi tai asumiseen muuntuviksi alueiksi.

Päiväkummussa Lahdenväylän varrella sijaitseva TT-alue säilyy nykyisellään kuten pienet TY-alueet Nikinmäessä Lahdentien varrella.

Vierumäkeen Tuusulan rajaa vasten on osoitettu uusi TT-alue. Alue sijaitsee voimakkaan lentomelun alueella ja yhdistyy vastaavaan maankäyttöön Tuusulan puolella. Alue tukeutuu Tuusulan katuverkkoon, sillä Vantaan puolella aluetta ympäröivät retkeily- ja ulkoilualueet.

Liikenne

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

Ruskeasannan lisäksi alueella on pääradan varressa varaus uudelle asemalle. Vallinojan asemavaraus sijaitsee Anttilantien kohdalla ja aseman yhteyteen radan länsipuolelle on merkitty tiivistä asuntoaluetta. Aseman ympärillä oleva kestävä kasvun vyöhyke mahdollistaa muutosta myös itäpuolen pientalovaltaisella asuntoalueella. Raideliikenteen kehittämisen kannalta yleiskaavassa on säilytetty myös pohjoisesta tuleva yhteys, niin sanottu Koivukylän kolmioraide, pääradalta Kehäradalle.

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

Liikennedyhteyksinä merkittyä verkkoa on karsittu Korson ja Koivukylän alueilla vuoden 2007 yleiskaavaan verrattuna. Osa karsituista kaduista on jo rakennettu, mutta niitä ei ole enää merkitty yleiskaavaan. Osa yleiskaavasta poistetuista yhteyksistä taas on edelleen rakentamatta. Näitä hankkeita tutkittiin yleiskaavan luonnosvaiheessa liikenne-ennusteilla, eikä niille ole hankearviointien mukaan välttämätöntä tarvetta verkon toimivuuden kannalta. Keskeiset muutokset katuverkolla ovat:

- Lehmustontien jatke Korsontieltä Kulomäentielle on poistettu liikennedyhteyksistä. Alueen liikenneverkko on riittävä ilman kyseistä jatketta eikä läpiajoliikennettä haluta ohjata pientaloalueen läpi.
- Laurintien jatke pääradan ali on poistettu yleiskaavasta. Yhteys on pääradan alituksen sekä maaperäolosuhteiden takia hyvin kallis, ja liikenteelliset hyödyt ovat pienet.
- Koivukyläntie on esitetty liikennedyhteytenä myös Simonmetsän ja Leinelän välillä.

