

Kaupunkisuunnittelu / Yleiskaavoitus

	Lausunnonantaja	Sivunro
NRO 1	Caruna Oy	2
NRO 2	Espoon kaupunki	4
NRO 3	Finavia Oyj	8
NRO 4	Fingrid Oyj	14
NRO 5	Helsingin kaupunki	17
NRO 6	Helsingin seudun kauppakamari	23
NRO 7	HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä	31
NRO 8	HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut	51
NRO 9	Keravan kaupunginhallitus	56
NRO 10	Keskusrikospoliisi / Jokiniemi Vantaa	63
NRO 11	Metsähallitus	64
NRO 12	MTK Uusimaa ja MTK metsälinja (Häme/Uusimaa)	67
NRO 13	Nurmijärven kunta	70
NRO 14	Sipoon kunta	78
NRO 15	Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ry.	84
NRO 16	Suomen Metsäkeskus	101
NRO 17	Traficom	104
NRO 18	Tukes	106
NRO 19	Tuusulan kunta	108
NRO 20	Uudenmaan ELY-keskus	111
NRO 21	Uudenmaan liitto	123
NRO 22	Vantaan Energia Oy	133
NRO 23	Vantaan Energia Sähköverkot Oy	135
NRO 24	Vantaan kaupunginmuseo	139
NRO 25	Vantaan seurakuntayhtymä	146
NRO 26	Vantaan sivistystoimi	147
NRO 27	Vantaan sosiaali- ja terveystoimi	151
NRO 28	Väylävirasto	154

18.4.2019

Vantaan kaupunki, maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
PL 1860
01030 Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 15.2.2019

LAUSUNTO, VANTAAN YLEISKAAVA 2020 LUONNOS

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n Tolkinkylä-Tammisto 110 kV voimajohto.

Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n Rekola-Jussla 110 kV voimajohtoa Leppäsuon alueella noin 300 metrin matkalla.

Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n Ruotsinkylä-Ruskeasanta 110 kV voimajohtoa noin 2 km matkalla.

Tarkemmin sähköverkosto on esitetty liitteessä 1, jossa punaisella viivalla on esitetty 110 kV voimajohdot.

Toivomme mahdollisuutta antaa lausunnon vielä ehdotusvaiheessa.

Siirtokustannusten jako

Muutoksia tai siirtoa haluava taho maksaa johtojen siirto- ja muutokustannukset kokonaisuudessaan.

18.4.2019

Kunnioittavasti

Caruna Oy

Sähköverkot



Ville Volanen

Verkostoanalyttikko

Mob. +358 40 568 1735

E-mail: ville.volanen@caruna.fi

LIITTEET

Liite 1. Carunan verkko

Espoon kaupunginhallituksen lausunto Vantaan yleiskaava 2020 -luonnoksesta

Yhteenveto

- Suunnittelun seudulliseen kokonaisuuteen ja seudullisiin vaikutuksiin on hyvä kiinnittää yhä tarkemmin huomiota sekä korjata Espoota koskevaa lähtötietoa.
- Espoo pitää tärkeänä, että kaavaluonnos mahdollistaa hyvät liikenneyhteydet Vantaalta Pohjois-Espooseen Tikkurilantien jatketta pitkin.
- Myyrmäen asema tulisi osoittaa seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintipaikkana.
- Espoo edellyttää, että Kehä II:n varaus tulee säilyttää tai sille tulee esittää korvaava ratkaisu.
- Yleiskaavalla tulee varmistaa valtakunnallisesti merkittävän Tallinnan tunnelin toteuttamisedellytykset, mutta tunnelin linjausvaihtoehtoja ei tule keskeneräisessä suunnittelutilanteessa lukita muilta osin, kuin että se osoitetaan kulkemaan lentokentän kautta.
- Espoo pitää seudun kannalta tärkeänä, että kaavassa on osoitettu aluevaraus uudelle täyttömäelle Kiilan alueelle.

Kaupunkirakenne ja mitoitus

Vantaan yleiskaavassa varaudutaan 335 000 asukkaaseen sekä 185 000 työpaikkaan vuonna 2050. Yleiskaavoituksen ratkaisut perustuvat Helsingin seudun yhteiseen MAL-suunnitelmaan sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ).

Kaupunkia kehitetään monikeskuksisena ja sen ytiminä ovat uudistuvat keskustat, erityisesti kolme Kehäradan varren pääkeskusta Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki, jotka vahvistuvat keskusta-alueiden laajentuessa sekä tiivistyessä. Uudet työpaikka- ja logistiikka-alueet tukeutuvat suurelta osin Kehä IV-väylään sekä Petaksessa Hämeenlinnanväylään.

Seudullisella tasolla keskustojen ja asemanseutujen onnistunut kehittäminen riippuu seudullisesti sovittavien liikenneinfrastruktuurihankkeiden koordinoinnin onnistumisesta.

1.4.2019

5032/2017

Espoon kaupunginhallitus korostaa, että suunnittelun seudulliseen kokonaisuuteen ja seudullisiin vaikutuksiin on hyvä kiinnittää yhä tarkemmin huomiota. Valmisteilla olevan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan asukasmitoitus on tosiasiasa korkeampi, kuin kaavaselostuksen sivulla 26 esitetyssä MAL-suunnitelman kuvassa. Kaavaselostuksessa ei ole käytetty MAL-aineiston viimeisinä versiota. Jos MAL-aineistoon viitataan, on tärkeää, että viitataan prosessin tuoreimpaan aineistoon.

Liikenne

Espoo pitää tärkeänä, että kaava mahdollistaa hyvät liikenneyhteydet Vantaalta Pohjois-Espooseen Tikkurilantien jatketta pitkin. Tikkurilantien jatke lyhentää Kalajärven ja Kivistön välistä joukkoliikenteen matka-aikaa noin 10 minuuttia ja henkilöauton matka-aikaa noin 5 minuuttia, sekä keventää Vihdintien kuormitusta Kehä III:n pohjoispuolella. Tikkurilantien jatke parantaa selkeästi sekä joukkoliikenne- että henkilöautoliikenneyhteyksiä Pohjois-Espoosta Kivistön seudulle ja Kehäradalle. Yhteys mahdollistaa myös uuden pyöräily-yhteyden alueiden välille. Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän käytävien väliltä puuttuu Kehä III:n pohjoispuolella poikittainen pääpyörätieyhteys. Tälle alueelle tulisi varautua poikittaisyhteyteen, joka voisi sijaita Tikkurilantien jatkeen käytävässä tai osana sitä.

Yleiskaavakartalle on merkitty seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintipaikat, joista espoolaisia nykyään tai tulevaisuudessa eniten palvelevat Kivistön, Vehkalan ja Vantaankosken asemien liityntäpysäköinti. Näiden lisäksi myös **Myyrmäen asema tulisi osoittaa seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintipaikkana**, koska se on joukkoliikenteen solmukohta ja sen yhteydessä on seudullisesti merkittäviä kaupan palveluja.

Kehä II:n jatke on poistettu yleiskaavaluonnoksesta ilman tietoa korvaavasta suunnitelmasta. Vaikutusten arviointi ja perustelut puuttuvat. Espoo edellyttää että Kehä II:n varaus tulee säilyttää tai sille tulee esittää korvaava ratkaisu. Kehä II:n jatkeen varaukselle on ollut tutkitut perusteet, joiden pohjalta se on merkitty maakuntakaavaan sekä nykyisiin yleiskaavoihin. Mikäli varaus halutaan poistaa, tulee poistaminen perustella selvityksellä. Espoo, Vantaa, Helsinki ja Uudenmaan ELY-keskus teettävät parhaillaan Vihdintien kehittämisselvitystä, josta saadaan lisätietoa Kehä II:n roolista ja tarpeesta seudun liikenneverkossa. Vihdintien kehittämisselvityksestä saatujen alustavien tietojen perusteella Kehä II:n jatkeen toteuttaminen yleissuunnitelmaa kevyemmällä ratkaisulla 1+1 -kaistaisena pääkatuna 50 km/h nopeustasolla parantaa autoliikenneyhteyksiä erityisesti Espoon etelä- ja keskiosista Vihdintien käytävän pohjoisosiin sekä

1.4.2019

5032/2017

Vantaan länsiosiin, vähentää liikennettä erityisesti kokoojakatuverkolla sekä vähentää liikennesuoritetta ja liikenteessä kuluva-aikaa. Selvitystyö on kuitenkin vielä kesken.

Vantaan yleiskaavalla varaudutaan Lentorataan sekä suunnitteilla olevaan valtakunnallisesti merkittävään Tallinnan tunneliin. Espoo katsoo, että yleiskaavalla tulee varmistaa sen toteuttamisedellytykset. **Tallinnan tunnelin linjausvaihtoehtoja ei kuitenkaan tule keskeneräisessä suunnittelutilanteessa lukita muilta osin, kuin että se osoitetaan kulkemaan lentokentän kautta.**

Kaupan ja työpaikkojen ratkaisut

Yleiskaavassa kauppa ohjataan pääosin keskustoihin. Laajat C-alueet tuovat joustoa kaupan sijoittumisen suunnitteluun. Toimitilarakentamista ohjataan Vantaalla nykyrakenteeseen. Nykyisellään Vantaalla, kuten muuallakin pääkaupunkiseudulla on runsaasti toimitilavarantoa niin asema- kuin yleiskaavoissa.

Selostuksessa esitetyt kaupan periaatteet ovat kannatettavia.

Keskusta-alueiden ulkopuolisten kaupan alueiden

enimmäismitoitus olisi hyvä osoittaa kaavaratkaisussa, jotta voitaisiin varmistaa kaupan palvelurakenteen tasapainoinen kehitys ja että kaupallisten palveluiden vaikutukset voidaan arvioida riittävällä tavalla

Luonnonympäristö ja viherrakenne

Vantaan yleiskaavaluonnokseen sisältyy 19 uutta luonnonsuojelualueita sekä 31 uutta luo-alueita. **Yleiskaavaluonnoksessa on huomioitu hyvin ekologinen verkosto osana kaupunkirakennetta ja seudullista kokonaisuutta.**

Yhdyskuntatekninen huolto

Vantaan kautta kulkee seudullisesti merkittäviä yhdyskuntateknisen infrastruktuurin verkkoja: sähkön kantaverkkoa, maakaasun runkojohtoja, sekä raakavesi- ja jätevesitunnelit. Näiden osoittaminen kaavakartassa palvelee myös Espoon sähkön, maakaasun ja raakaveden jakeluvarmuutta.

Pääkaupunkiseudun kasvaessa voimakkaasti rakentamisessa syntyy runsaasti ylijäämämaita, joiden loppusijoitukseen soveltuvia alueita on Pääkaupunkiseudulla hyvin vähän. **Seudun näkökulmasta on tärkeää, että kaavassa on osoitettu aluevaraus uudelle täyttömäelle Kiilan alueelle.**

Hulevesien hallintaa ja puroja koskevat yleismääräykset ovat kannatettavia. Niillä on merkitystä kuntarajat ylittävien valuma-alueiden vuoksi myös Espoossa sijaitsevien vesistöjen kannalta. Jatkossa kaava-

1.4.2019

5032/2017

aineistoon olisi hyvä lisätä valuma-alueita koskeva kartta, joka helpottaa vesistöihin kohdistuvien vaikutusten arviointia.

Kaavakartta ja kaavamääräykset

Yleiskaava on aluevarauskaava, johon on tuotu strategisia elementtejä. Kaavakartassa on hyvin paljon erilaisia viivamerkintöjä, mikä tekee siitä hyvin vaikeaselkoisen. **Luettavuutta voisi parantaa esimerkiksi erilaisten kunnallisteknisten verkoston merkintöjen yhdistämisellä ja tarkentamalla niiden sisältöä selostuksessa.**

VANTAAN KAUPUNKI

kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 15.2.2019, VD/4419/10.02.02.00/2017

Finavia Oyj:n lausunto Vantaan yleiskaavan 2020 luonnoksesta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Vantaan yleiskaavan 2020 luonnoksesta 23.4.2019 mennessä.

Finavia kiittää kaupunkia lausuntopyynnöstä ja hyvästä yhteistyöstä kaavan laatimisessa ja lausuu seuraavaa.

Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen tärkein lentoasema, maan ainoa merkittävä kansainvälinen lentoasema ja maakunnan kansainvälisen elinkeinoelämän moottori. Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että Vantaan kaupungin maankäytön suunnittelussa turvataan lentoaseman toiminta ja kehittämismahdollisuudet.

Lentoasema sijaitsee keskellä Vantaan kaupungin aluetta ja siten kaupungin ja lentoaseman maankäyttöratkaisut ovat keskenään tiiviissä ja jatkuvassa vuorovaikutussuhteessa. Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämiskyvyn turvaaminen on sekä valtakunnan että maakunnan tason intressi, mutta sen paikalliset vaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin Vantaan alueelle, esimerkiksi korkeusrajoitusten, lentokonemelun ja työllistävyyden sekä talousvaikutusten osalta. Tämän vuoksi Finavia katsoo, että Vantaan yleiskaava on maakuntakaavan ohella näiden vaikutusten huomioon ottamisen tärkein väline ja siten Finavian esittämät näkökohdat tulee huomioida kaavan laadinnassa.

LL-alue

Helsinki-Vantaan lentoaseman infraa ja matkustajapalveluita kehitetään parhaillaan mittavilla investoinneilla. Viime vuonna lentoasemalla ylitettiin 20 miljoonan matkustajan raja ja investointiohjelmalla varaudutaan palvelemaan 30 miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärien kasvu edellyttää lentoasemalta merkittäviä toimenpiteitä, joilla matkustajavirtojen sujuville palveluille saadaan lisää tilaa. Lisäksi lentoliikenteen järjestäminen tarvitsee enenevästi tilaa erilaisille tukitoiminnoille.

Lentoaseman toimintaedellytysten turvaamisen lähtökohtana on riittävän laaja lentoliikenteen toiminnoille varattu LL-alue. Lentoliikenteen toimintakyvyn ja kehittämismahdollisuuksien turvaamiseksi on ensiarvoisen tärkeää, että lentoaseman alue on varattu lentoliikennettä palvelevien alueiden, rakennusten ja laitteiden käyttöön. Finavia on laatinut LL-alueen päivitetyn aluerajauksen perustuen maanomistukseensa ja välttämättömien lentoasemaan liittyvien toimintojen sijainteihin. Päivitetty LL-alueen raja on sisällytetty Uusimaa-kaavaan 2050 Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotukseen. Finavia on esittänyt samaa rajausta käytettäväksi Vantaan yleiskaavassa 2020.

Vantaan yleiskaavan 2020 luonnoksessa Helsinki-Vantaan lentoaseman LL-alueen raja osittain poikkeaa osittain Finavian esittämästä. Turbiinitien kohdalla Finavian LL-alueen raja jatkuu tien itäpuolelle tulevan Lokinpuiston ja ns. kolmiotontin väliseltä osuudelta. Yleiskaavaluonnoksessa alueelle on merkitty C-alue. Finavia toteaa, että alue on kehäradan huoltorakennusta lukuun ottamatta Finavian omistamaa lentoaseman kehittämisen kannalta tärkeää aluetta, johon tarkoitukseen se on myös osoitettava. Finavia edellyttää, että yleiskaavassa LL-alue tulee määrittää Finavian esittämän aluerajauksen mukaisena.

Tietotien länsipuoli kolmiotontin ja pysäköintialueen P4 välisellä osuudella on merkitty yleiskaavaluonnokseen TP-alueena. Alue on lentoaseman toimintojen kannalta keskeinen ja tiiviisti rakennettu. Finavia toteaa, että TP-alueen merkintä tulee tältä osin tarkistaa ja TP-alueen tulee yleiskaavassa rajautua Tietotien itäpuolelle.

Lentoaseman toiminnan kannalta välttämättömät alueet muodostavat LL-alueen, jotta laitteiden ja rakenteiden ylläpito ja kehittäminen on mahdollista ja sujuvaa. Tämän tulee toteutua myös yhtenäisen LL-alueen ulkopuolelle sijoittuvilla alueilla, esimerkiksi rakenteen sijaitessa eri puolella yleistä tietä kuin muu LL-alue. Lentoaseman pelastusteiden ja lähestymisvalolinjojen alueet Suokallionkujalla ja Junkersintien eteläpuolella on merkittävä Finavian esittämän mukaisesti LL-alueeksi.

Finavia katsoo, että yleiskaavassa tulee esittää Helsinki-Vantaan lentoaseman kaikki vesienkäsittelyalueet LL-alueena. Osa vesienkäsittelyalueista on ympäristöluvan velvoittamia ja Finaviolla sitten on oltava mahdollisuus niiden kehittämiseen ja hallintaan täysimääräisesti. Nämäkin alueet sisältyvät Finavian aiemmin Vantaan kaupungille toimittamaan LL-aluerajausesitykseen.

Finavia katsoo, että yleiskaavaluonnoksen LL-alueen merkintä tulee muuttaa ympäristöministeriön laatiman kaavamerkintäohjeen mukaiseksi. Lisäksi Finavia katsoo, että LL-alueen sisällä olevat "Lentoterminalin alue" ja "Kiitotie" -merkinnät ovat tarpeettomia ja ne tulee poistaa. Yksittäinen TP-merkintä LL-alueen sisällä on virheellinen ja se tulee poistaa.

Raitiotie

Raitiotien linjaus on merkitty yleiskaavaluonnokseen Aviabulevardilta Tietotietä ja Terminaalitietä pitkin lentoasemalle parkkitalon P3 ja Lentäjätien välimaastoon. Finavia suhtautuu raitiotieyhteyteen lentoasemalle myönteisesti ja katsoo, että koska raitiotielinjauksen ja päätepysäkin sijainnin suunnittelu on lentoaseman päässä ratkaisematta, sitä ei voi yleiskaavassa osoittaa liian yksityiskohtaisesti. Tämän vuoksi raitiotielinjauksen merkintä LL-alueella tulee esittää katkoviivalla ja kaavaselostuksessa todeta ratkaisun tarkentuvan suunnittelun edetessä.

Lisäksi Finavia katsoo, että raitiotielinjaukseen liittyvä kestävä kasvun vyöhykkeen merkintä ei sovellu LL-alueen sisäpuolelle ja se tulee poistaa.

Lentokonemelu

Vantaan yleiskaavan luonnoksessa on esitetty Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupapäätöksen liitteinä olevat L_{den} 50, 55 ja 60 dB lentokonemelualueet (ns. uusi verhoikäyrä). Finavia katsoo, että niiden esittäminen kaavassa on lentoaseman kehittämismahdollisuuksien kannalta ensiarvoisen tärkeää. Finavia katsoo, että lentokonemelualueet tulisi esittää kaavassa aaltoviivamuodossa, koska viivamuotoisia voidaan tapauskohtaisesti tulkita epätarkoituksenmukaisen tarkalla tavalla.

Yleiskaavan luonnoksen kaavakartalla on Finavian ehdottamana esitetty aluemarkintana lentoliikenteen laskeutumisvyöhyke. Lentokonekaluston tekniikan kehittyessä melunhallinnan suurimmat kysymykset liittyvät nykyisin meluun ja maankäyttöön erityisesti laskeutumisreittien alla, sillä lentoonlähdeissä melu on vähentynyt 10–20 dB viimeisten parin lentokonesukupolven aikana mootoreiden kehittymisen ansiosta. Vastaavasti melu laskeutumisissa on konetyypistä riippuen vähentynyt vain vähän tai ei ollenkaan. Finavialla on vähäinen määrä keinoja hallita laskeutuvien lentokoneiden melua. Viimeisimmän meluennusteen mahdolliset epävarmuudet liittyvät maantieteellisesti juuri melun ulottumiseen lähestymismelusektoreissa, erityisesti molempien paralleelikiitoiteiden suunnassa. Finavian kokemuksen mukaan yhteydenotoista suuri osa liittyy juuri laskeutumisten aiheuttamaan meluun.

Kiitoteiden jatkeiden alueilla enimmäisäänitasoltaan merkittävää lentokonemelua tulee esiintymään myös tulevaisuudessa. On tunnistettava, että merkittäviä melutapahtumia voi olla jo nykytilanteessa 250-300 tapahtumaa vuorokaudessa, vaikka alueen päivä-ilta-yömelutaso alittaisi kiitoteiden vuorokaudenaikojen mukaan painotettujen käyttösuhteiden vuoksi melulle herkkien toimintojen sijoittumista ohjaavan tason. Finavia pitää tärkeänä, että näiden alueiden rakentamisessa melun esiintyminen L_{den} -tasosta huolimatta otetaan huomioon yleiskaavassa olevalla, lainvoimaisella kaavamääräyksellä. Yleiskaavaan merkitty laskeutumisvyöhyke määräyksineen osoittaa konkreettisesti $L_{den} > 55$ dB -alueen ulkopuolella kohteet, joiden maankäytössä ja rakentamisessa toistuva laskeutuvien lentokoneiden melu tulee kuitenkin huomioida ja Finavia pitää esimerkillisen hyvänä sitä, että Vantaan kaupunki on sisällyttänyt merkinnän ja määräyksen kaavaluonnokseen. Finavia pitää välttämättömänä, että laskeutumisvyöhykkeen merkintä säilyy yleiskaavassa luonnoksessa esitetyn mukaisena sisältäen vähimmäismääräyksenä ääneneristävyysvaatimuksen.

Alueilla, jotka sijoittuvat sekä lentokonemeluvyöhykkeelle että laskeutumisvyöhykkeelle voi kaavaluonnoksessa olla kaksi erilaista ääneneristävyysvaatimusta. Finavia katsoo, että tällaisessa tapauksessa ääneneristävyysvaatimuksen vähimmäisarvo tulisi määrittää tiukemman ääneneristävyysvaatimuksen mukaan.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty uusi aluemerkinä Lentomelualueen laajenemisvyöhyke (/LM1) Kivistön eteläosaan Kivistön ja Lapinkylän asemien väliselle alueelle. Merkinnällä osoitetaan asuinkäyttöön uuden verhoikäyrän L_{den} 55 dB ylittävä alue, jossa aiempi ns. vanha verhoikäyrä alitti L_{den} 55 dB. Finavia katsoo, että merkintä todentaa kaavoittajan aikeen sijoittaa uutta asutusta lentokonemelualueelle. Käytetty kaavamerkinä saattaa lisätä tulevien asukkaiden tietoisuutta lentokonemelusta esimerkiksi tehdessään päätöstä asunnon valinnasta. Finavia pitää merkintää asukkaiden kannalta informatiivisena, mutta katsoo että "Lentomelualueen laajenemisvyöhykkeen" sijaan merkinnän tulisi olla "Asuntovaltainen keskusta-alue lentokonemelualueella".

Kivistön asuinrakentamisen ulottuminen etelämmäksi kaventaa Martinlaakson ja Kivistön väliin jäävää käytävää, jonka läpi kaikki ensisijaisen kiitotien (3. kiitotie, 22R) lentoonlähdtöt on nyt ja tulevaisuudessa johdettava. Liikkumavaraa liikenteen ohjaamisessa tällä alueella ei kumpaankaan suuntaan ole, ja riski melua kiusalliseksi kokevien määrästä voi kasvaa käytävän molemmin puolin, kun asutus laajenee.

Finavia katsoo, että kaavaselostukseen tulee lisätä lentoreittien tiheyskartta havainnollistamaan lentoonlähtö- ja laskeutumisreittien sijoittumista kiitoteiden ja kaupunkirakenteen suhteen. Tiheyskartan perusteella voi päätellä, että lentokoneiden melu

ulottuu myös pidemmälle reittien suunnassa ja leveämmälle niiden leveyssuunnassa kuin laskennallinen, maankäyttöä ohjaava $L_{den} > 55$ dB melualue-esitys osoittaa. Finavia kokemusperäisesti toteaa, että uuden tai tiivistyvän asutuksen sijoittaminen kiitoteiden laskeutumislinjojen alueelle tai välittömästi $L_{den} > 55$ dB alueiden reunaan kiinni voi lisätä lentokoneiden melun kiusalliseksi kokevien määrää. Tämä ilmiö voi korostua taustamelultaan pienillä alueilla, jollaisia ovat esimerkiksi Vihdintien pohjoispuolelle suunnitellut uudet pientaloalueet.

Tutkat

Ruskeasannassa ja Hanskalliolla sijaitsevat Helsinki-Vantaan lentoliikennettä palvelevat tutkat ovat välttämättömät lennonvarmistuksen kannalta.

Ruskeasannan tutka sijaitsee yleiskaavaluonnoksen TT-alueella. Finavia esittää, että tutkan ja alueella olevien muiden lentoliikennettä palvelevien laitteiden sijoituspaikka merkitään yleiskaavassa LL-alueeksi. Tutkalle on määritelty oma suoja-alue, jonka säde on kokonaisuudessaan 15 kilometriä. Tutkan virheetön toiminta edellyttää, että sen ympäristössä 500 metrin säteellä korkeudessa +78 metriä merenpinnasta ei ole sellaisia rakennuksia, rakennelmia tai muita suuria heijastavia pintoja, jotka ylittävät tämän suojapinnan. Tämän perusteella Finavia esittää, että yleiskaavan rakentamista koskevissa määräyksissä huomioitaisiin tämä 500 metrin suoja-alue suojapintoineen.

Hanskallion tutka sijaitsee Vantaan kaupungilta vuokratulla alueella. Finavia esittää, että myös tämä lentoaseman alueesta erillään oleva alue merkitään LL-alueeksi ja määrätään suoja-alue. Suojapinnan korkeus Hanskallion tutkan alueen osalta on +93 m MSL.

Esterajoituspinnat ja suojaetäisyydet

Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomenetelmien edellyttämät esterajoituspinnat rajoittavat rakentamista ja laitteiden sijoittamista koko Vantaan kaupungin alueella. Esterajoituspinnat on esitetty Uusimaa-kaavan 2050 Helsingin vaihemaakuntakaavan ehdotuksen liitekartalla. Finavia katsoo, että rajoituspinnat tulisi liittää myös Vantaan yleiskaavan liitemateriaaliin.

Sähkölinja

Yleiskaavaluonnoksessa on merkitty LL-alueen itäreunaa sivuava nykyinen voimalinja. Finavia katsoo, että sähköverkkouudistuksen myötä poistuvan linjan merkintä tulee kaavakartasta poistaa.

Lentoaseman turva-aita

Kansainvälisen ilmailuregulaation edellyttämänä lentoasema on aidattu turva-aidalla. Aidan sijainti kaavassa tulee huomioida siten, että puita tai korotettuja rakenteita tai tasoja voi sijoittaa vähintään 5 metrin etäisyydelle aidasta. Lisäksi maa-alue aidan ulkopuolella tulee olla Finavian hallinnassa vähintään 5 metrin etäisyydellä aidasta.

Lisätietoja antamista Finaviassa koordinoi ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin 020 708 2278, satu.routama@finavia.fi.

FINAVIA OYJ
Tekniikka & ympäristö

johtajan po.



Kirsi Pitkäranta
ympäristöpäällikkö

Liitteet

-

Tiedoksi

Tekniikka & ympäristö
Helsinki-Vantaan lentoasema

25.3.2019

Vantaan kaupungin kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

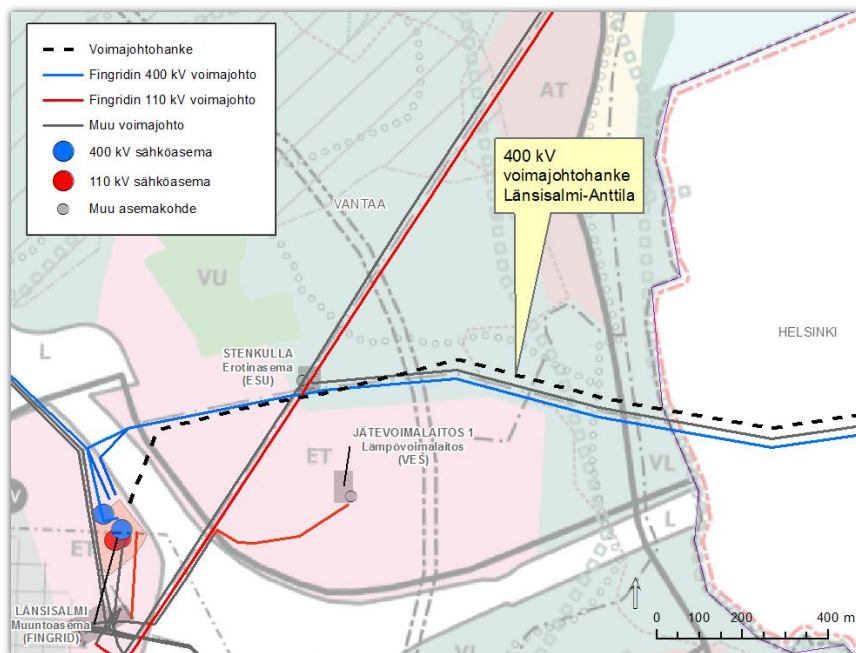
Lausuntopyyntö 15.2.2019

Yleiskaava 2020 (YK0048), luonnos

Kiitämme lausuntopyynnöstä. Vantaan alueelle sijoittuu useita Fingridin nykyisiä voimajohtoja. Fingridin sähköasemista suurimmat ovat Vantaalla Tammisto ja Länsisalmi (kuva 1). Olemme lausuneet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 18.2.2017. Lausunnossamme toimme esille Vantaan alueen sijoittuvat Fingridin 400 kV voimajohtohankkeen Länsisalmi - Vuosaari ja 400 kV kaapelihankkeen Länsisalmi-Viikinmäki.

Edellisessä lausunnon antamisen jälkeen on ilmennyt tarve uudelle 400 kV voimajohtoyhteydelle Länsisalmen ja Anttilan sähköasemien välillä. Pyydämme lisäämään yleiskaavaehdotukseen sille oman merkinnän (yleiskaavaluonnoksen merkintä "kehitettävä voimajohto" tai vastaava). Uuden 400 kV voimajohtotarpeen taustalla on pääkaupunkiseudun sähkönkulutuksen kasvaminen ja energiantuotannon väheneminen alueella. Fingrid on tehnyt tästä johtohankkeesta maakuntakaavoitusta palvelevaa taustaselvityksen vuonna 2018. Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksessa kyseinen johtohanke on esitetty kaavaselostuksen liitekartalla "suunniteltuna tai kehitettävä voimajohtona" (nähtävillä 21.3.–24.5.2019). Sille ei ole maakuntakaavaehdotuksessa muutoin omaa merkintää, sillä Uusimaa-kaavassa nykyiset ja niiden johtokäytävässä kehitettävät yhteydet osoitetaan samalla viivamerkinnällä. Paikkatiedot ja lisätietoja 400 kV voimajohtohankkeen taustaselvityksestä saa Fingridistä Pasi Saarelta (Pasi.Saari@fingrid.fi, p. 030 3955178).

25.3.2019



Kuva 1. Fingridin uuden 400 kV voimajohtohankkeen Länsisalmi-Anttila sijainti.

Merkintään "kehitettävä voimajohto" liittyy määräys "Voimajohto, jonka sijoittaminen maan alle tulee selvittää johdon uusimisen tai ympäröivän maankäytön muutoksen yhteydessä". Haluamme muistuttaa siitä, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja ja tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa.

Fingridillä ei ole muutoin huomauttamista kaavamateriaalista. Edellisessä lausunnossamme esiintuodut asiat on otettava huomioon myös kaavan jatkosuunnittelussa.

Kiitämme erityisesti sitä, että yleiskaavaluonnos oli saatava digitaalisesti avoimena WMS-rajapintana. Asiasta ei ole tosin mainintaa lausuntopyynnössä eikä yleiskaavan Internet-sivulla.

Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.

Pyydämme lähettämään meille tietoa kaavan etenemisestä. Tätä kaavoitusasiaa Fingrid Oyj:ssä hoitaa Mika Penttilä puh. 030 395 5230.

25.3.2019

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnon mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj
Maankäyttö ja ympäristö



Mika Penttilä
vanhempi asiantuntija



Helsingin kaupunki
Kaupunginhallitus

Pöytäkirjanote

18/2019

1 (6)

Asia/22

29.04.2019

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Vantaan kaupunki
Asematie 7
01300 VANTAA

§ 282

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta

HEL 2019-002140 T 10 03 01

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta seuraavan lausunnon:

Kaavaluonnos vastaa Vantaan kaupungin kasvupaineeseen ja ohjaa investointeja pääasiassa olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Painopisteinä ovat joukkoliikennekaupungin kestävä kasvun vyöhyke, nykyisten keskustojen kehittäminen, Vantaan raitiotien kehityskäytävä sekä täydennysrakentaminen koko kaupungin alueella. Uusia asemanseutuja ovat Kivistön keskusta laajentava Lapinkylän asema, Vallinojan asemanseutu pääradan varressa sekä Länsisalmen metroasema.

Luonnoksen kaavaratkaisu on perusteltu. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja joukkoliikenteeseen tukeutuva kasvu ovat linjassa valmistella olevien Uusimaa 2050 -kaavan ja seudun MAL 2019 -suunnitelman tavoitteiden kanssa. Kasvun ohjaaminen rakenteen sisään tukee kestävästä liikkumisesta, parantaa kaupunkitilan laatua ja vastaa urbaanin asumisen kasvavaan kysyntään. Helsingin näkökulmasta on keskeistä, että myös muissa seudun kaupungeissa on korkeatasoista ja houkuttelevaa kaupunkiympäristöä, jossa yhteydet toimivat ja palvelut ovat lähellä. Koska kaavaratkaisu keskittyy yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen, on joitain nykyisiä työpaikka-alueita ja kaupan alueita joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrella muutettu asumiseen.

Yleiskaavan läpileikkaavana strategiana on kaupunkitilan laadun parantaminen. Kaavassa on esitetty joukkoliikennekaupungin maankäytön tehostamista ja kaupunkitilan laatua ohjaavan strategisen merkinnän lisäksi merkintä katukuvan kehitysalue. Tiemäisten katu ympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta keskustojen läheisillä alueilla. Tämän kaltainen lähestymistapa on toimiva.

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginhallitus>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Liikennejärjestelmä

Vantaan yleiskaavan tavoitteena on luoda yhdyskuntarakennetta, 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. Kaavassa esitetyt suunnitteluratkaisut ovat kannatettavia. Yleiskaavaratkaisu tukee hyvin tavoitetta lisätä kestävästä liikkumista seudulla.

Vantaalla sijaitsevan lentokentän merkitys koko Helsingin seudulle ja myös valtiontaloudelle on suuri. On erittäin tärkeää, että lentoaseman kehittämismahdollisuudet säilyvät myös tulevaisuudessa ja seudulla huolehditaan toimivista yhteyksistä lentoasemalle. Helsinki tukee ratkaisuja, joilla lentoaseman toimintamahdollisuuksia edistetään.

Joukkoliikenne

Vantaan yleiskaavan joukkoliikenneverkossa on painotettu hyvin seudullisen liikkumisen merkitystä. Siinä esitetyt Mellunkylästä Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentokentälle kulkeva pikaraitiotie ja muut joukkoliikenteen runkoyhteydet kytkeytyvät hyvin Helsingin yleiskaavassa esitettyihin runkoyhteyksiin. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota Vantaan ratikan kytkemiseen tulevaan seudulliseen raitiotieverkostoon. Varistoon sijoitetun raitiovaunuvarikon riittävyys tulee varmistaa jatkosuunnittelussa. Helsingin Viikin–Malmin raitotien yleissuunnitelmassa tullaan varautumaan Jakomäen ja Vaaralan väliseen yhdysraiteeseen.

Vantaan yleiskaavassa esitetty Lentoradan ja Tallinnan tunnelien linjaus vastaa viimeisimpiä ratasuunnitelmia, Helsingin seudun yhteistä tavoitetilaa ja on myös yhdenmukainen Uudenmaan maankuntakaavaehdotuksen ja Helsingin uuden yleiskaavan kanssa. Ratalinjaukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Pyöräliikenne

On erittäin hyvä asia, että pyöräliikenteen baanat ovat myös Vantaalla yleiskaavan pääkartalla. Tavoitteena on, että baanat muodostavat seudulla yhtenäisen kokonaisuuden. Baanojen määrittely yhteytenä tukee pyöräliikenteen laadukkaiden väylien toteuttamista, ja Helsinki tekee jatkossakin suunnitteluyhteistyötä baanojen yhteensovittamisessa kuntien rajoilla. On siis tärkeää, että myös Vantaalla baanaväylille asetetaan korkeat laadulliset tavoitteet.

Poikittaisen baanayhteyden (merkintä ”Pyöräilyn baanayhteystarve”) mahdollinen linjaus Helsingin puolella ei sisälly Helsingin yleiskaavan



mukaiseen pyöräliikenteen baanaverkkoon. Yhteyden jatkosuunnittelua on tarpeen jatkaa Helsingin ja Vantaan yhteistyönä.

Yleiskaavamerkinnot ja määräykset -osassa sekä yleiskaavan selostuksessa mainitaan moneen otteeseen termi kevyt liikenne. Keskenään hyvin erilaisten kulkumuotojen niputtaminen ei edistä laadukkaan kaupunkisuunnittelun toteutumista pyöräliikenteen tai jalankulun näkökulmasta. Termi pyöräliikenne korostaa polkupyörää tasavertaisena liikennemuotona esim. harrastuspyöräilyn sijaan, joten on suositeltavaa käyttää yleiskaavassa termiä pyöräliikenne.

Autoliikenteen pysäköinnin järjestämisestä määräämisen lisäksi yleiskaavan tulisi ohjata myös laadukkaiden pyöräpysäköinnin ratkaisujen kehittämiseen. Pelkän ”pysäköinnin” sijaan tulisi siis puhua kattavammin auto- ja pyöräpysäköinnistä.

Logistiikka

Helsingin kaupungin näkökulmasta on tärkeää, että Vantaan yleiskaavassa huolehditaan riittävästä logistiikka-aluevarauksista. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on tavoitteiden mukaista ja järkevää, mutta tätä ei tule tehdä seudullisesti merkittävien varastoalueiden kustannuksella. Onkin hyvä, että kaavaselostuksessa todetaan, että olemassa olevien yritysten toimintaedellytykset varmistetaan ja keskisuurille logistiikkahankkeille pyritään löytämään tilaa. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että seudullisen logistiikan ja esimerkiksi Helsingin sataman toimintaedellytykset eivät heikkene.

Viheryhteydet ja virkistys

Viheryhteyksien liittyminen Helsingin yleiskaavassa osoitettuun viherverkostoon on otettu hyvin huomioon. Viheryhteydet Malminkartanosta, Mätäjokivarresta, Vantaanjokivarresta, Haltialasta, Keravanjokivarresta, Malmin lentokentän ja Puistolan alueelta sekä Jakomäen ja Mellunkylän alueelta liittyvät Vantaan viherverkostoon. Seudullisen verkoston kehittämisen kannalta on erityisen tärkeää, että Helsingin Vanhankaupunginlahdelta alkavaa Jakomäen, Vaaralan ja Hakunilan liikuntapueston kautta kulkevaa vihersormeaa Sipoonkorpeen kehitetään kaupunkien yhteistyönä.

Kaavassa on otettu huomioon myös ekologiset yhteydet, jokivarsien virkistysvyöhykkeen kehittäminen ja ohjeelliset virkistysreitit, pyöräilyn baanat ja baanan yhteystarpeet, mikä tukee seudullisen virkistysverkoston kehittämistä. Pyöräilyn baanan yhteystarve on osoitettu Helsingin puolelle Haltialasta Kuninkaantammentien suuntaisesti Hämeenlinnanväylälle saakka.



Vantaan yleiskaavan 2020 luonnoksen suhde Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan

Vantaan yleiskaava 2020 tulee korvaamaan Östersundomin yhteisen yleiskaavan Vantaan alueella. Östersundomin yhteinen yleiskaava on hyväksytty joulukuussa 2018, mutta hyväksymispäätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen.

Vantaan yleiskaavan 2020 luonnos noudattaa Östersundomin yleiskaavassa tehtyjä ratkaisuja. Kaavamerkinnöissä ja –määräyksissä on pieniä eroja, mutta kaavojen välillä ei ole ristiriitaa. Kaavat muodostavat riittävän yhtenäisen lähtökohdan tarkemmalle suunnittelulle Vantaan ja Helsingin raja-alueella. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin kiinnittää huomiota seuraaviin yksityiskohtiin.

Östersundomin yleiskaavan toteuttamisen kannalta tärkeä Sipoonkorven ja Mustavuoren välinen ekologinen yhteys on huomioitu Vantaan yleiskaavan ajoitusmääräyksissä ja ekologisen runkoyhteyden merkinnällä. Östersundomin yleiskaavassa ekologisesta yhteydestä on määrätty yksityiskohtaisemmin.

Östersundomin yleiskaavaan on merkitty Länsisalmen alueelle metron lisäksi pikaraitiotie / joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna ja joka jatkuu Helsingin alueelle. Kyseessä on pitkän tähtäimen varaus, jonka toteuttaminen ei ole edellytyksenä Östersundomin yleiskaavan toteuttamiselle. Yleiskaavojen yhdenmukaisuuden ja riittävän tilavarauksen varmistamiseksi vastaava merkintä, joukkoliikenteen runkoyhteys, on syytä merkitä myös Vantaan yleiskaavaan.

Östersundomin yleiskaavassa edellä mainittu pikaraitiotielinjaus seuraa Länsisalmen alueella pääkatua, joka toimii kaavamääräyksen mukaan seudullisen tieyhteyden osana. Vantaan yleiskaavassa on käytetty merkintää liikenneyhteys, tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä. Seudullinen yhteys tulee huomioida myös Vantaan yleiskaavassa. Kehä III:n ja Itäväylän liittymä on Östersundomin yleiskaavassa esitetty eritasoliittymän symbolilla, mikä olisi myös hyvä huomioida.

Östersundomin yleiskaavassa on Sipoonkorven ja Mustavuoren väliin tärkeää ekologiseen yhteyteen liittyen merkitty vihersillat tai -alikulut. Vantaan yleiskaavaan näitä ei ole merkitty, mutta ne tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa.

Östersundomin yleiskaavan tavoitteellinen virkistysverkkosuunnitelma on huomioitu keskeisiltä osin Vantaan yleiskaavassa.



29.04.2019

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Viikki-Kivikko -vihersormen ja Sipoonkorven laajojen metsäalueiden kytkeytyneisyys on tärkeää. Seudullisen virkistysyhteyden toteutuminen tulee huomioida Vantaan yleiskaavassa. Östersundomin yleiskaavassa on esitetty virkistysyhteys Ojangan ja Norrbergetin alueiden välille.