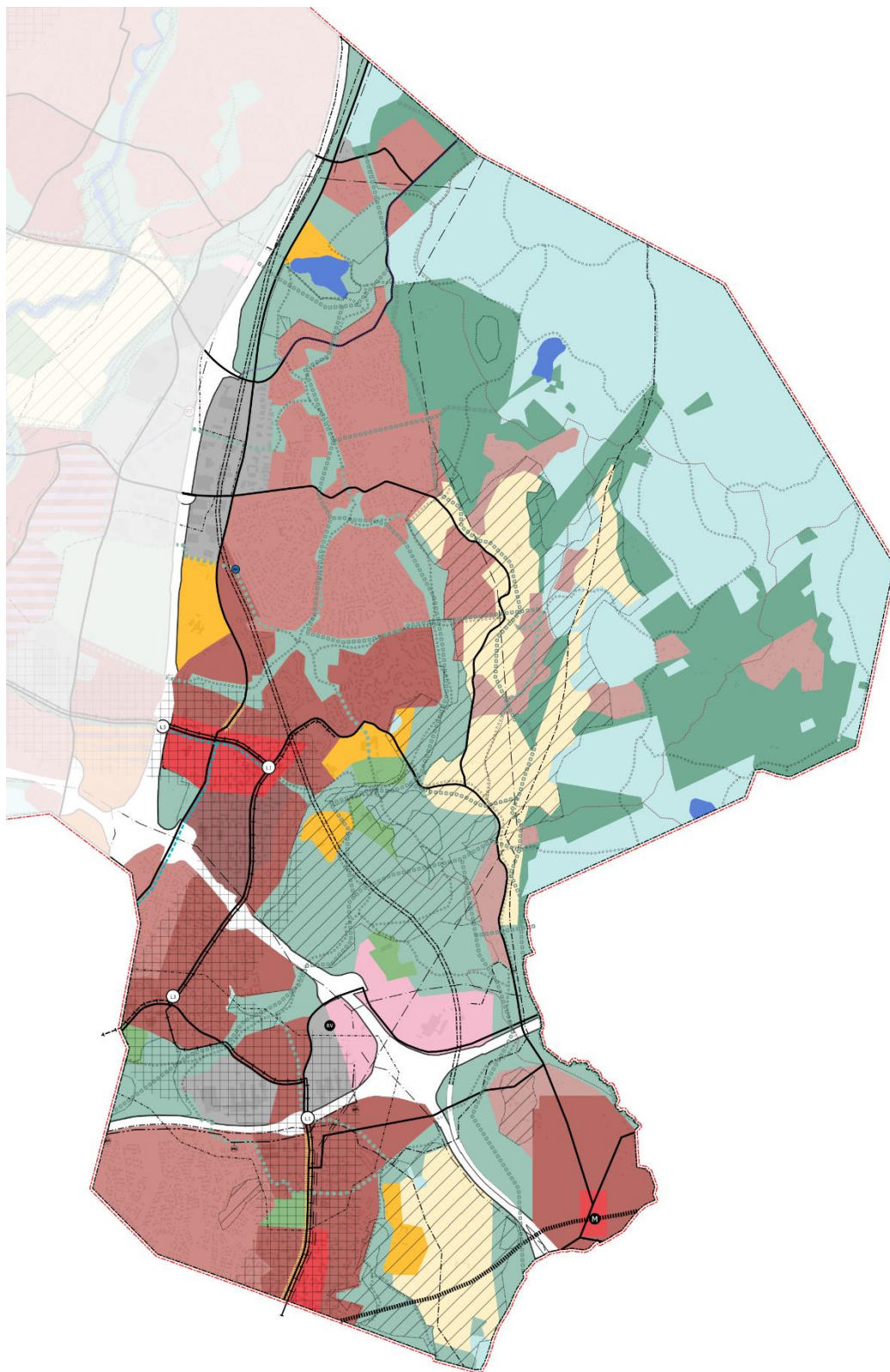
Kulomäentie on yleiskaavassa merkitty liikennedyhteydeksi sekä katukuvan kehitysalueeksi Kulorastaantien ja Korson keskustan väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin se on jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena on, että maantien 152 tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäentiellä ei haluta lisätä raskasta liikennettä, vaan yhteyttä on tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi. Asolanväylä sekä Koivukylän puistotie on myös merkitty katukuvan kehitysalueeksi Kuusitien 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.

Tekninen verkosto

Korson kautta kulkee varaus toistaiseksi toteutumattomalle voimajohdolle Mikkolan pienteollisuusalueen ja Leppäkorven ohi Lahdenväylän viertä pohjoiseen. Tällä välillä on teknisen huollon aluevaraus (ET-alue) sähköasemalle Leppäkorvessa. Matarin ja Rekolan rajalla sekä Ilolassa Rekolanmetsän laidalla on nykyiset sähköasemat, jotka osoitetaan

ET-pistemerkinällä. Uudelle lämpökeskukselle Korson alueella on ET-aluevaraus pääradan varressa Kalmurin kentällä, joka tällä hetkellä on koirapuistona. Koivukylän ET-alueella on nykyinen lämpökeskus. Päiväkummussa Lahdenväylä varrella on ET-aluevaraus lumen vastaanottopaikkaa varten.

Hakunila



Kuva 55. Ote kaavakartasta Hakunilan alueelta

Keskustat ja asuminen

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kolme yleiskaavan keskusta-alueita. **Hakunilassa** keskustakortteleiksi on määritelty nykyisen keskustan lisäksi laajennus länteen nykyisen bussivarikon alueelle. Koko alue tukeutuu raitiotien reittiin. Muutosta keskusta-alueeksi tukee myös Lahdentien muuttaminen kaduksi ja nykyisen eritasoliittymän poistaminen

sekä keskusta-alueen eteläpuolelle raitiotiereitin ympärille merkitty asuntovaltainen keskusta-alue (AC). Koko alue on yleiskaavassa määritelty kestävä kasvun vyöhykkeeksi, jonne kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. jonne kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Yleiskaava ohjaa erikoiskauppaa ja päivittäistavarakaupan suuryksiköitä keskuksiin, mikä edellyttää Hakunilan keskustassa uudistamista. Kauppaa voi sijoittua lisää mahdolliseen uuteen kauppakeskukseen tai lähikorttelien kivijalkaan.

Länsimäkeen ja Länsisalmeen on osoitettu uudet keskustakortteleiden alueet. Länsimäkeen on tarkoitus korttelien rakennuskannan uudistamisen myötä rakentaa oma keskus, jonne sijoittuisi kasvavan kaupunginosan kaupallisia lähipalveluita sekä uutta asuntorakentamista. Länsisalmessa keskustarakenteen toteutuminen on sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen rakentumiseen. Länsisalmen keskus sijoittuu itämetron läntisimmän uuden aseman yhteyteen.

Hakunilan suuralue kasvaa vahvasti sisäänpäin. Uuden raitiotien varten on määritelty kestävä kasvun vyöhyke, minne alueiden asuntorakentaminen on tarkoitus keskittää. Raitiotien varressa Vaaralassa on muutettu laajat työpaikka-aluevaraukset ja nykyiset työpaikka-alueet asumiseen. Lisäksi vyöhykkeellä on nykyiset asuntoalueet, joiden täydennysrakentaminen tukee raitiotien kannattavuutta.

Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa määritelty Länsimäen laajennus koilliseen on mukana yleiskaavaluonnoksen asumisen alueissa. Metron laajentaminen itään mahdollistaa aikanaan uuden kaupunginosan rakentamisen Länsisalmeen metrokeskukseen. Länsisalmen nykyinen kyläalue on rajattu laajana aluevarauksena metrokeskuksen pohjoispuolelle. Sotungin kyläalueisiin on tehty pieniä aluetarkistuksia rakentamistilanteen mukaan, mutta muutokset eivät vaikuta rakentamisen määrään.

Palvelut

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

Porttipuiston kaupan alue on rajattu yleiskaavaluonnokseen siten, että sen pohjoisosaa olisi raitiotien myötä mahdollista kehittää myös asumiseen. Kaupan palveluiden lisärakentamiseen alueella on tilaa edelleen hyvin. Hakunilan keskustan kehittäminen on ensisijaista, siksi Porttipuistoon ei ole haluttu mahdollistaa päivittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittumista.

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.

Kuusijärveä kehitetään Sipoonkorven kansallispuiston porttina Kuusijärven kehittämissuunnitelman (2016) mukaisesti. Kuusijärven kehittämissuunnitelman osana suunniteltiin myös laajempaa Sipoonkorven kansallispuiston ympäristöä. Tunnistettiin, että reittiyhteys Hakunilasta kohti Sipoonkorpea olisi hyvä palvelu Hakunilan asukkaille ja samalla parantaisi Sotungintien varren kevyen liikenteen turvallisuutta. Reittiyhteys Hakunilan urheilupuistosta kansallispuistoon on suunniteltu tarkemmin ja merkitty nyt yleiskaavaan tarkemman suunnitelman pohjalta. Ohjeellinen Sotungintien varrella on jatkettu kohti etelää.