Vantaan yleiskaavassa ohjeellinen ratsastusreitti poikkeaa Östersundomin yleiskaavan virkistysverkkosuunnitelmasta. Ratsastusreittien osalta voidaan kuitenkin todeta, että alueella tulee turvata riittävät yhteydet ja reittien sijainti voi tarkentua tarkemmassa suunnittelussa.

Östersundomin yleiskaavan virkistysverkkosuunnitelmassa esitetty pyöräilyn laatukäytävä eli baana tulee huomioida myös Vantaan yleiskaavassa.

Östersundomin yleiskaavassa osoitetut tärkeimmät yhdyskuntatekniset johdot, putket ja tunnelit tulee huomioida Vantaan yleiskaavassa.

Yhteistyö kaupunkien välillä

Kaavaluonnosta on valmisteltu hyvässä yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Myös yhteistyö Östersundomin yhteisen yleiskaavan, MAL 2019 -suunnitelman sekä muiden seudullisten suunnitelmien osalta on ollut Vantaan ja Helsingin välillä sujuvaa ja toimivaa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö ja kutsu lausunnonantajien tilaisuuteen
- 2 Vantaan yleiskaava 2020 luonnos kartta
- 3 Vantaan yleiskaava 2020 luonnos määräykset
- 4 Vantaan yleiskaava 2020 luonnos selostus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Vantaan kaupunki

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 14.5.2019.



Helsingin kaupunki
Kaupunginhallitus

Pöytäkirjanote

18/2019

6 (6)

Asia/22

29.04.2019

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Kaupunginhallitus

Jenni Björkstén
pöytäkirjanpitäjä

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginhallitus>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



LAUSUNTO

1(8)

17.4.2019

Vantaan kaupunki

VANTAAN YLEISKAAVA 2020 -LUONNOS

Vantaan kaupunki on pyytänyt kauppakamarin lausuntoa Yleiskaava 2020 -luonnoksesta. Kauppakamari esittää lausuntonaan seuraavaa:

1. Yleistä Yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan 335 000 asukkaaseen ja 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050, mikä tarkoittaisi noin 110 000 asukkaan ja 80 000 työpaikan lisäystä nykytilanteeseen verrattuna. Kasvu ohjataan kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Erityisesti Tikkurilaa, Myyrmäkeä ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Olemassa olevia ja uusia asemanseutuja kehitetään seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Vantaan ratikka parantaa poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja lentokentän välillä. Sen varten uskotaan rakentuvan vahva kehityskäytävä, joka tuo mukanaan uutta ja täydentävää asuntorakentamista. Kaupan suuryksiköiden ja kaupan alueiden sijoittumisessa periaatteena on keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella.

Kauppakamari pitää Vantaan yleiskaavaa merkittävänä Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailukyvyyn kehittämiseen vaikuttavana linjauksena. Suomen kaupungistumisen ja Helsingin seudun väestönkasvun on ennustettu jatkuvan voimakkaana tulevaisuudessa. Yleiskaavatyön tärkeinä lähtökohtina pitää olla joustavuus ja mahdollistaminen, ei rajoittaminen. Yleiskaavan on turvattava pitkälle tulevaisuuteen yleiset kasvu- ja kehitysmahdollisuudet, yritysten toimintaedellytykset, kaupan kilpailu ja laajenemismahdollisuudet, kohtuuhintainen asuntotuotanto sekä kaikkien liikenne- ja palvelumuotojen toimivuus.

Yleiskaavaa valmisteltaessa on otettava huomioon koko metropolialueen merkitys Suomen hyvinvoinnin kannalta, mikä edellyttää kansallisesti ja kansainvälisesti kilpailukykyistä toimintaympäristöä sekä toimivia liikenneyhteyksiä niin kotimaassa kuin ulkomaillekin. Yleiskaavaa ei voi tehdä erillään muun Helsingin seudun maankäytön suunnittelusta tai ottamatta huomioon yleiskaavan osuutta ja vaikutuksia koko seudun kehittämisessä.

Yleiskaavan on tarkoitus mahdollistaa Vantaan kasvu. Kauppakamari pitää oikeana varautumista voimakkaaseen asukas- ja työpaikkamäärän kasvuun sekä tavoiteltavan yleiskaavavarannon mitoittamista arvioidun kasvun edellyttämää suuremmaksi, jotta käyttökelpoista varantoa olisi tarpeeksi. On tärkeää, että Vantaa haluaa kasvaa ja kehittää omaa aluettaan aktiivisesti.

2. Maankäytön ratkaisut

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäten maata luonnolle ja tulevaisuuden muutoksille.



Suuri osa kasvusta keskitetään joukkoliikennekaupungin alueelle, missä liikkuminen voi tukeutua ensisijaisesti kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

Kauppakamari pitää oikeana Vantaan maankäytön kehittämistä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tukeutuen. Jo rakennetuilla alueilla on huomattavasti tiivistämisen varaa. Täydennysrakentamisen edut ovat kiistatottomat: alueilla on valmiina yhdyskuntatekninen infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet, joten rakentamisesta syntyy vähemmän kustannuksia kuin kokonaan uusilla alueilla. Lisäksi riittävän tiivis rakentaminen mahdollistaa palvelujen säilymisen ja uusien palvelujen syntyminen.

Täydennysrakentamiseen ja purkavaan lisärakentamiseen liittyy myös suuria haasteita mm. asukkaiden vastustuksen ja menettelyjen monimutkaisuuden vuoksi. Kaupungin tuleekin määrätietoisesti edistää täydennysrakentamista mm. omalla maankäyttöpolitiikallaan ja tukitoimenpiteillään.

Kauppakamari pitää hyvänä, että yleiskaavaan sisältyy myös yksi uusi merkittävä kehityskäytävä eli Vantaan ensimmäinen raitiotielinja Vantaan ratikka (Mellunmäki-Hakunila-Tikkurila-Aviapolis-lentoasema) laajoine maankäytön kehittämispotentiaaleineen. Se mahdollistaa paitsi uusien alueiden rakentamisen myös Itä-Vantaan nykyisen kaupunki- ja palvelurakenteen kohentamisen.

2.1 Keskustat

Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki on luonnoksessa nostettu pääkeskuksiksi, joihin on mahdollistettu laajat keskusta-alueet. Kaikkien keskustojen osalta tavoitteena on monipuolistaa, eheyttää ja vahvistaa niitä entisestään. Laajimmat C-alueisäykset painottuvat ensisijaisesti kolmeen pääkeskustaan, mutta aluelajennuksia ja keskustamerkitäisäyksiä esitetään eri puolille kaupunkia. Keskusta-alueiden laajentamisella halutaan edistää mm. joukkoliikennekaupungin kehittymisen edellytyksiä ja palveluiden saavutettavuutta ilman autoa. Pysäköinnin järjestämiseen edellytetään ratkaisuja, jotka tukevat mahdollisimman tehokkaassa käytössä olevia ja kaupunkikuvasta vähän tilaa vaativia järjestelyjä.

Olemassa olevien keskustojen ja joukkoliikennekaupungin edellytysten vahvistaminen on kannatettava tavoite. Luonnoksen mukaan liikenne keskusta-alueilla ohjataan järjestettäväksi jalankulkijoita ja kevyttä liikennettä priorisoivaksi. Kauppakamari pitää tärkeänä, että samalla huolehditaan myös autoliikenteen sujuvuudesta. Ollakseen elinvoimainen kaupunkikeskusta vaatii mm. monipuolista ja kilpailukykyistä kauppaa ja asiainnin helppoutta. Hyvästä saavutettavuudesta huolehtiminen kaikilla kulkutavoilla on kaupan elinehto. Keskustojen elinvoimaisuus edellyttää myös hyvin toimivaa huolto- ja jakeluliikennettä.

Henkilöauto tulee vielä pitkään olemaan tarpeellinen liikkumisväline Helsingin seudulla. Vaikka yritykset yhä enenevässä määrin hakeutuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle, ovat hyvä saavutettavuus henkilöautolla ja auto-paikkojen määrä edelleenkin tärkeitä monille yrityksille.



Osa keskusta-alueilla työskentelevistä tarvitsee autoa työtehtäviinsä päivän aikana. Ja keskusta-alueilla tulee myös niiden voida asua, jotka tarvitsevat omaa autoa päivittäin työ- ym. arjen matkoihin. Raideliikenteen investoinnit toteutuvat vasta pitkän ajan kuluttua, ja liikenteen toimivuus on turvattava niitä odotellessakin.

2.2 Kaupan sijoittamisen ohjaaminen

Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja erillisten ns. kaupan alueiden osalta. Luonnoksen mukaan tärkeimpinä linjauksina on keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella. Kaupunkikeskustoja (C) kehitetään ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina. Julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on keskeisillä keskusta-alueilla osoitettava liike- ja toimitiloiksi. Kaupallisten palveluiden alueille (KM) sijoittuu suuria erikoiskauppoja sekä tilaa vaativaa kauppaa. Niitä on yleiskaavaluonnoksessa samassa laajuudessa kuin voimassa olevassa yleiskaavassa, ja tilaa lisärakentamiselle on vielä kaikilla alueilla. Kaupan alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa. Alueelle ei saa sijoittaa sellaisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, joilla on merkitystä päivittäiseen palvelujen saavutettavuuteen, eikä päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Kaavamääräyksissä on useita kaupallisten alueiden aluekohtaisia määräyksiä mm. päivittäistavarakaupan määrään liittyen.

Vantaan väestömäärän kasvaessa ja ostovoiman lisääntyessä tulee yleiskaavan mahdollistaa riittävän palvelu- ja myymäläverkoston syntyminen. Yleiskaavaluonnoksessa korostuu kaupan ohjaaminen keskuksiin ja uusien mahdollisuuksien tarjoaminen erityisesti pienimuotoisemmalle päivittäis- ja erikoistavaran kaupalle. Kauppakamari pitää tärkeänä, että myös suurten päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä vähittäiskaupan suuryksiköiden toimintaedellytykset turvataan tiivistyvässä kaupunkirakenteessa.

Ohjattaessa kauppaa voimakkaasti keskusta-alueille on samalla huolehdittava siitä, että myös suuryksiköille löytyy sijoittumispaikkoja keskusta-alueilta. Olemassa olevien yksiköiden toimintaedellytykset ja kehittyminen on turvattava, mutta kilpailun edistäminen edellyttää riittävästi uusia sijoittumismahdollisuuksia. Lisäksi on otettava huomioon, että voimakkaassa kasvussa olevan verkkokaupan logistiikka vaatii riittävän suuria päivittäistavarakaupan yksiköitä liikenteellisesti hyvillä paikoilla.

Vuonna 2015 laaditusta Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksestä ilmenee, että Vantaan kaikilla suuralueilla on usean tuhannen päivittäistavarakaupan kerrosneliömetrin lisätarve vuoteen 2025 mennessä. Myymäessä on jopa 15 700 ja Tikkurilassa 12 000 kerrosneliömetrin lisätarve vuoteen 2040 mennessä. Kauppakamari katsoo, että yleiskaavassa esitetyllä kaupan ratkaisulla ei kyetä turvaamaan voimakkaan väestönkasvun vaatimaa palveluverkkoa.

Kaupunkikeskustojen laajentaminen ja vahvistaminen sekä niiden sijoittuminen raideliikenneyhteyksien varteen on sinänsä positiivista, mutta vaatimus päivittäistavarakauppojen sijoittamisesta ensisijaisesti vain keskustoihin ja rakennusten kivijalkoihin johtaa kaupan yksikkökoon ja valikoiman pienenemiseen sekä hintojen kohoamiseen. Luonnoksessa esitetyt olemassa olevien C-alueiden laajennukset ovat kannatettavia, mutta kohdistuvat suurimmassa

osassa keskustoja jo rakennettuihin asuin- ja liikekortteleihin. Näin ollen ne tarjoavat vain rajoitetut mahdollisuudet vastata kasvavaan päivittäistavaroiden kysyntään ko. alueilla.

Asukasmäärän kasvaessa asiointimatkojen määrä lisääntyy. Ostosmatkoihin liittyy usein muutakin toimintaa kuin pelkkä ostosten tekeminen. Asiakkaat vaativat suuria valikoimia, joita on mahdollista tarjota vain suurissa yksiköissä. Mikäli kaupan verkosto painottuu keskustoissa liaksi pieniin lähimyymlöihin, ajavat ihmiset autolla kauemmaksi paremman valikoiman ja helpomman asiointin perässä. Kauppakamari esittää, että C-alueita laajennetaan sellaisille alueille, joille on käytännössä mahdollista sijoittaa suurempiakin päivittäistavarakaupan yksiköjä.

On epärealistista olettaa, että tulevaisuudessa asiointi perustuisi pääosin vain joukko- ja kevyeen liikenteeseen tai kävelyyn. Käytännön syistä on auto monille perheille ainoa realistinen vaihtoehto liikkumiseen ja asiointiin. Autoilun muuttuminen yhä vähäpäästöisemmäksi ja tarjolla olevat uudet liikkumispalvelut ja -muodot saattavat johtaa henkilöauton käytön lisääntymiseen. Päivittäistavarakaupalle saavutettavuus henkilöautolla on jatkossakin tärkeää.

Hallitusohjelman edellyttämän maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen yhteydessä vuonna 2017 luovuttiin laatumäärittelystä kaupan sijainnin ohjauksen yhteydessä. Uuden 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen ole perusteltu. Lainmuutosta koskevassa hallituksen esityksessä mainitaan muun sijainnin perusteina esim. toimivan kilpailun kehittymisen edistäminen ja erilaisten liiketoimintamallien kehittäminen. Edelleen HE:ssä todetaan, että "erityisenä tavoitteena on parantaa kaupan toimialan edellytyksiä kehittää toimintaansa keskusta-alueiden ulkopuolella ilman vähittäiskaupan suuryksikön laadun huomioon ottamiseen liittyvää rajoitusta".

Luonnoksessa MRL:n muutos on sivuutettu. Keskusten ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden ohjaus perustuu edelleen kaupan laatuun eli kauppa on jaettu päivittäistavarakauppaan, erikoistavaran kauppaan ja tilaa vaativaan kauppaan. Kaupallisia palveluita koskeva KM-kaavamääräys on lisäksi kaupan laatua koskevilta osin epäselvä ja tulkinnanvarainen.

Kauppa elää suurta murrosta, jonka lopputulosta voi vain arvailla. Kaupan konseptit kehittyvät jatkuvasti, eikä ole perusteltua käsitellä tilaa vaativaa kauppaa erillisenä ilmiönä. Viranomaisen suorittama kaupan laatuluokittelu on omiaan aiheuttamaan tulkintaongelmia, rajoittamaan kilpailua sekä jäykistämään kiinteistömarkkinoita vaikeuttamalla mm. uusien käyttäjäkonseptien kehittämistä olemassa oleville tiloille.

MRL:n mukaan kaavoituksella on edistettävä kaupan kilpailua, mikä on käytännössä mahdollista vain tarjoamalla kaupan toimijoille riittävästi vaihtoehtoisia sijoittumispaikkoja. Kauppa tarvitsee niitä myös voidakseen reagoida muuttuvaan toimintaympäristöön. Yleiskaavan jatkovalmistelun yhteydessä tulee tehdä perusteellinen selvitys kaavaratkaisun vaikutuksista kaupan toimintaedellytyksiin ja kilpailuun.



Kauppakamari vaatii, että kaupan laatuun viittaavat määritelmät ja ratkaisut poistetaan kaava-aineistosta ja että keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita käsitellään yhdenmukaisesti. Missään tapauksessa yleiskaavassa ei pidä rajoittaa ko. alueiden kaupan laatua ja määrää tiukemmin kuin valmisteilla olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa.

2.3 Toimitila-alueet ja työpaikat

Luonnoksen mukaan uusia toimitila-aluekokonaisuuksia on merkitty niukasti, koska kaavarantoa on runsaasti voimassa olevissa kaavoissa. Määrällisesti eniten uutta kerrosalaa tarvitaan varastorakennuksiin, kun tilankäyttö tiivistyy etenkin toimistoissa. Suurimpana uutena toimitila-alueena esitetään aluetta Vierumäen lentomelualueella. Monipuolisiksi työpaikka-alueiksi on varattu etenkin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla sijaitsevia toimitila-alueita (mm. Vantaankoski-Vehkalassa ja Aviapoliksessa). Ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja on ohjattu alueille, joissa niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa eli pääasiassa voimakkaan lento- tai tiemelun alueelle lentokentän ympäristössä. Tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi on osoitettu toimitila-alueet, joita halutaan kehitettävän rouheampien toimintojen alueena ja joiden joukkoliikenneyhteydet eivät tarjoa hyviä edellytyksiä työvoimaintensiivisen työpaikkatoiminnan kehittämiseen (mm. Vaaralassa, Hakkilassa, Koivuhaassa, Petikossa ja Kivistön suuralueella). Useita edellisten yleiskaavojen toimitila-alueita, jotka sijoittuvat kaupunkirakenteessa keskeisesti, on muutettu asumiseen muuntuviksi tai asuinvaltaisiksi alueiksi.

Teollisuustyöpaikkojen määrä on jatkuvasti vähentynyt Uudellamaalla. Monilla yritysalueilla on paineita mm. asunto- tai toimitilarakentamiseen. Kaikkien yritysten tuotannon luonne tai logistiikka ei mahdollista sijoittumista asuinalueiden yhteyteen. Mikäli teollisuusyritysten toimintaedellytyksiä heikennetään, seurauksena voi olla niiden siirtyminen Suomen rajojen ulkopuolelle.

Kauppakamari pitää tärkeänä, että maankäytön suunnittelussa turvataan teollisuusyrityksille mahdollisuus toimia Uudellamaalla myös tulevaisuudessa. On hyvä, että ympäristöhäiriöitä aiheuttavien yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi on yleiskaavaluonnoksessa varattu alueita yksinomaan tuotanto- ja varastotoiminnalle. Huomioon on otettava paitsi uusien vaihtoehtoisten sijaintipaikkojen osoittaminen myös olemassa olevan toiminnan jatkuminen ja mahdollinen laajentuminen.

Pääosa logistiikka-alan toimijoista on sijoittunut Kehä III:n varrelle tai sen välittömään läheisyyteen. Pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen tiivistyessä logistiikkatoimintoja on vähitellen siirtymässä kauemmaksi Kehä III:n vyöhykkeeltä, mutta esim. verkkokaupan logistiikka edellyttää mahdollisuutta operoida kohtuullisen läheltä asiakkaita. Kappaletavara- ja pakettilajittelua ei kannata tehdä kovin kaukana pääasiakasalueesta, sillä kuljetuskustannukset kasvavat nopeasti etäisyyden lisääntyessä. Tätä lisäkustannusta ei pysty kompensoimaan edes maan edullisempi hinta kauempana reuna-alueilla. On välttämätöntä, että yleiskaava mahdollistaa logistiikkatoiminnot Vantaalla ja että kaavassa varataan riittävästi alueita myös uusille tilaa vaativille logistiikkatoiminnoille.

2.4 Asuntorakentamisen ohjaus

Yleiskaavaluonnoksessa on varattu tilaa uudelle asuntorakentamiselle ensisijaisesti olemassa olevan, väljästi rakennetun rakenteen sisään. Uusina asuntorakentamiseen varattavina alueina on esitetty aiemmin muuhun maankäyttöön osoitettuja alueita. Esim. Vantaan ratikan reitin varrella on muutettu työpaikka-alueita asumiselle. Suurin muutos asuntorakentamisen yleiskaavallisessa käsittelyssä on merkintöjen entistä joustavampi määrittelmä uudisrakentamisen tavasta, mikä monin paikoin mahdollistaa nykyistä monipuolisempaa ja tehokkaampaa maankäyttöä. Yleiskaavalla samaan kortteliin halutaan mahdollistaa sekä kerrostalojen että pientalojen toteutuminen ja näiden talotyyppien välimuotojen kehittymisen. Luonnos ei esitä laajoja uusia aluevarauksia asuntorakentamiselle. Kaikki uutena rakentamisen alueena kartalle nostetut paikat ovat nykyisen rakenteen laidassa tai keskellä (Lapinkylän aseman ympäristö, Hämevaara, Leinelä, Vallinojan aseman ympäristö, Hiekkaharju, Päiväkumpu ja Länsimäki). Vain Länsisalmeen esitetyn metroaseman ympäristöön on esitetty laajalti uusia rakentamisen alueita.

Helsingin seudun kasvu on koko maan hyvinvoinnin perusta. Seudun kilpailukyvyyn kriittisinä tekijöinä ovat työmarkkinoiden, liikennejärjestelmän ja palveluverkon lisäksi asuntomarkkinat. Asuntopolitiikalla on suuri elinkeinopolitiittinen merkitys. Asuntojen saatavuus ja hintataso vaikuttavat keskeisesti alueen elinvoimaisuuteen, työvoiman saatavuuteen ja sen liikkuvuuteen.

Helsingin seudulla on jatkuva pula erityisesti seudulle muuttavalle työvoimalle suunnatuista kohtuuhintaisista vuokra-asunnoista. Monilla palveluvaltaisilla aloilla Helsingin seudun asumisen hinta ylittää uuden työvoiman maksukyvyn. Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että uudella yleiskaavalla mahdollistetaan riittävä asuntotuotanto ja että Vantaa toteuttaa oman osuutensa sovitusta asuntotuotannosta.

On järkevää kohdentaa asuntorakentamista olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, jossa on jo valmiina yhdyskuntatekninen infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet. Täydennysrakentaminen voi kuitenkin olla monella tavoin haastavampaa ja hitaampaa kuin täysin neitseelliselle alueelle rakentaminen esim. asukkaiden vastarinnasta johtuen. Ottaen huomioon, että yleiskaava ohjaa asuntorakentamisen paljolti jo rakennetuille alueille, tulee Vantaan kaupungin pyrkiä omilla toimenpiteillään määrätietoisesti edistämään täydennysrakentamista. Muuten on vaarana, että yleiskaava ei mahdollista riittävää asuntotuotantoa eivätkä seudullisesti sovitut asuntotuotantotavoitteet Vantaan osalta toteudu.

Vantaan tuleva rakentaminen nojautuu paljolti alueisiin raideyhteyksien – erityisesti Vantaan ratikan – varrella. Näiden alueiden rakentuminen edellyttää Vantaalta vahvaa sitoutumista uusien asemien ja ratikan toteuttamiseen.

2.5 Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Yleiskaavan tavoitteena on luoda yhdyskuntarakenne, jossa palvelut ja työpaikat ovat saatavissa myös ilman henkilöautoa. Päärunkoyhteytenä Vantaalla toimii juna, ja yleiskaavaluonnoksessa esitetään varauksia raitiotielle sekä muille joukkoliikenteen runkoyhteyksille. Pääradan varteen on merkitty uusi Vallinojan asema maankäyttöineen. Kehäradalla on neljä vielä toteuttamatonta asemavarausta: Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä

ja Petas. Lentoaseman kasvuun on varauduttu osoittamalla riittävät varaukset lentoliikenteen alueelle sekä uudelle lentoterminaalialueelle Viinikkalan asemavarauksen yhteyteen. Lisäksi varaudutaan maanalaiseen Lentorataan, joka kulkee pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan sekä Tallinna-tunneliin, joka kulkee lentoasemalta Tallinnaan.

Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Hakunilan aluekeskus yhdistyy raiteilla kahteen Vantaan pääkeskukseen raitiotievarauksen myötä. Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin yleiskaavassa esitettyjen raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella, Raide-Jokeri 2:een sekä poikittaiseen runkoyhteyteen Myyrmäen ja Pakkalan välillä. Kivistön ja Ruskeasannan asemat tarjoavat mahdollisuuden liityntäpysäköintiin Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän autoilijoille. Muut seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet sijaitsevat Tikkurilan, Vehkalan ja Vantaankosken aseilla. Pyöräilyn baanat muodostavat Vantaalle keskuksien välisen pyöräilyverkon, joka yhdistyy seudulliseen pyöräilyverkkoon. Kehä II:n jatkoon varaus on poistettu yleiskaavasta. Kivistön pohjoisosassa sijaitsevan maantien 152 (ns. Kehä IV) linjauksesta on esitetty kaksi vaihtoehtoa.

Kauppakamari pitää hyvänä, että asukasmäärältään jatkuvasti kasvavaa pääkaupunkiseutua kaavoitetaan joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaksi. Samalla on kuitenkin huolehdittava autoliikenteen toimivuudesta, koska joukkoliikenne ei ole kaikille realistinen vaihtoehto ja tavaraj- ja huoltoliikenne tarvitsevat jatkossakin kumipyöriä. Tavaraliikennejärjestelmän haasteet lisääntyvät merkittävästi seudun asukasmäärän kasvaessa eivätkä suunnitellut raideliikenneinvestoinnit palvele tavaraliikennettä kuin vä- lillisesti muuta liikennettä vähentämällä.

Seudun poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ovat huonot, mikä aiheuttaa runsaasti ongelmia myös yrityksille. Esimerkiksi vuorotyötä tekevien työntekijöiden on usein käytännössä mahdotonta käydä töissä julkisilla liikennevälineillä. On hyvä, että luonnokseen on sisällytetty useita poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja että Vantaa varautuu Helsingin pikaraitioteiden jatkumiseen omalla alueellaan.

Liityntäpysäköinnin edistäminen on olennainen osa liikennejärjestelmän kehittämistä. Kauppakamari pitää tärkeänä, että yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan seudulliseen liityntäpysäköintiin liikenteellisesti keskeisillä paikoilla sijaitsevilla rautatieasemilla. Vantaan tulee aktiivisesti myötävaikuttaa siihen, että suunnitellut liityntäpysäköintipaikat toteutuvat.

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden puute valtateiden 3 ja 4 väliltä aiheuttaa mm. raskaalle liikenteelle pidempiä reittejä tai hakeutumista alemmalle tieverkolle. Kauppakamari pitää hyvänä, että yleiskaavassa varaudutaan Vantaan osalta lentoaseman pohjoispuolisen Kehä IV -yhteyden toteuttamiseen. Tavaraliikenteen sujuvoittamisen lisäksi Kehä IV mahdollistaa lentoaseman pohjoispuolella sijaitsevan Tuusulan Focus-alueen kehittämisen, mikä puolestaan vahvistaa lentoaseman ympäristön logistiikkaklusteria.

Pääkaupunkiseudulla on jo pitkään ollut pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista pysäköinti- ja palvelualueista, joilla esim. ulkomailta saapuneet kuljettajat voisivat yöpyä ajoneuvoissaan. Tuoreen MAL-suunnitelman mukaan akuutti tarve on n. 400 raskaan liikenteen autopaikkaa.



Logistiikan sujuvuuden kannalta olisi erittäin tärkeää, että asiassa päästäisiin viimein toteutusvaiheeseen. Ongelman ratkaisemiseksi ei riitä, että raskaalle liikenteelle järjestetään väliaikaisia palvelualueita, vaan alueiden sijaintipaikat on turvattava osoittamalla kaavoissa pysyväksi tarkoitettuja palvelualueita. Kauppakamari esittää, että Vantaa panostaa ongelman ratkaisemiseen ja varaa yleiskaavasta riittävät alueita erityisesti ko. tarkoitukseen.

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Heikki J. Perälä
toimitusjohtaja

Tiina Pasuri
maankäyttö- ja liikenneasioiden päällikkö



16.4.2019

LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 -LUONNOKSESTA

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa yhdeksän jäsenkuntansa (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Tuusula ja Siuntio) joukkoliikenteen järjestämisestä sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudun 14 kunnan alueelle osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnitelmaa.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 hyväksyttiin HSL:n hallituksessa liikenteen osalta 26.3.2019 ja Helsingin seudun yhteistyökokouksessa maankäytön ja asumisen osalta 28.3.2019.

Lausunnossaan HSL kiinnittää huomiota siihen, miten joukkoliikenteen toimintaedellytykset toteutuvat Vantaan yleiskaavaluonnoksessa, millaisia mahdollisuuksia kaava tarjoaa kestäväälle liikkumiselle ja kaupunkirakenteelle sekä siihen, miten yleiskaava toteuttaa MAL 2019 -suunnitelman linjauksia.

Yleiskaavan kokonaisuus

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän näkemyksen mukaan Vantaan yleiskaavan kokonaisuus on erittäin onnistunut ja tarjoaa mahdollisuuksia kehittää kokonaisuutena kestävä maankäyttöä ja liikennejärjestelmää. Yleiskaavaluonnos on hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.

HSL pitää kannatettavana uuden yleiskaavan maankäytöllistä ratkaisua ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen, erityisesti joukkoliikennekaupungin tarjoamalle kestävä kasvun vyöhykkeelle.

HSL näkee merkittäviä kaupunkirakenteen tiivistämisen mahdollisuuksia erityisesti asemanseuduilla, mikä onkin otettu yleiskaavaluonnoksessa hyvin huomioon. MAL 2019 -suunnitelman mukaan kuntien tulee tiivistää asemanseutujen maankäyttöä merkittävästi ja mahdollistaa tätä kautta lisääntyvä asunto- ja työpaikkarakentaminen. Tiiviiden asemanseutujen välittömässä ympäristössä tulee priorisoida aseman liityntä- ja saattoliikennettä ja parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Asemanseuduista on eri toimijoiden yhteistyöllä mahdollista rakentaa kestävä liikunnan tukipisteitä, joissa joukkoliikenteeseen yhdistyvät niin kaupunkipyörät, yhteiskäyttöautot kuin liikunnan uudet palvelutkin.

Yleiskaavakartalle on tuotu keskusta-alueiden läheisten merkittävien katujen varsille strateginen merkintä *katukuvan kehitysalue*, jolla tavoitellaan korttelirakenteen eheytyä ja paikan parempaa tunnistettavuutta keskustojen läheisillä alueilla. Katukuvan kehitysalueita on Rajatorpantiellä, Martinkyläntiellä, Tammiston kauppantiellä, Tikkurilantiellä, Asolanväylällä, Kulomäentiellä ja Länsimäentiellä.

HSL haluaa muistuttaa, että joukkoliikenteen (bussit ja raitiovaunut) sujuva kulku kaduilla tulee mahdollistaa riittävin tilavarauksin myös kaupunkimai-

16.4.2019

sessä ympäristössä ja katutilan mahdollisesti kaventuessa. Tämä koskee erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksiä. Bussi- ja raitioliikenteen kustannustehokas liikennöinti edellyttää joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamista siten, että joukkoliikenteelle varataan riittävät kääntöpaikat, kuljettajien taukotilat ja mahdollistetaan tarpeelliset pysäköinti- ja odotustilat myös keskusta-alueilla.

HSL pitää erittäin hyvänä, että yleiskaava ohjaa jokapäiväisten palveluiden sijoittumista siten, että ne ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen. HSL:n tekemän, asukkaille suunnatun kyselyn mukaan (MAL-barometri 2018) 72 % pääkaupunkiseutalaisista on valmis kävelemään pidemmän matkan, mikäli ympäristö on miellyttävä. Liikkumisympäristön laatu onkin tärkeää erityisesti kävelyn ja myös pyöräliikenteen osalta.

Liikenteen ratkaisut

HSL pitää myönteisenä ja ilmastotavoitteiden kannalta jopa välttämättömänä yleiskaavassa tavoiteltavaa yhdyskuntarakennetta, jossa palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa myös ilman henkilöautoa. Kaavassa esitetyt seudulliset joukkoliikenteen runkoyhteydet, toimivat vaihtopaikat sekä pyöräilyn baanat ovat hyväksi todettuja keinoja kohti kestävästä liikkumisesta. HSL on mielellään mukana suunnittelemassa kestävästä liikkumisesta ratkaisuja niin pitkällä, keskipitkällä kuin operatiiviseen toimintaan tähtäävällä lyhyelläkin aikavälillä yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa.

Keskustojen kaavamääräyksissä esitetään keskitettyjä ja tehokkaita kokonaisvaltaisesti toteutettuja pysäköintiratkaisuja tukemaan kaupunkiympäristön tiiveyttä. Yhtenä toimenpiteenä MAL 2019 -suunnitelmassa on, että seudun kunnat laativat yhdessä yhtenäiset pysäköintiperiaatteet ja sitoutuvat niihin. Pysäköinnin ratkaisut ovat merkittävä osa liikennejärjestelmää ja HSL pitää tärkeänä, että kunnat yhdessä käynnistävät yhtenäisten pysäköintiperiaatteiden määrittelyn.

HSL pitää hyvänä yleiskaavaluonnoksen periaatetta esittää tie- ja katuverkosta kaavakartalla vain keskeisimmät yhteydet. Tie- ja katuverkkoa sekä pyöräliikenteen pääyhteyksiä olisi kuitenkin hyvä näyttää kaavaselostuksen kuvassa tai liitekartalla myös Vantaan rajojen ulkopuolella, jotta yhteyksien jatkuvuus (esim. maantien 152 jatkeen (Kehä IV) linjausvaihtoehdot) on helppo ymmärtää. Raitiotiet ja yhteystarpeet on esitetty kaavaselostuksen kuvassa 37 koko pääkaupunkiseudulla. HSL toivoo vastaavaa, laajempaa esitystapaa myös tie- ja katuverkon sekä pyöräilyn banojen osalta.

Kehä IV (maantien 152 jatke) on tuleva, tärkeä logistiikan poikittaisyhteys Lentoaseman pohjoispuolella. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman (MAL 2019) mukaan Kehä IV -tason yhteyden suunnitteluvalmiutta edistetään ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä. Nykyistä Kulomäentietä ei ole kaavaselostuksen mukaan tarkoitus kehittää osana Kehä IV -yhteyttä. HSL pitää valintaa perusteltuna, koska Kulomäentietä ympäröivä alue on jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä, eikä yhteys sovellu pitkämatkaisen tavaraliikenteen pääreitiksi.

16.4.2019

Sama näkemys verkon luokittelusta on esitetty myös valtion ja seudun kuntien yhteistyössä laaditussa Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutaso-tavoitteet -työssä (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018).

Joukkoliikenne

HSL kannattaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta luoda nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille. Runkoyhteyksiin panostaminen, erityisesti juna päärunkoyhteytenä, on hyvin esillä kaavaratkaisuissa. HSL haluaa muistuttaa, että asemilla ja muissa joukkoliikenteen solmupisteissä tulee varata riittävästi tilaa joukkoliikenteen vaihto- ja liityntäyhteyksille sekä terminaleille. Tavoiteltu nopea, henkilöauton kanssa kilpailukykyinen joukkoliikenne edellyttää omia, muista liikenteestä erillisiä ratkaisuja sekä etuisuuksia, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa kokonaisuutena kunkin linjan tai linjaston käyttöönoton yhteydessä.

Vantaan yleiskaavassa Petaksen asemalta erkaneva Klaukkalan rata on tunnustettu pitkän aikavälin raidevaraukseksi myös maakuntakaavassa. Klaukkalan rataa ei ole otettu kantaa MAL 2019 -suunnitelmassa, koska sen toteuttamista ei nähdä ajankohtaisena ennen vuotta 2050.

Kivistön ja Klaukkalan välisen runkoyhteyden kehittäminen laadukkaana bussiliikenteenä on HSL:n näkemyksen mukaan tärkeää seudun maankäytön kehittämisen kannalta, ja se on tunnustettu MAL 2019 -suunnitelmassa yhdeksi kolmesta pääkaupunkiseudun kehysalueen keskeisestä bussiyhteydestä. Klaukkalan ja Kivistön välisen bussin runkoyhteyden kannalta keskeistä on Kivistön aseman kehittäminen joukkoliikenteen vaihto- ja liityntäasemana, mutta yhteys saattaa edellyttää infratoimenpiteitä myös Vantaan tie- ja katuverkolla.

Yleiskaavassa on varauduttu maanalaiseen Lentorataan pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan sekä Tallinna-tunneliin lentoasemalta Tallinaan. Näihin yhteyksiin varaudutaan myös MAL 2019 -suunnitelmassa sekä Uusimaa-kaavassa.

Vantaan yleiskaavasta poistettuja raskaan raideliikenteen varauksia ovat maakuntakaavasta poistettu Heli-rata sekä Santarata. HSL näkee molempien varausten poiston perusteltuna maankäytön kehittämismahdollisuuksien, erityisesti Tikkurilan kaupunkikeskuksen kehittämisen näkökulmasta. Myös MAL 2019 -suunnitelmassa todetaan, että valtion olisi perusteltua luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä sekä omistamiensa että muiden kiinteistöjen alueella.

Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Metrolinjauksen on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin. Metron jatkaminen Majvikiin on esitetty myös MAL 2019 -suunnitelmassa vuoden 2030 jälkeen toteutettavana hankkeena. HSL pitää tärkeänä, että kaava mahdollistaa tiiviin maankäytön metroaseman läheisyyteen.

16.4.2019

HSL pitää perusteltuna, että Vantaan yleiskaavassa ei enää varauduta metron jatkamiseen Hakunilaan, kuten ei MAL 2019 -suunnitelmassa, eikä Uusimaa-kaava 2050:n kaavaluonnoksessaan. Hakunilasta pääsee tulevaisuudessa luontevasti Vantaan ratikalla raskaan raideliikenteen piiriin sekä Mellunmäen että Tikkurilan suuntiin. Vantaan ratikka tulee noudattamaan Tikkurilan, Hakunilan ja Mellunmäen välillä pääosin runkolinjan 570 reittiä. HSL toteaa, että runkolinjan muutos raitiotieksi ei poista tarvetta seutuyhteyksille Helsingin suuntaan Lahdenväylän käytävässä.

Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin yleiskaavassa esitettyjen raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella, linjan 560 raidevaraukseen (ns. Raide-Jokeri 2) sekä poikittaiseen runkoyhteyteen Myyrmäen ja Pakkalan välillä. Itä-Vantaalla runkoyhteys mahdollistaa Viikki-Malmi -raitiotien jatkumisen Hakunilan urheilupuiston tienoille. HSL:n näkemyksen mukaan verkon yhdistävyys on seudullisesta näkökulmasta erittäin hyvä. Joukkoliikenteen runkoyhteydet sitovat Vantaan tärkeitä keskuksia hyvin toisiinsa. Seudullisen runko- ja raitioverkon suunnittelua on tarpeen jatkaa kuntien ja HSL:n välisenä yhteistyönä. HSL haluaa muistuttaa, että runkoverkon ulkopuolelle jäävien alueiden joukkoliikenteestä on jatkossakin huolehdittava palvelutasotavoitteiden mukaisesti.

Yleiskaavassa varaudutaan Lentorataan ja Tallinna-yhteyteen, jotka yhdessä Vantaan ratikan kanssa parantavat raideliikenneyhteyksiä lentoasemalle. Lisäksi yleiskaavassa on aluevaraus pääradalta pohjoisesta Kehäradalle kääntyvälle raiteelle.

Vantaan ratikka

Vantaan ratikka Mellunmäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta Lentoasemalle on seuraavan vuosikymmenen tärkein uusi joukkoliikennehanke Vantaalla. Vantaan ratikka on mukana MAL 2019 -suunnitelmassa ennen vuotta 2030 aloitettavana liikennehankkeena. **HSL pitää tärkeänä, että Vantaan ratikan riittävän suuresta nopeudesta huolehditaan.**

Tavoitteena on, että Helsingin kantakaupungin ulkopuolella raitioteiden keskinopeus on vähintään 25 km/h. Riittävän suuri keskinopeus mahdollistetaan raitiotien omilla, muusta liikenteestä erillisillä osuuksilla. Reitillä tulee olla mahdollisimman vähän sekaliikennejaksoja. Samoin linjausten tulee olla riittävän suoria.

Raitiotien reitti alittaa junaradan tunnelissa Tikkurilan aseman kohdalla. Yleiskaavassa on varalla myös toinen reitti pääradan alitse pohjoisempana Valkoisenlähteentiellä. Tikkurilan aseman alittava suora tunneliyhteys erinomaisine vaihtomahdollisuuksineen tarjoaa mittavat matkustajahyödyt ja on myös edellytys kustannustehokkaalle operoinnille. **HSL pitää matkustajapalvelun kannalta suoraa linjausta Tikkurilan keskustassa tarkoituksenmukaisimpana.**

Asemavaraukset ja uudet asemanseudut

16.4.2019

Yleiskaavaluonnos sisältää 19 rautatieasemaa, joista 14 on käytössä ja viisi asemavarausta (Lapinkylä, Petas, Ruskeasanta ja Viinikkala Kehäradalla sekä Vallinoja pääradan varressa). Lisäksi luonnoksessa on esitetty yksi met-roasema, Länsisalmi, Östersundomin metron varrella.

Vantaalla sijaitsevista lähijunaliikenteen asemista etenkin Vehkala (1100 matk./arkivrk.) mutta myös Rekola (2500 matk./arkivrk.) ovat melko vähän käytettyjä ottaen huomioon sen, että molemmille asemille liikennöidään kau-punkiratojen 10 minuutin vuorovälille. Maankäyttöä näiden asemien ympärillä tuleekin tiivistää, jotta näiden asemien käyttäjämääriä saadaan kasvatetuksi nykyisestä.

Luonnoksessa esitetään maankäyttöpotentiaalia sisältävinä uusina aseman-seutuina Lapinkylää, Vallinojaa sekä Länsisalmea. HSL pitää perusteltuna, että yleiskaavoituksessa tunnistetaan asemanseutujen erilaiset maankäyttö-potentiaalit. Pääradan ja Kehäradan asemavarausten käyttöönoton vaiheis-tuksesta sekä vaikutuksista liikennöintiin on tarpeen tehdä liikenteellisiä tar-kasteluja yhteistyössä HSL:n kanssa.

MAL 2019 -suunnitelman mukaan Lapinkylän maankäyttöä kehitetään vaiheit-tain ja uusi asema toteutetaan riittävän väestöpohjan täytyessä. HSL:n näke-myksen mukaan ennen Lapinkylän aseman käyttöönottoa alueen joukkoliik-kenne voidaan järjestää liityntänä Kivistön asemalle.

Kehäradan Ruskeasannasta muodostuu vuoden 2030 jälkeen seudullisesti merkittävä vaihto- ja liityntäasema Tuusulanväylän suunnasta tuleville. Kun asema toteutetaan, se tulee tehdä laadukkaasti ja riittävin tilavarausten sekä joukkoliikenteen liityntä- ja liityntäpysäköinnin käyttöön.

Vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet

Kivistön ja Ruskeasannan asemat palvelevat kehyskunnista tulevien bussiliin-jojen liityntäasemana Kehäradalle sekä tarjoavat mahdollisuuden liityntä-pysäköintiin Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän autoilijoille. Muut kaava-luonnoksen seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet sijaitsevat Tikkuri-lan, Vehkalan ja Vantaankosken asemilla ja näille on Kivistön ja Ruskeasan-nan tapaan tarkoitus ohjata pidempimatkaista liikennettä päiväylyiltä.