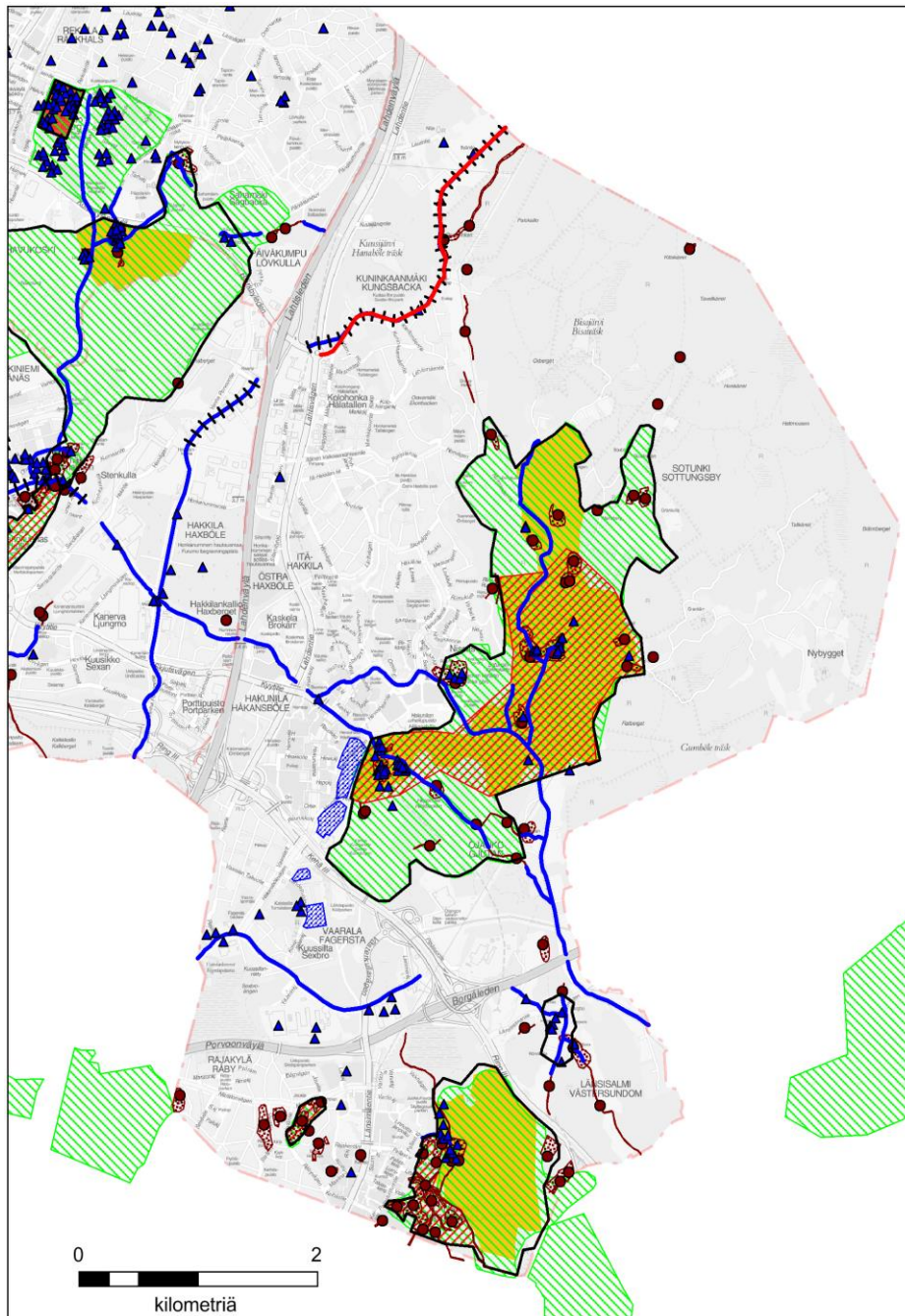
Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina on esitetty Hakunilan urheilupuiston kentät, Ponihaan ratsastuskoulun alue, Ojangan koirien koulutusalue, sekä Vaaralan lammet, joiden virkistyskäyttöä suunnitellaan yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.

Ulkoilureitti ja ratsastusreitti on siirretty Sotungintien ahtaasta alikulusta Östersundomin yleiskaavan ehdotuksessa esitetylle vihersillalle.

Suojeluarvot

Hakunilan alueella on entuudestaan hyvin vahva luonnonsuojelualueverkosto. Hakunilan suuralueelle on tulossa yksi uusi luonnonsuojelualue Bosbackanmetsä, joka yhdistää Palokallion luonnonsuojelualueen kansallispuistoon. Alueen ekologinen verkosto vahvistuu entisestään, kun alueelle osoitetaan kahdeksan uutta luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeätä aluetta (luo): Kuusijärvi, Itä-Hakkilanoja, Kirkkokallion laajennus (tai Kyrkberget), Käärmekallio, Ojangan metsän laajennus, Luontokoulun metsä, Slåtmossen ja Kuussilta.

Ekologiset runkoyhteydet kulkevat pääosin metsäisiä yhteyksiä pitkin VL- tai VR-alueilla niin Etelä-Hakunilasta (Vaara, Länsisalmi) kuin pohjoisesta Hakunilasta Sipoonkorven suuntaan. Myyraksenojan-Sotunginojan-Krapuojan ekologinen yhteys kulkee pitkiä matkoja myös MT-alueella pitkin tärkeitä purovesistöjä sekä muutamain paikoin Kuninkaamäen ja Itä-Hakkilan pientalovaltaisilla asuntoalueilla (AP).



Kuva 56. Hakunilan suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 45 yhteydessä.

Sotungissa ja Ojangossa arvokkaan kulttuuriympäristön raja on maakunnallisen inventoinnin mukainen ja sisältää kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön. Håkansbölen kartano on Kormuniitynojan varrella ja kartanon puutarhassa oja hyödynnettiin aikoinaan puutarhan elementtinä. Puutarha on kunnostettu historiaa kunnioittaen. Kormuniitynojan vartta pitkin jatkuu edelleen avoimen maiseman yhteys Sotunkiin saakka. Sotungin kylän historia juontaa keskiajalta. Håkansbölen kartano ja kylä lähipeltoineen ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin, joka on teemakartalla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi viljelymaisemaksi.

Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

Westerkullan kartanon alueella kaavakartta on Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan ratkaisun mukainen.

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, mikä vastaa alueiden nykyistä käyttöä. Vaaralassa raitiotien reitin varrelta on olemassa olevia toimitilavarauksia muutettu asumiseen Kuussillantien ja Fazerintien varsilta.

Liikenne

Raitiotie tuo yleiskaavassa raiteen Hakunilaan yhdistäen sen tehokkaammin Mellunmäkeen ja Tikkurilaan. Aiemmasta yleiskaavaratkaisusta poiketen raitiotien linjaus kulkee Länsimäentieltä Fazerintielle ja siltä edelleen Hakunilantietä Vaaralan läpi Hakunilaan. Hakunilasta raitiotie jatkuu Kyytitietä pitkin Tikkurilaan ja sen reitti päättyy lentoasemalle. Raitiotien varikon paikka on yleiskaavassa osoitettu symbolimerkinnällä Länsimäentien ja Kehä III:n liittymän eteläpuolelle. Varikolle on varattava riittävä tila tarkemmassa suunnittelussa.



Kuva 57. Kuvituskuvaa ratikasta ja rakennetusta vihreästä infrastruktuurista (Saksa, Freiburg, Vaubanin asuinalue 2018)

Länsimäentie Porvoonväylän eteläpuoliselta osuudelta sekä Lahdentie Hakunilan keskusta-alueesta pohjoiseen 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 uusina merkintöinä joukkoliikenteen runkoyhteydet Kuussillantietä pitkin kohti Jakomäkeä sekä Hakunilan keskustasta pohjoiseen Hakunilantietä pitkin urheilupuistoon. Molemmat merkinnät liittyvät Viikki – Malmi -raitiotien jatkeeseen Hakunilaan. Joukkoliikenteen runkoyhteys merkintä mahdollistaa varautumisen raitiotiehen Hakunilan ja Malmin välillä laajentaen samalla seudullista raitiotieverkkoa.