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017) myös Korso ja Martinlaakso ovat seudullisesti merkittäviä liityntä-pysäköintialueita.

Liityntäpysäköinnin kannalta merkittävillä asemilla on myös huomattava määrä joukkoliikennetarjontaa. HSL huomauttaa, että näillä asemilla tulee va-rata tilaa ensisijaisesti joukkoliikenteen vaihto- ja liityntäyhteyksille.

Tärkeät vaihtopaikat sijaitsevat Vantaan yleiskaavassa samoin kuin MAL 2019 -suunnitelmassa pääosin joukkoliikenteen runkoyhteyksien tai kaukoliik-enteen ja runkoyhteyksien risteyspaikoissa. Vaihtopaikkamerkintää ei ole yleiskaavassa erikseen merkitty asemille.

16.4.2019

MAL 2019 -suunnitelman mukaan joukkoliikenteen vaihtopaikkoina toimivia asemia Vantaalla ovat vuonna 2030 Myyrmäki, Kivistö, Lentoasema, Leinelä ja Tikkurila. Vantaan yleiskaavaluonnoksessa Tikkurila ja Lentoasema onkin merkitty valtakunnallisiksi joukkoliikenteen vaihtoasemiksi.

Hämeenlinnanväylälle Kivistön kohdalle on merkitty tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka. Vaihtopaikka liittyy kiinteästi Kivistön asemaan. **HSL:n näkemyksen mukaan myös Ruskeasannan aseman ja Tuusulanväylän yhteyteen tulee merkitä joukkoliikenteen vaihtopaikka.**

Myyrmäen ja Leinelän asemat on esitetty MAL 2019 -suunnitelmassa vuoden 2030 vaihtopaikkoina **HSL näkee, että Myyrmäen ja Leinelän asemat tulisi merkitä myös Vantaan yleiskaavaan joukkoliikenteen vaihtopaikoiksi.** Leinelän merkitys Tuusulan suunnan joukkoliikenteen vaihtopaikkana tosin vähenee Ruskeasannan aseman myötä.

Vantaan ratikan varressa keskeiset vaihtopaikat sijaitsevat asemien lisäksi Porvoonväylän, Kuussillantien, Lahdenväylän, Tuusulanväylän sekä Lentoasemantien kohdilla. HSL pitää tärkeänä, että vaihtopaikat ovat laadukkaita ja toteutetaan samanaikaisesti Vantaan ratikan kanssa.

Pyöräilyn baanat

Pyöräilyn baanat muodostavat Vantaalle keskuksien välisen laadukkaan pyöräilyverkon, joka yhdistyy seudulliseen laatukäytäväverkkoon. Baanat palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä. HSL pitää tärkeänä, että baanaverkko on esitetty yleiskaavassa ja että yhteydet toteutetaan jatkuvana ja laadukkaana verkostona.

Esitetyt pyöräiliikenteen baanat sekä nykyiset pääpyörätiet (kaavaselostuksen kuva 38) ovat linjassa seudullisessa yhteistyössä valmisteltujen selvitysten kanssa. Esimerkiksi Pohjoisbaana Helsingin Rautatieasemalta Tikkurilaan on merkittävimpiä seudullisia pyöräiliikenteen liikennekäytäviä. (Helsingin seudun pääpyöräilyverkko – keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvitys, HSL 2017)

HSL korostaa, että laadukkaat ja sujuvat pyöräiliikenteen olosuhteet ovat edellytys kulkumuodon suosion lisääntymiselle. Tämä edellyttää vahvaa panostusta pyöräiliikenteen väyliin.

Joukkoliikenteen varikot ja raskaan liikenteen taukopaikat

Vantaan yleiskaavassa on esitetty raitiotien varikko symbolimerkinnällä Länsimäentien ja Kehä III:n liittymän eteläpuolelle. **HSL:n näkemyksen mukaan myös Ojangan bussivarikko sekä bussivarikon varaus Länsi-Vantaalla tulee merkitä yleiskaavaan.**

16.4.2019

Vantaalle Kehäradan varteen on tunnistettu tarve lähijunaliikenteen varikolle ja/tai seisonnapaikalle. Kolmas lähijunaliikenteen varikko MAL 2019 –suunnitelmassa esitettyjen Rantaradan ja Pääradan varikoiden lisäksi tarvitaan, jotta lähijunaliikenteen kalustolla olisi riittävästi varikkokapasiteettia.

Kehäradan varressa sijaitseva varikko palvelisi erityisesti Pisara-tilanteessa junaliikenteen aloittamista, päättämistä ja häiriönhallintaa. Sijainti on keskeinen koko HSL-alueen junaliikenteen kannalta ja varikko voisi palvella erityisesti Kehäradan liikenteen tarpeita. Alustavasti varikon sijaintia voi sovittaa Lapinkylään lentomelualueelle, jota ei voida tehokkaasti käyttää muuhun maankäyttöön. Tällä sijainnilla varikko mahdollistaa myös Lapinkylän aseman rakentamisen Kehäradalle. Varikolle tarvittavien toimintojen laajuus riippuu lähijunaliikenteen varikkokokonaisuudesta ja muille varikoille rakennettavista palveluista. **HSL esittää, että Kehäradan varikon toimintoja ja tarkempia tilavaroituksia tarkennetaan jatkosuunnittelussa ja sen varaus lisätään yleiskaavaan.**

Sijaintinsa vuoksi Vantaa on nyt ja tulevaisuudessa merkittävä logistiikan solmupiste. Raskaan liikenteen taukopaikkoja tarvitaan, jotta kuljetukset voidaan toimittaa perille oikeaan aikaan, kuljettajat voivat noudattaa tauko- ja lepoaikasäädöksiä ja raskas liikenne ja pysäköinti eivät ohjaudu katuverkolle. Tautaukopaikoista on pulaa erityisesti pääkaupunkiseudulla.

Kaavaselostuksen mukaan Lamminsuon eritasoliittymään, jossa Kehä IV, vt 3 ja Klaukkalan ohikulkutie kohtaavat, on suunniteltu raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialue, mistä ei kuitenkaan näy merkintää kaavakartalla.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen mahdollisia sijainteja sekä paikkojen järjestämisen kustannusten ja vastuunjaon mallia selvitettiin vuoden 2018 aikana Uudenmaan ELY-keskuksen ja HSL:n teettämässä selvityksessä. Useat raskaan liikenteen taukopaikoiksi soveltuvat kohteet sijaitsevat Vantaalla. Tarkemmin tarkasteltavat kohteet olivat Vantaalla Keimola, Lentoasema ja Koivukylänväylä sekä Espoossa Turunväylä. MAL 2019 -suunnitelmassa esitetään, että vuosina 2020-2023 toteutetaan näistä kaksi kohdetta ja hyödynnetään suunnitelmassa määriteltyä kustannus- ja vastuunjakomallia.

Lentoaseman kaavailtu taukopaikka sijaitsee keskeisesti raskaan liikenteen tarpeisiin nähden. Se sijaitsee kuitenkin Finavian alueella (Helsinki-Vantaan lentoasema). Alueen mahdollista hyödyntämistä raskaan liikenteen taukopaikkana voi olla haastavaa ratkaista yleiskaavassa, vaan sitä tulee edistää muilla tavoin.

HSL:n näkemyksen mukaan yleiskaavakartalla tulee esittää raskaan liikenteen taukopaikkavaraukset (Lamminsuu, Keimola ja Koivukylänväylä), jotta niiden toteutus ja hyödyntäminen tähän käyttöön olisi tulevaisuudessa mahdollista.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän hallitus

16.4.2019

Lisätietoja:
toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi
osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362

Hallitus

§ 49

16.04.2019

HSL:N LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 -LUONNOKSESTA

759/10.02.02.00/2017

Hallitus § 49

Esittelijä
Valmistelijat

Toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi
Osastonjohtaja Sini Puntanen p. 040 501 3362,
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen p. 040 663 6744 ja
liikennesuunnittelija Riikka Aaltonen p. 040 161 2234

Vantaalle laaditaan uutta koko kaupungin kattavaa yleiskaavaa. Vantaan yleiskaava käsittelee tulevaisuuden ratkaisuja rakentamisen, asumisen, palvelujen ja vapaa-ajan tarpeisiin sekä kasvavan liikenteen sujumiseksi.

Vantaan yleiskaavaluonnoksen aineistoon kuuluvat kaavakartta, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa: <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoja yleiskaavaluonnoksesta 23.4.2019 mennessä sähköisesti osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi.

Tiivistelmä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa yhdeksän jäsenkuntansa (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Tuusula ja Siuntio) joukkoliikenteen järjestämisestä sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudun 14 kunnan alueelle osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnitelmaa. MAL 2019 -suunnitelma on hyväksytty HSL:n hallituksessa liikenteen osalta 26.3. 2019 § 33 ja Helsingin seudun yhteistyökokouksessa maankäytön ja asumisen osalta 28.3.2019.

Lausunnossaan HSL kiinnittää huomiota siihen, miten joukkoliikenteen toimintaedellytykset toteutuvat yleiskaavaluonnoksessa, millaisia mahdollisuuksia kaava tarjoaa kestäväälle liikkumiselle ja kaupunkirakenteelle sekä siihen, miten yleiskaava toteuttaa MAL 2019 -suunnitelman linjauksia.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän näkemyksen mukaan Vantaan yleiskaavan kokonaisuus on erittäin onnistunut ja tarjoaa mahdollisuuksia kehittää kokonaisuutena kestävää maankäyttöä ja liikennejärjestelmää. Yleiskaavaluonnos on hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.

HSL pitää kannatettavana uuden yleiskaavan maankäytöllistä ratkaisua ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen, erityisesti joukkoliikennekaupungin tarjoamalle kestävä kasvun vyöhykkeelle. HSL pitää myönteisenä ja ilmastotavoitteiden kannalta jopa välttämättömänä yleiskaavassa tavoiteltavaa yhdyskuntarakennetta, jossa palvelut ja työpaikat

ovat saavutettavissa myös ilman henkilöautoa. Kaavassa esitetyt seudulliset joukkoliikenteen runkoyhteydet, toimivat vaihtopaikat sekä pyöräilyn baanat ovat hyväksi todettuja keinoja kohti kestävyys tavoitteita.

HSL kannattaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta luoda nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille. Runkoyhteyksiin panostaminen, erityisesti juna päärunkoyhteytenä, on hyvin esillä kaavaratkaisuissa.

Vantaan ratikka Mellunmäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta lentoasemalle on seuraavan vuosikymmenen tärkein uusi joukkoliikennehanke Vantaalla. Vantaan ratikka on mukana myös MAL 2019 -suunnitelmassa ennen vuotta 2030 aloitettavana liikennehankkeena. HSL pitää tärkeänä, että Vantaan ratikan riittävän suuresta keskinopeudesta (vähintään 25 km/h) huolehditaan. Raitiotien reitti alittaa junaradan tunnelissa Tikkurilan aseman kohdalla. Yleiskaavassa on varalla myös toinen reitti pääradan alitse pohjoisempaan Valkoisenlähteentiellä. HSL korostaa, että ainoastaan raitiotien suora linjaus Tikkurilan keskustassa on tarkoituksenmukainen toteuttaa.

Yleiskaavaluonnos sisältää viisi rautatien asemavarausta: Lapinkylä, Petas, Ruskeasanta ja Viinikkala Kehäradalla sekä Vallinoja pääradan varressa. Pääradan ja Kehäradan asemavarausten käyttöönoton vaiheistuksesta sekä vaikutuksista liikennöintiin on tarpeen tehdä liikenteellisiä tarkasteluja yhteistyössä HSL:n kanssa.

MAL 2019 -suunnitelman mukaan Lapinkylän maankäyttöä kehitetään vaiheittain ja uusi asema toteutetaan riittävän väestöpohjan täytyessä. HSL:n näkemyksen mukaan ennen Lapinkylän aseman käyttöönottoa alueen joukkoliikenne voidaan järjestää liityntänä Kivistön asemalle.

Vantaalle Kehäradan varteen on tunnistettu tarve lähijunaliikenteen varikolle tai seisontapaikalle. Varikko palvelisi erityisesti Pisara-tilanteessa junaliikenteen aloittamista, päättämistä ja häiriönhallintaa. Alustavasti varikko voisi sijaita Lapinkylän lentomelualueella. HSL esittää, että Kehäradan varikon toimintoja ja tarkempia tilavarauksia tarkennetaan jatkosuunnittelussa ja sen varaus lisätään yleiskaavaan.

Kehäradan Ruskeasannasta muodostuu vuoden 2030 jälkeen seudullisesti merkittävä vaihto- ja liityntäasema Tuusulanväylän suunnasta tuleville. Kun asema toteutetaan, se tulee tehdä laadukkaasti ja riittävin tilavarauksin sekä joukkoliikenteen liitynnän että liityntäpysäköinnin käyttöön.

Vantaan yleiskaavassa on esitetty raitiotien varikko. HSL muistuttaa, että myös Ojangan bussivarikko sekä bussivarikon varaus Länsi-Vantaalla tulee merkitä yleiskaavaan.

HSL pitää raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamista erittäin tärkeänä. HSL:n näkemyksen mukaan raskaan liikenteen taukopaikkavaraukset (Lamminsuo, Keimola ja Koivukylänväylä) tulee esittää yleiskaavakartalla, jotta niiden hyödyntäminen tähän käyttöön olisi tulevaisuudessa mahdollista. Uudenmaan ELY-keskuksen ja HSL:n vuonna 2018 teettämässä

selvityksessä esiin nousi myös Finavian alueella sijaitseva kohde. Lentoaseman alueen hyödyntämistä raskaan liikenteen taukopaikkana voi kuitenkin olla haastavaa ratkaista yleiskaavassa, ja sitä tulee edistää muilla tavoin.

Vantaan yleiskaava 2020 -luonnos

Vantaan yleiskaavaluonnokseen on määritelty tulevaisuuskuva maankäytön kehityksestä Vantaalla. Yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle. Uusi yleiskaavaluonnos on edeltäjänsä strategisempi muun muassa joukkoliikenteen verkostoon pohjautuvan tavoitteellisen kasvun keskittämiseksi.

Yleiskaavaluonnoksessa Vantaan kasvu ohjataan kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Erityisesti Tikkurilaa, Myyrmäkeä sekä Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Nykyisen kaupunkirakenteen täydentäminen turvaa laajoja viheralue- ja kulttuurimaisemakokonaisuuksia. Seudullinen viheraluejärjestelmä ja Vantaan viheralueverkosto säilyvät.

Olemassa olevia ja uusia asemanseutuja kehitetään seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Vantaan ratikka parantaa merkittävästi poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja lentokentän välillä. Ratikan varteen uskotaan rakentuvan vahva kehityskäytävä, joka tuo mukanaan uutta ja täydentävää asuntorakentamista. Yleiskaavaluonnoksessa on määritelty myös ulkoilureittien verkosto sekä pyöräilyn baanat.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Yleiskaavaluonnos keskittää merkittävän osan kasvusta joukkoliikennekaupungin kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävä 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. Ratikan kehityskäytävän lisäksi joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan uudistamalla ja täydentämällä pääkeskustojen lisäksi sekä olemassa olevia että uusia asemanseutuja ja keskuksia. Uusina asemanseutuina yleiskaavaluonnoksessa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa, Vallinojan asemanseutua pääradan varressa ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmella.

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

Kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta koko seudun kasvun turvaamiseksi yleiskaavaluonnoksessa on määritelty työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia lähivuosikymmenille. Vaikka paine asuntorakentamiselle tiedostetaan, myös elinkeinoelämän toimintaedellytykset on haluttu varmistaa yleiskaavassa.

Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille 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.

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.

Ehdotus

Hallitus päättää antaa Vantaan yleiskaava 2020-luonnoksesta liitteen mukaisen lausunnon.

Käsittely

Käsittelyn aikana esittelijä teki jäsen Sakari Rokkasen esittämän perusteella liitteen sivulle 4 lausemuutoksen, jossa lause "HSL korostaa, että ainoastaan raitiotien suora linjaus Tikkurilan keskustassa on tarkoituksenmukainen toteuttaa" muutettiin muotoon "HSL pitää matkustajapalvelun kannalta suoraa linjausta Tikkurilan keskustassa tarkoituksenmukaisimpana".

Lisäksi esittelijä teki jäsen Sirpa Kauppinen esittämän perusteella liitteen sivulle 4 seuraavan lisäyksen: "Samoin linjausten tulee olla riittävän suoraa".

Esittelijän kokouksessa pohjaehdotukseensa tekemät muutokset kirjattiin liitteeseen.

Päätös

Hallitus päätti antaa Vantaan yleiskaava 2020-luonnoksesta liitteen mukaisen lausunnon.

Liite

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 -luonnoksesta

Pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) 16.4.2019.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetty tiedoksi 16.4.2019 sähköisesti.

Todistan pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 16.4.2019



Pirjo Sailavuo-Asikainen
assistentti



MUUTOKSENHAKUOHJEET

Pöytäkirja on julkaistu HSL:n verkkosivuilla (www.hsl.fi) 16.4.2019.

Muutoksenhakukielto (§:t 46, 49 - 52)

Päätöksiin, jotka koskevat vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

Muutoksenhakukielto hankinta-asiassa (§ 47)

Markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan hankinta-asiiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla (hankintalain 163 §).

Oikaisuvaatimusohje (§ 48)

Päätöksiin tyytymätön saa tehdä siitä oikaisuvaatimuksen HSL:n hallitukselle. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen (kuntalaki 134 §).

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (*asianosainen*). Oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös HSL:n jäsenkunta sekä luonnollinen henkilö, yhteisö, laitos tai säätiö, joka kuntalain 3 §:n mukaisesti on jäsenenä jossakin HSL:n jäsenkunnista.

Oikaisuvaatimus on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää mukaan lukematta. Myöhästynyttä oikaisuvaatimusta ei oteta tutkittavaksi.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon

- kolmen (3) päivän kuluttua viestin lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 19 §:ssä säädetyllä tavalla,
- seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi kirjeellä ilman saantitodistusta,
- saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksin,
- tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti.

Niiden, jotka eivät ole asianosaisia, katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on julkaistu HSL:n internetsivuilla.

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Siitä on käytävä ilmi, mihin päätökseen se on kohdistettu, millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään oikaisuvaatimuksen, oikaisuvaatimuksen tekijän vaatimus perusteineen sekä oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja yhteystiedot

Oikaisuvaatimus on toimitettava HSL:lle:

Sähköpostiosoite: hsl(at)hsl.fi
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Faksinumero: (09) 4766 4441
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.

Oikaisuohje ja valitusosoitus hankinta-asiassa (§ 47)

I Oikaisuohje

Päätöksiin voi hakea muutosta joko tekemällä hankintaoikaisuvaatimuksen tai valituksen markkinaoikeudelle tai molemmat.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla (hankintalaki 163 §).

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös katsotaan saaduksi tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin.

Käytettäessä todisteellista tiedoksiantotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saatutiedoksituksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Ohje hankintaoikaisuvaatimuksen tekemisestä

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu asianosainen.

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta.

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, jolleivät ne jo ole hankintayksikön hallussa.

Hankintaoikaisuvaatimus toimitetaan hankintayksikölle:

Sähköpostiosoite: hsl(at)hsl.fi
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Faksinumero: (09) 4766 4441
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.

Hankintaoikaisuvaatimuksen vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu asianosainen voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee (hankintalaki 146 § 2 mom.):

- 1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
- 2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
- 3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen.

Valitus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Valituskirjelmässä, joka on osoitettava markkinaoikeudelle, on ilmoitettava:

1. päätös, johon haetaan muutosta
2. miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi sekä perusteet, joilla muutosta vaaditaan
3. valittajan nimi ja kotikunta
4. jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta
5. postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan lähettää.

Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää (hankintalaki 146 § 3 mom.).

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on omakätisesti allekirjoitettava valituskirjelmä. Sähköistä asiakirjaa ei kuitenkaan tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Valituskirjelmään on liitettävä:

1. valituksen kohteena oleva päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
2. selvitys valituksen kohteena olevan päätöksen tiedoksisaantitavasta ja -päivästä
3. asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle
4. asiamiehen on liitettävä valtakirja hallintolainkäyttölain 21 §:n mukaisesti.

Valitus on toimitettava valitusajan kuluessa markkinaoikeudelle:

Markkinaoikeus

Sähköposti: markkinaoikeus(at)oikeus.fi

Käyntiosoite Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki.

Puhelin: 029 56 43300,

Faksinumero: 029 56 43314,

Asiakaspalvelun aukioloaika: ma–pe 8.00–16.15

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa

<https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Valitusasiakirjojen on oltava perillä viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen asiakaspalvelun aukioloajan päättymistä.

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 2 §:n nojalla markkinaoikeus perii muutoksenhakijalta oikeudenkäyntimaksua 2 000 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään miljoona euroa, käsittelymaksu on 4 000 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6 000 euroa. Jos asia poistetaan käsittelystä antamatta pääasiassa ratkaisua, se jää tutkimatta tai se jää sillensä, on oikeudenkäyntimaksu kuitenkin 500 euroa.

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön edellä mainittuun osoitteeseen.

Kunnallisvalitusosoitus (§)

Kunnallisvalituksen saa tehdä oikaisuvaatimusta koskevasta päätöksestä se, joka on tehnyt asiassa oikaisuvaatimuksen. Jos päätöstä on oikaisuvaatimuksen johdosta muutettu, saa kunnallisvalituksen tehdä muikin päätöksen asianosainen taikka HSL:n jäsenkunta sekä luonnollinen henkilö, yhteisö, laitos tai säätiö, joka kuntalain 3 §:n mukaisesti on jäsenenä jossakin HSL:n jäsenkunnista.

Kuntalain mukaisen kunnallisvalituksen Helsingin hallinto-oikeudelle saa tehdä sillä perusteella, että päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, päätöksen tehnyt viranomainen on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muutoin lainvastainen.

Valitusaika on 30 päivää. Valitusaika lasketaan päätöksen tiedoksisaannista. Valitusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei oteta lukuun.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon

- saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksin,
- tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti tai,
- kolmen (3) päivän kuluttua viestin lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 19 §:ssä säädetyllä tavalla,
- seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi kirjeellä ilman saantitodistusta.

Niiden, jotka eivät ole asianosaisia, katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on julkaistu HSL:n internetsivuilla.

Valitus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Valituskirjelmässä, joka on osoitettava Helsingin hallinto-oikeudelle, on ilmoitettava:

1. päätös, johon haetaan muutosta
2. miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi sekä perusteet, joilla muutosta vaaditaan
3. valittajan nimi ja kotikunta
4. jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta
5. postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan lähettää.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on omakätisesti allekirjoitettava valituskirjelmä. Sähköistä asiakirjaa ei kuitenkaan tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Valituskirjelmään on liitettävä:

1. valituksen kohteena oleva päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
2. selvitys valituksen kohteena olevan päätöksen tiedoksisaantitavasta ja -päivästä
3. asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle
4. asiamiehen on liitettävä valtakirja hallintolainkäyttölain 21 §:n mukaisesti.

Valituskirjelmä on toimitettava valitusajan kuluessa Helsingin hallinto-oikeudelle:

Helsingin hallinto-oikeus, kirjaamo
Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Sähköposti: helsinki.hao(at)oikeus.fi

Faksinumero: 029 56 42079

Virastoaika: ma–pe 8.00–16.15

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Valitusasiakirjojen on oltava perillä viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 2 §:n nojalla muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa 250 euroa.

Oikaisuvaatimusohje liikennepalvelulain nojalla tehtyyn päätökseen (§)

Tähän päätökseen saa vaatia oikaisua liikennepalvelulain (laki liikenteen palveluista 320/2017) VI osan 1 luvun 5 §:n 1 momentin mukaisesti siten kuin hallintolaissa säädetään.

Päätökseen tyytymätön saa tehdä siitä oikaisuvaatimuksen HSL:n hallitukselle. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen (hallintolaki 49 b § 1 mom.).

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (*asianosainen*). Viranomainen saa lisäksi vaatia oikaisua, jos laissa niin säädetään tai jos muutoksenhakuoikeus on viranomaisen valvottavana olevan julkisen edun vuoksi tarpeen.

Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää mukaan lukematta. Myöhästynyttä oikaisuvaatimusta ei oteta tutkittavaksi.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon

- kolmen (3) päivän kuluttua viestin lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 19 §:ssä säädetyllä tavalla,
- seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi kirjeellä ilman saantitodistusta,
- saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksin,
- tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti,
- seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on julkaistu HSL:n internetsivuilla.

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Siitä on käytävä ilmi, mihin päätökseen se on kohdistettu, millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään oikaisuvaatimuksen, oikaisuvaatimuksen tekijän vaatimus perusteineen sekä oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja yhteystiedot

Oikaisuvaatimus on toimitettava HSL:lle:

Sähköpostiosoite: [hsl\(at\)hsl.fi](mailto:hsl(at)hsl.fi)
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Faksinumero: (09) 4766 4441
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

HSY:N LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 LUONNOKSESTA

Vantaan kaupunki on pyytänyt 15.2.2019 lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 12.4.2019 päättänyt antaa asiasta seuraavan lausunnon.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen

Vantaan yleiskaava 2020 -luonnoksen kokonaiskuva kaupungista, jossa kasvu ohjataan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja luodaan edellytyksiä sujuville joukkoliikenneyhteyksille, on tärkeä päämäärä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Yleiskaavan päätavoitteet ovat esimerkilliset ilmaston lämpenemistä hillitsevän kaupunkisuunnittelun lähtökohdiksi. Vyöhykejakomalli merkintänä kaavakartalla on hyvä selvennys, missä yhdyskuntarakennetta pitää erityisesti eheyttää asemakaavoja muutettaessa. Asemanseutujen merkitseminen strategisella kehittämismerkinnällä kestävän kasvun vyöhykkeeksi on erinomainen tapa kiinnittää huomio alueellisesti parhaiten kestäviin kaupunkirakenteen täydentämisen alueisiin; rasterimerkintä voisi olla vieläkin näkyvämpi.

Kaavamerkintöjä on selkeästi kehitetty elävän ja viihtyisän kaupunkitilan ja ihmisten vähähiilisen liikkumisen edellytyksiä parantavilla määreillä. Keskusta alue C -merkintä asettaa hyvät ohjeet kokonaisvaltaiselle pysäköinnin kehittämiselle. Jotta pyöräpysäköinnin tehokas priorisointi toteutuisi suunnittelussa, olisi se syytä mainita omana kohtanaan. Pyöräpysäköinti vaatii myös tilaa. Sen tarvitseman tilavarausten mainitseminen ensisijaisena sijaintina suhteessa sekä joukkoliikenteen solmuihin että palvelujen yhteydessä olisi hyvä ja johdonmukainen jatko sinänsä hyville autopysäköinnin määreille. Pyöräilyn ja kävelyn tilan, reittien ja ympäristön parantaminen on edullisimpia tapoja vähentää hiilipäästöjä, lisätä kevyen liikenteen kulkutapaosuutta ja lisätä terveyshyötyjä. Vantaalaisten suurimmat hiilijalanjäljet tulevat lämmityksen lisäksi liikenteestä, ja luomalla edellytyksiä kestäväälle, nopealle ja viihtyisälle joukkoliikenteelle ja pyöräilylle, voidaan vähentää sekä aitoa, että tottumukseen perustuvaa henkilöautoriippuvuutta ja hiilipäästöjä.

Pyöräilyn valtatiet, baanat luovat hyvät edellytykset vahvistaa edelleen päästötöntä liikkumista. Näiden reittien ja verkoston kattavuus olisi hyvä tarkistaa myös suhteessa kaupunkilogistiikan jakelupisteisiin tai varattaessa pienempien jakelukeskusten sijainteja kaupunkirakenteessa. Verkkokauppa muuttaa logistikkaa. Kansainvälisten esimerkkien pohjalta mm. sähköisillä tavarapyörillä tai vastaavilla ajoneuvoilla

tapahtuvan kevyen jakeluliikenteen edistämiseksi olisi hyvä tunnistaa ja varata suoria pyöräreittejä.

Laajojen yhtenäisten viheralueiden lisäksi kaavaluonnoksessa huomioidaan myös pienipiirteisempi viherrakenne, mikä on tärkeää paitsi ihmisten viihtyvyyden, myös ilmastomuutokseen sopeutumisen vuoksi. Lisääntyvät sateet muuttavat hulevesitulvariskiä, ja tämän vuoksi vettä imeyttävän maanpinnan määrään on kiinnitettävä huomiota täydentyvässä kaupunkirakenteessa. HSY pitääkin hyvänä, että yleiskaavamääräyksessä on viheraluetehokkuusvaatimus ja kaavaan on erikseen merkitty hulevesitulva-altaita.

Lämmityksen aiheuttamat hiilidioksidipäästöt ovat pääkaupunkiseudun suurin ilmastohaaste. Vantaan yleiskaavaluonnoksessa tunnistetaan tämä haaste osana kaupungin hiilineutraaliustavoitetta. Kaavaselostus kuvaa nykyiset energialähteet ja potentiaalia uusiutuvalle energialle. Se ei sisällä sinällään ohjauskeinoja, joilla voitaisiin edistää tai seurata kaupungin eri alueiden kehittämistä kohti hiilineutraaliuden tavoitetta. Kaavaselostusta voisi täydentää asettamalla esimerkiksi tietyille alueellisesti rajatuille pilottialueille määritellyt energianhankinta- ja tehokkuustavoitteet. Niiden avulla voidaan asemakaavoitusvaiheessa ohjata uusiutuvan energian potentiaalien hyödyntämistä, älykkään kaupunkiympäristön toteuttamista, vähähiilistä rakentamista ja rakennusten energiatehokkuutta. Kaavan yleismääräyksiä olisi hyvä täydentää sallivalla lauseella, joka mahdollistaa uusiutuvan energian tuotannon ja jakeluverkostojen sijoittumista koko yleiskaavan alueella, maankäyttömerkinnästä riippumatta, ilman että tarkkaa paikka on tarpeen tai edes mahdollista määrittää tässä vaiheessa.

Yleiskaavaluonnoksessa on tunnistettu asemanseudut kestävän kasvun vyöhykkeinä. HSY on kehittänyt laajassa yhteistyössä kaupunkiseutujen suunnittelijoiden kriteeristöä vähähiilisille asemanseuduille (Vähähiilisen asemanseudun Low Carbon District -konsepti). Tätä kriteeristöä voi käyttää hyödyksi osittain sekä yleis- että asemakaavojen suunnittelussa. Yleiskaavaluonnoksessa on jo otettu käyttöön osin näitä periaatteita. Asemaseudut ovat vähähiilisen kaupunkirakenteen selkäranka. Niiden aluetehokkuuden vahvistamista kannattaisi ohjata sitä vahvemmin, mitä lähempänä asemaa asemakaavoitetaan. Aluetehokkuuden minimiohjeita voisi lisätä yleiskaavakavamääräyksiin tai suosituksiin varmistamaan, että asemanseutujen aluetehokkuus on myös pitkäjänteisesti tulevaa kasvua ja monipuolisia toimintoja mahdollistava ja edistävä. Asemanseutu tässä tarkoittaa 500 m ja 1000 m säteelle asemasta sijoittuvaa maankäyttöä.

Ilmansuojelu

Yleiskaavan periaatteena oleva yhdyskuntarakenteen eheyttäminen hyviin joukkoliikenneyhteyksiin, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuen, parantaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttavuutta ja lisää niiden käyttöä, mikä vähentää autoilun tarvetta. Vähäpäästöisen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen auttaa pienentämään liikenteen päästöjä ja vähentää niille altistumista sekä ilmanlaatu- ja terveyshaittoja.

Merkittävin ilmanlaatua heikentävä päästölähde pääkaupunkiseudulla on tieliikenne. Liikenteen päästöt purkautuvat suoraan

hengityskorkeudelle, joten niillä on suuri vaikutus ihmisten terveyteen. Liikenteen pakokaasupäästöjen ennustetaan vähenevän tulevaisuudessa merkittävästi liikenteen sähköistymisen myötä, mutta teknologia ei ratkaise kaikkia päästöongelmia, kuten liikenteen katupölypäästöjä. Kaupunkisuunnittelussa tuleekin huomioida myös kadunkunnossapidon tarpeet, ml. riittävät lumen vastaanottoapaikat.

Kaupunkirakenteen täydentäminen voi lisätä liikenteen, energiantuotannon ja puunpolton päästöille altistumista. Altistumista voidaan vähentää erilaisilla suunnittelun ja kaavoituksen keinoilla. HSY suosittaa Uudenmaan ELY-keskuksen ”Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa” – oppaassa esitettyjen suojaetäisyyksien ja muiden altistumisen vähentämiskeinojen käyttämistä suunnittelun apuna (<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-244-2>). HSY:n ilmansuojeluasiantuntijat voivat antaa Vantaan kaupunkisuunnittelulle asiantuntija-apua yleiskaavan ilmanlaatuarvioin laatimiseen.

Biomassan polttaminen ja kuljetus tulee suunnitella siten, ettei se aiheuta ilmanlaadun heikkenemistä lähialueen asukkaille. Kotitalouksien puunpolto on tulevaisuudessa liikenteen katupölypäästöjen ohella toinen merkittävä ilmanlaadua heikentävä päästölähde. Puunpolton päästöt purkautuvat matalista piipuista asuinalueilla, mikä lisää niiden terveyshaittoja. Maankäytön suunnittelun mahdollisuudet puunpolton savuhaittojen torjumiseksi ovat rajalliset, mutta haittoja voidaan kuitenkin ehkäistä esimerkiksi välttämällä tiiviiden pientaloalueiden sijoittamista huonosti tuulettuviin notkelmiin ja suosittelemalla puuvajoja pientaloihin, joissa on tulisija.

Vesihuolto

Kaavaselostuksessa on todettu vesihuollosta seuraavaa: ”Nykyisiä vesitorneja tai aluevarausta Kivistön ylävesisäiliölle ei yleiskaava-luonnoksessa osoiteta. Raakavesitunneli ja jätevesitunneli esitetään yleiskaavaluonnoksessa samoin kuin voimassa olevassa yleiskaavassa, samoin Silvolan 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.”

Koko pääkaupunkiseudun vedenhankinta nojaa raakavesi- eli Päijänne-tunneliin. Sen toimintaedellytysten ja häiriöttömän toiminnan varmistamiseen on suhtauduttava korostetun suurella huolellisuudella. Päijänne-tunnelin suojavyöhyke - 200 m keskilinjasta molemmille puolille - on syytä mainita raakavesitunnelin kaavamääräyksiin sisältyvän karttamerkinnän selitystekstissä. Jätevesi- eli KUVES-tunnelin suojavyöhyke - 20 m keskilinjasta molemmille puolille – on myös hyvä mainita.

Kaavaselostukseen olisi hyvä lisätä yleiskaavan esittelyaineistossa oleva kartta kaikista yhdyskuntateknisen huollon verkostoista; tämä lisäisi kaavakartan luettavuutta yhdyskuntatekniselle huollolle varattujen alueiden osalta.

Vain osa yhdyskuntateknisen huollon kannalta tärkeistä järjestelmäta-soisista kohteista on merkitty yleiskaavaan. Vesihuollon kuten muunkin yhdyskuntateknisen huollon pitkäjänteisen kehittämisen turvaamiseksi

kaavaan on syytä sisällyttää yleismääräys, jonka mukaan kaikkien maankäyttötyyppien alueilla saa rakentaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita.

Vesihuoltoverkostojen tavoitteellinen elinkaari on 100 vuotta eli huomattavasti yleiskaavan aikajännettä pidempi. Pitkä elinkaari edellyttää hyvin laaja-alaista ja pitkäjänteistä näkemystä tulevista rakentamisalueista ja niiden vaikutuksista yksittäisiin investointeihin ja niiden mitoitukseen.

Yhdyskuntarakenteen täydentäminen ja täydennysrakentaminen jo olemassa olevan kunnallistekniikan piiriin mahdollistaa jo rakennetun vesihuoltoverkoston tehokkaan hyödyntämisen. Toimenpiteet ovat myös kustannustehokkaita verrattuna uusien alueiden rakentamiseen. Kaupungin väkiluvun kasvu edellyttää kuitenkin väistämättä myös vesihuoltoverkoston laajentamista sekä kapasiteetin varmistamistoimenpiteitä. Toisaalta väkiluvun ja elinkeinotoiminnan lisääntyminen saattaa edellyttää sekä vedenpuhdistuksen että jätevedenpuhdistuksen kapasiteetin lisäämistä, mikäli ominaiskulutus ja –kuormitus eivät laskisi.

Vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset tulee turvata jatkosuunnittelussa ja yleiskaavassa riittävin tilavaroauksin.

Kaavan jatkotyössä ja tehtävissä selvityksissä ja suunnitelmissa tulee huomioida vesihuolto reunaehtoineen, ja ratkaisuja pohdittaessa on hyvä toimia jatkossakin yhteistyössä HSY:n asiantuntijoiden kanssa.

Jätehuolto

Pääkaupunkisedun jätehuolto on viime vuosina muuttunut voimakkaasti jätteiden materiaali- ja energiahyötykäytön myötä. Kiertotalous tulee muuttuneen ja muuttuvan säädöspohjan johdosta korostumaan entisestään yhdyskuntien toiminnassa, mikä tulee huomioida alueiden suunnittelussa.

Yleiskaavaluonnoksessa on tunnistettu kiertotaloustoimintojen edellyttämiä tilavaroauksia. Yleiskaavaluonnos tukee kiertotalouden edistämistä myös keskittymällä täydentyvään kaupunkirakenteeseen ja säästämällä resurssiviisaasti maata luonnolle.

Jätehuoltotoiminnan kehittyminen on huomioitu Vantaan yleiskaavassa hyvin. Yleiskaavassa ei ole esitetty erillisiä jätteenkäsittelyalueita (EJ), mutta jätteiden käsittelyä ja kierrättämistä tehdään yhdyskuntateknisen huollon alueilla (ET-merkintä, esimerkiksi HSY:n Ruskeasannan Sortti-asema). Lisäksi erilaisia kierrätys- ja kiertotaloustoimintoja tehdään myös joillakin TT- (tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue) ja TY- (tuotanto- ja varastotoiminnan alue) alueilla.

HSY:n tarkoituksena on kehittää omistamaansa Seutulan aluetta vastaavanlaiseksi ekoteollisuuskeskukseksi (Ekomo-alueeksi) kuin Espoossa sijaitsevan Ämmäsuon aluetta. Seutulan sijainti on erittäin keskeinen ja monen toiminnon sekä toimijan näkökulmasta hyvin tarkoituksenmukainen. Kiertotalouden voimakas kehittäminen tarvitsee Ämmäsuon lisäksi Seutulan aluetta, jolloin molemmilla alueilla voidaan kehittää teollisiin symbiooseihin perustuvaa kiertotaloustoimintaa. Alueesta on tarkoitus pidemmällä aikavälillä luoda teollisten symbioosien ja kiertotalouden keskittymä, joka kehittäisi koko

pääkaupunkiseudun materiaalitehokkuutta ja resurssiviisautta. HSY:n tarkoituksena on lisätä erityisesti tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaa sekä kehittää toimijoiden välisiä verkostoja, sekä alueiden sisällä että ulkopuolisten toimijoiden kesken.

Seutulan suljetun kaatopaikan kaavamerkinnäksi on yleiskaavaluonnoksessa esitetty merkintää 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.” Kaavamerkintä EV rajoittuu vain vanhan kaatopaikan täyttöalueelle, jolle ei ole tarkoitus sijoittaa pitkälläkään aikavälillä sijoittaa Ekomo- tai muutakaan toimintaa. Seutulan suljettua kaatopaikkaa ympäröivä, muu HSY:n omistama maa-alue on kaavoitettu merkinnällä TT, tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue. Ympäröivän alueen TT-merkintä tukee hyvin HSY:n edellä kuvattuja suunnitelmia alueen kehittämiseksi tulevaisuudessa. Seutulan osalta yleiskaavaluonnoksen kaavamerkinnät ovat siten riittävät ja hyvät. Alueelle johtavien teiden (Hanskalliontie, Hankallionkuja) toivotaan jatkosuunnittelun myötä liitettävän osaksi katuverkkoa.

Jätehuoltoratkaisuja tarkemman jatkosuunnittelun yhteydessä mietittäessä tulisi tehdä jatkossakin yhteistyötä HSY:n asiantuntijoiden kanssa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Inkinen Raimo
toimitusjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

Dnro KH/KV: 341 /2019

130 § KERAVAN KAUPUNGIN LAUSUNTO VANTAAN
YLEISKAVALUONNOKSESTA

Kaupunkikehitysjaosto 4.4.2019/31 §
Kaupunginhallitus 16.4.2019/130 §

Kkj 31 §

Vantaan kaupunki pyytää 15.2.2019 päivätyllä kirjeellä Keravan kaupungin lausuntoa Vantaan yleiskaavaluonnoksesta 23.4.2019 mennessä. Kaavaluonnos on nähtävillä 18.2.-29.3.2019. Lausunnonantajien tilaisuus järjestettiin keskiviikkona 27.2.2019 klo 13-15 Tikkurilassa, Vantaan kaupungintalon valtuustosalissa, os. Asematie 7, Vantaa.

Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto löytyy Vantaan kaupungin internet-sivuilla osoitteessa: <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>.

KERAVAN KAUPUNGIN LAUSUNTO

Vantaan yleiskaavaluonnos on huolellisesti valmisteltu ja siitä saa hyvän käsityksen siitä, miten Vantaan kaupunki tulee kehittymään seuraavien vuosikymmenien aikana. Keravan kaupunki ottaa omassa lausunnossaan kantaa erityisesti Keravan ja Vantaan raja-alueiden maankäyttöön.

Vantaa on yleiskaavaluonnoksessaan osoittanut Keravan raja-alueen eteläpuolelle tiivistä asumista (A) erityisesti tulevan Vallinojan aseman ympäristöön. Kerava muistuttaa, että Keravan puolella ei ole edellytyksiä merkittäviin kaupunkirakenteen tiivistyksiin, koska Keravan puoleisilla alueilla on runsaasti toimintaa. Savion puolella uuden täydennysrakentamisen määrä tulee olemaan vähäinen. Jatkosuunnittelun yhteydessä raja-alueille tulee jättää riittävät suojavyöhykkeet, ettei Keravan puoleisilta teollisuustoiminnan alueilta aiheudu haitallisia vaikutuksia Vantaan uusille asumisen alueille.