Hakunilan alueen tärkeimmät vaihtopaikat sijaitsevat kaikki raitiotien reitin varrella. Länsimäentien ja Porvoonväylän sekä Kyytitien ja Lahdenväylän risteyskohdissa olevat vaihtopaikat mahdollistavat vaihtoyhteydet Lahden ja Porvoon suuntien kaukoliikenteen busseista raitiotiehen. Joukkoliikenteen liityntäyhteyksien osalta keskeisessä asemassa on Hakunilan keskusta, missä voi vaihtaa bussista raitiotiehen sekä tulevaisuuden varauksena myös Vantaan ratikasta

Hakunilan urheilupuistoon päättyvään linjaan. Kuussillantien kohdalla voi raitioteiden toteuduttua vaihtaa esimerkiksi Länsimäen suunnasta tultaessa Vantaan ratikasta Malmin suuntaan.

Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Kaavassa esitetty metrolinjaus sekä -asema ovat Östersundomin yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan mukaisia. Metrolinjauksen on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin. Vantaan yleiskaavassa ei enää varauduta metron jatkumiseen Hakunilaan. Metro suunnitellaan osana seudun joukkoliikennejärjestelmää, eikä metron jatke Hakunilaan ole mukana esimerkiksi MAL 2019 -suunnitelmassa ja jatke on poistettu myös uuden maakuntakaavan, Uusimaa-kaava 2050, kaavaluonnoksessa. Metron toteuttaminen sekä Hakunilaan että Östersundomiin ei ole mahdollista, sillä Östersundomiin suunniteltua maankäyttöä ei voida toteuttaa, jos metro haaroitettaisiin Hakunilaan ja vuoroväli Östersundomiin puolittuisi.

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

Hakunilan alueella liikenneyhteyksillä esitettyä verkkoa on karsittu vuoden 2007 yleiskaavaan verrattuna erityisesti Sotungin ja Kolohongan alueilla. Paikalliset yhteydet on esitetty viivamerkinnällä ja liikenneyhteyksiksi onkin merkitty vain keskeisimmät tiet ja pääkadut. Muita muutoksia Hakunilan alueen tie- ja katuverkossa ovat:

- Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän suuntaisliittymälle etelään on esitetty eritasoliittymän varaus. Liittymän toteuttaminen edellyttää, että se täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T -ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.
- Hakunilan maankäyttöön ja liikenneverkkoon liittyen Lahdentien ja Kyytitien eritasoliittymän varaus on poistettu.
- Kuussillantien linjaus on muutettu nykyisen mukaiseksi Heli-radan varauksen poistuttua.

Länsisalmeen on esitetty Östersundomin yhteisen yleiskaavaehdotuksen mukaiset varaukset liikenneyhteyksille. Uusina yhteyksinä ovat Pitkäsuontie Kehä III:n liittymästä Sotungintielle, Länsisalmentien jatke Kehä III:lta Länsimäentielle, pohjoiseteläsuuntainen yhteys Sotungintien ja Länsisalmentien liittymästä Länsisalmen uuteen keskukseen sekä itä-länsisuuntainen yhteys Itäväylältä Länsisalmen keskuksen läpi kohti Östersundomia.

Tekninen verkosto

Hakunilan suuralueella on keskeisiä energiahuollon alueita ja yhteyksiä. Långmossebergenin alueella on laaja ET-aluevaraus jätevoimalan, lumenvastaanottopaikan ja bussivarikon tarpeisiin. Kehä III 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. Vuosaaren 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 sovitaa yhteen maankäytön kanssa niiden suojaetäisyyksien vuoksi. **Vaaralaan osoitetaan ratikkavarikko symbolimerkinnällä.**

Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus

Viestintä ja vuorovaikutus

Viestinnän pääkanavaksi on valittu verkkosivut vantaa.fi/yleiskaava2020. Sivustolle kootaan artikkelien, asukastilaisuuksien ynnä muiden tietojen ja aiheiden lisäksi kaikki asiakirjat, selvitykset ja raportoinnit vaikutuksen arvioinnista. Yleiskaavatoimikunnan esityslistat, pöytäkirjat ja liitteet ovat myös kaikkien luettavissa verkkosivuilla. Keskustelun ja vuorovaikutuksen pohjana on avoin ja tasapuolinen viestintä erilaisten kuntalaisryhmien kanssa.

Kaupungin Asukaslehteä käytetään tiedotuskanavana koko Yleiskaava 2020 -työn ajan. Lehden jokaiseen numeroon kirjoitetaan artikkeli. Samoin jokaisessa alueellisessa uutiskirjeessä kerrotaan yleiskaavan tilanteesta. Kaupungin sosiaalisen median kanavia hyödynnetään viestinnässä ja vuorovaikutuksessa.

Aloitukset ja tavoitevaihe

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi yleiskaavan työohjelman toukokuussa 2017. Ohjelmassa luonnosvaiheen tavoitteeksi kirjattiin, että viestinnän tehtävä on tuoda julkiseen keskusteluun konkreettisia aiheita ja alueiden maankäyttöön liittyviä kysymyksiä sekä ratkaisumahdollisuuksia.

Aloitustavaiheen 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.

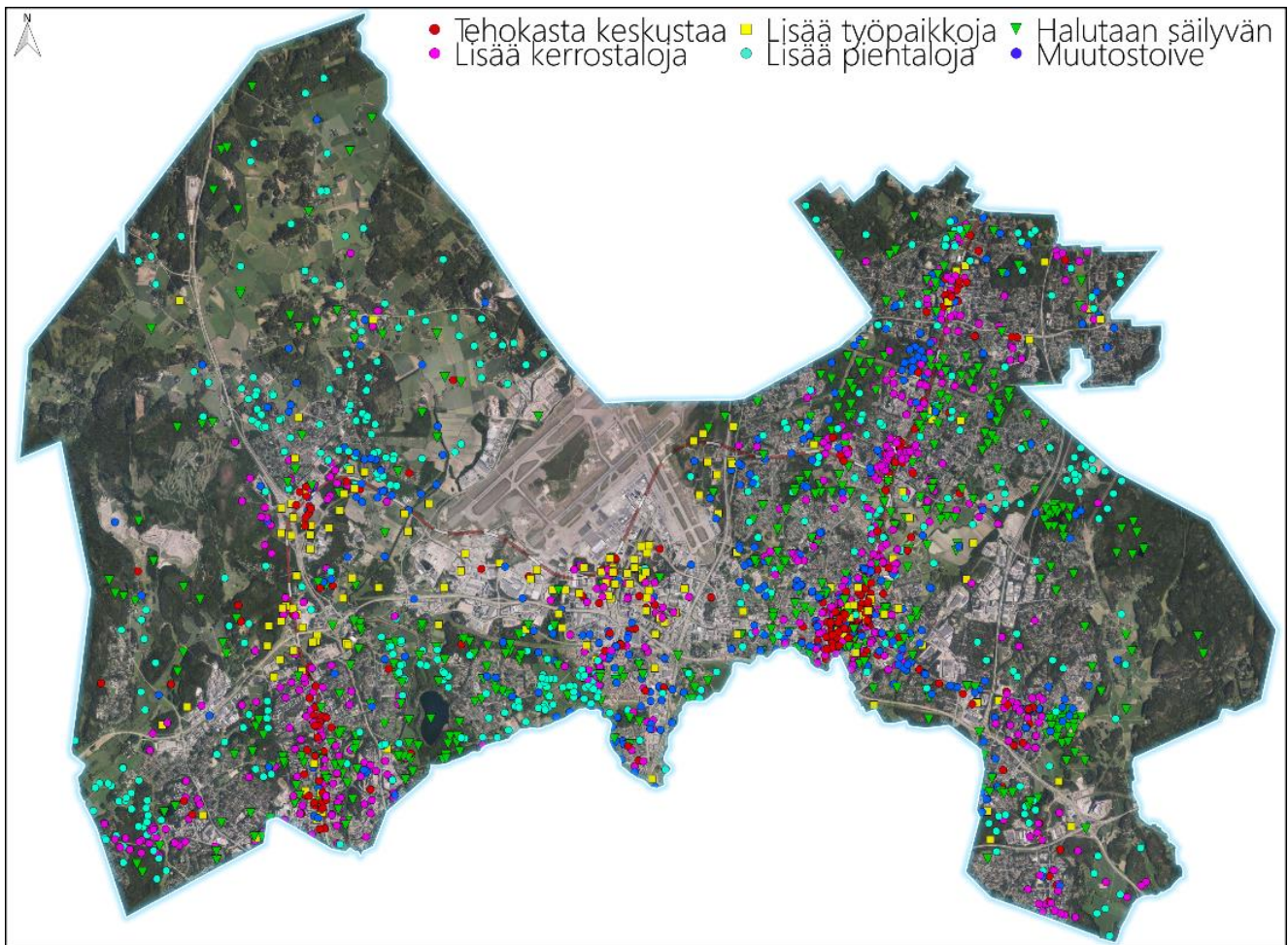
Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ollessa nähtävillä järjestettiin tilaisuus kaupunkisuunnittelun asiakaspalvelun tiloissa, jossa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa yleiskaavatyön lähtökohdista.