Vantaa on osoittanut yleiskaavaluonnoksessa pyöräilyn baana -merkinnän kulkemaan pääradan vartta pohjoisen suuntaan. Kerava pitää baanalle varattua tilavarausta tarkoituksenmukaisena ja ottaa sen huomioon omissa suunnitelmissaan. Pyöräilyn baanalle on olemassa tarpeelliset tilavaraukset myös Keravan puolella. Baanan jatkamisella Keravan puolelle edistetään kestävästi liikuttamisen kulkutapaosuuden kasvattamista seudullisesti. Keravan kaupunki on omassa pyöräilyn kehittämisohjelmassaan kaavaillut seudullista kevyen liikenteen reittiä kulkemaan myös Saviontaivalta pitkin Vantaan suuntaan. Baanan ohella Kerava pitää myös tämän rinnakkaisen reitin kehittämistä tärkeänä. Kerava suunnittelee myös tulevaisuudessa uuden seudullisen yhteyden kehittämistä Nissinojaa myötäillen Vantaan suuntaan. Jatkosuunnittelun yhteydessä olisi hyvä, että Vantaa

ottaisi Saviontaipaleen ja Nissinojan yhteyksien kehittämisen huomi-
oon myös omissa suunnitelmissaan. Keravan eteläiset kehitettävät
kevyen liikenteen väylät on esitetty liitteessä.

Vantaa on osoittanut yleiskaavaluonnoksessaan osan maantie 152
katukuvan kehitysalueeksi. Maantien (mt 152) varteen on osoitettu
keskustamaista sekä muuta tiivistävää asuinrakentamista. Kehitys-
toimien myötä liikenne tulee todennäköisesti ohjautumaan enenevis-
sä määrin maantie 148:lle, aiheuttaen liikennemäärien lisääntymistä.
Tämän lisäksi maantie 152 on valtakunnallisen huoltovarmuuden
kannalta tärkeä väylä eikä sen toimivuutta saa vaarantaa. Valtakun-
nallisen huoltovarmuuden toimivuuden kannalta ei ole tarkoituksen-
mukaista, että ainoastaan mt 148 toimii tässä tarkoituksessa. Yleis-
kaavan jatkosuunnittelun yhteydessä merkinnän tarkoituksenmukai-
suutta tulisi harkita uudelleen. (EM)

Liitteenä nro 31 jaetaan:

- lausuntopyyntö
- Keravan eteläiset kevyen liikenteen väylät

Ehdotus: Kaupunkikehitysjaosto päättää esittää kaupunginhalli-
tukselle, että se antaa yllä esitetyn lausunnon Vantaan
yleiskaavaluonnoksesta.

Keskustelun aikana esittelijä muutti suojavyöhykettä koskevaa lau-
setta siten, että se tulee kuulumaan: Raja-alueille tulee jättää riittävät
suojavyöhykkeet, ettei Keravan puoleisilta teollisuustoiminnan alueil-
ta aiheudu haitallisia vaikutuksia Vantaan uusille asumisen alueille.

Päätös: Kaupunkikehitysjaosto hyväksyi ehdotuksen esittelijän
muutosehdotuksen mukaisena.

Kh 130 §

Liitteenä nro 130 ovat:

- lausuntopyyntö
- Keravan eteläiset kevyen liikenteen väylät

Ehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa seuraavan lausunnon
Vantaan yleiskaavaluonnoksesta:

KERAVAN KAUPUNGIN LAUSUNTO

Vantaan yleiskaavaluonnos on huolellisesti valmisteltu ja
siitä saa hyvän käsityksen siitä, miten Vantaan kaupunki
tulee kehittämään seuraavien vuosikymmenien aikana.
Keravan kaupunki ottaa omassa lausunnossaan kantaa
erityisesti Keravan ja Vantaan raja-alueiden maankäyt-
töön.

Vantaa on yleiskaavaluonnoksessaan osoittanut Kera-
van raja-alueen eteläpuolelle tiivistä asumista (A) erityi-
sesti tulevan Vallinojan aseman ympäristöön. Kerava
muistuttaa, että Keravan puolella ei ole edellytyksiä
merkittäviin kaupunkirakenteen tiivistyksiin, koska Kera-
van puoleisilla alueilla on runsaasti toimintaa. Savion
puolella uuden täydennysrakentamisen määrä tulee
olemaan vähäinen. Raja-alueille tulee jättää riittävät suo-
javyöhykkeet, ettei Keravan puoleisilta teollisuustoimin-
nan alueilta aiheudu haitallisia vaikutuksia Vantaan uu-
sille asumisen alueille.

Vantaa on osoittanut yleiskaavaluonnoksessa pyöräilyn
baana -merkinnän kulkemaan pääradan vartta pohjoisen
suuntaan. Kerava pitää baanalle varattua tilavarausta
tarkoituksenmukaisena ja ottaa sen huomioon omissa
suunnitelmissaan. Pyöräilyn baanalle on olemassa tar-
peelliset tilavaraukset myös Keravan puolella. Baanan
jatkamisella Keravan puolelle edistetään kestävän liik-
kumisen kulkutapaosuuden kasvattamista seudullisesti.
Keravan kaupunki on omassa pyöräilyn kehittämisoh-
jelmassaan kaavaillut seudullista kevyen liikenteen reit-
tiä kulkemaan myös Saviontaivalta pitkin Vantaan suun-
taan. Baanan ohella Kerava pitää myös tämän rinnak-
kaisen reitin kehittämistä tärkeänä. Kerava suunnittelee
myös tulevaisuudessa uuden seudullisen yhteyden ke-
hittämistä Nissinojaa myötäillen Vantaan suuntaan. Jat-
kosuunnittelun yhteydessä olisi hyvä, että Vantaa ottaisi
Saviontaipaleen ja Nissinojan yhteyksien kehittämisen
huomioon myös omissa suunnitelmissaan. Keravan ete-
läiset kehitettävät kevyen liikenteen väylät on esitetty liit-
teessä.

Vantaa on osoittanut yleiskaavaluonnoksessaan osan
maantie 152 katukuvan kehitysalueeksi. Maantien (mt
152) varteen on osoitettu keskustamaista sekä muuta
tiivistävää asuinrakentamista. Kehitystoimien myötä lii-
kenne tulee todennäköisesti ohjautumaan enenevässä
määrin maantie 148:lle, aiheuttaen liikennemäärien lii-
sääntymistä. Tämän lisäksi maantie 152 on valtakunnal-
lisen huoltovarmuuden kannalta tärkeä väylä eikä sen
toimivuutta saa vaarantaa. Valtakunnallisen huoltovar-
muuden toimivuuden kannalta ei ole tarkoituksenmu-
kaista, että ainoastaan mt 148 toimii tässä tarkoitukses-
sa. Yleiskaavan jatkosuunnittelun yhteydessä merkinnän
tarkoituksenmukaisuutta tulisi harkita uudelleen.

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin.

Va. kaupunkikehitysjohtaja Tiina Hartman selosti asiaa kokouksessa.

Lisätietoja antavat:
kehittämiskoordinaattori Emmi Malin, p. 040 318 4348
va. kaupunkikehitysjohtaja Tiina Hartman, p. 040 318 2356

Päätöksen täytäntöönpano
Ote:
Vantaan kaupunki

Otteen oikeaksi todistaa

Keravalla 17.4.2019 Tommy Koukka, arkistopäällikkö



JAKELUN MUKAAN

Vantaan yleiskaava 2020 luonnos

LAUSUNTOPYYNTÖ JA KUTSU LAUSUNNONANTAJIEN TILAISUUTEEN

Vantaan kaupunginhallitus on 11.2.2019 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30§:n perusteella. Kaavaluonnos on nähtävillä 18.2.-29.3.2019.

Päätöspöytäkirja on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:

https://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/paatoksenteko/muut_toimielimet/kaupunginhallituksen_asettamat_toimikunnat/yleiskaavatoimikunta/esityslistat_poytakirjat_ja_liitteet

Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:

<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Sivuilla on myös muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.

Pyydämme lausuntoanne yleiskaavaluonnoksesta 23.4.2019 mennessä sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi. Mikäli lausuntoa ei määräaikaan mennessä saada, tulkitaan asia siten, että lausunnonantajalla ei ole yleiskaavaluonnoksen johdosta huomautettavaa.

Lausunnonantajien tilaisuus järjestetään keskiviikkona 27.2.2019 klo 13-15

Tikkurilassa, Vantaan kaupungintalon valtuustosalissa, os. Asematie 7, Vantaa. Tervetuloa!

Kahvi tarjoillaan ennen tilaisuuden alkua 12.30-13 valtuustosalin viereisessä ruokalassa. Tilaisuuden tarjoiluja varten pyydämme vastausta tilaisuuteen osallistujien määrästä perjantaihin 22.2.2019 mennessä sähköpostitse

virpi.mamia@vantaa.fi.

Mari Siivola
Yleiskaavapäällikkö

JAKELU:

Aluehallintovirasto
Ympäristöministeriö
Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan liitto
HSL
HSY
Traficom
Väylä
Museovirasto
Tukes
Finavia
Puolustusvoimat, esikunta
Puolustusvoimat, logistiikkalaitos
Rajavartiolaitos, esikunta
Rajavartiolaitos, vartiolentolaivue
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Keravan kaupunki
Nurmijärven kunta
Sipoon kunta
Tuusulan kunta
Vantaan Energia Oy
Vantaan Energia Sähköverkot Oy
Helen Sähköverkko Oy
Fingrid Oyj
Gasum Oy
Caruna Oy
VR-Yhtymä Oy
Vantaan seurakuntayhtymä
Helsingin Seurakuntayhtymä
Keskusrikospoliisi/ Jokiniemi Vantaa
Vantaan ympäristöyhdistys ry
Suomen luonnonsuojeluliitto
Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry
Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys ry
Vantaan kaupunki:
 Sivistystoimi
 Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala
 Vantaan kaupunginmuseo

LIIKENNE

Pieni suuri kaupunki

Savon strateginen aluekehityskuva 2050

1:12 000

TUUSULA

VANTAA

- Joukkoliikenteen pääreitti
- Kevyen liikenteen pääreitti
- Kehitettävä kevyen liikenteen pääreitti
- Junarata
- Bussipysäkki
- Rautatieasema
- Liityntäpysäköinti

Lausu...

23.4.2019

POL - 2010 - 7861

Vantaan kaupunki

Vantaan yleiskaava 2020 luonnos

Keskusrikospoliisi pitää Vantaan yleiskaavaluonnosta hyvänä.

Keskusrikospoliisin päätoimipaikka sijaitsee Jokiniemessä, lähellä Tikkurilan keskustaa ja rataa. Kiinteistön vieressä on tyhjä Senaatti-Kiinteistöjen omistama tontti, jonka osalta käyttö poliisitoimeen on suunnitteilla. Molemmille tonteille johtaa Jokiniemenkuja, joka on kapea, päättävä tie. Jokiniemenkuja on ainut reitti KRP-talolle ja mahdollisesti viereen tulevalle poliisitalolle. KRP-talossa työskentelee lähes 600 rikostorjunnan ammattilaista ja mahdollinen viereen rakennettava rakennus lisää henkilöstömäärää usealla sadalla. Poliisitoiminta edellyttää nopeitakin lähtöjä ja lisäksi ko. kiinteistölle tulee runsaasti erilaisia kuljetuksia päivittäin henkilökuntaliikenteen lisäksi.

Esitämme, että tulevissa kaavaratkaisuissa kaupunki edistäisi sitä, että Jokiniemenkuja rauhoitettaisiin muulta kuin KRP-talolle ja mahdollisesti viereiselle tontille rakennettavan poliisitalon liikenteeltä.

Jo nyt rakenteilla olevien asuinkiinteistöjen ajoneuvoliikennettä on suunnitelmassa ohjattu Jokiniemenkujalle. Näemme tässä merkittävän turvallisuusriskin jo nyt rakenteilla olevien asuinkiinteistöjen osalta. Lisäksi jalankulki liikenne ohjautuisi Senaatin tontin läpi Rillitietä pitkin. Kaavaluonnoksessa asuinrakentaminen KRP-talon ympäristössä lisääntyisi ja edellä kuvatuksi liikenneratkaisujen pohtiminen olisi syytä tehdä huomioiden poliisitoiminnan mukanaan tuomat erityispiirteet.

Parantuvia julkisen liikenteen (mm. raitiotie) ja pyöräilyn suunnitelmia pidämme yleiskaavassa erittäin hyvinä myös henkilökuntamme työmatkaliikenteen kannalta.

Hallintojohtaja

Reine Inkeroinen

Rikoskomisario,
turvallisuuspäällikkö

Lasse Aalto

14.5.2019

Vantaan kaupunki
Kirjaamo(at)vantaa.fi

Vantaan kaupungin lausuntopyyntö ja jatkoajan myöntäminen Metsähallitukselle

Metsähallituksen lausunto Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta

Yleiskaava on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa kehitystä tavoittelevaansa suuntaan. Kaavan tavoitevuosi on 2050. Kaavakartta sekä merkinnät ja määräykset ovat oikeusvaikutteisia ja ne hyväksyy valtuusto. Kaavaluonnoksessa kasvu ohjataan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, jossa erityisesti Tikkurilan, Myyrmäen ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Seudullinen viheraluejärjestelmä ja Vantaan viheralueverkosto säilyvät.

Metsähallitus huomauttaa, että sitä ei ole tunnistettu osalliseksi eikä viranomaiseksi yhtenä valtion viranomaisista. Täten kaavan valmistelusta, viranomaisneuvotteluista tai lausuntopyynnöstä ei tullut tietoa ollenkaan. Metsähallitus katsoo, että se on lisättävä OAS mukaiseen viranomaisluetteluun ja kutsuttava jatkossa viranomaisneuvotteluihin ja lausunnonantajien tapaamisiin. Metsähallituksen hallinnassa on Vantaalla julkisten hallintotehtävien eli Luontopalvelujen hallinnassa luonnonsuojeluun varattuja alueita, joista suurin Sipoonkorven kansallispuisto.

Metsähallitus pitää hyvänä Sipoonkorven kansallispuistoon rajautuvan Bosbackan metsän alueen SL merkintää, joka laajentaa suojeltavan alueen kokonaisuutta ja yhdistää myös kansallispuistoa ja Kuusijärveä toisiinsa.

Sipoonkorven kansallispuistoon on merkitty useita ohjeellisia ulkoilureittejä ja ohjeellisia ratsastusreittejä. Metsähallitus huomauttaa, että kansallispuiston reittisuunnittelua ja -rakentamista ohjaa sen hoito- ja käyttösuunnitelma. Ratsastus tullaan kansallispuistossa ohjaamaan järjestyssäännöllä hoito- ja käyttösuunnitelman mukaisille reiteille. Ohjeellisen ratsastusreitin kaavamääräyksessä ei ole määritelty mitä se tarkoittaa.

Metsähallituksen hallinnassa olevat Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät luonnonsuojelualueeksi perustettavasta alueesta kaikki alueet eivät ole kaavassa SL merkinnällä Mustakosken alueella. Tämä tulee muuttaa siten että Metsähallituksen hallinnassa oleva 92-416-4-632 kiinteistö on kokonaisuudessaan SL eli luonnonsuojelualue kaavamerkinällä. Alue on liitteessä 1 karttana.

Metsähallitus muistuttaa, että yleiskaava on luonnonsuojelulain 65§:n mukainen suunnitelma, jonka laadinnan aikana on selvitettävä kaavan vaikutuksia Natura-alueisiin sekä pyydyttävä siitä lausunto myös siltä, jonka hallinnassa luonnonsuojelualue on.



14.5.2019



Mikael Nordström
Aluepäällikkö

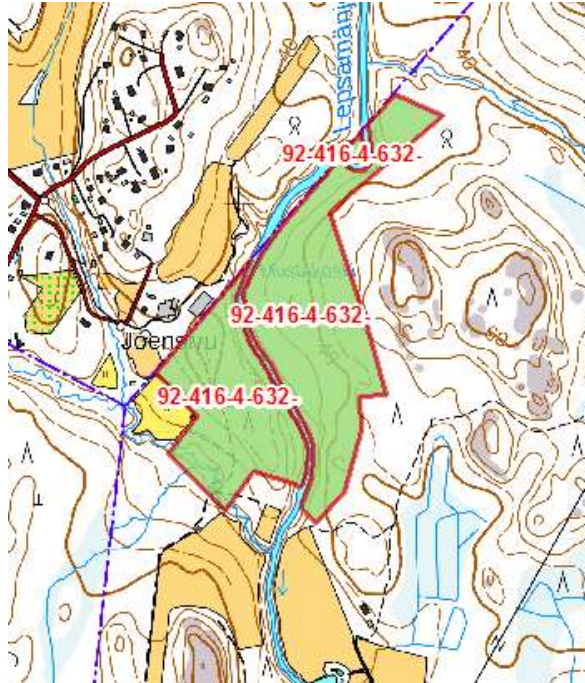
Liitteet Liite 1: kartta Vestran alueesta



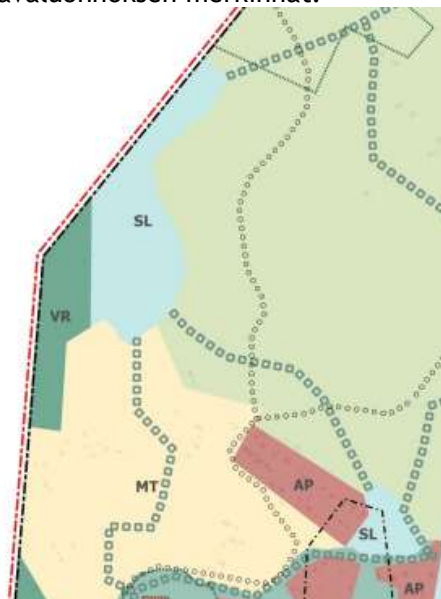
14.5.2019

Liite 1: Kartta Vestran alueesta, jossa merkintä on oltava SL - luonnonsuojelualue Metsähallituksen hallinnassa olevalla alueella

Metsähallituksen hallinnassa oleva alue



Kaavaluonnoksen merkinnät:



MTK Uusimaan ja MTK Metsälinjan (Häme/Uusimaa) lausunto Vantaan yleiskaava 2020 -luonnoksesta

MTK Uusimaa sekä MTK Metsälinja (Häme/Uusimaa) kiittävät mahdollisuudesta antaa kommentit kaavaluonnoksesta. MTK Uusimaan ja MTK Metsälinjan lausunnot ovat täysin yhteneväisiä, joten tästedes MTK:lla tarkoitetaan sekä MTK Uusimaata että MTK Metsälinjaa.

Aluksi

MTK huomauttaa, että kaavoitus on maankäytön suunnittelua, jossa maanomistajat ovat yksi keskeisimpiä kuultavia tahoja. Kaavaprosessiin osallistaminen ja lausuntopyyntö pitäisi taten tulla jatkossa MTK:lle erikseen sitä pyytämättä hyvien kaavoituskäytäntöjen mukaisesti.

Metsien terveys

MTK ehdottaa, että kaavaselostuksessa noteerattaisiin metsien riittävän hyvän terveydentilan olevan tavoiteltava asia, sillä riski metsätuhoihin on tutkimusten mukaan kasvanut ilmastonmuutoksen myötä – ja kasvaa jatkossakin.

Metsien terveydentilaan kohdistuviin merkittäviin uhkiin, kuten hyönteistuhoihin, on voitava reagoida metsälain alla olevilla aluevarauksilla (M- ja V-alkuiset) metsälain sallimin keinoin.

Puurakentaminen

MTK toivoo, että kaavassa huomioitaisiin puurakentamisen mahdollisuus osana hiilineutraalia ja ilmastoystävällistä kuntaa. Puurakentamisen hiilijalanjälki on oikein toteutettuna pienempi, kuin esimerkiksi betonirakentamisen.

Luonnonsuojelualueet

Kaavassa on ehdotettu uusia luonnonsuojelualueita, joista ei ole mahdollista yksittäin lausua. Luonnonsuojelualueista täytyy saattaa julkiseksi selvitys, jossa jokaiselle suojeltavaksi esitetylle alueelle on osoitettu siellä esiintyvä suojeltava arvo tai arvot, kuten luontotyyppi tai eliölaji.

Vain sen perusteella maastosta voidaan yksiselitteisesti rajata alue, jossa todettu suojeltava arvo tai arvot esiintyvät. Selvitys on täten välttämätön.

MTK vaatii, että suojelualueet yksittäin listaava ja suojeltavat arvot riittävän tarkasti erittelevä selvitys on tuotava julki. Ja että luonnonsuojeluun ehdotettuihin aluevarauksiin on pystyttävä lausumaan luonnonsuojelualue selvityksen julkaisun jälkeen ennen ehdotusvaihetta. Se on maanomistajien osallistamisen ja oikeusturvan kannalta välttämätöntä.

Virkistysalueet

MTK muistuttaa, että MRL 140.3 § mukaan evätty toimenpide, esimerkiksi puiden kaatamiseen, oikeuttaa maanomistajan saamaan kunnalta korvauksia. Myös ankarin ehdoin myönnetty toimenpidelupa voidaan katsoa tosiasiallisesti evätyksi.

Siksi on erittäin tärkeää, että jokaisen yksityisen maille ehdotetun uuden virkistysalueen kohdalla on erikseen sovittava virkistysalueen perustamisesta maanomistajan kanssa sekä mahdollisista korvauskäytännöistä tilanteissa, joissa maata ei voi käyttää kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue

Kaavaselostuksessa todetaan luo-alueita käsittelevän kappaleen lopussa virheellisesti metsälain soveltamisen olevan peruste sille, että maisemalupa ei velvoita täysimääräisesti. Maisemaluvan osittaisesta toteutumisesta maa- ja metsätalousvaltaiseksi osoitetulla alueella määrätään MRL:n 128 §:ssa.

MTK toteaa, että uusista luo-alueista tulee tuoda julki samanlainen alueita yksitellen käsittelevä selvitys tai listaus, josta käy ilmi alueen turvattavat erityiset luontoarvot. Selvitys on välttämätön, mikäli alueella toimittaessa luo-alueen turvaamat erityiset luontoarvot halutaan ottaa huomioon.

Ekologinen runkoyhteys

Ekologisesta runkoyhteydestä on muotoiltu Yleiskaavamerkinnät- ja määräykset -asiakirjassa seuraavanlaisesti: *”Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin*

verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia, kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.”

Yllä mainittu ote on virheellinen useammasta syystä:

1. Ekologiset runkoyhteydet kulkevat pääosin aluevarauksilla, joihin on jo itsessään kirjailtu kyseinen ote MRL:stä. M-alkuisilla aluevarauksilla ei taas lain mukaan voida vaatia maisematyölupaa puiden kaatamiselle.
2. Ekologinen runkoyhteys osoittaa yhteystarpeen eri alueiden välillä, eikä konkreettisesti sitoudu koordinaatistoon. Eli yhteystarpeen toteutuminen voidaan todeta ja sen olemassaoloa vaalia, mutta eksaktia rajausta ei voida maastoon tehdä.

Ohjeellinen ulkoilureitti

Yksityisille maa-alueille ehdotetusta ulkoilureitin perustamisesta on erikseen sovittava maanomistajan kanssa sekä mahdollisista korvauskäytännöistä tilanteissa, joissa esimerkiksi metsätalouselinkeino estyy tai sille asetetaan rajoitteita.

Arvokas kulttuuriympäristö

Arvokas kulttuuriympäristö -merkinnässä on muotoiltu seuraavanlaisesti: *”Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia, kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.”*

MTK huomauttaa, että aluevaraukset osuvat paljolti maa- ja metsätalouteen varatuille alueille, joilla puun kaatamiseen ei voida edellyttää maisematyölupaa.

Helsingissä 3.5.2019

Juho Kotilainen
Kenttäpäällikkö
MTK metsälinja

Matti Perälä
Toiminnanjohtaja
MTK-Uusimaa

Elinvoimalautakunta
Kunnanhallitus

§ 33
§ 68

26.03.2019
15.04.2019

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 24.4.2019

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 I

914/10.02.02/2017

ELINV § 33

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta 23.4.2019 mennessä.

Kaavaselostuksen 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 seuraten 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 keskittämässä.

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 Länsisalmella.

Elinvoimalautakunta
Kunnanhallitus

§ 33
§ 68

26.03.2019
15.04.2019

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 määritetty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueellakin.

Kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaluonnoksessa määritetty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia lähivuosikymmenille. Vaikka paine asuntorakentamiselle tiedostetaan, elinkeinoelämän toimintaedellytykset on haluttu varmistaa yleiskaavassa. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille 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 pientaloalueilla. 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 asema- kaavoitusta ja

Elinvoimalautakunta
Kunnanhallitus

§ 33
§ 68

26.03.2019
15.04.2019

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 tulevaisuudessakin, mutta mille alueille niitä yleiskaavan toteuttamisessa esitetään, ratkeaa vasta yleiskaavan ehdotusvaiheessa.

Yleiskaavan käyttötarkoituksia linjaavat aluevaraukset on luonnoksessa määriteltä yleiskaavamerkinnoilla 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.

Nurmijärven näkökulma luonnokseen:

Nurmijärven kannalta tärkeitä asioita luonnoksessa ovat:

- Maantien 152 eli ns. Kehä 4 linjauksen osoittaminen
- Klaukkalan radan varaus
- Seudullisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen osoittaminen Kivistöön
- Tärkeän joukkoliikenteen vaihtopaikan osoittaminen Kivistöön

Maantien 152 eli ns. Kehä 4 linjaus on esitetty osayleiskaavaluonnoksessa ja sen länsipää yhdistyy Klaukkalan kehätiehen Hämeenlinnanväylän liittymässä.

Teknisen johtajan esitys:

Elinvoimalautakunta esittää kunnanhallitukselle, että se hyväksyy seuraavan lausunnon Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta:

Nurmijärven kannalta on merkittävää, että uusi yleiskaava mahdollistaa vahvan joukkoliikenneyhteyden välillä Klaukkala-Kivistö. Klaukkalan rataa koskeva linjaus on osoitettu luonnoksessa, mitä Nurmijärvi pitää tärkeänä, vaikkei raideyhteys toteutune ennen vuotta 2050. Varaus radalle on syytä säilyttää maankäytön suunnitelmissa jatkossakin.

Seudullisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen ja tärkeän joukkoliikenteen vaihtopaikan osoittaminen Kivistöön tukevat Klaukkalan ja laajemmin Nurmijärven joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä.

Elinvoimalautakunta
Kunnanhallitus

§ 33
§ 68

26.03.2019
15.04.2019

Muutoin Nurmijärven kunnalla ei ole lausuttavaa yleiskaavaluonnoksesta.

Lisätietoja: yleiskaavapäällikkö Anita Pihala, puh. 040 317 2045

Asian käsittely:

Vaulamo esitti, että teknisen johtajan esityksen kolmannen kappaleen loppuun lisätään lause "Nurmijärvi pitää tärkeänä, että valtatie 3lla varaudutaan kolmeen ajorataan suuntaansa."

Elinvoimalautakunta hyväksyi yksimielisesti Vaulamon tekemän lisäyksesityksen.

Haapalainen esitti, että teknisen johtajan esityksen toisen kappaleen jälkeen lisätään omaksi kappaleekseen lause "Nurmijärvi pitää Kehä 4n toteutumista tärkeänä."

Elinvoimalautakunta hyväksyi yksimielisesti Haapalaisen tekemän lisäyksesityksen.

Päätös:

Elinvoimalautakunta hyväksyi teknisen johtajan esityksen edellä todetuilla lisäyksillä.

Päätökseen kuuluu liite nro 5.

KH § 68

Esitys:

Kunnanhallitus päättää elinvoimalautakunnan esityksen mukaisesti lausua Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta seuraavaa:

Nurmijärven kannalta on merkittävää, että uusi yleiskaava mahdollistaa vahvan joukkoliikenneyhteyden välillä Klaukkala-Kivistö. Klaukkalan rataa koskeva linjaus on osoitettu luonnoksessa, mitä Nurmijärvi pitää tärkeänä, vaikkei raideyhteys toteutune ennen vuotta 2050. Varaus radalle on syytä säilyttää maankäytön suunnitelmista jatkossakin. Nurmijärvi pitää Kehä 4n toteutumista tärkeänä.

Seudullisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen ja tärkeän joukkoliikenteen vaihtopaikan osoittaminen Kivistöön tukevat Klaukkalan ja laajemmin Nurmijärven joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Nurmijärvi pitää tärkeänä, että valtatie 3lla varaudutaan kolmeen ajorataan suuntaansa.

Muutoin Nurmijärven kunnalla ei ole lausuttavaa yleiskaavaluonnoksesta.

Elinvoimalautakunta	§ 33	26.03.2019
Kunnanhallitus	§ 68	15.04.2019

Päätös: Esitys hyväksyttiin.

Päätökseen kuuluu liite nro 3.

Julkipanon jälkeen 24.4.2019 annetusta päätöksestä pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa:

Nurmijärvellä 24.4.2019



Mika Vertainen
vs. kunnansihteeri
pöytäkirjanpitäjä

Elinvoimalautakunta	§ 33	26.03.2019
Kunnanhallitus	§ 68	15.04.2019

Kunnanhallitus 15.4.2019

MUUTOKSENHAKU

1. OIKAISUVAATIMUS

Muutosta 65, 67, 70, 71, 73, 79, §:issä tehtyihin päätöksiin voi hakea Nurmijärven kunnanhallitukselta kirjallisella oikaisuvaatimuksella, joka on toimitettava Nurmijärven kunnanviraston kirjaamoon viimeistään ennen kunnanviraston aukioloajan päättymistä neljäntenätoista (14) päivänä päätöksen tiedoksisaannista.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä asianosainen ja kunnan jäsen.

§:istä 66, 68, 69, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87 ei voi tehdä oikaisuvaatimusta, koska a) päätökset koskevat vain valmistelua tai täytäntöönpanoa tai b) niistä voi tehdä kunnallisvalituksen.

2. VALITUSOSOITUS

Muutosta §:issä tehtyihin päätöksiin voi hakea Helsingin hallinto-oikeudelta kirjallisella valituksella (kunnallisvalitus), joka on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään ennen viraston aukioloajan päättymistä kolmantenakymmenentenä (30) päivänä tiedoksisaannista.

Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Mikäli päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa päätökseen hakea muutosta asianosainen ja kunnan jäsen.

Muutosta §:issä tehtyihin päätöksiin voi hakea Uudenmaan ympäristökeskukselta kirjallisella valituksella (hallintovalitus), joka on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään ennen viraston aukioloajan päättymistä kolmantenakymmenentenä (30) päivänä tiedoksisaannista.

§:istä 66, 68, 69, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87 ei saa valittaa, koska päätökset koskevat vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

§:stä 72 ei saa valittaa etuostolain 22 §:n 3 mom. perusteella.

OHJEITA MUUTOKSENHAUSTA

Oikaisuvaatimus-/valituskirjelmä

Oikaisuvaatimus/valitus on tehtävä kirjallisesti ja siinä on ilmoitettava:

- 1) valittajan nimi, ammatti ja postiosoite (asiamiehen osalta vastaavat tiedot);
- 2) päätös, johon haetaan muutosta;
- 3) miltä osin päätökseen haetaan muutosta ja muutos, jota siihen vaaditaan teh-

Elinvoimalautakunta	§ 33	26.03.2019
Kunnanhallitus	§ 68	15.04.2019

täväksi; sekä
4) muutosvaatimuksen perusteet.

Kirjelmä on vaatimuksen tekijän itsensä tai hänen valtuuttamansa asiamiehen allekirjoitettava ja siihen on liitettävä päätös, johon haetaan muutosta sekä selvitys siitä, mistä päivästä oikaisuvaatimuksen/valituksen tekemisen aika seuraavassa todetun mukaisesti lasketaan.

Oikaisuvaatimus-/valitusaika

Oikaisuvaatimus- ja valitusaika lasketaan tiedoksisäännistä.

Asianosaiselle (se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa) lähetetään päätöstä koskeva pöytäkirjanote erikseen tiedoksi kirjeellä. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksensä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. **Kunnan jäsenen** katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluessa siitä, kun pöytäkirja on asetettu nähtäville yleiseen tietoverkkoon eli kunnan kotisivuille.

Oikaisuvaatimuksen/valituksen toimittaminen muutoksenhakuviranomaiselle

Oikaisuvaatimus- tai valituskirjelmä on muutoksenhakijan itsensä tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava taikka postitse tai sähköpostina lähetettävä oikaisuvaatimus- tai valitusviranomaisen kirjaamoon ennen valitusajan päättymistä.

Oikeudenkäyntimaksut

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) mukaan hallinto-oikeudessa valituksen käsitteystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 260 euroa.

Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskirjelmäkohtainen.

Markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksu 1.1.2019 lukien on 2 050 euroa.

Jos markkinaoikeudessa käsiteltävässä julkisia hankintoja koskevassa asiassa hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, oikeudenkäyntimaksu on 4 100 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, maksu on 6 140 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu on 510 euroa.

Muutoksenhakuviranomaisten osoitteet:

Nurmijärven kunnanhallitus
Käyntiosoite: Keskustie 2, 01900 Nurmijärvi
Postiosoite: PL 37, 01901 Nurmijärvi
Sähköposti: kunta(at)nurmijarvi.fi

Elinvoimalautakunta	§ 33	26.03.2019
Kunnanhallitus	§ 68	15.04.2019

Helsingin hallinto-oikeus

Katuosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Sähköposti: helsinki.hao(at)oikeus.fi

Markkinaoikeus

Katuosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Sähköposti: markkinaoikeus(at)oikeus.fi

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Katuosoite: Asemapäällikönkatu 14, 00520 Helsinki

Postiosoite: PL 36, 00521 Helsinki

Sähköposti: kirjaamo.uusimaa(at)ely-keskus.fi

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>.

(Korkein hallinto-oikeus, Helsingin hallinto-oikeus, Vaasan hallinto-oikeus, Markkinaoikeus ja Vakuutus-oikeus).

O
P

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 35	01.04.2019
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 124	09.04.2019

Sipoon lausunto Vantaan yleiskaavaluonnoksesta 2020 / Sibbo kommuns utlåtande om Vandas generalplaneutkast

134/10.00.00/2019

MAAJAOS § 35

Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen 1.4.2019

Valmistelija / Beredare: Kaavoituskoordinaattori /

Planläggningskoordinator Suvi Kaski, suvi.kaski(at)sipoo.fi

Vantaan kaupunki valmistelee koko kuntaa koskevaa yleiskaavaa, joka on nyt luonnosvaiheessa. Vantaan kaupunginhallitus on 11.2.2019 päättänyt asettaa luonnoksen nähtäville maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n perusteella. Kaavaluonnos on nähtävillä 18.2.-29.3.2019.

Päätöspöytäkirja on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa: [www.vantaa.fi/hallinto_ ja_talous/paatoksenteko/muut toimielimet/ kaupunginhallituksen asettamat toimikunnat/yleiskaavatoimikunta/esityslistat_poytakirjat_ja_liitteet](http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/paatoksenteko/muut_toimielimet/kaupunginhallituksen_asetamat_toimikunnat/yleiskaavatoimikunta/esityslistat_poytakirjat_ja_liitteet)

Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa: <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>. Sivulla on myös muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.

Vantaan kaupunki pyytää Sipoon kunnan lausuntoa yleiskaavaluonnoksesta 23.4.2019 mennessä.

Yleiskaavaluonnoksen lähtökohdat

Laadittavan Vantaan yleiskaavan 2020 tavoitevuodeksi on asetettu 2050. Yleiskaavan tulee mahdollistaa uutta asuntorakentamista nykyisten varantojen lisäksi ainakin 3 milj. kem2 ja toimitilarakentamista yli 4 milj. kem2.

Yleiskaavaluonnoksessa Vantaan kasvu ohjataan kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Erityisesti Tikkurilaa, Myyrmäkeä ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Nykyisen kaupunkirakenteen täydentäminen turvaa laajoja viheralue- ja kulttuurimaisemakokonaisuuksia. Seudullinen viheraluejärjestelmä ja Vantaan viheralueverkosto säilyvät.

Olemassa olevia ja uusia asemanseutuja kehitetään seudullisen



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 35	01.04.2019
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 124	09.04.2019

joukkoliikennekaupungin osana. Vantaan ratikka parantaa merkittävästi poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja Lentokentän välillä. Ratikan varteen uskotaan rakentuvan vahva kehityskäytävä, joka tuo mukanaan uutta ja täydentävää asuntorakentamista. Yleiskaavaluonnoksessa on määritelty ulkoilureittien verkosto sekä pyöräilyn baanat.

Luonnoksen pohjalta laaditaan keväällä yleiskaavan vaikutusten arvioinnit. Vuorovaikutuksen ja vaikutusten arviointien pohjalta valmistellaan ehdotus, joka tulee myös nähtäville ja siitä pyydetään lausunnot. Viimeistely ehdotus on tarkoitus hyväksyä loppuvuodesta 2020.

Sipoon kuntaa koskevat erityisesti rajan yli ulottuvat yhteydet sekä rajan pinnassa oleva maankäyttö.

Sipoon kunnan lausunto

Sipoon kunta kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä koskien Vantaan yleiskaava 2020 luonnosta.

Sipoon kunta toteaa, että Sipoon kunnan kannalta merkittävimmät kaavaratkaisut koskevat liikenneyhteyksiä sekä raja-alueen maankäyttöä.

Yhteydet

Maantie 152, tuleva kehä IV, kehittäminen Hämeenlinnan väylälle (maantien 152 jatke) on kannatettava, seudullisesti merkittävä hanke. Yhteyden kehittäminen tulee todennäköisesti kasvattamaan liikennepainetta koko väylälle myös Sipoon suunnasta. Näin erityisesti siksi, että osa Bastukärin työpaikka-alueen liikenteestä on tarkoitus ohjata tielle 1521 alueelta rakennettavan uuden katuyhteyden rakentamisen myötä. Tästä syystä yhteys (mt 152) Sipoon kunnan rajalle tulisi osoittaa kaavassa valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevana väylänä. Tämän lisäksi edellä todetut tulee huomioida yleiskaavatyön yhteydessä laadittavassa liikenteen toimivuustarkastelussa.

Kaavatyön yhteydessä tulisi varmistaa yhteistyössä Sipoon kunnan kanssa kaavassa esitettyjen viherkäytävien ja ulkoilureittien jatkuvuus Sipoon kunnan puolella. Myös Sipoonkorven virkistyskäytön kehittämistä olisi hyvä tarkastella yhteistyössä.



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 35	01.04.2019
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 124	09.04.2019

Raja-alueen maankäyttö

Sipoon kunta toivoo Vantaan kaupungilta yleiskaavan jatkokehittämisessä yhteistyötä, jotta yhdyskuntarakenteen osalta yhtenäinen raja-alue (erityisesti Myyras-Viirilän alue) voidaan kehittää toimivaksi kokonaisuudeksi. Kokonaisuutta on varmasti mahdollista kehittää nyt esitetyn kaavaluonnoksen pohjalta eikä Sipoon kunnalla ole esitetystä maankäytöstä erityistä huomautettavaa.

Puheenjohtajan selonteko

Maankäyttöjaosto esittää, että kunnanhallitus antaa Vantaan kaupungille yleiskaava 2020 luonnoksesta valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Lisäksi maankäyttöjaosto päättää tarkistaa asiaa koskevan pykälän kokouksessa.

Ordförandens redogörelse

Markanvändningssektionen beslutar föreslå kommunstyrelsen att den ger sitt utlåtande enligt beredningstexten ovan till Vanda stad över utkastet till generalplan 2020.

Dessutom beslutar markanvändningssektionen justera ärendeparagrafen på mötet.

Päätös

Maankäyttöjaosto hyväksyi yksimielisesti puheenjohtajan selonteon. Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Beslut

Markanvändningssektionen godkände enhälligt ordförandens redogörelse.

Paragrafen justerades omedelbart.

KH § 124

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 9.4.2019

Valmistelija / Beredare: Kaavoituskoordinaattori /

Planläggningskoordinator Suvi Kaski, suvi.kaski(at)sipoo.fi

Sipoon kunnan täydennetty lausunto

Sipoon kunta kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä koskien Vantaan yleiskaava 2020 luonnosta.

Sipoon kunta toteaa, että Sipoon kunnan kannalta



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen § 35
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen § 124

01.04.2019

09.04.2019

merkittävimmät kaavaratkaisut koskevat liikenneyhteyksiä sekä raja-alueen maankäyttöä.

Yhteydet

Maantie 152, tuleva Kehä IV, kehittäminen Hämeenlinnan väylälle asti (maantien 152 jatke) on kannatettava, seudullisesti merkittävä hanke. Vantaan yleiskaavassa tulisi kuitenkin mahdollistaa vielä paremmin tieyhteyden toimiminen seudullisesti keskeisenä poikittaisena liikenneyhteytenä (Kehä IV), osoittamalla koko mt 152 tieosuus Sipoon rajalta Hämeenlinnan väylälle (vt 3) valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevana väylänä. Nyt yleiskaavaluonnoksessa on maantien 152 osuus Sipoon rajalta Tuusulan rajalle asti osoitettu vain tärkeänä paikallista liikennettä palveleva väylänä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Lisäksi Korson keskusta-alueetta etelässä sivuavalle osuudelle ja siitä hieman länteen päin on tielinjalle esitetty katukuvan kehitysalue –merkintä. Nämä merkinnät ovat ristiriitaisia tieyhteyden seudullisen merkityksen näkökulmasta. Yhteyden kehittäminen ja toimiminen seudun poikittaisena liikenneyhteytenä valtateiden 3, 4 ja 45 välillä tulee todennäköisesti kasvattamaan liikennepainetta koko väylälle myös Sipoon suunnasta. Näin erityisesti siksi, että osa Bastukärren työpaikka-alueen liikenteestä on tarkoitus ohjata tielle 1521 alueelta rakennettavan uuden katuyhteyden rakentamisen myötä.

Kehä IV-yhteyden toteuttamisen mahdollistaminen tulee huomioida myös yleiskaavatyön yhteydessä laadittavassa liikenteen toimivuustarkastelussa.

Kaavatyön yhteydessä tulisi varmistaa yhteistyössä Sipoon kunnan kanssa kaavassa esitettyjen viherkäytävien ja ulkoilureittien jatkuvuus Sipoon kunnan puolella. Myös Sipoonkorven virkistyskäytön kehittämistä olisi hyvä tarkastella yhteistyössä.

Raja-alueen maankäyttö

Sipoon kunta toivoo Vantaan kaupungilta yleiskaavan jatkokehittämisessä yhteistyötä, jotta yhdyskuntarakenteen osalta yhtenäinen raja-alue (erityisesti Myyras-Viirilän alue) voidaan kehittää toimivaksi kokonaisuudeksi. Kokonaisuutta on varmasti mahdollista kehittää nyt esitetyn kaavaluonnoksen pohjalta eikä Sipoon kunnalla ole esitetystä maankäytöstä erityistä huomautettavaa.



Ote pöytäkirjasta
Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 35	01.04.2019
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 124	09.04.2019

Kunnanjohtajan ehdotus

Kunnanhallitus antaa Vantaan kaupungille yleiskaava 2020 luonnoksesta valmistelutekstin mukaisen täydennetyn lausunnon (yllä).

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Kommundirektörens förslag

Kommunstyrelsen ger sitt kompletterade utlåtande enligt beredningstexten ovan till Vanda stad över utkastet till generalplan 2020.

Paragrafen justeras omedelbart.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Beslut

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.

Paragrafen justerades omedelbart.

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta pöytäkirjasta kirjoitetun otteen oikeaksi todistaa / Riktigheten av utdraget ur det vederbörligen undertecknade och justerade protokollet bestyrker:

Heidi Traskelin
tiiminvetäjä

Sipoossa/Sibbo den 17.4.2019



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 35	01.04.2019
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 124	09.04.2019

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Kuntalain (10.4.2015/410) 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

BESVÄRSFÖRBUD

Enligt 136 § i kommunallagen (10.4.2015/410) får omprövning inte begäras eller kommunalbesvär anföras i fråga om beslut som endast gäller beredning eller verkställighet.

Vantaan kaupungin kirjaamo

26.4.2019

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja liiton Vantaan yhdistys ovat perehtyneet yleiskaavaluonnokseen ja esittävät siitä yhteisenä lausuntonaan seuraavaa. Yhdistysten päätoimenkuvan eli luonnon- ja ympäristönsuojelun edistämisen takia lausunnossa keskitytään toimivan viherrakenteen säilyttämisen sekä arvokkaiden luontokohteiden riittävän turvaamisen kysymyksiin.

Kiitämme Vantaan kaupunkia lausunnon valmistelulle myönnetystä muutaman päivän lisäajasta.

Viheraluejärjestelmän huomioinnista yleisesti

Kaavaluonnoksessa on ymmärretty hyvin se, että viheralueverkoston huomiointi kasvavassa kaupungissa vaatii erityishuomiointia sekä useita kaavallisia työkaluja.

Kaavaluonnoksen viheralue rakenteen keskeinen "työkaluvalikko" eli suojelualuevaraukset, luo-alueet, erilaiset virkistysalueet sekä ekologiset yhteydet on nähdäksemme hyvin onnistunut. Erityistä kiitosta kaupunki ansaitsee suojelualueiden varaamisen perinteen jatkamisesta, luo-merkinnän säilyttämisestä sekä ekologisten yhteyksien tuomisesta oikeusvaikutteiselle kaavakartalle.

Kaavan luontotietopohjaan parantaminen sekä luontoaineistojen avoimuus

Uudessa yleiskaavassa esitetään kohtalaisen paljon uutta rakentavaa maankäyttöä vuoden 2007 yleiskaavassa säilyviksi esitetyille alueille. Lisäksi uuteen yleiskaavaan ollaan siirtämässä melko runsaasti sellaista vuoden 2007 yleiskaavan rakentamisvarausta, jota ei ole vielä asemakaavoitettu. Hyvien kaavoituskäytäntöjen ja osin myös kaavoituksen laillisuuden kannalta ison ongelman muodostaa se, että monista näistä maankäytön muutosalueista ei ole olemassa ajantasaisia (osasta ei edes vanhentuneita) luontoselvityksiä, joiden pohjalta kaavaratkaisujen toteuttamiskelpoisuuden ja laillisuuden voisi luontoarvojen osalta arvioida. Osasta alueista on olemassa luontoselvityksiä (mm. lahokaviosammalselvitykset), mutta niitä ei ole saatettu osallisten tietoon.

Kaavan luontotietopohjaa tulee esitettyjen muutosalueiden osalta pikaisesti parantaa. Esitämme, että kaupunki käynnistää pikaisesti selvityshankkeen, jossa käydään lävitse ne laajemmat viheralueet, joiden luontotietopohja on vähäinen ja joihin ollaan osoittamassa rakentamisvarauksia, tieyhteyksiä, uusia ulkoilureittejä, uusia ratsastusreittejä, uusia kaasuputkia tai uusia voimalinjoja. Selvityksessä on syytä kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin:

1) Niin sanottuihin lakisääteisiin rakentamisen rajoitteisiin eli luonnonsuojelulain suojeltuihin luontotyyppeihin, vesilain suojeltuihin luontotyyppeihin luontodirektiivin IV liitteen lajeihin sekä

Vantaalla tavattaviin luonnonsuojelulain 47 § erityisesti suojeltaviin lajeihin (varsinkin laihokaviosammal sekä sille hyvin soveltuvat metsät).

- 2) Maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen kriteerit täyttäviin luontoalueisiin ja -alueiden osiin
- 3) Vantaan viheralueverkoston kannalta paremmanpuoleisiin paikallisen arvoluokan luontokohteisiin
- 4) Useiden hehtaarien (esim. yli 5 ha) laajuisiin METSO-ohjelman luonnontieteelliset valintaperusteet täyttäviin metsäalueisiin

Toivomme myös sitä, että kaavaehdotukseen mennessä osallisten tietoon ja tutustuttavaksi saatetaan ne Vantaalla 2010 luvulla tehdyt luontoselvitykset, joilla on merkitystä kaavaratkaisujen kannalta. Olennaisimpia aineistoja ovat laihokaviosammalselvitysten myötä tehdyt aluerajaukset sekä erilaiset metsä- ja kääpärvojen selvitykset.

Useimpien uusien suojelualuevarausten perustelujen ja rajausten osalta kaupunki pystyy hyödyntämään suojeluperustelujen osalta Uudenmaan liiton tuoretta Uusimaa-kaavaan liittyvää luontotietokoostetta (https://www.uudenmaanliitto.fi/files/23400/Uusimaa-kaavan_luontoselvityskohteiden_maakunnallinen_arvo.pdf). Kyseisessä selvityskoosteessa useiden luontokohteiden rajaukset poikkeavat enemmän tai vähemmän Vantaan yleiskaavaluonnoksen suojeluratkaisuista. Uudenmaan liiton selvityksessä on hyödynnetty kaikkea käytössä olevaa aineistoa, joten useimpien kohteiden rajaukset ovat keskeisten luontoarvojen kannalta paremmin onnistuneita kuin yleiskaavaluonnoksen rajaukset. Esitämme, että Uudenmaan liiton selvityksen rajaukset otetaan suojelualuerajauksen lähtökohdaksi, jollei laajennusosien luontoarvoihin ole kohdistunut luontoarvoja heikentäviä hakkuita (kuten Linnaisten metsän koillisosassa) tai jollei voimassa oleva asemakaava anna perusteita suppeammalle rajaukselle.

Tikkurilan Keskuspuiston huomiointi

Esitämme, että kaavaehdotukseen rajataan omalla kaavamerkinnällään Tikkurilan Keskuspuisto-niminen alue, joka kattaa kaavan yhtenäiset virkistys- ja suojelualueet etelästä Koivuhaasta pohjoiseen Kulomäentiehen asti. Tämän laajan viheraluekokonaisuuden arvo ja käyttö kasvaa koko ajan, joten nyt on hyvä aika konkretisoida yleiskaavatasolla asia, jonka tärkeys on Vantaalla tiedostettu jo vuosikymmeniä.

Suojelualueverkoston kehittäminen ja alueiden osoittaminen

On hienoa, että Vantaan kaupunki jatkaa edelleen suojelualueverkoston kehittämistä. Kaikki yleiskaavaluonnoksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät luonnonsuojelulaissa määritellyt suojelualueiden perustamisedellytykset ja ne vahvistavat osaltaan niin Vantaan kuin koko pääkaupunkiseudun Viherkehän suojelualueverkostoa. Tuemme siksi kaikkia esityksiä, mutta samalla korostamme sitä, että usean alueen esitettyä rajausta on perusteltua laajentaa. Lisäksi esitämme eräitä uusia esityksiä vakavaan harkintaan.

Jatkotyössä on syytä lisätä kaavan informatiivisuutta siten, että Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet ja muut suojelualueet osoitetaan eri merkinnöillä. Natura-alueilla on jonkin verran myös ulkopuoliseen maankäyttöön vaikuttavia rajoitteita, joten alueet on järkevää osoittaa omalla merkinnällään.

Lisäksi on hyvä esittää jo perustetut suojelualueet sekä vielä perustamattomat suojelualuevaraukset omilla merkinnöillään (esim. SL-1 ja SL-2).

Suojelualueiden kaavamääräys ja ulkoilureitit

Kaavaluonnoksessa ollaan esittämässä kaikille SL-kohteille kaavamääräystä, joka sallii ulkoilureittien rakentamisen, kunhan luontoarvot eivät vaarannu (*"Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu"*). Vastaavaa kaavamääräystä ei ole Vantaan yleiskaavoissa aikaisemmin käytetty.

Tämän "yleisen reitinrakentamisoption" lisäksi useille nykyisille suojelualueille sekä suojelualuevarauksille ollaan esittämässä kaavaluonnoksessa uusia ohjeellisia ulkoilureittejä. Esimerkkinä voimakkaasti reititettävästä alueesta toimii Smedsmossenin-Herukkapuron suojelualuekokonaisuuden eteläosa Vihdintien pohjoispuolella.

Pidämme suojelualueen ulkoilureittien yleisen ja yksilöimättömän rakentamisen sallivaa kaavamääräystä huonosti harkittuna ja esitämme sen poistamista. On järkevämpää, että suojelualueille ja -varauksille tarpeelliseksi katsottavat uudet ulkoilu- ja ratsastusreitit esitetään kaavaehdotuksessa. Näiden esittäminen vaatii kuitenkin oman selvityksensä, jossa on aluekohtaisesti perusteltu reitin tarpeellisuus sekä arvioitu reitin/reittien vaikutusta suojelualueiden ja -varausten olennaisiin suojeluarvoihin.

Kaavaluonnoksessa esitettyjen SL-alueiden rajaukset

1) Alkärr

Esitettyä rajausta on syytä laajentaa hieman luoteessa siten, että rajaukseen sisältyvät Myyrmäen uuden metsäsuunnitelman kuvio 1861 kokonaisuudessaan (nyt vain osa mukana) sekä kuvio 1866. Molemmat metsäkuviot on niiden huomattavien luontoarvojen takia nostettu suunnitelmassa arvometsien hoitoluokkaan.

2) Karhusuo-Tyttömäki

Fyysisesti yhtenäinen rajausta on esitelty kaavaselostuksessa kahtena suojeluvarauksena (Karhusuo, Tyttömäki). Koska varaus on yhtenäinen, niin esitämme, että kohdetta kutsutaan jatkossa Karhusuo-Tyttömäeksi.

Karhusuon osaa on syytä laajentaa luoteessa sisällyttämällä rajaukseen vanhoina metsinä edustavat ja myös liito-oravan käyttämät metsikkökuviot 1807 (3,0 ha) sekä 1813 (0,7 ha). Molempien kuvioiden arvo on tunnistettu ja tunnustettu myös Myyrmäen metsäsuunnitelmassa, jossa ne on nostettu arvometsien hoitoluokkaan. Ne sisältyvät myös Uudenmaan liiton tuoreessa selvityksessä vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todettuun Karhusuon luontoalueen rajaukseen.

Tyttömäen osa-aluetta on puolestaan perusteltua laajentaa kaakkois- ja itäpuolelta jonkin verran, jotta alueen edustavat lehto-, kangas- ja korpimetsät saadaan nykyistä kattavammin säilytettyä. Laajennusalueella elää kevään 2019 maastokäynnin perusteella (Keijo Savolan tiedoksianto Vantaan ympäristöyhdistykselle 25.4.2019) liito-orava. Lisäksi suojelualuevarauksen kaakkoispuolella on myös edustava, vesilain suojaamiin luontotyypeihin kuuluva luonnontilainen noro.

3) Friimetsän laajennus

Nykyistä suojelualueutta on syytä etelälounaispuolelta laajentaa sisällyttämällä rajaukseen Myyrmäen metsäsuunnitelman kuviot 1692 (1,5 ha), 1693 (0,8 ha), 1694 (1,6 ha) sekä 1695 (0,5 ha). Ensiksi ja viimeksi mainittu on nostettu luontoarvojen takia arvometsien hoitoluokkaan metsäsuunnitelmassa.

Pohjoisosasta esitettyä uutta SL-varausta kannattaa laajentaa sisällyttämällä siihen metsäsuunnitelman kuviot 1696 (1,5 ha), 1697 (nyt mukana vain itäosa), 1698 (0,8 ha), 1699 (0,5 ha) sekä kuvion 1703 itäosa.

Esitetyt laajennukset loisivat suojelualueen, joka kattaisi pääosan erityisen arvokkaista metsikkökuvioista ja olisi samalla suojeluarvojen pitkäaikaisen säilymisen kannalta nykyistä esitystä toimivampi. Lopputulos olisi myös virkistyskäytön kannalta parempi ja vähentäisi ristiriitoja kaavaluonnoksessa esitetyn rakentamisen ja suojeluarvojen säilyttämisen välillä.

4) Linnaisten metsä

Linnaisten metsän huomattavat luonto- ja virkistysarvot on syytä huomioida yleiskaavassa selvästi paremmin kuin nyt on esitetty.

Esitetty SL-varaus on liian suppea sekä koillisosasta että länsilounaisosasta.

Koillisessa rajausta on syytä laajentaa noin 13 hehtaarilla sisällyttämällä rajaukseen koko Vantaan kaupungin omistama osa metsästä (Myyrmäen metsäsuunnitelman kuviot 1072-1082 sekä kuviot 1086-1088) sekä parin vuoden takaisessa metsänhakkuussa hakkuilta säästynyt yksityismaapalstan eteläosan osittaisen metsäpalon kokenut kalliometsäalue (noin 1,5 ha).

Länsilounaassa suojelualuevarausta on syytä laajentaa noin 7,2 hehtaarilla sisällyttämällä SL-varaukseen myös Myyrmäen metsäsuunnitelmassa arvometsien hoitoluokkaan sisällytetyt kuviot 1008-1015 sekä 1046.

Esitetyt laajennusalueet sisältävät muutamaa länsilounaisosan kuviota lukuun ottamatta Uudenmaan liiton tuoreessa luontoselvityksessä vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todetun Linnaistenmetsän rajaukseen.

5) Rauhamaan metsä

Suojelualuevaraus sisältää ilmeisesti vain osan luonnontilaisen kaltaisesta koillisosan palstasta (92-416-4-83), joka on kokonaisuudessaan säilynyt puustoltaan luonnontilassa. Rajausta on syytä tältä osin hieman laajentaa, jotta palstan lahoppuustoiset kangas- ja kalliometsät sekä hieno korpi sisältyvät kokonaan rajaukseen.

Esitetty laajennus sisältyy Uudenmaan liiton tuoreessa luontoselvityksessä vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todetun Rauhamaan metsän rajaukseen.

6) Syväoja

Rajausta on syytä laajentaa kahdessa kohdassa yhteensä noin 3,5 ha verran. Lounaassa rajaukseen on syytä sisällyttää luonnontilaisena säilynyt noro lähialueineen, nyt vain noron pohjoisosa sisältyy rajaukseen.

Kaakossa rajausta on syytä laajentaa kiviainesfirman maalle siten, että rajausta sisältää kattavasti kallioalueen pohjois- ja luoteisrinteen monipuoliset lehtometsät.

Esitetyt laajennusalueet sisältävät Uudenmaan liiton tuoreessa selvityksessä esitettyyn Syväoan vähintään maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen rajaukseen.

7) Lamminsuon kaakkoispuolinen metsä

Rajausta on syytä laajentaa kaakkoon siten, että suojelurajaukseen piiriin tulevat vanha- ja runsaslahoppuustoiset lehtoturvekankaat, jotka jatkuvat myös kaupungin maan itäpuolella. Alueella on myös toinen Vantaalta kautta aikain havaitusta sitkaskäävän (VU, LSL 47 §) kasvupaikoista.

Esitetty laajennusalue sisältyy Uudenmaan liiton tuoreessa selvityksessä esitettyyn vähintään maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen rajaukseen.

8) Hagakärnsbergen

Hagakärnsbergenin esittäminen SL-varauksella on erittäin perusteltua. Kaavaluonnoksessa arvokkaasta aluekokonaisuudesta on kuitenkin esitetty SL-varauksena vain länsiosa. Tämä jättää suojelun ulkopuolelle muun muassa alueelta havaitut liito-oravametsät sekä pääosan alueen lahoppuustoisimmista lehtometsistä.

Esitämme SL-varauksen laajentamista itään siten, että SL-varaus kattaa Uudenmaan liiton tuoreessa luontoselvityksessä vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todetun 45,9 ha laajuisen alueen. Sama aluekokonaisuus on huomattavien arvojen takia osoitettu Uusimaa 2050 kaavaehdotuksessa pääosaltaan SL-varauksena.

Luontojärjestöjen esityksiä uusiksi SL-varauksiksi

1) Konkoonkalliot

Luoteis-Vantaan edustavin kalliometsäalue eli Konkoonkalliot ansaitsisi tulla huomioiduksi luo- aluemerkinän sijasta SL-varauksella, joka kattaa luonnontilaiset kalliometsät sekä näihin liittyvät 2010-luvun hakkuilta säästyneet vanhapuustoiset kangasmetsät kallioalueiden rinteillä. Erityisen arvokkaan aluekokonaisuuden pinta-ala on noin 13 ha.

2) Konkoonkallion koillispuoliset puronvarret sekä Palokallion kallioalueen eteläosan kallio

Konkoonkallion koillispuoliset puronvarret ovat osaltaan luonnontilaisen kaltaisia ja niihin liittyy arvokkaita lahoppuustoisia lehto-, korpi- ja kangasmetsäalueita. Aluekokonaisuus on todettu myös erittäin merkittäväksi lahokaviosammalten ydinalueeksi. Tällaisia savikkomaiden pienvesi- ja lehtokohteita on suojelualueverkostossa niukasti, joten alueen esittämiseen SL-varauksena on vankat perusteet. Aluekokonaisuutta kannattaa täydentää pohjoisessa Vantaan kaupungin omistamalla osalla Palokallion kallioalueesta. Kyseinen kallioalue on pääosaltaan luonnontilaisen kaltainen ja melko lahoppuustoinen.

3) Linnan joenvarsimetsä

Alueen kehittyneet luontoarvot sekä joen pohjoisrannalle osoitettu SL-aluevaraus antavat perusteen osoittaa tämä voimassa olevan yleiskaavan luo-alue (noin 3 ha) kaavassa SL-varauksena.

4) Kivistön Koivupäänojan metsä

Biotoopeiltaan monipuolinen ja mm. lahokaviosammalelle erittäin merkittävä metsäalue Kehäradan ja Tikkurilantien välissä on syytä osoittaa SL-varauksena. Tämä turvaisi myös Kivistön ydinalueelle yhden laajemman, virkistyskäyttöön soveltuvan metsäalueen.

5) Viinikan metsä

2010-luvulla voimakkaasti kehittyneet luontoarvot antavat hyvät perusteet osoittaa alue luo-merkinnän sijasta SL-varauksena.

6) Kuusijärven etelä- ja lounaispuoliset metsät

Kuusijärven osalta kaavaluonnoksessa esitetty melko laaja luo-alue ei ole alueen suojeluarvojen kannalta riittävä. Esitämme, että Kuusijärven lounais- ja eteläpuoliset metsät osoitetaan SL-varauksella ja Kuusijärven itäpuoliset metsät luo-alueena. Ratkaisun perustelut löytyvät koottuna Uudenmaan liiton tuoreesta luontoselvityksestä (Uusimaa-kaavan 2050 luontoselvitys-kohteiden 2017-2018 maakunnallinen arvo).

Edellä mainittua muutosta tukee myös se, että SL-aluevarauksella esittämämme alueet on pääosaltaan esitetty 28,4 ha SL-varauksena myös Uusimaa 2050 kaavaehdotuksessa.

7) Myllymäki

Vähintään maakunnallisesti merkittäväksi Uudenmaan liiton tuoreessa selvityksessä todettu alue on huomattavan merkityksensä takia osoitettu 24 ha laajuisena SL-varauksena Uusimaa 2050 kaavaehdotuksessa. Alueen jättäminen luo-alueeksi Vantaan yleiskaavassa luo maankäytön suunnittelun kannalta erikoisen tilanteen. Tilanteen selkeyttämiseksi esitämme alueen osoittamista SL-varauksena.

8) Länsimetsä

Voimassa olevan yleiskaavan edustava, 19,9 ha laajuinen SL-varaus ja sen eteläpuolinen yleiskaavan luo-alue on syytä osoittaa yleiskaavassa SL-varauksena.

Kaavaluonnoksen luo-alueisiin liittyvät luontojärjestökommentit

1) Hermaskär

Luo-alueella on huomattavan arvokkaita lehto- ja kangasmetsiä, lahokaviosammaleesiintymiä sekä hyvää potentiaalia myös liito-oravan ydinalueeksi. Kaavaluonnoksessa esitetty luo-alueen raja-alue on liian suppea ja osin keinotekoinen. Raja-alue kulkee mm. keskeltä luo-alueen lahoppuustoltaan kaikkein edustavinta metsikkökuviota 1776 jättäen kuvion pohjoisosan ulos.

Esitämme rajauksen laajentamista siten, että siihen sisällytetään kokonaisuudessaan kuvio 1776 sekä kuviot 1757, 1758, 1760, 1770, 1772, 1774 ja 1781. Esitetyistä laajennuksista kaikki muut paitsi kuviot 1757 ja 1760 on huomioitu metsäsuunnitelmassa arvometsinä.

2) Petikko

Petikon luo-aluetta on perusteltua laajentaa koilliseen siten, että rajaukseen sisältyvät muun muassa eräät Petikon oloissa edustavat luonnontilaisen kaltaiset kalliometsäalueet sekä näihin liittyvät METSO-arvoja omaavat kangasmetsät. Laajennusesitys (noin 6 ha) sisältää Myyrmäen metsäsuunnitelman metsikkökuviot 1811, 1812, 1815, 1820 ja 1821.

3) Askistonmetsä

Melko heterogeenisen uuden luo-alueen keskimääräinen ls-biologinen laatu kohenisi jonkin verran, mikäli rajaukseen sisällytetään koillisosan monipuoliset vanhat ja varttuneet metsät. Esitämme luo-alueen laajentamista Myyrmäen metsäsuunnitelman kuvioilla 1629 (2,5 ha), 1634 (1,3 ha) sekä 1635 (0,9 ha).

4) Rekolanajan alajuoksu

Vuoden 2007 yleiskaavasta sellaisenaan uuteen kaavaluonnokseen siirrettyä Rekolanajan alajuoksun luo-aluetta on syytä laajentaa kaakossa Keravanjokeen saakka. Laajennusehdotuksen alueella on kapealti hienoja lehtoja, joista osa on hyvin lahopuustoisia.

5) Kylmäojan metsän ja Simonsillan metsän ja puronvarren luo-alueet

Kylmäojan metsän (8 ha) ja Simonsillan metsän ja puronvarren (5 ha) luo-alueet on siirretty sellaisenaan vuoden 2007 yleiskaavasta. Alueet on perusteltua ja mahdollista yhdistää yhdeksi kokonaisuudeksi pääosaltaan jo tällä hetkellä arvokkaiden luontoalueiden avulla. Arvokkaaseen luontokokonaisuuteen kuuluvat luo-alueiden lisäksi vuoden 2008 metsäsuunnitelman kuviot 6038 (pohjoisosa), 6039, 6040.0, 6040.1, 6040.2, 6041.0, 7085, 7087, 7088, 7090, 7091, 7092, 7100, 7101 ja 7102.

Osa aluekokonaisuudesta on luontoarvoiltaan niin merkittävää, että myös SL-varaus kannattaisi osalla aluetta ottaa vakavaan harkintaan. Tämä olisi perusteltua siksikin, että kaavaluonnoksessa Tikkurilan ympäristöön ei esitetä yhtään uutta SL- tai luo-aluetta. Luo-alueiden yhdistäminen yhdeksi kokonaisuudeksi (vaikka sitten luo-alueena) korjaisi osaltaan edellä mainitun merkittävän alueellisen katveen.

6) Matarinkoski ja Pikkukoski

Vuoden 2007 yleiskaavasta sellaisenaan siirretyn luo-alueen rajausta on syytä tarkistaa laajentavassa hengessä siten, että lopputuloksena on metsäisten luontoarvojen kehittämisen kannalta nykyistä mielekkäämpi rajausta.

7) Vierumäen luo-alue

Esitetty luo-alue sisältää arvokasta luontoa (mm. vesitaloudeltaan luonnontilaisena säilyneen lähteen), mutta on auttamatta liian suppea. Luo-alueen rajausta on syytä laajentaa kaakossa siten, että siihen sisältyy laajemmin Huuhkajamäen luonnoltaan monipuolisia lehto- ja kangasmetsiä. Järkevää olisi myös kytkeä luo-alueella toisiinsa Vierumäen metsän SL-varaus sekä Tussinkosken luonnonsuojelualue.

Vantaan kaupunki on vuonna 2018 hankkinut omistukseensa entisen yksityismaan Vierumäen metsäalueen luoteisosasta. Ainakin osalla tästä alueesta on luontojärjestömaastokäynnin perusteella lehtoarvoja, mahdollisesti Kirkkosuon laidassa on edelleen myös vesitaloudeltaan luonnontilaisen kaltaisina säilyneitä korpia. Entisen yksityismaapalstan sopivuus luo-alueeksi on syytä selvittää yleiskaavatyön yhteydessä.

Luontojärjestöjen esityksiä uusiksi luo-alueiksi

1) Kaivokselan luoteispuolinen metsäselänne

Kaivokselan luoteispuolinen, Mätäojanlaaksoon laskeva metsärinne sisältää monipuolisia, merkittäviä METSO-arvoja omaavia lehto- ja kangasmetsiä. Alueella elää myös liito-orava. Alueen eteläosa on Vantaan kaupungin omistuksessa, koillisosassa on myös muiden omistajien omistamaa metsää. Esitämme luo-alueeksi kaupungin omistamia metsäkuvioita 1487 (0,7 ha), 1489 (1,2 ha), 1490 (0,2 ha) ja 1491 (0,2 ha) sekä näihin koillispuolelta liittyvää vanhapuustoista yksityismetsää (noin 1,4 ha kattaen palstan vanhapuustoisen pohjois- ja länsireunan)

2) Pöllökallio

Pöllökallion alueella on säilynyt merkittävä, noin 10 ha laajuinen keskittymä puustoltaan monipuolisia ja suurelta osin luonnontilaisen kaltaisia kallio-, kangas- ja lehtometsiä. Esitämme luo-kohteeksi Pöllökallion parhaiten säilynyttä ydinosaa eli metsätaloustalokuvioita 1107-1115, 119 ja 1122. Alueen luontoarvot on yksilöity luontojärjestöjen Myyrmäen aluesuunnitelmaluonnoksesta antamissa kirjallisissa kommentteissa.

3) Timmermalmin suojelun alueen ja Vihdintien väliset metsät

Suojelun alueverkoston ekologisen kytkeytyneisyyden turvaamisen kannalta olisi perusteltua osoittaa luo-alueena myös Vihdintien ja Timmermalmin suojelun alueen väliset monipuoliset kallio- ja kangasmetsät.

4) Furumossen-Tuomelan SL-alueen itäpuoliset metsät

Längbackan kartanon lounaispuolella rakentamisvaraukset on ulotettu kiinni olemassa olevaan suojelun alueeseen. Varsinkin kaupungin alueella omistamat metsät ovat luontojärjestöjen maastokäynnin perusteella sen verran edustavia lehto-, kangas- ja kalliometsiä, että ne on syytä kaavoittaa VL/luo-kohteeksi. Esitämme luo-alueeksi Myyrmäen metsäsuunnitelman mukaisia metsikkökuvioita 1567 (0,4 ha), 1568 (0,7 ha), 1569 (0,1 ha), 1570 (0,4 ha), 1571 (0,7 ha) ja 1572 (0,8 ha).

5) Sotilaskorven länsilounaispuoli

Monipuolisia kangas- ja lehtometsiä sisältävä metsäalue on syytä osoittaa rakentamisvarauksen sijasta VL/luo-alueena. Alueen luontoarvot ja kuuluminen Sotilaskorven vähintään maakunnallisesti merkittävään luontoalueeseen on todennettu myös Uudenmaan liiton tuoreessa Uusimaa-kaavaan liittyvässä luontoselvityskoosteessa. Kyseisestä selvityksestä hahmottuu myös luo-alueen sopiva aluerajaus.

6) Petaksen pohjois- ja itäpuoliset metsät

Luontoarvoiltaan hyvin monipuolinen kangas-, lehto-, korpimetsien kokonaisuus on syytä osoittaa yleiskaavassa joko VL/luo-alueena tai SL-varauksena. Nykyisessä kaavaluonnoksessa alueet ovat TP- ja TY-varausta.

7) Oljemarkinmetsä

Alueelta selvityksissä todetut lahopuustametsät, joilla on myös muita luontoarvoja, on syytä osoittaa VL/luo-alueena.

8) Kalkkikallion suojelualueen lähialueet

Suojelualueen luonnoltaan melko monipuoliset lähikuviot (6078.0, 6078.1, 6079, 6084, 6089 ja 6090) on perusteltua osoittaa luo-alueeksi. Aluekokonaisuutta täydentäisi Kehä III:n pohjoispuolella sijaitseva laho- ja vanhapuustoinen kalliometsä (kuvio 6101.0, 4,5 ha). Esitämme yllä yksilöityjä alueita luo-alueeksi siten, että Kehän eteläpuolisten alueiden kaavavarauksena säilyy virkistysalue ja pohjoispuolisen alueen aluevaraus muutetaan EV-alueeksi.

9) Oravamäki

Pinta-alaltaankin merkittävä keskittymä (13 ha) pääosin luonnontilaisen kaltaisia, METSO-arvoja omaavia kallio- ja kangasmetsiä. Sisältää Hakunilan metsäsuunnitelmaluonnoksen (2017) kuviot 7430 (2,5 ha, C5), 7431 (3,8 ha, C5), 7432 (0,3 ha, C2), 7433 (0,5 ha, C2), 7434 (2,0 ha, C2) 7447 (2,7 ha, C5), 7451 (0,6 ha, C2) ja 7452 (0,6 ha, C2). Voimassa olevassa yleiskaavassa sekä kaavaluonnoksessa alue on osoitettu AP-alueeksi.

10) Kelokallio

Kaavaluonnoksessa on esitetty uutena luo-alueena Kuussillan luo-alue, joka rajautuu luoteessa Koivurinteen suojeltuun lehmuslehtoon. Muodostuvaa merkittävää luontoaluetta on perusteltua vahvistaa osoittamalla luo-alueeksi myös Koivurinteen lehmuslehtoon luoteispuolelta liittyvä Kelokallion edustava kalliomäki. Tämä Hakunilan 2017 metsäsuunnitelmassa arvokkaaksi todettu ja

arvometsien hoitoluokkaan (C5) osoitettu luonnontilainen kalliomäkikuvio (7029) on itsessään niin iso (4,5 ha), että se sopii yleiskaavatason luo-alueeksi.

11) Långmossen

Monipuolisia korpia, rämeitä, muuttumia, turvekankaita sekä näihin liittyviä kangas- ja kalliometsiä luontoarvot todettiin v. 2017 tehtäessä Hakunilan metsäsuunnitelmaa. Alue on osoittautunut myös itiökasvilajistoltaan rikkaaksi ja monipuoliseksi. Alue ansaitsi tulla rakentamisvarauksen sijasta huomioiduksi VL/luo-kohteena yleiskaavassa.

Eräitä muutoksia vaativia kaavaluonnoksen rakentamiskatsauksia

Aikaisempaa hieman strategisemmasta eli ylimalkaisemmasta yleiskaavaluonnoksesta on melko haastavaa hahmottaa kaavailtua uutta rakentamista, jota ollaan esittämässä nykyisille viher- ja luontoalueille. Aikapulan takia emme ole tässä luonnosvaiheen kommentoinnissa pystyneet kattavasti tunnistamaan ja käsittelemään kaikkia niitä tilanteita, joissa rakentamista ollaan esittämässä luonnoltaan erityisen arvokkaille alueille. Uusien ulkoilureittien, ratsastusreittien, kaasuputkien ja voimalinjojen osalta arviointia ei ole tehty tässä vaiheessa lainkaan.

Alle on koottu joukko merkittäviä luonto- ja virkistyshaittoja aiheuttavia kaavaratkaisuja, joiden osalta esitämme jo kaavatyön tässä vaiheessa kaavavarausten poistamista, supistamista tai merkittävää täsmentämistä.

1) Raappavuoren lounaispuolinen AP

Myymäen kasvu lisää Raappavuoren merkitystä Lounais-Vantaan tärkeimpänä virkistysalueena. Myös aluekokonaisuuden luontoarvot ovat 2000-luvulla kasvaneet olennaisesti, mikä näkyy niin METSO-arvoja omaavien metsien huomattavana määränä kuin liito-oravan ja lahokaviosammalen kaltaisten lajien esiintymisenä. Luontoarvojen takia Raappavuoren ydinosa on samanaikaisesti osoitettu SL-varauksena niin yleiskaavaluonnoksessa kuin Uusimaa 2050 kaavaehdotuksessa.

Alueen kasvanut merkitys antaa erittäin vankat perusteet miettiä uudestaan Raappavuoren lounaispuolelle vuoden 2007 yleiskaavasta siirtyneet AP-aluevaraukset sekä Uomatien ympäristön kaavasuunnitelmat. Esitämme, että kaavaluonnokseen tehdään vähintään se muutos, että Avaintien itä- ja pohjoispuolen AP-varaus muutetaan VL-varaukseksi.

2) Linnaistenmetsän lounais- ja länsiosa

Yleiskaavaluonnoksessa AP-aluevarauksen alle jää lännessä ja etelässä myös aluetta, joka on kaupunginvaltuuston 27.8.2018 hyväksymässä Linnaisten omakotialueen laajennuksen asemakaavassa osoitettu VL/luo-alueeksi. Kyseinen kaavaratkaisu on tällä hetkellä muutoksenhaun kohteena. Mikäli oikeusasteiden ratkaisut pitävät asemakaavan voimassa, esitämme, että yleiskaavan AP-alue rajataan

hyvin selkeästi koskemaan sitä aluetta, joka on asemakaavassa AP-aluetta. Mikäli kaava kumotaan osin tai kokonaan, kumoutuvat alueet on syytä yleiskaavassa kaavoittaa VL/luo-alueeksi.

3) Furumossen-Tuomiston suojelualueen ja Lammaslammen väli

Suojelualueeseen suoraan itäpuolelta liittyvät Vantaan kaupungin omistamat lehto-, kangas- ja kalliometsät on todettu uuden Myyrmäen metsäsuunnitelman laadinnan yhteydessä luontoarvoiltaan merkittäviksi. Vuoden 2007 yleiskaavassa ne ovat osa pääosin rakennettua AP-aluetta. Sama kaavaratkaisu on säilytetty uudessa yleiskaavaluonnoksessa. Esitämme, että AP-varausta supistetaan siten, että nuo Vantaan kaupungin omistamat metsät osoitetaan VL/luo-alueeksi.

4) Kaivokselan länsiluoteispuoli

Kaivokselan kaivosalue on syytä osoittaa lähivirkistysalueena.

5) Kehä IV:n kaavavaraus

Kaavaluonnokseen sisältyvä Kehä IV -kaavavaraus tulee joko poistaa kokonaan, tai osoittaa ohjeellisena linjauksena, mikäli sen perusteluksi ei ole osoittaa tiesuunnitelmaa, joka sisältää seuraavat sitovat elementit:

- a) Siltajärjestelyt joilla estetään Josvaholman lähteikön (jonka ylitse kaavaluonnoksen tielinjaus kulkee) vaurioituminen.
- b) Tielinjauksen tunnelloiminen Königstedinvuoren alueella. Tunnelointi tulee merkitä myös kaavaan (kuten on menetelty esim. Petikon alueen eteläosan lävitse osoitetun tievarauksen tunnelloitavaksi tarkoitetun osan kohdalla).
- c) Reunan itäpuolella aina Tuusulanväylälle saakka tielinjauksen vaatimat vihersiltojen paikat (nämä merkittävä myös kaavaan).

Lisäksi kaavavarauksen esteeksi tule nähdä se, jos tiesuunnitelma sisältää huoltoasemakompleksin rakentamisen Kehä IV:n ja Hämeenlinnanväylän risteysalueen tuntumaan (Nurmijärven alueelle).

6) Sotilaskorven länsilounaispuoli

Sotilaskorven länsi- ja lounaispuolen metsät (noin 7 ha) on syytä osoittaa VL/luo-alueena eikä AP-alueena. Lähivirkistysalue on tarpeen jo senkin takia, että vältetään kaiken virkistyskäytön ohjautuminen Sotilaskorven SL-varaukselle. AP-alueeksi osoitettu alue on todettu Uudenmaan liiton tuoreessa selvityksessä kuuluvan osana vähintään maakunnallisesti arvokkaaseen Sotilaskorven alueeseen.

7) Kivistön alueen metsät

Vantaan uuden yleiskaavan laadinnan yhteydessä on syytä tarkastella uudestaan toteutumaton osa Kivistön alueen metsäalueiden maankäytöstä. Puu-Kivistön alueelta ja kyseisen kaava-alueen pohjois-, itä- ja eteläpuolelta on mm. paikallistunut selvityksissä Uudenmaan merkittävin tiedossa oleva valtakunnallisesti erittäin uhanalaisen lahopaviosammalen esiintymiskeskittymä. Lajin esiintymismetsissä on myös muita luontoarvoja, kuten merkittäviä määriä METSO-arvoja omaavia lehtoja ja kangasmetsiä sekä liito-oravalle soveliaita metsiä.

Erityisen tärkeää on muuttaa yleiskaavaa siten, että Kehäradan ja Tikkurilantien välinen laajempi Koivupäänojan metsäalue osoitetaan AC-alueen sijasta SL-varaukseksi tai edes VL/luo-alueeksi. Lisäksi tulee varmistaa nykyistä säilyttävämmillä merkinnöillä (VL/luo) Murronpuiston, Lippupuiston sekä Kivistönkorventien itäpuolisen yhtenäisen metsäalueen säilyminen.

8) Petas-Vehkalan alue

Yleiskaavaluonnoksen luontoarvojen kannalta haitallisimmat aluevaraukset löytyvät Petaksen asuinalueen pohjois- ja itäpuolelta sekä esitetyn Tyttömäen SL-varauksen kaakkoispuolelta. Alueelle on esitetty yli 60 ha TY- ja TP-varauksia luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviin metsiin.

Alueella on säilynyt pinta-alaltaan huomattava määrä luontoarvoiltaan osin erittäin merkittäviä lehto-, kangas- ja korpialueita. Alueen lajistoon kuuluvat mm. lahopaviosammal sekä vuoden 2016 liito-oravaselvityksen ydinaluerajausta laajemmin myös liito-orava. Aluekokonaisuuden merkitystä lisää olennaisesti se, että metsät ovat lännessä suoraan kytkeytyneitä Petikon ydinosaan valtakunnallisesti merkittäviin luontoalueisiin. Käytännössä ne ovat osa Petikon metsäistä kokonaisuutta.

Kaavan jatkotyössä on syytä korvata alueelle esitetty TY- ja TP-varaukset säilyttävillä aluevarauksilla (VL/luo) ja merkinnöillä. Myös Tyttömäen SL-varausta on syytä idässä ja kaakossa laajentaa siten, että se ulottuu kaakossa kesken kaavaprosessia (Vehkalan länsipuoli 1) tehtyyn laajaan avohakkuualueeseen.

9) Silvolan metsän suojelualueen itäpuoliset AP-varaukset

Äskettäin tehdyistä harvennushakkuista huolimatta alueella on säilynyt luonto- ja virkistysarvoiltaan merkittäviä ja kehityskelpoisia eri-ikäisiä lehto- ja kangasmetsiä sekä hiljalleen lehdoiksi palautuvia pensaikkoisia maatalousmaita. Alueen arvoa lisäävät alueella kulkeva luontopolku sekä osaltaan luonnonmukainen Hiilimiilunoja. Alue on suosittua virkistysaluetta. Esitämme aluevarauksen muuttamista AP-alueesta VL-alueeksi.

10. Hagakärnsbergenin tunnelivaraus

Esitettyä liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuutta tulee pidentää pohjoisessa noin 250 metrillä siten, että uusi tievaraus kulkee tunnelissa koko metsäalueen osalta. Tämä on erityisen perusteltua sekä aluekokonaisuuden huomattavien luontoarvojen että alueen koko ajan kasvavan virkistysarvon

kannalta. Aluekokonaisuuden vähintään maakunnallisesti merkittävät luontoarvot käyvät ilmi Uudenmaan liiton tuoreesta luontoselvityskoosteesta. Todettujen arvojen perusteella aluekokonaisuus on osoitettu SL-varaukseksi Uusimaa 2050 kaavaehdotuksessa.

11. Plootukallio

Tämä Aviapoliksen vähiin virkistysalueisiin kuuluva alue on syytä esittää yleiskaavassa luonnosta laajempaan virkistysalueena. Esitämme virkistysaluevarauksen laajentamista itään päin Lentoasemantiehen saakka.

12. Pyttisberget

Aviapoliksen alueen itäosan tärkein metsäinen virkistysalue on esitetty pääosaltaan rakennettavaksi. Esitämme, että säilyväksi virkistysalueeksi luonnoksessa esitettyä pientä aluetta laajennetaan etelälounaassa, etelässä ja kaakossa asemakaavoittamattomilla metsäisillä alueilla.

13. Simonkyläntien itäpuolen metsät

Tikkurilan Keskuspuisto on kapeimmillaan Simonlaakson ja Ruskeasannan välillä. Metsäisen alueen edelleen kapenemista edistää se, mikäli vielä asemakaavoittamaton, vuoden 2007 yleiskaavassa rakentamiseen pääosin osoitettu metsäalue Simonkyläntien itäpuolella osoitetaan rakentamiseen myös uudessa yleiskaavassa. Esitämme, että alue muutetaan yleiskaavaehdotukseen virkistysalueeksi.

14. Simonkylän koulun pohjois- ja itäpuolelle esitetty uusi rakentaminen

Tikkurilan Keskuspuistoon kuuluvat metsät on syytä uudessa yleiskaavassa osoittaa virkistysalueena, mikä on niiden asema myös voimassa olevassa vuoden 2007 yleiskaavassa.