Luonnosvaihe

Kaupunginvaltuusto hyväksyi tavoitteet yleiskaavan laadinnan pohjaksi maaliskuussa 2018. Tämän jälkeen osallisia tavattiin Kivistön, Korson, Hakunilan, Myyrmäen, Koivukylän ja Aviapoliksen asukastilaisuuksissa ja lisäksi Tikurilan 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 muodossa. Uusia isoja rakentamisen aluevarauksia ei koettu tarvittavan, mutta olemassa olevien pientalovaltaisten laajentaminen nähtiin ratkaisuna kasvupaineeseen vastaamiseksi. Työpaikkarakentamista toivottiin kohdistettavan etenkin Aviapolikseen, Tikurilaan ja Kehäradan asemanseuduille. Jokivarsien virkistysyhteyksien parantamista toivottiin kyselyssä laajalti. Tärkeäksi koettiin myös tiivistä rakennettujen keskusta-alueiden virkistysalueiden kehittäminen.



Kuva 58. Yleiskaavan karttakyselyssä esitettiin satoja näkemyksiä niin tulevaisuuden kasvun rakentamisen paikoista kuin toiveista säilyttää jokin erityinen paikka nykyisellään.

Viranomaisneuvottelu järjestettiin tammikuussa 2018. Keskustelussa nousi esille näkökulmia rajaseuduista, kulttuuriympäristöstä, rakentamisen rajauskysymyksistä, lentokentästä sekä kansainvälisistä raideyhteyksistä.

Vuoden 2018 aikana on järjestetty muun muassa kaksi työpajaa kaupungin henkilöstölle, vierailtu kaupunginhallituksen asettamissa toimikunnissa ja alueellisissa kehittämistoimikunnissa, tavattu naapurikuntien edustajia ja neuvoteltu 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)

Miten yleiskaavan valmistelu jatkuu?

Vuorovaikutuksen rinnalla laaditaan yleiskaavaluonnoksen pohjalta vaikutusten arvioinnit, joissa on tarkoitus arvioida suunnitelman suuntaa suhteessa yleiskaavatyön raamiin ja tavoitteisiin. Arviointityölle laaditaan erillinen työohjelma alkuvuodesta 2019.

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 § määrittelee perustan vaikutusten arvioinnille, jota asetus MRA 1 § täsmentää seuraavasti:

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä tarkoitettuja kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus, aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön,*
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon,*
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin,*
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen,*
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.*
- 6) elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.*

Vaikutusten arviointien lisäksi laaditaan täydentäviä selvityksiä. Niistä tällä hetkellä on tiedossa vasta kaksi eli liikenneennusteen laatiminen sekä puroluontoselvitys. Ekosysteemipalveluselvitys valmistuu vuoden vaihteessa 2018/2019. Yleiskaavaehdotuksen valmistelu käynnistyy keväällä vuorovaikutusvaiheen jälkeen.