15. Hanabölen peltoalueen eteläosan metsät

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään Hanabölen peltoalueen eteläpuolisten metsien nykyisen kaavastatuksen (VL) muuttamista AP-alueeksi. Metsät ovat itsessään monipuolisia ja hyvin kytkeytyneitä koillispuolisiin, kaavaluonnoksessa säilyväksi esitettyihin metsiin (Brunabergetin länsireunan metsät). Esitämme AP-varauksen palauttamista VL-varaukseksi, jolloin Vantaan yleiskaavoituksessa jo pitkään tietoisesti varjeltu kunnollinen metsäreunus Hanabölen peltoalueen etelä- ja itäpuolella säilyy kokonaisuutena niin ihmisten kuin luonnonkin kannalta.

16. Leinelän pohjoiskoillispuolinen uusi rakentaminen

Tikkurilan Keskuspuiston yhteen ydinosaan keskeisesti kuuluvat metsät on syytä osoittaa yleiskaavassa virkistysalueina vuoden 2007 yleiskaavan tapaan.

17. Rekolanmetsään ja Rekolanmäen itäosaan esitetty uusi rakentaminen

Tikkurilan Keskuspuistoon hyvin selkeästi kuuluvat metsä on syytä osoittaa uudessa yleiskaavassa virkistysalueina vuoden 2007 yleiskaavan tapaan.

18. Pohjois-Nikinmäen Siimapuisto-Karppipuiston alue

Luontojärjestöedustajien alueelle Harrikujan asemakaavaehdotuksen kommentoinnin takia alkuvuodesta 2019 tekemällä maastokäynnillä alueelta (Karppipuisto, Sumppukujan eteläpuolinen mäki) paikallistui merkittävä keskittymä puustorakenteeltaan luonnontilaisen kaltaisia ja osin melko lahopuustoisia kangas-, kallio- ja korpimetsiä. Alueen luontoarvoja ei ollut lainkaan selvitetty asemakaavatyön yhteydessä.

Pääosa arvokkaista metsistä on esitetty rakennettavaksi jo voimassa olevassa vuoden 2007 yleiskaavassa, jonka rakentamiskaavailuja uusi yleiskaavaluonnos mukailee. Esitämme, että yleiskaavatyön yhteydessä selvitetään alueen metsäiset luontoarvot ja muokataan sellainen yleiskaavaratkaisu, joka turvaa vähintään tärkeimmät METSO I ja II-luokkien metsien alueet.

19. Vierumäen metsän Kytöladon TT-varaus

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään uutta isoa TT-aluetta Vierumäen metsäalueen pohjoisosaan, voimassa olevan yleiskaavan virkistysalueelle. TT-varauksen alle jää muun muassa luontoarvoiltaan merkittävä usean hehtaarin laajuinen korpi. TT-varaus on syytä poistaa tai sitten sitä on syytä metsäalueiden osalta rajata olennaisesti luonnoksessa esitettyä pienemmäksi.

20. Metsolansuon virkistysalueen ja Lahdenväylän väliset metsät

Viime vuosina tehdyissä lahopaviosammalkartoituksissa Metsolansuon reunametsät sekä sen ja Lahdenväylän väliset metsät Harmaahylkeentien ympäristössä ovat osoittautuneet merkittäviksi niin lahopaviosammalen kuin muidenkin metsäisten luontoarvojen osalta. Nämä uudet tiedot alueen luontoarvoista antavat hyvät asiaperusteet tarkastella uudelleen alueen rakentamiskaavailuja, jotka periytyvät suurelta osin vuoden 2007 yleiskaavasta. Esitämme myös Metsolansuon ja Lahdenväylän välisiin metsiin (Harmaahylkeentien ympäristö) esitetyt, vielä asemakaavoittamattomat AP-aluevaraukset muutettavaksi VL/luo-alueeksi.

21. Oljemärkinmetsä

Säilyväksi esitettyä virkistysaluetta on syytä laajentaa hieman etelään mm. lahopaviosammalen suojelun turvaamiseksi. Lopputuloksena on myös virkistyskäytön kannalta parempi kokonaisuus.

22. Oravamäki

Yleiskaavaluonnoksen vuoden 2007 yleiskaavasta periytyvä AP-varaus on syytä muuttaa VL/luo-merkinnäksi. Perusteena tälle se, että alueelta on vuonna 2017 laaditun Hakunilan metsäsuunnitelman yhteydessä paikallistettu pinta-alaltaankin merkittävä keskittymä (13 ha) METSO-arvoja omaavia kallio- ja kangasmetsiä. Merkittävät luonto- ja virkistysarvot yhdistettynä uuteen luontotietoon sekä kohteen kohtalaiseen pinta-alaan antavat hyvät perusteet aluevarauksen muuttamiseen.

23. Sipoonkorven ja Mustavuoren välisen metsäekologisen yhteyden taajamavaraukset

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty raskasta rakentamista Uuden Porvoontien pohjoispuolelle Sipoonkorven ja Mustavuoren välisen nykyisen metsäekologisen yhteyden päälle, minkä johdosta kyseinen yhteys katkeaa. Samalla alueella sijaitsee Vantaan lainvoimaisen yleiskaavan Länsimetsän SL-varaus (19,9 ha) sekä siihen eteläpuolelta liittyvä luo-alue.

Yhteys on esitetty korvattavaksi lännemmäksi, Westerkullan peltojen itäreunaan muodostettavalla ekologisella yhteydellä, joka koostuisi alueella jo nyt olemassa olevista metsistä sekä näiden välille luotavista istutusmetsistä.

Yleiskaavaluonnos on Kehä III:n, Porvoonväylän ja Helsingin rajan rajaamalla alueella valtaosiltaan nykyisten lainvoimaisten maakuntakaavojen vastainen.

Alueelle on laadittu uusi maakuntakaava, joka ei kuitenkaan ole lainvoimainen, koska kaava on hyväksymispäätöksensä jälkeen valituskierroksella. Sen vahvistuessa lainvoimaiseksi maakuntakaavaksi yleiskaava olisi silloinkin tämän alueen osalta maakuntakaavan vastainen.

On esitetty että kyseisestä uudesta yhteydestä muodostuisi nykyisen yhteyden korvaava yhteys muutamassa vuosikymmenessä. Tulkinta on virheellinen.

Kaavassa esitettyä ratkaisua ei voi pitää hyväksyttävänä, koska:

- 1) nykyinen yhteys koostuu merkittävilta osin vanhoista, luonnontilaisen kaltaisista metsistä, ja korvaavan yhteyden kehittäminen vastaavan laatuiseksi vie pitkälti toistasataa vuotta, ei vain muutamaa vuosikymmentä,
- 2) uusi rakentaminen sijoittuisi lainvoimaisen kaavan suojeluvarauksen ja sitä tukevan luo-alueen päälle. Uudenmaan ELY-keskus on lausunnossaan edellyttänyt että metsäekologinen yhteys säilytetään nykyisellä paikallaan ja samaa edellyttää myös Östersundomin hyväksytty, mutta vielä vailla lainvoimaa oleva maakuntakaava. Näitä tulee ekologisen yhteyden osalta noudattaa myös Vantaan yleiskaavassa.

Maakuntakaavoittajan selkeänä tarkoituksena on ollut turvata lukuisat Östersundomin alueen tärkeät luontoarvot. Ehdotetussa yleiskaavassa nämä arvot on monin osin jätetty huomioimatta, ja luontoarvoiltaan tärkeitä alueita on pitkälti osoitettu rakentamiseen. On todettava, että ehdotettu yleiskaava vaarantaa maakuntakaavojen perustavoitteita eikä se sopeudu maakuntakaavojen

kokonaisuuteen. Kyseessä ei myöskään ole maakuntakaavan täsmentyminen eikä hyväksyttävä eroavuus maakuntakaavasta.

Ekologiselle yhteydelle yleiskaavaluonnoksessa esitetyt kaavamerkinnot tulee korvata säilyttävillä merkinnöillä.

Kaava-alueen metsistä ei joko ole tehty metsien avainlajiryhmien – sammalten, jäkälien ja lahottajasienten – kartoituksia, tai tehtyjen kartoitusten tuloksia ei ole käsitelty kaavan luontovaikutusten arvioinnissa eikä otettu huomioon kaavan ratkaisussa. Esimerkiksi Västersundomin arvokas kääpääalue on kaavassa osoitettu rakentamiseen.

24. Långmossen

Långmossenin alue on kaavaluonnoksessa osoitettu tiiviin asumisen alueena, voimassa olevassa Vantaan yleiskaavassa se on virkistysaluetta. Alueen luontoarvot on todettu merkittäviksi Hakunilan metsäsuunnitelman teon yhteydessä sekä viime vuosina tehdyissä lajistokartoituksissa. Alue on hyvin kytkeytynyt eteläpuoliseen Myllymäen alueeseen, joka on Vantaan yleiskaavassa sekä yleiskaavaluonnoksessa luo-aluetta ja Uusimaa-kaava 2050 kaavaehdotuksessa SL-varausta.

Alueen kaavavaraukseksi on syytä muuttaa VL/luo.

Lisätietoja

luonnonsuojeluasiantuntija Keijo Savola, puhelin 045 652 1974, keijo.savola@sll.fi
metsätalousinsinööri Jyri Mikkola, puh. 0400 372 433, jyri.mikkola@sll.fi

ystävällisesti

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON UUDENMAAN PIIRI RY

Laura Räsänen Tapani Veistola
puheenjohtaja erityisasiantuntija

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON VANTAAN YHDISTYS RY

Kimmo Jääskeläinen
puheenjohtaja

3.5.2019

Dnro

622/00.08/2019

Vantaan kaupunki

Kielotie 13, 01300 Vantaa

kirjaamo@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 3.5.2019

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan kaupunki on laatimassa koko kaupungin yleiskaavaa.

Kaavaa valmisteltaessa on hyvä huomioida, että Metsälakia (1093/1996) sovelletaan yleiskaavan maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Muilla alueilla metsälaki ei ole voimassa. Metsälaki velvoittaa noudattamaan luonnonsuojelulain (1096/1996), vesilain (587/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014) ja muinaismuistolain (295/1963) säädöksiä. Kun metsälaki ei ole voimassa, aiheuttaa se seurannaisvaikutuksia muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon, kuten Kestävän metsätalouden määräaikaiseen rahoituslakiin (34/2015) (Kemera) ja lakiin metsätuhojen torjunnasta (1087/2013) (Metsätuholaki). Nämä lait ovat riippuvaisia metsälain soveltamisesta.

Yleiskaavassa voidaan maankäytön suunnittelulla vaikuttaa hiilinielujen ylläpitoon, säilymiseen ja lisäämiseen. Suunnittelussa on syytä huomioida, että metsäalueita ei pirstota muulla maankäytöllä ilman erityisiä perusteita. Tärkeintä on eheän yhdyskuntarakenteen tukeminen, haja-asutuksen leviämisen rajoittaminen ja yhtenäisten metsätalousvaltaisten alueiden säilyttäminen. Näin turvataan myös ekologiset yhteydet ja viherverkostojen sekä virkistysalueiden kehittäminen luonnonarvot säilyttäen. Maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden osalta yleiskaavan aluevarausmerkinnät ovat pääosin selkeitä.

Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun (MRL 9 §). Metsätalous on merkittävä elinkeino Uudellamaalla. Yleiskaava rajoittaa metsien käyttöä erilaisilla kaavamerkinnöillä ja -määräyksillä sekä toimenpiderajoituksilla.

Suomen metsäkeskus lausuu, että Vantaan yleiskaavan laadinnan yhteydessä tulee arvioida yleiskaavan vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo-alue), ekologinen runkoyhteys ja arvokas kulttuuriympäristö kaavamerkintöjä käytetään maa- ja metsätalousvaltaisilla alueilla. Kaavamääräyksissä todetaan, että "Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.". Yleiskaavan maa- ja metsätalousvaltaisilla alueilla ei voi maankäyttö- ja rakennuslain (MRL 128 §) mukaan velvoittaa maisematyölupaa puunkaatoon.

Suomen metsäkeskus lausuu, että luo -alue, ekologinen runkoyhteys ja arvokas kulttuuriympäristö kaavamääräyksiä on tarpeen selkeyttää maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden osalta ja puunkaatoa koskeva toimenpiderajoitus tulee määräyksistä poistaa. Alueen varaaminen maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi turvaa myös ekologisen verkoston toimivuuden.

Virkistysalueille asetettu toimenpiderajoitus (maisematyölupa) voi rajoittaa metsien- ja maisemanhoitoa. Luonnonvarakeskus on arvioinut, että metsien tuhoriskit saattavat yleistyä ilmastonmuutoksen myötä. Erilaiset metsä-

tuhot ovat keskeinen riskitekijä metsien kehitykselle. Virkistysalueilla hyvällä metsänhoidolla huolehditaan metsien kyvystä vastustaa tuhoriskejä. Maisematyöluvan kustannukset ja maanomistajalle aiheutuva työ voivat vähentää metsänomistajien kiinnostusta hoitotoimenpiteiden toteuttamiseen.

Vantaan yleiskaavan VR-, VL- ja VU-alueilla vaaditaan maanomistajaa hakemaan maisematyölupa puunkaatoon. Kaavaselostuksessa kerrotaan, että M-alueilla oleva luo-aluemerkintä ei velvoita vastaavasti, koska alueilla metsälaki on voimassa. Myös yleiskaavan V-alkuisilla alueilla metsälaki on voimassa, näin ollen perustelut V-alkuisten alueiden maisematyölupa ei ole riittävät. Lisäksi V-alkuisilla alueilla maisematyölupavelvoite puunkaatoon suunnitellaan koskemaan koko aluevarausmerkinnän aluetta, eikä vain luo-alueita.

Toimenpiderajoituksella voi olla myös kielteisiä vaikutuksia asuinviihtyvyyteen ja ulkoilijoiden luontokokemukseen virkistysalueilla, jos alue jää toimenpiderajoituksen vuoksi hoitamatta.

Metsänhoitoa ja -käyttöä ei metsäalueilla ole useinkaan tarvetta ohjata metsälain kanssa päällekkäisillä kaavamääräyksillä.

Suomen metsäkeskus lausuu, että koko virkistysalueita (VL-, VR-alueet) koskeva toimenpiderajoitus puunkaatoon poistetaan ja aluevarausmerkintöjen päälle osoitetaan alueiden erityisominaisuuksia kuvaava rasteri- ja viivamerkintä. Toimenpiderajoituksella rajataan vain tarkasti rajatut alueet, joiden erityisominaisuudet perustuvat riittäviin selvityksiin ja metsätalousvaikutusten arviointiin. Näin voidaan paremmin huomioida luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä yhteensovittaa metsätalouden toimenpiteet. Alueiden erityisominaisuudet tulee selvittää riittävillä selvityksillä maanomistajan kanssa vuorovaikutuksessa.

Alueet, jotka osoitetaan suojeltavaksi aluevarauksella suojelualue (SL-), on syytä neuvotella ELY-keskuksen ja maanomistajan kanssa ennen aluevarauspäätöstä. Näin varmistetaan, että suojelualueen rajaukset ovat viranomaisen ja maanomistajan hyväksymiä. Lisäksi varmistetaan, että maanomistaja on tietoinen aluevarausmerkinnästä, jolla on merkittäviä vaikutuksia alueen käyttöön. Lopullisen perustamispäätöksen luonnonsuojelualueesta tekee ELY-keskus. Alueiden rajaukset tulee myös tarkistaa maastossa. Nyt suunnitelluilla suojelualuevarauksia sijoittuu osittain pelloille ja alueille, joilla on tehty mm. uudistushaukuita.

Yleiskaavatoimikunnan esityksessä Luonnonsuojelualueiden täydentämisestä (2.9.2018) todetaan, että lopulliset luonnonsuojelualueiden rajaukset määrittävät vasta suojelupäätöksen yhteydessä. Suojelupäätöksestä tulee jo kaavaa laatiessa neuvotella maanomistajan ja ELY-keskuksen kanssa, jotta suojelualuevarauksen rajat voidaan määrittää tarkasti mahdollisen suojelupäätöksen mukaisiksi.

Suomen metsäkeskus lausuu, että luonnonsuojelualuevarausmerkintää ei tule esittää suojelupäätöstä laajempaan. Metsälaki ei ole voimassa alueilla, jotka ovat varattu suojelualuevarauksella. Näin ollen maanomistaja ei voi saada näillä alueilla esim. Kamera lain mukaista ympäristötukea. Maanomistajalta poistuu siis mahdollisuus tukeen suojeluun tarkoitetuilla alueilla.

Suomen metsäkeskus kiittää mahdollisuudesta lausua Vantaan yleiskaavasta 2020 ja toivoo yhteistyötä kaupungin kanssa myös tulevaisuudessa.

____Karen Wik-Portin_____

Karen Wik-Portin

aluejohtaja, Eteläinen palvelualue

Organisaation nimi
Henkilön nimi
Jakeluosoite
Postinumero ja postitoimipaikka

Viite

Otsikko

Tekstiä

Lopputervehdys

Nimi
nimike
Suomen metsäkeskus

Liitteet

Jakelu

Tiedoksi

Vantaan kaupunki

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Päiväys/Datum

18.4.2019

Dnro/Dnr

TRAFICOM/73327/04.04.05.00/2019

Viite/Referens

Lausuntopyyntö 15.2.2019

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Vantaan yleiskaava 2020 -luonnoksesta

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää lausuntopyynnöstä ja on tutustunut kaava-aineistoon, jonka pohjalta lausumme seuraavaa:

Liikenne- ja viestintävirasto pitää hyvänä, että kaavaluonnoksessa ilmaistaan pyrkimys kehittää olemassa olevia ja uusia asemanseutuja seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Myös kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen tähtäävät toimet ovat kannatettavia. Nämä ovat tärkeitä keinoja muun muassa liikenteestä aiheutuvien haitallisten kasvihuonekaasupäästöjen sekä muiden, liikenteestä aiheutuvien haitallisten päästöjen vähentämiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto haluaa lausunnossaan kiinnittää erityistä huomiota Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan ja kehittämiseen. Helsinki-Vantaan lentoasema on maamme kansainvälisen ja kansallisen lentoliikenteen merkittävin solmukohta. Lisäksi lentoliikenteen ennustetaan kasvavan tulevana vuosikymmeninä.

Yleiskaavassa on ilmaistu tavoitteeksi varmistaa lentoaseman kasvun edellytykset ja lentämisen ympäristöhaittojen hallinta. Vantaan yleiskaavan luonnoksessa on esitetty Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupapäätöksen liitteenä olevat Lden 50, 55 ja 60 dB lentokonemelualueet (ns. uusi verhokäyrä). Liikenne- ja viestintävirasto näkee, että niiden esittäminen kaavassa on lentoaseman kehittämismahdollisuuksien kannalta ensiarvoisen tärkeää.

Pidämme erittäin hyvänä myös sitä, että laskeutuvien lentokoneiden aiheuttaman melun vuoksi laskeutumisreittien alle kiitoteiden jatkeille on osoitettu laskeutumisvyöhyke, jolla on 35 dB ääneneristävyysvaatimus asuinrakennuksille ja herkille toiminnoille. Tämä aluemerkinä esitetty ns. lentomelun puskurivyöhykemerkinä, taikka lentoliikenteen laskeutumisvyöhyke, on Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan esimerkillistä ja eteenpäin katsovaa melunhallintaa, joka auttaa turvaamaan lentoaseman kehittämismahdollisuudet myös pidemmällä tähtäimellä. Pidämme tärkeänä, että laskeutumisvyöhykkeen merkinä säilyy yleiskaavassa luonnoksessa esitetyn mukaisena ja sisältää vähimmäismääräyksenä ääneneristävyysvaatimuksen.

Susanna Metsälampi
osastopäällikkö

Soili Seppinen
erityisasiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 18.4.2019. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomien kirjaamosta.

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnitteluyksikkö
Asematie 7
01300 VANTAA

29.04.2019

VO/4419/10.02.02.00/2017

Asia

Lausunto Vantaa 2020 yleiskaavaehdotuksesta

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut Vantaan kaupungin yleiskaava 2020 luonnokseen.

Vaaralliset kemikaalit ja räjähteet

Vantaan alueella on 33 Tukesin valvomaan laajamittaista vaarallisten kemikaalien teollista käsittelyä ja varastointia harjoittavaa tuotantolaitosta ja kolme räjähdevarastoa (esim. kaupan ampumatarvikevarastot). Tukes listaa verkkosivuilleen valvomiensa laitosten konsultointivyyöhykkeet. Kun näiden vyyöhykkeiden sisällä tehdään asemakaavan muutoksia tai merkittävää rakentamista, on Tukesilta ja pelastuslaitokselta pyydettävä lausuntoa.

Hyvä peruseriaate on, että vaarallisia kemikaaleja käsittelevät ja varastoivat kohteet ja muut kohteet pidetään erillään toisistaan. Mitä herkemmästä kohteesta on kyse (hoitolaitokset, koulut, kerrostaloalueet jne.), sen etäämmällä niiden tulisi olla kemikaalikohteista. Lähempänä voi olla esimerkiksi muuta teollisuutta tai toimistoja, joissa oleskelevien henkilöiden voidaan olettaa kykenevän poistumaan omatoimisesti vaara-alueelta.

Mainituista laitoksista yhdeksän luetaan kuuluvan toiminnan laajuutensa vuoksi suuronnettomuusvaaraa aiheuttaviksi. Tällaisten laitosten kaavamerkinnäksi suositellaan T/Kem ympäristöministeriön kirjeen (3/501/2001) mukaisesti. Merkinnällä varmistetaan, että laitoksen ympäristön kehittämisessä huomioidaan vaarallisista kemikaaleista mahdollisesti aiheutuvat vaarat ja että yleisölle on varattu Seveso III -direktiivin mukainen mahdollisuus vaikuttaa maankäyttöön. Nyt esitetyssä yleiskaavaehdotuksessa eikä ajantasaisessa asemakaavassa ole suuronnettomuusvaaraa aiheuttaville laitoksille annettu suositeltua kaavamerkintää:

Tuotantolaitos	Kiinteistö	Merkintä yleiskaavaehdotuksessa (asemakaavassa)
Tikkurila Oyj	.92-64-104-5	A/TP (T-2)
The Valspar (Finland) Corporation Oy	.92-64-14-15	TT (T)
Okmetic Oy	.92-68-26-2	KM (TT)
Posti Oy	.92-41-254-3	TT (TKT)

23.4.2019

304/36/2019

PostNord Oy	.92-41-252-7	TT (TKT)
Berner Oy	.92-41-2-18	TT (T)
Vantaan Energia Oy (lentokentän lämpökeskus)	.92-423-4-44	LL (LL)
Vantaan Energia Oy	.92-74-500-1	ET (ET)
Shell Aviation Finland Oy	.92-423-4-44	LL (LL)

Tikkurila Oyj:n turvallisuusselvityslaitoksen¹⁾ alueelle on yleiskaavan merkinnäksi ehdotettu A/TP, jonka myötä aluetta voitaisiin kehittää asumiselle. Alueen kehittäminen on mahdollista tehtaan toimiessa, mutta Tukes ei suosittele uusien asumiseen ja yleisön kokoontumiseen tarkoitettujen rakennuksien tai toimintojen käyttöönottoa alueilla, joihin onnettomuuksien on mallinnettu aiheuttavan vaaraa ennen kuin Tikkurilan tehtaan toiminta nykymuotoisena (etenkin palovaarallisten kemikaalien osalta) on päättynyt.

Okmetic Oy suunnittelee toiminnan laajentamista (kaavatyön numero 002355). Tukesin tietojen mukaan tämä tarkoittaisi kemikaalimäärien lisääntymistä laitoksella. Vaikka tämä ei yrityksen selvityksen mukaan tarkoita merkittävää muutosta mahdollisiin onnettomuusskenaarioihin tai niiden seurauksiin, lisännee se tunnistettujen onnettomuuksien todennäköisyyttä, sillä kemikaalien käsittelymäärät kasvavat. Näin ollen Tukes ei suosittele viereisen kiinteistön A/TP merkintää. Okmetic Oy:n kiinteistö tulisi yleiskaavassa merkitä T/Kem alueeksi ja tämä tulisi huomioida ympäröivän alueen kaavoituksessa.

Tikkurilantiellä Kehä 3:n ja lentokentän välissä olevat Postin ja PostNordin keräilyvarastojen toiminta on laajentunut toimintaperiaateasiakirjaa velvoittavaksi CLP-asetuksen voimaantulon myötä. Samalla alueella toimii myös Schenkerin terminaali, jonka toimintaa Tukes ei valvo, mutta jonka kautta Tukesin tietojen mukaan saattaa kulkea merkittäviä määriä vaaralliseksi luokiteltuja kemikaaleja. Tukes suosittelee alueen merkitsemistä T/kem -merkinnällä.



Leena Ahonen
ryhmäpäällikkö



Matti Peippo
Ylitarkastaja

Tiedoksi

Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos

1) Seveso III -direktiivi koskee toimintaperiaateasiakirja- ja turvallisuusselvityslaitoksia

23.4.2019

Vantaan yleiskaava 2020 -luonnos, lausunto

Tuusulan kaavoitus lausuu seuraavista:

- Kulomäentie ja maantie 152 (Kehä IV)
- Kiilan kiertotalousalue
- Ruskeasannan asema
- Vierumäen työpaikka-alue
- Lentorata ja Tallinna-tunneli
- Lentoasema
- Raitiotien yhteystarve

Tuusulan kunta näkee, että **Kulomäentien (mt 152)** liikenteen sujuvuutta ei tule vaarantaa. Kulomäentien tulee palvella myös seudullista liikennettä Kehä IV:n kehittyvässä käytävässä sekä vt4-kt45 -välillä. Kulomäentie Kulorastaantien ja Korson keskustan väliseltä osuudelta on merkitty Vantaan yleiskaavaluonnokseen *katukuvan kehitysalueena*, jonka varrelle tutkitaan tehokkaan asuntorakentamisen lisäämistä urbaaniman kaupunkirakenteen luomiseksi. Tieosuus kuitenkin yhdistää Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyden, Tuusulanväylän ja Hämeenlinnanväylän välisen Kehä IV -osuuden Lahden moottoritiele ja edelleen kohti Sipoon Bastukärriä. Tuusulan Focus-alueelle tulee rakentumaan noin miljoona kerrosneliometriä mm. logistiikalle. Vantaan yleiskaavassa tulee huomioida kehittyvästä poikittaisyhteydestä ja Tuusulasta syntyvät vaikutukset Kulomäentien liikenteelle.

Maantien 152 aluevaraussuunnitelma (AVS) välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä on käynnissä.

AVS:ssä on Kesäkylän ympäristössä tarkasteltu muutamia mt 152:n linjausvaihtoehtoja. YK-ehdotuksessa mt 152:n linjaus on esitetty linjausvaihtoehdon 1 mukaan, mutta linjaukselle on esitetty myös vaihtoehtoinen linjaus, jonka todetaan vaativan tarkempaa selvitystä. Esitetty vaihtoehtoinen linjaus ei kata kaikkia AVS-vaiheessa tarkasteltuja linjausvaihtoehtoja. Tuusulan kunta katsoo, että yleiskaavassa tulee esittää väylälle vain yksi linjaus. Tuusulan kunnan näkemys on, että yleiskaavassa tulee esittää mt 152:n linjausvaihtoehdon 1 mukainen tielinjaus.

Vantaan yleiskaava 2020 –luonnoksessa kerrotaan, että **Kiilan kiertotalousalueen** rajausta vastaa todellista tilannetta. Alue on tunnistettu Uusimaa 2050 –kaavassa maakunnallisena kohteena, joten Tuusulan näemyksen mukaan alueen tulisi olla laajempi myös Vantaan yleiskaavassa, jotta alueella on mahdollisuus kehittyä maakunnallisena kohteena. Tuusula katsoo, että alueen maankäyttöä olisi hyvä suunnitella kuntayhteistyönä.

Postiosoite: PL 60, 04301 Tuusula • Käyntiosoite: Hyryläntie 16, Tuusula
Puhelin: (09) 87181 • Faksi: (09) 8718 3072

www.tuusula.fi

TUUSULA

Rakentamisen
taidetta.

Yleiskaavaluonnokseen on merkitty uusi täyttömäki ja täyttömäkivarauksen yhteyteen tilaa vaativan tuotanto- ja varasto-toiminnan alue. Alueelle ei ole kuitenkaan osoitettu eritasoliittymää Kehä IV:lta (mt 152:lta). Kuinka kulku alueelle hoidetaan? Samoilte paikkeille on Tuusulan oikeusvaikutteisessa Ruotsinkylä – Myllykylä II –osayleiskaavassa osoitettu tieliikenteen yhteystarve, joka osoittaa kulutarvetta Tuusulan maa-ainestenottoalueilta Kehä IV:lle (mt 152:lle).

Vantaan yleiskaava 2020 –luonnokseen on merkitty **Ruskeasannan asema**, joka palvelee kehäradan liittytäänä Tuusulanväylän (kt 45) käytävän henkilöliikenteessä. Ruskeasannan aseman liityntäpysäköintitarjonta tulee olemaan seudullisesti merkittävä, kuten kaavassa on todettukin. Tuusulan kunta katsoo, että Ruskeasannan aseman toteuttaminen, aseman sijoituessa kt 45:n ja kehäradan risteämispisteeseen, edistää yleiskaavan tavoitetta vähentää liikenteen haittoja kestävien liikkumismuotojen tukemisella. Ruskeasannan aseman toteutusta tulee kiirehtiä.

Yleiskaavaluonnokseen on merkitty **Vierumäen työpaikka-alue (TT)**, joka tukeutuu Tuusulan Sulan työpaikka-alueeseen. Vantaan puolelta tulee osoittaa tieliikenteen yhteystarve kohti Tuusulaa. Tuusulassa Sulan osayleiskaavaan on Tuusulan itäväylän (mt 11466) eteläpuolelle merkitty itä-länsi –suuntainen poikittainen tieliikenteen yhteystarve, jos sijoittuu Firanojan tuntumassa myös Vantaan kaupungin alueelle. Tämä yhteystarve tulee huomioida kaavatyössä. Tuusulan itäväylän asemakaavan laatiminen on Tuusulan kaavoituksen työohjelmassa ja alueelta on tehty luontoselvitys. Myös Vantaan kaupungin alueita sisältyy laadittuun luontoselvitykseen.

Yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tunnelivarausmerkinnöillä maanalaiseen **Lentorataan**, joka kulkee pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan sekä **Tallinna-tunneliin**, joka kulkee lentoasemalta Tallinnaan. Lentoradan linjaus koillisosassaan Vierumäen alueella ei vastaa Tuusulan näkemystä lentoradan linjauksesta. Tuusulan kunta on kaikissa yhteyksissä lausunut, että tulee selvittää, voiko radalla kulkea lähi-liikennettä ja voidaanko Hyrylään sijoittaa uusi asema. Tuusulan yleiskaavaehdotuksessa lentorata on linjattu Hyrylään, ohittaen Sulan ja Vierumäen alueet pohjoispuolelta. Vantaan yleiskaavaluonnoksen Lentoratalinjausta ei tule osoittaa sitovalla merkinnällä. Yleiskaavassa tulee huomioida Tallinna-tunnelin linjaukset Tuusulan suuntaan.

Lentoasema lähiympäristöineen on vetovoimainen yrityksille ja Tuusula on osa lentoaseman ympärille rakentuvaa lentokenttäkaupunkia. Alueen kehittäminen yhteistyössä yli kuntarajojen on tärkeää. Tuusulan tavoitteena on saada lentoasema ”avautumaan” myös pohjoiseen ja alueesta tulisi muodostaa laaja yhteinen näkemys. Tuusula toivoo tiivistä yhteistyötä niin Vantaan kaupungin, kuin myös Finavian ja muiden lentoaseman sidosryhmien kanssa.

Tuusulan yleiskaavatyön yhteydessä tilataan pikaraitiotie –selvitys, jossa tarkastellaan mahdollisuuksia liittyä Vantaan ja sitä myötä Helsingin pikaraitiotieverkostoon. Vantaan yleiskaavaan tulisi lisätä **raitiotien yhteystarve** Tuusulanväylää pohjoiseen.

Vantaan yleiskaava 2020:n kokonaisvaltaisia vaikutuksia Tuusulan kunnalle on vaikea tässä vaiheessa arvioida. Kaavaselostuksessa kerrotaan, että vaikutusten arviointi tehdään ehdotusvaiheeseen. Vaikutusten arviointi naapurikuntien maankäyttöön tulee pohtia riittäväällä laajuudella ja olisi ollut joiltain osin tarpeellinen jo luonnosvaiheessa. Vaikutuksia Tuusulan ja Vantaan rajalla aiheutuu muun muassa liikenteeseen työ-

paikkojen ja asukkaidenkin lisääntyessä kuntarajan molemmin puolin. Myös viheryhteyksien ja ulkoilu-reittien jatkuvuus tulee turvata. Tältä osin on yhteistyötä kiitettävästi tehtykin, mutta maankäytön ja reit-tien jatkuvuus kuntarajan yli olisi tarpeen osoittaa vaikkapa liitekartoilla.

Vantaan yleiskaava 2020 –luonnos antaa hyvät lähtökohdat edetä kaavaehdotuksen valmisteluun. Tuusu-lan kaavoitus kiittää hyvältä yhteistyöstä ja pyytää huomioimaan lausunnossa esittämänsä asiat.

Pia Sjöroos

Tuusulan kaavoituspäällikkö

kirjaamo(a)vantaa.fi

Vantaan kaupunki
Kielotie 20 C
01300 Vantaa

Viite: lausuntopyyntö 15.2.2019

Lausunto, Vantaan yleiskaavaluonnos (YK0048)

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta (YK0048).

Yleistä

Vantaan yleiskaavatyön yhteydessä laadittu yleiskaavojen ajantasaisuuden arviointi on toiminut hyvänä pohjana kaavaratkaisujen hakemiselle. Selvitys korostaa hyvin aikaisemmillä yleiskaavakierroksilla tehtyjen kaavaratkaisujen käyttökelpoisuutta ja mahdollisuuksia sisään päin suuntautuvaan kasvuun keskittyvälle yleiskaavatyölle.

Kaavatyössä on tunnistettu hyvin olennaiset sidokset muihin strategisen tason suunnitelmiin samalla kuitenkin pitäen yleiskaavan rooli kirkkaana.

Kulttuuriympäristö

Yleiskaavatyö perustuu kattaviin kulttuuriympäristöä ja maisemaa koskeviin selvityksiin, joiden perusteella yleiskaavan vaikutuksia kulttuuriympäristöön voi arvioida. Kulttuuriympäristöt on esitetty sinänsä perustelluin rajauksin kaavakartalla. Aiemmissa kaavoissa esitetyt kulttuuriympäristölle vieraita varauksia, kuten esimerkiksi maantie 152 jatkeen linjaus on siirretty pois arvokkaasta kulttuurimaisemasta Riipilässä ja Luhtaanmäessä.

Kulttuuriympäristön suojelu on osaltaan arvovalintaa. Se, että esimerkiksi avoin viljelyalue jätetään huomioimatta suojelun osalta, koska se tulee muuttumaan uuden maankäytön, kuten asuinalueen myötä, ei poista siihen mahdollisesti kytkeytyviä arvoja esimerkiksi muistumana alueen viljely- ja asutushistoriasta. Uudenmaan ELY-keskus pitää tärkeänä, että kulttuuriympäristöä ja maisemaa koskevissa selvityksissä arvokkaiksi todetut alueet huomioidaan yleiskaavan aluevarauksissa siten, että ne säilyvät tunnistettavina. Yleiskaavaluonnos antaa tähän hyvät lähtökohdat. Määräys siitä, että alueen arvot tutkitaan ja suojelutavoitteet määritellään

asemakaavoituksessa, on hyvä. Suurta Rantatietä koskeva määräys mahdollistaa tien hyödyntämisen sitä kunnioittavalla tavalla ansiokkaasti.

Muinaisjäännökset on rauhoitettu muinaismuistolailla. Mikäli niihin joudutaan kaavoituksen yhteydessä kajoamaan, tulee siitä järjestää muinaismuistolain 13 §:n mukainen neuvottelu Museoviraston kanssa, onko kajoaminen mahdollista.

Maisema-alue

Vantaanjoen valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajausta on kaavassa täydennysinventoinnissa esitetyn rajauksen mukainen. Tämä ei vielä ole lopullinen rajausta, sillä Ympäristöministeriö on päättänyt tarkastelemaan uudelleen näitä rajausta muutosehdotuksia. Virallinen rajausta on siis edelleen vuoden 1995 valtioneuvoston periaatepäätöksen mukainen.

Kaupan ratkaisu

Kaavaselostuksen mukaan kauppa on sijoitettu ensisijaisesti keskustoihin varmistamaan niiden kehityksen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina. Kaupan sijoittamisen periaate on kannatettava ja se toteuttaa MRL:n vähittäiskaupan sijainninohjauksen tarkoitusta.

KM määräystä tulee kehittää niin, että selostuksessa kuvatut sijoittamistavoitteet välittyvät kaavamääräyksiin niin, että määräykset ovat kaikille yksiselitteisiä ja selkeitä. On syytä avata, mitä tarkoittaa *"eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa"*. Samoin selkeytystä kaipaavat *"joilla on merkitystä päivittäiseen palveluiden saatavuuteen"*.

Aluekohtaiset määräykset:

Tammiston osalta voimassa oleva maakuntakaava ei ole riittävästi ollut ohjeena yleiskaavan salliessa laaturajoittamattomasti seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Tämä koskee myös A/KM-merkinnän määräystä.

Varisto-Petikon ja Petaksen määräys kaipaavat uudelleen muotoilua niin, että käy ilmi mitä alueille saa rakentaa. Määräyksessä kerrotaan nyt, mitä alueille ei saa rakentaa. Toisin sanoen sinne ei sallita seudullisesti merkittäviä TIVA kaupan suuryksiköitä eikä paikallisesti merkittävää keskustahakuista erikoiskauppaa. Jääkö siis jäljelle vain muu kuin keskustahakuinen paikallinen erikoiskauppa? Tavoitteita on syytä avata kaavamääräyksessä ja -selostuksessa. Määräystä on syytä tarkentaa, sisältääkö 1000 k-m² molemmat alueet vai tarkoitetaanko 1000 k-m² aluetta kohden.

Selostuksessa ja määräyksissä on eroavaisuutta päivittäistavarakaupan krs-m2 osalta.

Koivuhaka, Viinikkala ja Hakkila on mainittu selostuksessa TIVA kaupan alueina. Kaavamääräyksissä sellaista määräystä ei kuitenkaan ollut. Kaava-aineistoa tulee täsmentää näiltä osin.

Joukkoliikennejärjestelmä

Vantaan kaupungin tavoitteena on kehittää joukkoliikennekaupunkia, mitä tavoitellaan yleiskaavassa keskittämällä kasvua keskuksiin, asemanseuduille ja Vantaan ratikan vaikutusalueelle. Uudenmaan ELY-keskus pitää edellistä hyvänä periaatteena. Joukkoliikennekaupungin kehittymistä tuetaan yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhyke -merkinnällä. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä Helsinki–Vantaan lentoasemalle. Vyöhykkeen rakentamisen tehokkuus on nykyisin monin paikoin alhainen. ELY-keskus toteaa, että tehostamisen mahdollisuudet vyöhykkeellä kannattaa hyödyntää ja tukea siten joukkoliikennekaupungin muodostumista.

ELY-keskus pitää myös hyvänä, että yleiskaavaluonnoksessa on esitetty pitkämatkaista pyöräilyä palvelevat baanat. Joukkoliikenteeseen sekä pyöräilyyn ja kävelyyn perustuvan kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen on kaavaluonnoksessa otettu hyvin huomioon.

Yleiskaavan tavoitteena on luoda nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet Helsingin seudun keskuksien ja solmukohtien välille. Vantaalla päärunkoyhteytenä toimii juna. Voimassa olevan yleiskaavan laadinnan jälkeen kaupunkirakenteellinen tilanne Vantaalla on muuttunut, sillä Kehärata on valmistunut ja yhdistää kaupungin kolme pääkeskusta: Tikkurilan, Myyrmäen ja Aviapoliksen. Yleiskaavassa on osoitettu Kehäradalle olemassa olevien asemien lisäksi neljä toteuttamatonta asemaa, joita ovat Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä ja Petas. Näistä Ruskeasannalla olisi toteutuessaan eniten seudullista merkitystä, sillä se palvelisi kehyskunnista tulevien bussilinjojen liityntäasemana Kehäradalle sekä seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintipaikkana.

Uusina raideliikenteen runkoyhteyksinä on osoitettu itämetron linjaus sekä Vantaan raitiotien reitti. Lisäksi yleiskaavassa on osoitettu joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintöjä, joilla mahdollistetaan Vantaan raitiotievarausten kytkeytyminen osaksi pääkaupunkiseudun raideverkkoa. Kytkeytyminen seudulliseen raitiotieverkkoon on tärkeää esittää. Itämetron asemaan tukeutuvaan uuteen Länsisalmen keskusta- ja asuntoalueisiin liittyy ajoitusmääräys, jonka mukaan keskustan ja asuntoalueiden toteuttaminen edellyttää metroyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä. ELY-keskus pitää ajoitusmääräystä tällä alueella tärkeänä ja välttämättömänä.

Lentoasema ja Tikkurilan asema on merkitty valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemiksi, joilla kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. On hyvä, että asemien merkittävä rooli solmuina kansainvälisessä, valtakunnallisessa ja seudullisessa joukkoliikenteessä on tunnistettu ja näkyy yleiskaavassa.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty seudullisesti merkittävinä liityntäpysäköintialueina Tikkurila, Ruskeasanta, Kivistö, Vehkala ja Vantaankoski. Myös Uudenmaan ELY-keskus pitää näitä seudullisesti merkittävinä liityntäpysäköintialueina. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (2017) on seudullisesti merkittäviksi liityntäpysäköintialueiksi määritelty myös Korso ja Martinlaakso. Kaava-aineistossa tulisi perustella miksi näitä ei ole merkitty kaavakartalle.

Seudullisesti merkittävät joukkoliikenteen vaihtopaikat on otettu huomioon kaavassa, vaikkakaan kaavakartalla ei erikseen erotella, millä vaihtopaikoilla on seudullista ja millä tärkeää paikallista merkitystä. On hyvä, että kaavakartalla on osoitettu joukkoliikenteen vaihtopaikkoja raide- ja raitiotieliikenteen ja maanteiden pääväylien liittymäkohtiin. Tällä turvataan, että jatkosuunnittelussa otetaan paremmin huomioon myös valtakunnallisten ja maakunnallisten joukkoliikennekäytävien kytkeytyminen pääkaupunkiseudun poikittaiseen joukkoliikenteen runkoverkkoon. Keskeiset valtakunnalliset joukkoliikenteen pääväylät ovat Vantaalla Hämeenlinnanväylä (valtatie 3), Lahdenväylä (valtatie 4) ja Porvoonväylä (valtatie 7). Lentoasemayhteyksien vuoksi on hyvä, että vaihtopaikat on osoitettu myös Tuusulanväylälle (kantatie 45).

Rautatie- ja metroasemien sekä joukkoliikenteen vaihtoasemien ja vaihtopaikkojen kaavamääräyksissä todetaan, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Laadun ohella on syytä korostaa, että kävely-yhteydet pysäkkien ja liityntäpysäköintialueiden välillä sekä pysäkiparien välillä on suunniteltava lyhyiksi ja turvallisiksi. Kaavamääräyksestä ei käy ilmi, tarkoitetaanko liityntäyhteydellä syöttöliikennettä esimerkiksi busseilla vai autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä. Liityntäpysäköintiä pyörille on syytä tarjota kaikilla asemilla ja liityntäpysäköintiä autoille erityisesti seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla sekä niillä asemilla, joille ei ole toimivaa syöttöliikennettä. Kaavamääräystä olisi hyvä täsmentää liityntäpysäköinnin osalta.

Seudullisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen kaavamääräyksessä voisi myös korostaa tarvetta lyhyisiin kävelymatkoihin tulo- ja lähtöpysäkeiltä liityntäpysäköintialueille.

Tieverkko

Valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät on osoitettu yleiskaavassa liikennealueina. Tärkeät paikallista liikennettä palvelevat

väylät on osoitettu liikenneyhteyksinä viivamerkinnällä. Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan väylien luokittelu liikennealueisiin ja liikenneyhteyksiin on asianmukainen. Luokittelu on linjassa 1.1.2019 voimaan tulleen pääväyläasetuksen kanssa. Pääväyläasetuksen mukaisia luokan I pääväyliä ovat Vantaan alueella valtatie 3, 4 ja 7 sekä Kehä III (kantatie 50) ja sen jatke Vuosaaren satamatie (seututie 103). Väylien luokittelu on linjassa myös Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvityksen kanssa. Poikkeuksen tästä muodostaa Vihdintie (nykyinen seututie 120). Vihdintie kuuluu selvityksessä vuoden 2030 ja 2050 tilanteissa kaupunkimaisina kehitettäviin tie- ja katujaksoihin, joilla on myös seudullista merkitystä. Vihdintie ei siten ole tulevaisuudessakaan pelkästään tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä, jollaisena se on Vantaan yleiskaavaluonnoksessa esitetty. Vihdintien rooli seudullista merkitystä omaavana väylänä on syytä todeta ainakin kaavaselostuksessa.

Maantien 152 jatkeen (Kehä IV) väylävaraus on linjattu uudelleen Vantaan kaupungin alueella. Yleiskaavassa esitetty pohjoinen linjaus perustuu voimassa olevaan maakuntakaavaan. Maantien 152 jatkeesta on parhaillaan tekeillä aluevaraus suunnitelma Vantaan kaupungin, Tuusulan kunnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Yleiskaavaluonnoksessa esitetty linjaus on aluevaraus suunnitelman laadinnassa jatkosuunnitteluun valittu linjaus. Väylän suunnitteluratkaisut tarkentuvat suunnitelman laadinnan edetessä. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty myös maantien 152 jatkeen vaihtoehtoinen tielinjaus Tuusulan kunnan puolelle. Tämä vaihtoehtoinen linjaus ei kuitenkaan ole edennyt jatkosuunnitteluun eikä sitä ole osoitettu parhaillaan nähtävillä olevassa Tuusulan yleiskaavaehdotuksessa. Vaihtoehtoinen tielinjaus on siten syytä poistaa Vantaan yleiskaavasta. Yleiskaavaluonnokseen sisältyy myös ajoitusmääräys, jonka mukaan maantien 152 jatkeen varren uusien työpaikka-alueiden toteuttaminen ja työpaikka-alueiden laajentaminen on mahdollista vasta, kun maantien 152 jatke on käytettävissä. Nykyisen katu- ja maantieverkon kuormittumisen näkökulmasta tämä on hyvä määräys.

Lahdenväylälle (valtatie 4) on osoitettu varaus uudelle etelänsuuntaiselle suuntaisliittymälle Valkoisenlähteentien kohdalla. Lahdenväylä kuuluu TEN-T-ydinverkkoon (Trans-European Transport Network: Core Network), jolta edellytetään kaikkein korkeinta palvelutasoa. Tämän vuoksi ELY-keskus pitää välttämättömänä, että suuntaisliittymää koskee kaavamääräys, jonka mukaan suuntaisliittymän toteuttaminen edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T-ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.

Tuusulanväylälle (kantatie 45) on osoitettu kaksi uutta suuntaisliittymää, etelänsuuntainen Ylästöntien kohdalle ja pohjoissuuntainen Ilmakehän (seututie 138) kohdalle. Uudenmaan ELY-keskus toteaa, että Ylästöntien etelän suuntaisten ramppien toteuttaminen edellyttää myös

kolmansien kaistojen toteuttamista Tuusulanväylälle välille Tammiston eritasoliittymä–Kehä III, jotta ratkaisu olisi toimiva. Tammiston alueen pääosin henkilöautoliikenteen varassa toimivan kaupallisen keskittymän kehittämisestä aiheutuvat liikenteelliset ongelmat tulisi myös ratkaista ensisijaisesti katuverkolla.

Ilmakehän liittymän täydentäminen pohjoisen suunnan rampeilla taas on haasteellista, sillä seuraava Valkoisenlähteentien eritasoliittymä pohjoisessa on hyvin lähellä Ilmakehän liittymää. Pohjoisen suunnan rampeista on siksi tarpeen tehdä toteutettavuusselvitys, jossa ratkaisun toimivuus tutkitaan. Toteutettavuus on tarpeen tutkia yleiskaavan laadinnan aikana. Tarkastelu sopisi hyvin osaksi yleiskaavan liikenneverkon toimivuudesta tehtävää tarkastelua, joka aiotaan tehdä yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Vihdintielle on osoitettu yleiskaavaluonnoksessa kolme uutta eritasoliittymää. Tämä ei liene tavoiteltava lopputilanne väylällä, jota kehitetään kaupunkimaisena tie- tai katujaksona. Vihdintien kehittämistä tarkastellaan parhaillaan käynnissä olevassa Vihdintien kehityskäytävä - selvityksessä. Sen tuloksia on käytettävissä yleiskaavan ehdotusvaiheessa, jolloin väylän suunnitteluratkaisut saadaan tarkennettua yleiskaavaan.

Kehä II:n jatketta ei enää esitetä yleiskaavassa. Uudenmaan ELY-keskus pitää ratkaisua johdonmukaisena, sillä Kehä II:n jatkeelle ei ole tunnistettu tarvetta valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen liikenteen näkökulmasta. Kehä II:n jatke sisältyy voimassa olevaan maakuntakaavaan, mutta tekeillä olevasta Uusimaa-kaavasta 2050 Kehä II:n jatke on poistettu, ja ELY-keskus on puoltanut asiaa maakuntakaavan luonnosvaiheen lausunnossaan.

Yleiskaavassa on esitetty ekologiset runkoyhteydet, jotka kulkevat useissa kohdin väyläverkon poikki. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että ELY-keskuksen teettämänä on valmistunut Riista-aitaselvitys Uudenmaan ELY-keskuksen moottoriteille vuonna 2018. Selvityksessä on esitetty riista-aitojen rakentamista Lahdenväylälle välille Hiekkaharju–Järvenpää sekä Hämeenlinnanväylälle välille Kehä III–Keimola, jolle on osoitettu myös vihersillan rakentamistarve. Riista-aitaselvitys kannattaa ottaa huomioon yleiskaavatyössä ja peilata ekologisia runkoyhteyksiä ja riista-aitaselvitysaineistoa keskenään.

Raskaan liikenteen taukopaikat

Valtakunnallisen ja myös pääkaupunkiseudun tavaraliikenteen kuljetusten kannalta yhä pahenevaksi ongelmaksi on muodostumassa raskaan liikenteen palvelualueiden puute. Erityisen suuri tarve taukopaikoille on noin 30 minuutin ajoajan päässä Helsingin satamista ja suurista rakennustyömaista. Pääkaupunkiseudun kuntien, KUUMA-kuntien, HSL:n, Liikenneviraston (nykyinen Väylävirasto) ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistyönä laadittiin vuonna 2018 selvitys

potentiaalisimmista taukopaikoista pääteiden varsilla. Vantaalla kohteet ovat Keimolassa, lentoaseman tuntumassa Tikkurilantiellä sekä Koivukylänväylällä. Pidemmällä aikavälillä Keimolan korvaava taukopaikka voisi sijaita suunnitteilla olevan Kehä IV:n länsipäässä, valtatie 3 varrella. Sittenkin Finavia on ilmoittanut, ettei lentoaseman aluetta ole mahdollista osoittaa taukopaikkakäyttöön edes määräaikaista.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan raskaan liikenteen taukopaikka-asia tulee käsitellä Vantaan yleiskaavassa, koska seudullisen selvityksen perusteella potentiaalisimmat kohteet sijaintinsa puolesta sijaitsevat nimenomaan Vantaalla. Asia on tunnustettu seudullisesti tärkeäksi myös MAL 2019 -suunnitelmassa. Vantaan yleiskaavaan sisältyvät kasvutavoitteet myös lisäävät raskaan liikenteen määrää ja raskaan liikenteen taukopaikkojen tarvetta entisestään, jolloin pula taukopaikoista edelleen pahenee. Yleiskaavan selostuksessa mahdollisena taukopaikka-alueena on mainittu ainoastaan Kehä IV:n ja valtatie 3 liittymän liikennealue.

Kaikki taukopaikat eivät sijaitse liikennealueiden yhteydessä, vaan tarvetta on myös liikennealueista erillisten paikkojen osoittamiselle. Yleiskaavaan tulisi osoittaa taukopaikan mahdollistava kaavamerkintä myös Keimolan nykyisen palvelualueen kohdalle ja Koivukylänväylän vartein. Merkintätapana voidaan tarvittaessa käyttää muutuvan käytön kaavamerkintää, jossa alueen loppukäyttö voi olla myös jotain muuta kuin raskaan liikenteen taukopaikka. Ensisijaisesti tulisi kuitenkin osoittaa alueita pysyvään taukopaikkakäyttöön lähelle muita kuljettajille tarpeellisia palveluja kuten huoltoasemia. Taukopaikka-asia tulisi käsitellä kaavaselostuksessa hyödyntäen teemasta tehtyjä useita selvityksiä ja todeta, miten Vantaan kaupunki voi edistää asiaa kaavoituksen kautta.

Pikaraitiotien YVA-tarpeen arviointi

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Länsimäestä Tikkurilan kautta lentoasemalle kulkevan raitiotieyhteyden, ns. Vantaan pikaraitikan, linjaus. Tällä hetkellä on käynnissä hankkeen yleissuunnittelu. Hankkeisiin, joilla on merkittäviä ympäristövaikutuksia, sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely) YVA-lain (252/2017) ja -asetuksen mukaisesti (277/2017). Pikaraitiotietä ei ole mainittu YVA-velvollisena hankkeena YVA-lain liitteen 1 hankeluettelossa, mutta luettelossa on liikennehankkeita, joilla voidaan katsoa olevan samankaltaisia ympäristövaikutuksia kuin nyt suunnitteilla olevalla pikaraitiotiellä. YVA-menettelyä voidaan YVA-lain 3 §:n perusteella soveltaa yksittäistapauksessa hankkeeseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan hankeluettelon hankkeisiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Koska Vantaan pikaratikalla saattaa olla YVA-lain liitteen 1 hankeluettelossa mainittujen liikennehankkeiden kaltaisia vaikutuksia, ja koska kyseessä on merkittävä hanke, tulee pikaraitiotien YVA-menettelyn tarve arvioida tarkemmin. Päätöksen YVA-menettelyn tarpeesta tekee Uudenmaan ELY-keskus. Ennen päätöksentekoa ELY-keskuksen on saatava hankkeesta vastaavalta riittävät tiedot hankkeesta sekä kuultava asianomaisia viranomaisia ja hankkeesta vastaavaa. ELY-keskuksen on tehtävä kyseinen päätös kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista riittävät tiedot.

Melun käsittely

Yleiskaavan esitystarkkuus huomioiden liiteaineistossa olisi hyvä esittää liikenteen (tie, katu, raide, lento) aiheuttamat melualueet. Myös teollisten toimintojen ja muiden meluisten toimintojen sijoittuminen ja melualueet on syytä esittää teemakartalla. Katu- ja liikennemelulle altistuvien määrä Vantaalla on n. 35 000 asukasta ja lentoliikenteen melulle n. 15 000 asukasta. Kaava-aineistossa on käsitelty laajasti lentoliikenteen melun vaikutuksia, mutta katu- ja liikennemelu on jäänyt vähemmälle.

Tulevassa vaikutusten arvioinnissa on hyvä tuoda esiin melun ja ilmanlaadun terveysvaikutukset väestötasolla ja suunnittelutaso huomioiden myös kustannusarvio terveysvaikutuksista. Tiivistyillä alueilla liikenteen melu voi olla kriittinen tekijä asuntojen suunnittelussa.

Ympäristöterveys on syytä nostaa omaksi teemakseen vaikutusten arvioinnissa. Virkistysalueiden ja reittien määrän lisäksi niiden laatu (esim. hiljaisuus) on merkittävä asia.

Melua koskevaa yleismääräystä on syytä täydentää koskemaan myös liikenteen suunnittelua.

Ulko-oleskelualueiden kattamisesta annetun määräyksen mielekkyyttä tulee harkita. Ratkaisuilla ei välttämättä saada parannettua suojattavan alueen ääniympäristön laatua. Aihetta on syytä tarkastella vaikutusten arvioinnissa.

Voimakkaan lentomelun alueella (/LM2) tulee harkita määräystä, jolla pyritään vähentämään asumista näillä alueilla. Sinänsä asuntojen määrän rajaaminen olemassa olevaan asuntokantaan on hyvä. Lentomeluvyöhyke 2:n määräystä on syytä avata kaavaselostuksessa täydennysrakentamisen määrittelyn osalta, jotta vaikutusten arvioinnissa voidaan tarkastella alueelle mahdollisesti kohdistuva väestönlisäys. Lentomelualueen laajenemisvyöhykkeen (/LM1) määräystä on syytä täydentää siten, että mahdollisuuksien mukaan vyöhykkeelle pyritään sijoittamaan varsinaisen aluevarauksen salliman rakentamisen puitteissa vähiten melulle alttiita toimintoja.

Pohjavedet

Kaavakarttaan tulisi merkitä yhdyskuntien vedenhankintakäytössä tai varavedenhankintakäytössä olevat vedenottamot ET-merkinnällä. Lisäksi vahvistetut pohjavedenottamoiden suoja-alueet tulisi lisätä kaavakartalle omalla merkinnällään ja määräyksellään. Pohjavesialueet, pohjavedenottamot sekä suoja-alueet olisi hyvä esittää omalla liitekartallaan.

Pintavesien laatuun vaikuttavat asiat

Yleiskaavaluonnoksessa on ylläpidetty vesiensuojelun tasoa useilla kaavamääräyksillä, kuten säilyttämällä kaava-alueen merkittävimpiä vesistöjä pitkälti reunustavat VL-alueet, ja tarkentamalla VL-alueiden kaavamääräyksiä luonnonympäristön säilyttämistä edistävään suuntaan. Näillä alueilla on edelleen säilytetty MRL 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, mikä edistää maarakentamisen suunnitelmallisuutta ja tätä kautta myös vesiensuojelun huomioonottamista näissä luvanvaraisissa toimenpiteissä. Uutena merkintänä kaavaluonnokseen otetut jokivarren virkistyskäytön kehittämisalueet keskittävät luonnonympäristöltään herkkien jokivarsien virkistyskäyttöpaineet tietyille alueille, joille voidaan myös keskittää tarvittavat palvelut ja rakenteet. Tämä edistää myös osaltaan vesiensuojelua.

Kaavaluonnoksen periaatteiden mukainen tiivis yhdyskuntarakenne ja olemassa olevien keskusten kehittäminen rajoittavat haitallisten vesistövaikutusten leviämistä laajemmalle alueelle. Toisaalta tiivistä kaupunkirakennetta luotaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, että hulevesien luonnonmukaiseen viivyttämiseen ja imeyttämiseen säilyy kaavassa riittävästi viheralueita ja -käytäviä.

Kaavaluonnoksen yleismääräyksissä on kiitettävästi määrätty, että hulevesien muodostumista on pyrittävä ehkäisemään, ja että muodostuvat hulevedet on viivytettävä. Yleismääräykseen on tarpeellista lisätä, että alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä on laadittava hulevesien hallintaa koskevat erilliset suunnitelmat.

Kaavamerkinnän Vesialue (W) kaavamääräyksessä todetaan, että vesialueen lähialueella rakennettaessa vesistön ja sen rantojen luontoarvot ja ekosysteemipalvelut tulee ottaa huomioon, säilyttää ja hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla. Kaavamääräyksessä tulisi painottaa enemmän vesiensuojelullista näkökulmaa ja tarkentaa määräystä esimerkiksi muotoon "*--- tulee ottaa huomioon, säilyttää ja hyödyntää siten, että pintavesien hyvä tila säilyy tai saavutetaan vesienhoitosuunnitelman mukaisessa aikataulussa*".

Lisäksi MRL 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus tulisi sisällyttää myös kaavamerkinnän Vesialue (W) kaavamääräykseen vesirakentamisen (ruoppaus, kaivaminen, täyttäminen) suunnitelmallisuuden ja tarvittavien vesiensuojelutoimenpiteiden varmistamiseksi.

Seveso-kohteet

Vantaalla sijaitsevien Seveso-kohteiden vaikutus yleiskaavaratkaisuun sekä merkintöihin ja määräyksiin tulee avata vaikutusten arvioinnissa.

Luonto

Kaavassa on huomioitu hyvin sekä viheralueverkosto että ekologinen verkosto. Ekologista verkostoa vahvistetaan uusilla luonnonsuojelualueilla ja alueiden välisillä runkoyhteyksillä. Myös luonnon alueiden verkostoa laajennetaan pääosin VR- ja VL-alueilla. Luonnonsuojelualueet ja luo-alueet sekä niiden väliset ekologiset yhteydet muodostavat edustavan luontoalueiden verkoston. Tämän verkoston toimivuutta tulee tarkastella erityisesti liito-oravan kannalta ja varmistaa, että myös ylikunnalliset yhteystarpeet tulevat huomioiduksi. Espoon julkaisema tuore selvitys luo hyvän lähtökohdan ylikunnallisten yhteystarpeiden paikantamiseksi.

ELY-keskuksen toimeksiannosta on juuri valmistunut selvitys Uudenmaan lahopaviosammaleesiintymien suojelutarpeesta. Selvityksen mukaan Vantaalla on lajin suotuisan suojelutason säilymisen kannalta lukuisa joukko erittäin merkittäviä tai merkittäviä esiintymiä, joista osa sijaitsee alueilla, joihin osoitetaan yleiskaavassa merkittävää rakentamista. Lahokaviosammal on LSL 47 §:n tarkoittama erityisesti suojeltava laji, jonka säilymiselle tärkeän esiintymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kielletty. Kielto tulee voimaan, kun ELY-keskus on päätöksellään määritellyt erityisesti suojeltavan lajin esiintymispaikan rajat. ELY-keskus katsoo, että yleiskaavatyön yhteydessä on tarpeen tarkastella lahopaviosammalen suotuisan suojelutason säilymisedellytyksiä Vantaan alueella. Tämä voisi tapahtua laatimalla Vantaalle lahopaviosammalen suojelusuunnitelma, jolla tarkennetaan ELY-keskuksen teettämää koko Uudenmaan kattavaa selvitystä. Suojelusuunnitelmassa voitaisiin tarkastella lajin nykyesiintymiä ja lajille soveltuvia elinympäristöjä ja suunnitella niiden pohjalta lahopaviosammalen suotuisan suojelutason säilyttämiseksi riittävät suojelukohteet. Suunnitelmassa tulisi tarkastella myös mahdollisia kompensatioita, joilla voitaisiin kestäväällä tavalla ratkaista tilanteita, joissa lahopaviosammalen suojelun ja maankäytön tarpeiden yhteen sovittaminen ei ole samalla alueella mahdollista.

Natura-alueet tulee huomioida kaavakartalla ja -määräyksissä sekä arvioida LSL 65 §:n mukaisesti maankäytön muutosten vaikutukset kunkin alueen suojelun perusteena oleviin luonnonarvoihin.

Yleiskaavassa osoitettu maankäyttö Länsisalmen alueella on Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukainen. ELY-keskus on yhteisestä yleiskaavasta antamassaan LSL 65 §:n mukaisessa lausunnossa katsonut, että siinä osoitettu maankäyttö heikentää merkittävästi Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja. Vantaan

yleiskaavassa Länsisalmeen Natura-alueen välittömään läheisyyteen osoitettu metroasema ja siihen liittyvä tehokas rakentaminen on keskeinen osa sitä maankäyttöä, joka aiheuttaa Natura-alueen luonnonarvojen merkittävää heikentymistä. Vantaan yleiskaava ei näin ollen täytä Länsisalmen osalta LSL 66 §:n mukaisia hyväksymisedellytyksiä. ELY-keskus huomauttaa, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan ja Östersundomin alueen maakuntakaavan hyväksymispäätöksistä on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen LSL 66 §:n vastaisina.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue

Uudenmaan ELY-keskus on valittanut Helsingin hallinto-oikeuteen sekä Östersundomiin laaditusta maakuntakaavasta että kuntien yhteisestä yleiskaavasta. Uudenmaan ELY-keskus viittaa valituksissa esitettyyn Länsisalmen yleiskaavaratkaisun osalta.

Östersundomin kuntien yhteinen yleiskaava on suunniteltu kokonaisuutena. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että olisi loogista jättää alue Vantaan yleiskaavarajauksen ulkopuolelle.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI

UUDELY: Annukka Galkin, Erika Heikkinen, Kirsi Hellas, Olli Jaakonaho Ilkka Juva, Timo Kinnunen, Larri Liikonen, Marjo Vuola, Henrik Wager

Tämä asiakirja UUELY/11778/2017 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/11778/2017 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 11.04.2019 13:38

Esittelijä Autere Tuomas 11.04.2019 13:49

Maakuntahallitus

§ 39

29.04.2019

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta YK0048**107/06.02.00/2019****MHS 29.04.2019 § 39****Tiivistelmä**

Vantaan yleiskaavassa on varauduttu voimakkaaseen kasvuun vuoteen 2050 mennessä. Vantaan kaupungin kasvu osoitetaan olemassa olevan rakenteen kestävästi liikkumisen alueille, joka mahdollistaa luonnon- ja virkistysalueiden turvaamisen.

Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestävästi liikkumiseen tukeutuva monikeskuksinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaava 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin näkökohtiin:

- Kaupunkikeskustojen ja kaupallisten palveluiden alueilla sekä niiden ulkopuolella kaupan määräksiä tulee tarkentaa ja täydentää
 - Kaupunkikeskustojen kauppaa ei rajoiteta, jolla korostetaan keskustan ensisijaisuutta kaupan sijoittumiselle
 - Kaupan alueiden enimmäismitoitukset tulee huomioida maakuntakaavan mukaan
 - Kaupan seudullisuuden koon alarajat tulee huomioida maakuntakaavan mukaan
- Aviapoliksen kaupunkikeskustan alueen rajausta tulee tarkistaa
- Pakkalan alueen maankäyttö tulee muuttaa kaupallisten palveluiden alueeksi
- Natura 2000 -alueet tulee osoittaa yleiskaavassa omalla merkinnällä

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunki on pyytänyt 15.2.2019 Uudenmaan liitolta lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta 23.4.2019 mennessä. Liitto sai lisälausuntoaikaa 7.5.2019 asti.

Asian yksityiskohtainen selostus

Maakuntakaava on ohjeena muutettaessa yleiskaavaa.

Voimassa oleva maakuntakaava

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu Vantaan kaupungin alueelle mm. taajamatoimintojen alueita, virkistys-, suojelu- ja Natura-alueita, viheryhteystarpeita, raideliikenteeseen tukeutuva asemaseudun kehittämisalue, Helsinki-Vantaa lentoasema sekä merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköt Koivuhakaan, Petakseen, Porttipuistoon, Tammistoon ja Varisto-Petikkoon. Vantaan aluetta halkovat valtatie,

päärautatie, kehärata sekä poikittainen Kehä III:n moottoriväylä. Keskustatoimintojen alueina on osoitettu Hakunila, Myyrmäki, Kivistö, Koivukylä, Korso, Pakkala ja Tikkurila. Keskusta-alueita yhdistävät raideliikenteen väylät ja pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli.

Uusimaa-kaava 2050/ Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus
Uusimaa-kaava 2050 on parhaillaan laadittavana ja se tulee korvaamaan voimassa olevat maakuntakaavat. Uusimaa-kaava 2050 koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta vaihemaakuntakaavasta: Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Vantaan alue kuuluu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan.

Uusimaa-kaava on nyt ehdotusvaiheessa ja tavoitteena on, että kaava voitaisiin hyväksyä maakuntavaltuustossa loppuvuodesta 2019.

Uusimaa-kaavan tärkeitä tavoitteita on ohjata Uudellemaalle ennakoitu vahva väestön ja työpaikkojen kasvu kestävästi olemassa olevaan rakenteeseen, keskustoihin ja kestävään liikkumisen alueille. Yhdyskuntarakennetta eheyttävällä täydentämisellä ja tiivistämisellä turvataan myös ympäristön voimavaroja ja vetovoimatekijöitä. Uusimaa-kaavan tärkeitä suunnittelutavoitteita ovat myös kansainvälisen saavutettavuuden edistäminen, keskustojen elinvoimaisuuden tukeminen, liikkumisen kehittäminen kestävämmäksi sekä työmarkkina-alueen laajentaminen hyvien yhteyksien avulla.

Vantaan yleiskaava 2020 luonnos

Vantaan yleiskaava 2020 laaditaan aiempaa strategisemmaksi, mutta on kuitenkin edelleen aluevarauskaava. Yleiskaavan tavoitevuosi on 2050 ja kaavalla varaudutaan 335 000 asukkaan ja 185 000 työpaikan vaatimiin asumisen, palveluiden, virkistykseen ja liikkumisen tarpeisiin. Vantaan kaupungin tavoitteena on, että yleiskaavan voitaisiin hyväksyä vuoden 2020 aikana.

Keskukset

Vantaan kaupunki on osoittanut tärkeimmiksi yleiskaavan linjauksiksi ohjata kasvu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sekä tiivistää keskuksia. Yleiskaavan luonnoksessa on osoitettu yhdeksän keskusta, joista Tikkurila, Myyrmäki ja Aviapolis on nostettu pääkeskuksiksi. Nämä keskukset on osoitettu pinta-alaltaan laajoina kaupunkikeskustan aluemerkinnoilla. Muiden yleiskaavassa esitettyjen keskustien on oletettu kasvavan paikallisina keskustoina. Kaikkia keskustoja tulee kuitenkin kehittää toiminnallisina ja monipuolisina keskustoina, joiden mitoituksen lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Yleiskaavassa on ohjattu varmistamaan palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla asemakaavoituksen yhteydessä. Vantaan kolmen pääkeskuksen ja radanvarsikeskusten kasvua on tuettu asuntovaltaisen keskusta-alueen aluevarausmerkinnöillä.

Jokaisessa yleiskaavan luonnoksessa esitetyllä keskuksella on vähintään yksi raideliikenteen asema. Asemapaikosta 15 palvelee kehäradan ja kuusi pääradan liikennettä. Asemanseudut ja Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle on osoitettu kestävä kasvun vyöhykkeiksi. Kestävä kasvun vyöhyke on osoitettu strategisena kehittämismerkintänä, jolle ensisijaisesti ohjataan maankäyttöä tehostava rakentaminen.

Kauppa

Yleiskaavassa on pyritty määrittelemään kaupan sijoittamisen ohjaamisen periaatteet ja täsmentämään maakuntakaavan linjauksia. Kestävä kasvun

vyöhykkeellä kaupan rakentuminen on sidottu raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen. Suurin osa kaupunkikeskusten alueista kuuluu tälle strategiselle kehittämisvyöhykkeelle.

Kaupallisten palveluiden alueen määräyksellä on ohjattu kaupan laatua. Lisäksi määräyksessä on osoitettu kaupallisten palveluiden alueille aluekohtaiset määräykset, joissa mm. Petaksen kaupallisten palveluiden alueen toteuttamiselle on annettu ajoitusmääräys.

Liikkuminen

Vantaan yleiskaavan kasvu perustuu vahvasti kestäväan liikkumisen, erityisesti raideliikenteeseen. Vantaan poikittaista saavutettavuutta lisätään Länsimäestä lentoasemalle ulottuvalla raitiotie-merkinnällä sekä Myyrmäen ja Pakkalan välille sijoittuvalla poikittaisella joukkoliikenteen runkoyhteydellä. Kestävän liikkumisen mahdollisuuksia on lisätty myös pitkämatkaiselle pyöräilylle, jolle on osoitettu pyöräilyn baanoja sekä nuolimerkinnällä pyöräilyn baanayhteystarve Helsingin kaupungin alueelle.

Kulttuuriympäristöt

Yleiskaavan luonnoksen kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin merkintä on yksinkertaistettu siten, että se sisältää kaikki erilaiset ympäristötyypit. Yleiskaavassa on ohjattu säilyttämään kulttuuriympäristön arvoja ja ominaispiirteitä.

Virkistysalueet ja viheryhteystarpeet

Yleiskaavan laatimisen periaatteena on osoittaa kasvua pääosin jo rakennetuille alueille. Yleiskaavassa on esitetty laajat viheraluekokonaisuudet sekä niiden väliset yhteydet. Virkistyskäyttöä ja siihen liittyvää palvelua on pyritty lisäämään mm. strategisen Jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeellä. Vantaan yleiskaavan läpileikkaavana teemana on vihertehokkuus. Vihertehokkuuden vaatimus on osoitettu kaupan, asumisen ja työpaikka-alueille.

Suojelualueet ja Natura 2000

Yleiskaavassa on vahvistettu ekologista verkostoa, osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita sekä kytketty suojelualueita toisiinsa ekologisilla runkoyhteyksillä. Suojelualueista osa kuuluu Natura 2000 -verkostoon.

Ehdotus lausunnoksi

Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestäväan liikkumiseen tukeutuva monikeskuksinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaava 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Uudenmaan liitto on laatimassa Uudellemaalle kokonaiskaavaa, jossa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavalla on keskeinen osa. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ja Vantaan yleiskaava 2020 tavoitevuosi on molemmilla vuosi 2050. Tämän vuoksi Uudenmaan liiton lausunnossa on Vantaan yleiskaavan luonnosta peilattu sekä voimassa olevaan ajantasaiseen maakuntakaavaan että asiantuntijalausunnoilla parhaillaan olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotukseen.

Keskukset ja kauppa

Vantaan yleiskaavalla pyritään kaavaselostuksen mukaan ohjata vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja kaupan alueille. Tämä ei

kuitenkaan näy yleiskaavan määräyksissä.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kauppaa koskeva määräys tulee lisätä kaupunkikeskustan alueen määräykseen korostamaan keskustan ensisijaisuutta kaupan sijoittumiselle.

Pakkalan alueella sijaitsee seudullisesti merkittävä kauppakeskus Jumbo. Yleiskaavan luonnoksessa Pakkalan keskustatoimintojen alue on ulotettu Kehä III:n pohjoispuolelle lentoaseman läheisyyteen asti. Keskusten nimi on muutettu yleiskaavassa Aviapolikseksi. Vantaan tavoitteena on kehittää Aviapoliksesta kansainvälinen lentokenttäkaupunki.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Voimassa olevan maakuntakaavan mukaisen Pakkalan keskustatoimintojen alueen laajentaminen valtakunnallisesti merkittävän kaksiajorataisen tien, Kehä III:n, pohjoispuolelle ei tuota kävelyyn perustuvaa keskusta-alueita. Kehä III aiheuttaa suuren estevaikutuksen keskustamaisen kaupunkitilan jatkumiselle eikä Aviapoliksen keskustatoimintojen alue muodosta yhtenäistä toiminnallista kokonaisuutta olemassa olevan Pakkalan keskustan kanssa.
- Uudenmaan liitto katsoo, että ratkaisu ei ole voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa on osoitettu Kehä III:n eteläpuolelle laaturajoittamaton kaupan alue. Laaturajoittamattoman kaupan alueen enimmäismitoitus perustuu merkittävän laajaan alueeseen. Enimmäismitoituksessa ovat mukana Kehä III:n eteläpuolella olevat kaupalliset alueet eli Vantaanportin, Pakkalan ja Tammiston alueet. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on laaturajoittamattoman kaupan alue nimetty Tammistoksi. Tammisto on koko laajuudessaan suuri ja vetovoimainen seudullisen kaupan keskittymä. Alueelle ei ole syntynyt keskustamaisia palveluita, vaan asiointi on keskittynyt Jumboon ja Tammiston alueelle.
- Voimassa olevan keskustatoimintojen alueen merkintä on siirretty Kehä III:n pohjoispuolelle uuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin kehittämistä varten. Toisaalta myös siksi, että Pakkalan alueelle ei ole muodostunut keskustamaista kaupunkitilaa.
- Tammiston alueen laaturajoittamaton kaupan alue on enimmäismitoitettu kuten muutkin kaupalliset alueet. Laaturajoittamaton kaupan alue on taajatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä, joten aluetta voidaan täydentää yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vähittäiskaupoilla, kaupallisilla palveluilla, asumisella ja työpaikka-alueilla. Suunnittelussa tulee kuitenkin huomioida alueelle maakuntakaavassa osoitettu enimmäismitoitus, joka kattaa olemassa olevan ja uuden liiketilan sekä seudullisen kaupan lisäksi myös alueelle sijoittuvat pienemmät paikalliset myymälät.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Kehä III:n eteläpuolella oleva kaupunkikeskustan alue tulee muuttaa yleiskaavassa kaupallisen palveluiden alueeksi, jolle voidaan osoittaa monipuolista maankäyttöä.

Kauppa keskuksien ja kaupan alueiden ulkopuolella

Voimassa olevassa maakuntakaavassa ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on osoitettu merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille seudullisuuden koon alarajat.

- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee

yleiskaavan määräyksissä huomioida maakuntakaavan seudullisuuden koon alarajat.

Kaupallisten palveluiden alueet

Enimmäismitoitus

Voimassa olevassa maakuntakaavassa ja Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksessa on osoitettu jokaiselle kaupan ja laaturajoittamattoman kaupan alueelle enimmäismitoitukset. Yleiskaavan merkinnöissä ja määräyksissä ei ole osoitettu, että kaupallisten palveluiden alueita koskevat maakuntakaavassa osoitetut enimmäismitoitukset.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kaupallisten palveluiden alueiden määrästä tulee tarkentaa tältä osin.

Määräysteksti

Kaupallisten palveluiden alueen määräyksessä on rajoitettu alueelle sijoittuvan kaupan laatua. Yleiskaavan määräyksessä on kielletty sellaisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen alueelle, jolla on merkitystä päivittäiseen palveluiden saavutettavuuteen.

- Päivittäistavaran kauppa on sellaista, jonka palveluita käytetään tiheästi, jopa päivittäin. Määräyksessä on kuitenkin erikseen kielletty päivittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittaminen alueelle. Tämän vuoksi kaupallisten palveluiden alueen määräyksen tekstin osa ”merkitystä päivittäiseen palveluiden saavutettavuuteen” merkitys jää epäselväksi mitä sillä tarkoitetaan.
- Uudenmaan liitto katsoo, että määräystä tulee tältä kohdin tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Kaupallisten palveluiden alueiden aluekohtaiset määräykset

Tammiston kaupallisten palveluiden alueelle voidaan yleiskaavan luonnoksen mukaan sijoittaa sellaisia seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka täydentävät palvelurakennetta siten, että ne ottavat huomioon läheiset keskusta-alueet.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Tammisto on voimassa olevassa maakuntakaavassa tilaa vaativalle kaupalle tarkoitettu merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö. Tämän mukaan alueelle ei voi sijoittaa päivittäistavarakaupan ja muun erikoistavarakaupan suuryksiköitä.
- Uudenmaan liitto toteaa, että ratkaisu ei ole voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Pakkalan keskustatoimintojen alue on muutettu keskustatoimintojen alueesta osaksi Tammiston laaturajoittamattoman kaupan aluetta. Tämä on huomioitu myös kaupan alueen enimmäismitoituksessa. Tammiston laaturajoittamattoman kaupan alue on osoitettu laajana toiminnallisena kokonaisuutena, johon kuuluvat Tammiston, Pakkalan ja Vantaanportin alueet.
- Uudenmaan liitto katsoo, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee huomioida maakuntakaavassa osoitettu Tammiston laaturajoittamattoman kaupan alueen kaavamerkintä ja sen enimmäismitoitus

Varisto-Petikon ja Petaksen kaupallisille alueille ei saa yleiskaavamääräyksen mukaan sijoittaa keskustahakuisen kaupan suuryksiköitä eikä erikoiskaupan suuryksiköitä.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Varisto-Petikko ja Petas ovat voimassa olevassa maakuntakaavassa tilaa vaativalle kaupalle tarkoitettuja merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Tällöin alueelle ei voi sijoittaa päivittäistavarakaupan ja muun erikoistavarakaupan suuryksiköitä.
- Uudenmaan liitto katsoo, että Varisto-Petikon ja Petaksen kaupallisen alueen määräystä tulee tarkentaa siten, että alueelle voidaan sijoittaa tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksiköitä. Kaupan ratkaisu on muutoin kaupan laadun periaatteiltaan voimassa olevan maakuntakaavan tavoitteiden mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Uusimaa-kaavassa keskustahakuisella kaupalla tarkoitetaan päivittäistavarakauppaa ja muun erikoistavaran kauppaa. Keskustahakuisella muun erikoistavaran kaupalla tarkoitetaan kaikkia niitä erikoiskaupan toimialoja, jotka eivät ole tilaa vaativaa kauppaa. Tilaa vaativa kauppa on erikoiskauppaa, jossa mm. myytävien tuoteryhmien tarvitsemat tilantarpeet ovat suuria.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Varisto-Petikon ja Petaksen määräystä tulee tarkentaa siten, että alueelle voidaan sijoittaa tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksiköitä. Kaupan ratkaisu on muutoin Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksen kaupan ratkaisun mukainen.

Varisto-Petikossa, Porttipuistossa, Petaksessa ja Koivuhaassa on osoitettu alueiden päivittäistavarakaupan rakennusoikeudet.

Voimassa olevan maakuntakaava ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Osoitetut rakennusoikeudet ovat mitoitukseltaan paikallisia.
- Uudenmaan liitto katsoo, että päivittäistavarankaupan ratkaisu on sekä voimassa olevan maakuntakaavan että ehdotusvaiheessa olevan Uusimaa-kaavan mukainen.

Liikenne

Yleiskaavassa osoitetut tie- ja rataverkot vastaavat pääosin sekä voimassa olevan maakuntakaavan että Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksen linjauksia. Yleiskaavan luonnokseen on merkitty kaikki Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa esitetyt liityntä- ja pysäköintipaikat ja ne on osoitettu yleiskaavan luonnoksessa symbolimerkinnoin seudullisesti merkittävinä liityntäpysäköintialueina.

Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeita on selvitetty Helsingin seudulla. Niistä melkein kaikki sijoittuivat Vantaan alueelle. Raskaan liikenteen taukopaikat on osoitettu Uusimaa-kaava 2050 selostuksen liiteaineiston logistiikkaa käsittelevässä L1 -liitekartassa.

- Uudenmaan liitto toivoo, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioitaisiin raskaan liikenteen levähdysalueet.

Yleiskaavassa on osoitettu Vihdintie paikallisesti tärkeäksi tieksi.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Tieyhteys voidaan toteuttaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa riittävin perustein teknisesti tai toiminnallisesti alemman luokkaisena.
- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavassa oleva Vihdintien paikallisesti tärkeä tie -merkintä on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Vihdintie on merkitty seudullisesti merkittäväksi tieksi, joka voidaan toteuttaa myös katuna.
- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavassa oleva Vihdintien paikallisesti tärkeä tie -merkintä on Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan mukainen.

Maantien 152 aluevaraussuunnitelmaa laaditaan parhaillaan välille Vt 3 – Myllykyläntie. Kivistön pohjoisosassa sijaitsevan maantien linjausta on muutettu tämän perusteella. Yleiskaavan luonnoksessa on esitetty kyseiselle Kehä IV -linjaukselle kaksi vaihtoehtoa. Toinen varauksista on osoitettu kokonaan aluevarauksena. Vaihtoehtoinen tielinjaus koskettaa Tuusulan rajalla olevaa osaa, jossa linjaus on osoitettu nuolivivoin Tuusulan puolelle.

Voimassa oleva maakuntakaava ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Uudenmaan liitto katsoo, että maantie 152 liikennealueen aluevaraus sekä vaihtoehtoinen nuolimerkinnöillä esitetty linjaus ovat yhteneviä maakuntakaavojen ohjeellisen linjauksen kanssa, kun otetaan huomioon maakuntakaavojen tarkkuustasot.

Kulttuuriympäristöt

Viherkummun siirtolapuutarha on yleiskaavan selostuksen mukaan maakunnallisesti arvokkaan rajauksen sisällä. Selostuksessa on todettu, että sitä ei ole mainittu erikseen maakuntakaavan maisema-alueen inventointitekstissä. Aluetta ei ole esitetty yleiskaavan luonnoksessa arvokkaana kulttuuriympäristönä, koska alueen kulttuurihistorialliset arvot ovat rakennusperinnön osalta heikentyneet purkamisen myötä.

- Uudenmaan liitto toteaa, että voimassa olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa on käsitelty kulttuuriympäristöt kokonaisuutena ja Viherkummun siirtolapuutarhan aluetta ei ole osoitettu maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa on osoitettu kulttuuriympäristöt Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan perusteella.
- Vantaanjokilaakson viljelymaisema on esitetty maakuntakaavakartalla valtakunnallisesti arvokkaana valtioneuvoston vuoden 1995 periaatepäätöksen mukaisesti. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventoinnit on tehty, mutta asiasta ei ole saatu valtioneuvoston päätöstä. Tästä huolimatta päivitysinventoinnin tuottama aineisto tulee olla lähtökohtana alueen suunnittelussa. Lisäksi Uudenmaan kulttuuriympäristöjen ”Missä maat on mainiommat” -selvitys on päivitetty vuonna 2016.
- Uudenmaan liitto katsoo, että vaikka kulttuuriympäristöjen rajaukset eivät vastaa maakuntakaavojen rajauksia niin yleiskaavan luonnoksessa esitetyt rajaukset ovat perusteltuja.

Virkistysalueet ja viheryhteystarpeet

Uusimaa-kaavan virkistysalueet sekä viheryhteystarpeet ovat tarkentuneet Vantaan yleiskaavan luonnoksessa virkistystä, suojelua sekä maa- tai metsätaloutta osoittaviksi aluevarausmerkinnöiksi. Maakuntakaavassa osoitettuja viheryhteystarpeita toteuttavat yleiskaavan luonnoksen ekologinen runkoyhteys ja ohjeellinen ulkoilureitti -merkinnät, joita on osoitettu edellä mainituille aluevarausmerkinnöille tieväylien ylitys- tai alituskohtiin. Virkistysalueyhteys -merkintää on käytetty yhdistämään laajoja viheralueita rakennetussa ympäristössä.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Yleiskaavan luonnos on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Merkinnät ovat linjassa Uusimaa-kaavan ehdotuksen kanssa ja turvaavat maakuntakaavan edellyttämällä tavalla virkistysalueiden riittävyyden sekä virkistyksellisen ja ekologisen verkoston yhtenäisyyden. Myös ylikunnalliset yhteydet Helsingin seudun viherkehälle voidaan kaavaluonnoksen perusteella turvata. Maatalous- ja maa-metsätalousvaltaisten alueiden, lähivirkistysalueiden, retkeily- ja ulkoilualueiden sekä suojelualueiden rakentamista on rajattu osoitettuja maankäyttötarkoituksia palveleviksi. Esitetty rakentaminen ei estä maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista.

Suojelualueet ja Natura 2000

Yleiskaavan luonnoksessa on hyvin tunnistettu ekologinen verkosto ja esitetty luonnon monimuotoisuuden turvaamista luo-merkinnällä. Jokivarsien virkistyskäytön turvaaminen ja kehittäminen on myönteistä. Jokivarren virkistyskäytön kehittäminen edellyttää erityisesti Vantaanjoen Natura-alueen erityistä huomioon ottamista ja riittävää vaikutusten tunnistamista.

- Uudenmaan liitto toteaa, että jatkosuunnittelussa on perusteltua osoittaa maakuntakaavoissa esitetyt Natura-alueet omalla merkinnällä ja käyttää tarvittaessa rinnalla SL-aluevarausmerkintää.

Muita huomioita

Lausunnolla olevan kaavakartan merkintöjen havainnointi on monien viivamerkintöjen kohdalla vaikeaa kuten esimerkiksi lentomelun laajenemisalueen, voimakkaan lentomelun alueen ja lentomeluvyöhykkeiden kohdalla. Kaavakartasta ei ole pystynyt erottamaan Jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen strategista merkintää tai sitten se puuttuu kaavakartalta kokonaan. Uudenmaan liitto katsoo, että jatkotyössä tulee kiinnittää huomiota kaavakarttamerkintöjen havainnollisuuteen.

Klaukkalan radasta on todettu yleiskaavan selostuksessa, että se on pitkän aikavälin raidevaraus, eikä välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050. Yleiskaavan luonnoksessa on Keimola-Kongon alueelle osoitettu maaseutumaista asutusta. Uudenmaan liitto toivoo, että jatkosuunnittelussa huomioidaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan uuden raideliikenteeseen tukeutuvan kehittämisvyöhykkeen alueidenkäytölle osoitettu määräys.

Uudenmaan liitto pitää lausunnolla olevaa Vantaan yleiskaavan luonnosta erinomaisena pohjana jatkosuunnittelulle.

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Vastuujohtaja:

Merja Vikman-Kanerva 040 638 6669

Valmistelija:

Aila Elo 040 660 5227

Päätös:

Maakuntahallitus päätti antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Täytäntöönpano:

Muutoksenhakukielto (Kuntalaki 410/2015 147 §, Kuntalaki 365/1995 91 §)

Päätösote: Vantaan kaupungin kirjaamo

Otteen oikeaksi todistaa:

Helsingissä 6.5.2019

Petra Salmi
Arkistinhoitaja

Ilmoitus muutoksenhakukiellosta

Kiellon peruste

Tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta (Kuntalaki 410/2015 136 §), koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.



Ympäristö/H. Laine

Lau

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 17.4.2019
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

16.4.2019

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Asematie 7, 01300 Vantaa

kirjaamo@vantaa.fi

Viite: Lausuntopyyntö 15.2.2019

Vantaan Energia Oy:n lausunto Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta

Kiitämme lausuntomahdollisuudesta, ja lausumme seuraavaa:

Vantaan Energia Oy:n **Hakunilan lämpökeskus** sijaitsee Käärme-kallioon louhitussa, asemakaavan mukaisessa puistossa. Lämpökeskus on esitetty vuoden 2007 yleiskaavassa ET -pistemerkinnällä. Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta tämä merkintä on poistettu.

Toteamme, että ympäristösuojelulain mukaista toimintaa ei saa sijoittaa kaavan vastaisesti (ympäristönsuojelulaki 19.12.2018/1166). Ehdotamme että lämpökeskus merkitään, kuten vuoden 2007 yleiskaavassa.

Maarinkunnaan lämpökeskuksen ET -alue, merkintä on poistettu Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta. Ja lämpökeskustontti sijaitsee keskellä uuden tiiviin asuntoalueen A -alue merkintää.

Toteamme, että Maarinkunnaan lämpökeskus tulee olemaan tärkeä osa Vantaan Energian kaukolämpöjärjestelmää vielä pitkälle tulevaisuuteen, eikä siitä olla luopumassa. Ehdotamme, että Maarinkunnaan lämpökeskuksen ET- alue merkitään vuoden 2007 yleiskaavan mukaisesti.

Martinlaakson 1. biokattilalaitos on aloittanut toimintansa joulukuussa 2018. Polttoaineiden terminaalialue Vantaalla sujuvoittaisi polttoainelogistiikkaa.

Ehdotamme, että Hämeenlinnan väylän läheisyydestä, mahdollisimman hyvien liikenneyhteyksien varrelta varattaisiin noin 3-5 ha laajuisen alue biopolttoaineiden varastoterminaliksi.



Lisätietoja lausunnosta antavat:

- tuotantopäällikkö Kalle Patomeri, p. 050 529 4158, kalle.patomeri@vantaanenergia.fi ja
- ympäristöpäällikkö Hannu Laine, p. 050 511 3795, hannu.laine@vantaanenergia.fi

Vantaalla 16.4.2019

VANTAAN ENERGIA OY



Jukka Toivonen
toimitusjohtaja





15.4.2019

YK0048

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 Vantaa

VANTAA KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 15.4.2019
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Asia: Lausunto

Vantaan 2020 yleiskaava - luonnos

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV johdot sijaitsevat kartta-liitteen 1 mukaisesti. Vantaan alueella sijaitsee myös muiden verk-koyhtiöiden 110 kV johtoja sekä kantaverkkoyhtiö Fingrid Oyj:n 400 kV johtoja.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy on lunastanut johdoille johtoalu-
een käyttöoikeuden. Johtoalue muodostuu yleisesti johtoaukeasta ja
sen molemmin puolin olevista reunavyöhykkeistä. Johtoalue on ta-
vallisesti 45m leveä.

Yleiskaavaluonnoksen karttaan on tuotu esille sähköasemille uusia
ET aluevarauksia Tikkurilaan, Tolkinkylään ja Varistoon. Voimajohto-
jen osalta yleiskaavaluonnokseen on tuotu kolme toisistaan eroavaa
esitystä uudelle 110 kV voimajohtoyhteydelle Seutulasta Tolkinky-
lään ja edelleen Tuupakkaan. Vantaan Energia Sähköverkot Oy on
näiden lisäksi esittänyt neljättä linjausvaihtoehtoa Vantaan kaupun-
gille yleiskaavasunnitteluun. Selvitystyö vaihtoehtoista jatkuu yh-
teistyössä kaupunkisuunnittelun kanssa.

Vantaan Energia Sähköverkkojen olemassa olevat 110 kV voima-
johdot on mitoitettu, suunniteltu ja rakennettu kaikki ilmajohtoratkai-
suina. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty kehitettävänä voimajohto-
na mm. Tammiston 400/110 kV muuntoaseman edustan voimajoh-
tokäytäviä ja esitetty tutkittavaksi vaihtoehtoa sijoittaa johdot maan
alle sikäli, kun johdot tulevat saneerattavaksi tai maankäytön tilavaa-
timukset sitä edellyttävät. Väinö Tannerin tiellä on sijoitettuna rinnan
Carunan 110 kV johto, Fingridin 2x400 kV johdot ja Vantaa Energia
Sähköverkkojen 2x110 kV johdot, yhteensä neljä rinnakkaista pyl-
väslinjaa. Aluetta kehitettäessä voimajohtojen osalta tulee voida
miettiä myös muita mahdollisia teknisiä ratkaisuja kaapeloinnin ohel-
la. Kaapelointi vaihtoehtona on kallis ja aiheuttaa seurannaisvaiku-
tuksia muualle sähköverkkoon.



Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että yleiskaavan muutos-ehdotuksessa huomioidaan ja säilytetään olemassa olevat ja suunnitellut varaukset uusille voimajohtoille ja -sähköasemille.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että yleiskaavan muutos-ehdotuksessa huomioidaan voimajohtojen, keskijänniteverkon ja muuntamoiden sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Ystävällisin terveisin

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY
Kehitys

Antti Hartikainen
yleissuunnitteluinsinööri

LIITTEET

1. Vantaan suurjänniteverkko 110 kV 1:30 000



Lähettiläjä: Hartikainen Antti <Antti.Hartikainen@vantaanenergia.fi>
Lähetetty: 15. huhtikuuta 2019 12:10
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Lausunto - Vantaan 2020 yleiskaava luonnos (YK0048)
Liitteet: Lausunto.zip

Vantaan kaupungille

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n lausunto Vantaan 2020 yleiskaavan luonnoksesta.

Uuden voimajohtolinjauksen Seutula - Tolkinkylä välin selvitys on kesken ja selvitystyötä jatketaan yhteistyössä Vantaan kaupungin kaavoituksen kanssa, jotta varsinaiseen Vantaan 2020 yleiskaavan lausuntoaineistoon saadaan vain yksi ehdotus voimajohdon reitille.

Ystävällisin terveisin
Antti Hartikainen
yleissuunnitteluinsinööri

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

Peltolantie 27

PL 95, 01301 Vantaa

puh. 050 326 6913

antti.hartikainen@vantaanenergia.fi

www.vantaanenergiasahkoverkot.fi



Tunnetamme vastuumme kaupunkilaisille. Valaisemme Vantaan, pidämme huolta sähköverkoista ja kaikesta, joka liittyy sähköverkon toimivuuteen. www.vantaanenergiasahkoverkot.fi



Vantaa

PVM:

23.4.2019

DNRO:

VKM/049/2019

LAUSUNTO

Vantaan kaupungin kirjaamo
Asematie 7
01300 Vantaa

Viite: Lausuntopyyntönnne 5.3.2019
Asia: VANTAAN YLEISKAAVA 2020 LUONNOS
Sijainti: Koko Vantaa

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut nähtäville Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30§:n perusteella, ja pyytää luonnoksesta kaupunginmuseon lausuntoa. Museo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Vantaan kaupunginmuseo on osallistunut yleiskaavaluonnoksen valmisteluun tuomalla esiin kulttuuriympäristön vaalimiseen liittyviä tavoitteita viranomaisneuvottelussa (24.1.2018) sekä Yleiskaavatoimikunnassa (4.6.2018). Lisäksi asiasta on käyty useita kaupungin sisäisiä neuvotteluja, joissa ollaan käsitelty kaavamerkintöjen ja -määräysten muotoa ja kattavuutta.

Yleiskaavan kanssa yhtäaikaaisesti meneillään olevassa Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset hankkeessa (Vantaan Kylli-hanke) on tehty yleiskaavan vaikutusten arviointia pääasiallisesti kartta-analyysien perusteella. Analyysien tulokset ovat olleet kaupunginmuseon käytössä lausunnonannon oheismateriaalina.

Yleiskaavatyön suunnittelun yhteydessä on päivitetty museon esittämien inventointitarpeiden pohjalta kulttuuriympäristöselvityksiä, ja niiden voidaan todeta olevan tällä hetkellä ajantasaisia ja riittäviä yleiskaavan kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioimiseksi. Inventointeja on tehty yleiskaavaluonnoksen kanssa samanaikaisesti ja osa on valmistunut vasta alkuvuodesta 2019. Edellisestä johtuen kaavaluonnoskarttojen kulttuuriympäristömerkinnöissä on vielä joitakin keskeneräisyyksiä, jotka päivittyvät myöhemmässä kaavatyövaiheessa. Kaavakartan sisältöihin ei kuitenkaan ole oleellisia muutostarpeita, kyse on inventointikohteiden merkitsemisteknisistä korjauksista.

Merkinnät

Kulttuuriympäristön kannalta merkittävien kohteiden säilymistä edistetään yleiskaavan

VANTAAN KAUPUNGINMUSEO, HERTAKSENTIE 1, FIN-01300 VANTAA, PUH +358 9 8392 4477, kaupunginmuseo@vantaa.fi, www.vantaa.fi/kaupunginmuseo

luonnoksen pääkartalla olevalla rasterimerkinnällä. Aluerajauksen pohjana ovat valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009), maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, sekä valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (yleiskaavan rajausta on päivitetty 2010-2014 tehdyn tarkastusinventoinnin rajauksen mukaisesti). Pääkartan kulttuuriympäristön rasterimerkintään liittyy yleismääräys, jolla viitataan kulttuuriympäristön teemakarttaan.

Tarkempaa kulttuuriympäristökohteiden tarkastelua varten on laadittu teemakartta, jossa edellä mainitut valtakunnalliset ja maakunnalliset inventointiaineistot ovat esitetty uuden yleiskaavan kulttuuriympäristörajauksen lisäksi. Tämän kartan avulla pystytään havainnoimaan kaavaluonnoksen kulttuuriympäristöaluerajauksen eroavaisuuksia maakunnallisiin ja valtakunnallisiin rajauksiin.

Teemakartalla on merkitty myös Vantaan paikallisesti merkittävät rakennusperintökohteet pistekohteina (siniset aluerajaukset poistuvat inventointitietojen päivityksen yhteydessä), muinaisjäännökset, sekä muut kulttuuriympäristökohteet pistekohteina ja aluerajauksina.

Teemakartalla on lisäksi nostettu esiin erityisen arvokkaita viljelymaisemia (keltainen väri) sekä kaupunkikuvallisesti arvokkaita 1960-1980-lukujen asuinalueita (punainen väri). Nämä kaikki alueet sijaitsevat maakunnallisesti tai valtakunnallisesti arvokkaissa ympäristöissä. Näitä tarkastellaan lähemmin alempana vaikutusten arvioinnin luvussa.

Määräykset

Yleiskaavan yleismääräyksessä on mainittu, että asemakaavatyössä ja lupakäsittelyssä on huomioitava Museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset muinaismuistolain suojaamat kohteet ja museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet. Kaupunginmuseo pitää hyvänä ratkaisuna, että ajankohtaisten kulttuuriympäristötietojen huomioiminen on esitetty yleismääräyksessä ja että kohteet tulee tarkastaa kunkin maankäytön prosessin yhteydessä (ajantasainen tieto löytyy Vantaan karttapalvelun kautta). Kulttuuriympäristökohteiden listaukset, kohteiden tutkimus ja arvottaminen ovat ajassa muuttuvia, ja siksi onkin erityisen tärkeää, että suojelutilanne ei ole vain yhden hetken otos. Alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on aina huomioitava suunnittelun aikainen mahdollisesti päivittynyt kulttuuriympäristötieto. Kulttuuriympäristön yleismääräys paikallisesti merkittävien kohteiden huomioimisesta on erityisen merkittävä myös siinä mielessä, että varsinainen kulttuuriympäristön suojelumääräys koskee vain pääkartan rasteroidulla alueella sijaitsevia kohteita.

Arvokkaan kulttuuriympäristön määräys on hyvin yleispiirteinen johtuen siitä, että rasterialueen sisällä on hyvin monen tyyppisiä kulttuuriympäristöjä. Kunkin alueen ominaispiirteiden ja niihin oleellisesti liittyvien kohteiden vaalimiseksi tulee asemakaavoituksen yhteydessä teettää tarvittavat selvitykset.

Muinaisjäännöksillä tai rasterimerkinnän ulkopuolisilla rakennusperintökohteilla ei ole erillisiä määräyksiä, vaan nämä on ajateltu kuuluvan yleismääräyksen piiriin. Kuten teemakartan selostuksessa todetaan, on kohteet tuotu kartalle Museoviraston ylläpitämästä ja jatkuvasti päivittyvästä muinaisjäännöstietokannasta. Tietokannassa on kolme eri muinaisjäännöstyyppiä, jotka tulisi erotella myös teemakartalla. Nämä ovat ”sm”, ”sm-2” ja ”muu kulttuuriperintökohde”.

Suurin osa muinaisjäännöksistä ovat sm-merkinnällä merkittäviä kiinteitä muinaisjäännöksiä, joiden kohdalle tulee merkitä määräys: ”Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.”

Maastoinventoinneissa on kiinteiksi muinaisjäännöksiksi lisäksi todettu käytössä olevia historiallisia kyläpaikkoja. Ne erotetaan muista kiinteistä muinaisjäännöksistä omalla merkinnällään sm-2 ja määräyksellä: ”Historiallinen kyläontti. Alueella sijaitsee muinaismuistolain (295/63) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Aluetta koskevista rakennushankkeista ja isommista kaivutöistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.”

Muinaismuistoalueiden lisäksi teemakartalla on käytössä olevia historiallisia kyläpaikkoja, jotka eivät ole muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Ne ovat muita kulttuuriperintökohteita. Muiksi kulttuuriperintökohteiksi tulkittujen historiallisten kyläpaikkojen tutkimuksia tai niiden kustannusten maksamista ei voida edellyttää muinaismuistolain perusteella. Muu kulttuuriperintökohde tulee merkitä määräyksellä: ”Alueella olevat historialliset esim. asutus-, elinkeino- ja sotahistorialliset -rakenteet on säilytettävä. Suuremmista kohdetta koskevista suunnitelmista tulee neuvotella museoviranomaisten kanssa.”

Kulttuuriympäristön kannalta aluemarkinnöistä erityinen on P-aluemerkintä, joka ohjaa alueiden suunnittelua palvelun ja hallinnon toiminnoille. Näille P-alueille sijoittuu muun muassa Vantaan kaikki kartanot ja Helsingin pitäjän kirkonkylä, mutta myös esimerkiksi hautausmaa-alueita ja urheilupaikkoja. Kaavaselostuksessa (s.34) on täsmennetty, mitä nämä palveluiden ja hallinnon toiminnot merkitsevät kulttuurihistoriallisesti arvokkaissa ympäristöissä. Selostuksessa tuodaan esiin historiallisten ympäristöjen rooli kasvavassa kaupungissa ja se, että näitä kohteita kehittäessä suojeluarvot ovat huomioonotettava reunaehto, mutta asiaa ei avata sen tarkemmin. Suojelun näkökulmasta näiden alueiden käyttö palvelualueina on hyväksyttävää silloin, kun on kyse kulttuuriympäristön arvoa korostavasta toiminnasta, esimerkiksi matkailukohteena. Koska alueet ovat keskenään hyvin eri luonteisia, tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioida erilaisten ympäristöjen ominaispiirteet ja niiden soveltuvuus suunniteltuihin toimintoihin. Esimerkiksi parkkialueita ei tulisi sallia kaikille alueille yhtäläisin perustein. Onkin hyvä, että merkintään liittyvässä määräyksessä on mainittu rakentamisen sopeuttaminen ympäristöön. Lisäksi ne P-alueet, jotka ovat kulttuurihistoriallisesti merkittäviä ovat saman aikaisesti rasterialueilla,

niitä kaikkia koskee myös Arvokas kulttuuriympäristö -määräys.

Suuren Rantatien eli Kuninkaantien linjaus on pääosin säilynyt Vantaalla hyvin ja tie halkaisee koko kaupungin. Tie on kuitenkin säilynyt Vantaalla eri tavoin eri paikoissa ja sen luonne vaihtelee paikasta toiseen. Yhdistyessään yhtenäiseksi kevyenliikenteen väyläksi, Suuri Rantatie olisi hieno kaupungin historiasta kertova pyöräily -ja kävelyreitti. Suuren Rantatien varrelle voisi pystyttää kylttejä ja muillakin tavoin tuoda esiin sen varrella sijaitsevia kulttuuriperintökohteita ja arvokkaita maisemia. Tämän takia museo näkee erittäin positiivisena, että Suuren Rantatien linjaus on saanut yleiskaavaluonnoksessa oman merkintänsä, johon liittyy kehittämistavoite.

Teknisenä huomiona pääkartan merkintöihin kulttuuriympäristön osalta on se, että rasterialueet eivät aina erotu kartalta ja se saattaa vaikeuttaa suojelualueiden huomioimista maankäytön tulevissa prosesseissa. Esimerkiksi Tikkurilan kohdalla arvokkaan kulttuuriympäristön rasteri ei ole erotettavissa.

Yleiskaavan vaikutukset kulttuuriympäristöön

Uutta yleiskaavaa on tehty entistä strategisemmalla otteella: Tärkein maankäytöllinen linjaus on, kaupungin kasvun ohjaaminen kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen, joukkoliikenneväylien varrelle. Vanhoista keskuksien laajentumista ja uudistumista vahvistetaan muun muassa Myyrmäessä ja Tikkurilassa. Myös Veromiehen teollisuusalueen muutosta monipuolisemmaksi keskusta-alueeksi vahvistetaan. Uudemmissa alueista kasvua ohjataan junaradan varrelle Lapinkylään ja Vallinojaan, sekä suunnitellun metroradan varrelle Länsisalmeeen. Tämä yhtäältä edesauttaa maaseudun kulttuuriympäristökohteiden ja maisema-alueiden suojelua, mutta saattaa aiheuttaa painetta keskuksissa sijaitsevien rakennusperintökohteiden purkamiseen ja muinaisjäännöksiin kajoamiseen. Uusien keskusta-alueiden reunamilta myös maisema-alueita on pienennetty. Seuraavissa kappaleissa on käsitelty yksityiskohtaisemmin näitä vaikutuksia.

Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön

Rakennetun kulttuuriympäristön suojelumerkinnöissä on luovuttu paikallisesti merkittävistä moderneista aluekohteista, joita on voimassa olevassa yleiskaavassa merkitty Kaupunkikuvallisesti arvokkaan alueen -rasterimerkinnällä. Museo on inventoinut kaavatyön aikana nämä modernit aluekohteet ja vaalimista on päätetty toteuttaa merkitsemällä merkittävimmät rakennukset pistekohteina. Joidenkin kaupunkikuvallisesti arvokkaiksi määriteltujen alueiden kohdalla todettiin, että niiden yhteneväisyys on heikentynyt (Hämevaara, Viherkummun siirtolapuutarha) ja, että suojeluperusteita ei kokonaisuuden suojelemiseen yleiskaavassa enää ole. Vaaralassa sijaitsevien rivitaloalueiden aluerajauksia on tarkennettu, mutta ne esiintyvät teemakartalla tällä hetkellä vielä aluerajauksin merkittynä. Ne muuttuvat inventoinnin valmistuttua myös pistemäisiksi rakennuskohteiksi.

Teemakartan tarkastelussa voidaan huomata lisäksi, että pistekertymiä on Pähkinärinteessä (vielä aluekohteena), Variston asuntomessualueella (pitäisi olla pistekohteina, mutta näkyy myös aluekohteena) ja Vantaanpuistossa (pitäisi olla pistekohteina, mutta näkyy myös aluekohteena).

Havukosken lähiön alueeseen on ehdotettu pienempää arvokkaan alueen rajausta, kuin mitä on osoitettu maakuntakaavassa. Suojelun toteutuminen alueella on ollut haasteellista ja sinne on tehty vuosien varrella paljon muutostöitä korjausrakentamisen yhteydessä. Alueen arvo ei olekaan niinkään kiinni yksittäisissä rakennuksissa vaan aluekokonaisuudessa, sen asemakaavaratkaisussa sekä korkeiden tornienrakennusten siluetin näkymisessä kaukomaisemaan. Merkityksellisimmiksi kohteiksi alueelta on yleiskaavaluonnoksessa nostettu Rautkallion tornitalot ja niiden lähiympäristö. Kaupunginmuseon näkemys on, että tämän alueen asemakaavallisen ratkaisun (kulkureitit ja rakennusten sijoittelu) sekä rakennusten massoittelemisen pääperiaatteiden säilyminen yleiskaavan suojelumerkinnöillä tukee kokonaiskuvan säilymistä riittävästi.

Niin Havukosken, kun muidenkin maakunnallisesti merkittävien modernien aluekohteiden merkitystä on haluttu korostaa nostamalla ne teemakartalla esiin punaisella värillä (Kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980-lukujen asuinalue). Museo pitää myönteisenä, että kyseiset alueet korostuvat kartalla, mutta merkintään tulisi liittää määräys, jossa tuodaan esiin millaisin periaattein näiden alueiden kaupunkikuvaa tulee suojella. Alerakentamiskohteiden suunnittelussa keskeistä on asemakaavalliset ratkaisut ja rakennusten massoitteleminen, joita tulisi vaalia. Näillä alueilla olevaa rakennuskantaa tulisi vaalia purkavan uudisrakentamisen sijaan ja täydennysrakentamisen tulisi tapahtua alkuperäisen asemakaavan ratkaisun periaatteita kunnioittaen.

Vanhojen tielinjojen osalta on huomioitavaa, että teemakarttaan on merkitty arvokkaat tielinjaukset vanhan inventoinnin mukaan. Vuonna 2018 suoritettiin uusi inventointi, joka on nyt päivitetty ja jonka mukaan myös teemakartta tulisi päivittää.

Vaikutukset maisemaan ja kyläkokonaisuuksiin

Teemakartasta voidaan huomioida, että arvokkaan kulttuuriympäristön rajausta on monesta kohden pienempi, kuin valtakunnallisten inventointien ja maakuntakaavan arvokkaiden ympäristöjen rajaukset. Valtakunnalliseen maisema-alueeseen verrattuna erot ovat monessa kohdissa selitettävissä karttatarkkuuden eroina. Valtakunnallinen inventointi on huomattavasti yleistasoisempi kuin yleiskaavatyön puitteissa tehty rajausta. Yleiskaavan rajoja on mietitty luonnonmuotojen perusteella luontevampiin kohtiin, kuin mitä valtakunnallisen inventoinnin puitteissa on voitu tehdä. Todellinen muutoskohta on Piispankylässä Tikkurilantien ympäristössä, Kehäradan eteläpuoleisella alueella. Alueelle on suunnitteilla Lapinkylän asema ja peltomaisemia halkoo jo nyt uudistettu Tikkurilantien linjaus. Näin ollen museo pitää perusteltuna rakentamista tälle alueelle. Se, miten alueelle rakentuva keskusta-alue (C) ja palveluiden alue (P) näkyvät läheiselle maisema-alueelle

tulisi huomioida tulevaisuudessa. P-aluemerkinnän yhteydessä on määrätty sopeuttamisesta, mutta C-alueen osalta ei tällaista määräystä ole. Kaavatyön edetessä olisi hyvä miettiä voidaanko niiden voimakkaasti kehittyvien alueiden osalta, jotka sijoittuvat arvokkaiden kulttuuriympäristöjen välittömään läheisyyteen, asettaa määräystä sopeuttamisesta tai maisemarajan luomisesta (eräänlainen suojavyöhyke) tai pienentää aluemerkinnän rajausta.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty maakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle rakentamista Hanabölen kylämaisema-alueella Sahamäessä sekä Jokiniemessä Hiekkaharjun aseman pohjoispuolelta. Sahamäen alueelta on osoitettu pientalovaltaiseen rakentamiseen yhteensä noin 20 hehtaaria viljelymaata. Rakennetun ympäristön maisemaraja siirtyy näin etelämmäksi, lähemmäksi Koivukylänväylää. Kaavaselostuksessa sivulaakson poisrajaamista on perusteltu sillä, ettei alueella ole merkittävää rakennusperintöä. Tällä hetkellä maiseman rajana etelästä katsottuna on Peijaksentien varteen jo noussut pientaloalue. Vaikka asuinrakentamiseen suunniteltu alue on suhteellisen pieni ja maisemarajana on jo nyt asuinrakentamista, tulee yleiskaavan toteutuminen tällä alueella aiheuttamaan maakunnallisesti todettujen maisema-arvojen menettämisen. Jokiniemessä nykyisen golfkentän alueelta on lohkaistu pala A-alueeksi. Tällä alueella olisi tärkeää, että pitkät näkymälinjat Havukosken peltoalueille säilyisivät.

Voimassa olevassa yleiskaavassa olevat kyläkuvallisesti arvokkaat alueet on nostettu kaavaluonnoksessa esiin teemakartalla keltaisella merkinnällä, joka on määritelty kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti arvokkaaksi viljelymaisemaksi. Backaksen kartanoalue on nostettu mukaan uutena alueena tähän listauksen. Kyseiset keltaiset alueet kuuluvat Vantaalle merkitykselliseen maalauskulttuurin piiriin, mutta monessa kohdin viljely ei ole enää merkittävin aluetta määrittävä tekijä. Museo ehdottaakin, että aluemerkintä nimettäisiin uudestaan kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti arvokkaaksi maaseutukulttuurin alueeksi. Tämä määritelmä ottaisi mukaan paremmin myös alueilla sijaitsevat kylät ja niiden rakennukset. Museo pitää myönteisenä, että kyseiset alueet korostuvat kartalla, mutta merkintään tulisi liittää määräys siitä, miten näiden alueiden kulttuuria ja ympäristöä tulisi suojella.

Vaikutukset muinaismuistoihin

Muinaisjäännöskohteet ovat suurimmaksi osaksi hyvin huomioitu, eikä niiden kohdalle ole pääasiassa osoitettu rakennustoimintaa. Poikkeuksena on kivikautinen asuinpaikka Husbacka II (Mätäoja I-II) (mj. rek. tunnus 92010028), joka sijaitsee Myyrmäessä Jönsaksen Löydöspuiston kohdalla Mätäojan länsipuolella ja Vaskivuorentien eteläpuolella. Kohde on ainoa säilynyt Myyrmäen kivikautinen tutkimaton kivikautinen muinaisjäännös. Kohde on ehdolla Museoviraston määrittämäksi VARK-kohteeksi, eli valtakunnallisesti merkittäväksi muinaisjäännökseksi. VARK-kohteet tulevat olemaan RKY-kohteisiin verrattavia merkittäviä muinaisjäännöskohteita ja niiden valintaprosessi on parasta aikaa käynnissä Museovirastolla.

Myyrmäessä on sijainnut koko Suomen mittakaavassa erittäin merkittävä kivistinen asuinpaikka. Myyrmäkeä rakennettaessa alueella on tehty maamme suurimmat kivistisen asuinpaikan arkeologiset kaivaukset. Museon kanta on, että viimeistä Myyrmäen keskustan alueella sijaitsevaa säilynyttä kivististä asuinpaikkaa ei tule tuhota. Paikalle voisi sen sijaan rakentaa esim. Jokiniemen muinaispuiston tapaisen alueen historiasta kertovan puistoalueen.

Mikäli tunnetun kiinteän muinaisjäännöksen kohdalle on merkitty rakentamista pitää asiasta neuvotella Museoviraston kanssa. Museovirasto voi muinaismuistolain 13 §:n mukaan kaavasta neuvoteltaessa myöntää kajoamisluvan. Tällaisessa tilanteessa helpoin tapa on se, että luvan ehtona mahdollisesti olevat tutkimukset tehdään ja muinaisjäännösstatus poistetaan muinaisjäännösrekisteristä jo ennen kaavan vahvistamista tai tutkimusvastuusta laaditaan selkeät kirjaukset. Muussa tapauksessa kajoamisen ehdot kirjataan kaavamääräykseen. Kaavoittaja ei voi omalla päätöksellään ohittaa muinaismuistolain mukaista kajoamislupamenettelyä esimerkiksi kaavamääräyksellä ”Rakentaa saa riittävien arkeologisten tutkimusten jälkeen”.

Yhteenveto

Kaupunginmuseo toteaa, että yleiskaavaluonnoksessa on monin paikoin huomioitu hyvin kulttuuriympäristön vaaliminen. Joitain lisämääräyksiä ja täsmennyksiä kaavaselostukseen olisi kuitenkin vielä tarpeen tehdä. Museo ehdottaa, että määräyksiä lisätään edellä mainituille rakennetun kulttuuriympäristön ja maisema-alueiden aluekohteille, sekä muinaisjäännöksille. Lisäksi tulisi kiinnittää huomiota siihen, että pääkartan kulttuuriympäristön rasterialueet eivät aina erotu riittävästi kartalta.

Yleiskaavaehdotuksessa on pääosin onnistuttu välttämään suuret ristiriidat kulttuuriympäristöjen vaalimisen ja yleiskaavan muiden tavoitteiden välillä, ja kaavaehdotuksen voi katsoa sekä edistävän rakennuskannan arvokkaimpien osien säilymistä että tuovan esiin laajempien maisema- ja aluekokonaisuuksien suojelun tarvetta ja merkitystä. Tästä poikkeuksena kuitenkin Myyrmäen Husbacka II -nimisen kivistisen asuinpaikan kaavoittaminen asumiselle. Museon näkemyksen mukaan alueen ainoaa säilynyttä kivististä kohdetta tulee vaalia ja säästää rakentamiselta.



Annamari Juvonen-Eskola

vs. Museon päällikkö



Andreas Koivisto

Arkeologi

Tiedoksi:

Museovirasto
Uudenmaan ELY-keskus



Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

LAUSUNTO KOSKIEN VANTAAN YLEISKAVALUONNOSTA 2020

Vantaan seurakuntayhtymä lausuu Vantaan yleiskaavaluonnoksesta seuraavaa:

Yleiskaavan lähtökohdat olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämiseksi, joukkoliikenneverkoston kehittämiseksi ja luontoarvojen säilyttämiseksi noudattavat kiitettävästi kestävän kehityksen mukaisia arvoja.

Tällä hetkellä erityisesti Ruskeasannan hautausmaan saavutettavuus on huono. Seurakuntayhtymä pitää tärkeänä, että hautausmaille ja seurakuntien toimintatiloihin mahdollistetaan jatkossa hyvät joukkoliikenneyhteydet. Ruskeasannan hautausmaalle tulee varmistaa raideliikenneyhteyden lisäksi myös bussiyhteys.

Käytössä olevien hautausmaa-alueiden laajentamismahdollisuus on riittävä seurakuntien tarpeisiin, eikä uusia hautausmaavarauksia edellytetä sisällytettäväksi yleiskaavaan lukuun ottamatta Myyrmäen kirkkoa, jonka yhteyteen on varmistettava tuhkahautauksen mahdollisuus tulevaisuudessa.

Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymien yhteinen maaomaisuus sijaitsee pääosin Jokiniemen ja Rekolan metsän alueilla. Jokiniemen osalta seurakuntayhtymä esittää, että golf-toiminnot keskitetään Rekolan ojan pohjoispuolelle ja ojan eteläpuolella tiivis asuntorakentaminen ulotetaan Tikkurilasta Rekolan ojan varteen saakka.

Rekolan metsään rajautuvien asuntoalueiden laajentuminen on sovitettu onnistuneesti viherrakenteeseen, alueen ekologista runkoyhteyttä ja virkistyskäyttöä vaarantamatta.

Vantaalla 3.4.2019

VANTAAN SEURAKUNTAYHTYMÄ

psta Sari Turunen, kiinteistöjohtaja



Sivistystoimen lausunto - Vantaan yleiskaava 2020 luonnos (YK0048) /ETN

VD/4419/10.02.02.00/2017

Tulevaisuuskuva Vantaan maankäytön kehityksestä on nyt määritelty yleiskaavaluonnokseen. Uuden yleiskaavan tavoitevuosi on 2050. Yleiskaava on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa kehitystään haluamaansa suuntaan. Tehtävänsä mukaisesti yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle. Keskeisiä ajan ilmiöitä, jotka vaikuttavat suunnitelman taustalla ovat kaupungin vahva kasvu, ilmastonmuutos sekä segregaaion uhka.

Voimassa olevan yleiskaavan linjauksia seuraten kasvu ohjataan kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja vahvistaen. Yhtäläisyyksistä voimassa olevaan yleiskaavaan huolimatta uusi yleiskaavaluonnos on edeltäjänsä strategisempi muun muassa joukkoliikenteen verkostoon pohjautuvan tavoitteellisen kasvun keskittämisessä.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä 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.

Tavoite riittävistä palveluista on esitetty yleiskaavamääräyksiin. Yleiskaava ei kuitenkaan ohjaa tarkasti yksittäisten palvelujen tarkkaa sijoittumista.

Vapaa-ajan lautakunta 16.4.2019 § 22

Talous- ja hallintojohtajan esitys:

Päätetään antaa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialalle seuraava lautakunnan vastaus:

Valtaosa sivistystoimen palveluiden nykyisistä tonteista ja tulevaisuuden tonttitarpeista ei ole näkyvissä yleiskaavaluonnoksen kaavakartalla. Yleiskaavaluonnoksessa palveluverkon tarvitsemat tonttitarpeet on otettu huomioon kaavamääräyksissä, joissa todetaan, että asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys.

Sivistystoimi toteaa, että palveluverkkojen tonttitarpeet tulee turvata kaavarunkoja laadittaessa ja asemakaavoituksessa riittävän kokoisina tonttivarauksina toiminnan tarpeet ja niiden mukaiset reunaehdot huomioiden. Kaupungin kasvaessa myös palveluiden käytössä olevien tilojen tarve kasvaa. Yleiskaavan ohjatessa kasvua nykyisen kaupunkirakenteen sisälle myös palvelutarve kohdistuu näille alueille. Tällöin nykyiseen palveluverkkoon ja toimitilojen kapasiteettiin voidaan tukeutua vain osittain, koska nykyinen kapasiteetti riittää vastaamaan tulevaisuuden kokonaistarpeeseen. Kasvuun vastaamisen lisäksi tulee mahdollistaa myös muut palveluverkkoon kohdistuvat muutostarpeet, kuten esimerkiksi huonokuntoisten ja epätarkoituksenmukaisesti sijaitsevien tilojen korvaaminen vastaamaan paremmin palvelutarvetta myös sijainniltaan.

Sivistystoimi muistuttaa, että sen palvelut lisäävät kuntalaisten osaamista, hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen myös kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä ja niiden saavutettavuus tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa.



Yleiskaavan aluevarauksilla ja määräyksillä on vaikutus liikuntapalveluiden mahdollisuuksiin tarjota ja tuottaa palveluita kuntalaisille. Tästä näkökulmasta sivistystoimi muistuttaa, että kaupungin valtuustokauden 2018-2021 strategiassa todetaan, että laadukkaat palvelut ovat vetovoimatekijä asukkaille, yrityksille ja työntekijöille. Palvelut vastaavat asukkaiden tarpeisiin ja niiden avulla vantaalaiset voivat hyvin ja ovat tyytyväisiä julkisesti rahoitettuun palvelutuotantoon. Tämän perusteella yleiskaavaluonnoksen selostuksen sivulla 32 olevaa kirjausta (alueiden vetovoima ei koostu pelkästään asumisen laatutekijöistä, vaan myös erilaisten palveluiden tarjonnasta ja saavutettavuudesta) toivotaan muokattavan esimerkiksi muotoon: alueiden vetovoima koostuu asumisen laatutekijöistä sekä erilaisten palveluiden tarjonnasta ja saavutettavuudesta.

Vapaa-aika, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta on tärkeä lisäys yleiskaavaan ja helpottaa kaava-aineiston luettavuutta ja palveluverkon hahmottamista. Periaate siitä, että urheilupuistot ovat palvelujen ja hallinnon alueella (P) ja liikuntapuistot ja muutoin palveluverkon näkökulmasta keskeiset lähiliikunnanpaikat urheilu- ja virkistyspalvelujen alueilla (VU) on selkeä. Yleiskaavaluonnoksessa esitetyt uudet VU-aluevaraukset ovat palveluverkon näkökulmasta tärkeitä ja hyvin perusteltuja. Näiden lisäksi liikunnan palveluverkko edellyttää uusia VU-aluevarauksia esimerkiksi Askiston / Hämevaaraan, Aviapoliksen itäosaan, Viertolaan / Koivuhakaan ja Nikinmäkeen. Teemakartalta puuttuu myös joitakin aluevarauksia, jotka ovat merkittyinä kaavakartalle (esim. uimapaikkamerkinnot (Vetokannas, Vaaralanlammet) ja koirakoulutusalueiden merkinnät (Petikko, Ojanko, Kiila).

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen (VU) kaavamerkinnot yhteydessä on kirjattu, että alue varataan liikunnan, urheilun ja virkistykseen vapaa-ajatoiminnoille. Urheilu- ja virkistyspalvelujen paikkaa koskeva merkintä on hyvä kirjata vastaavaan tapaan liikunnan, urheilun ja virkistykseen vapaa-ajan toiminnoille (luonnoksessa muodossa alueelle on varattava tilaa virkistys ja urheilupalveluille).

Olemassa olevat ja uudet SL- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä, esim. ulkoilu- ja latureittejä. Tällaisia uusia SL-alueita ovat mm. Linnaisten metsä, Raappavuoret, Petikko, Vierumäki, Bosbacka, ja luo-alueita mm. Kuusijärvi, Ilolanoja, Krakankelpo, Petikko ja Keimola. Silvolan uusi SL-alueen laajennus puuttuu sivun 51 kartasta. Matarinkosken metsien SL- tai luo-alueita tulisi ennemmin laajentaa kuin ulottaa uutta rakentamista tälle eko-logisesti Vantaan tärkeimpien koskiympäristöjen alueelle. Alueella on runsaasti virkistys- ja ulkoilukäyttöä, ja se on tärkeä kohde tuleville joenvarren reitti- ja virkistyshankkeille. Rakennuskaavassa alueella on myös liikuntapalveluiden kenttävaraus.

Tuusulanjoen SL-aluetta tulisi laajentaa kapeimmalta osaltaan virkistys- ja reittihankkeiden toteutumisen mahdollistamiseksi sekä luonnonsuojelun varmistamiseksi tärkeässä koskiympäristössä. On myös varmistettava riittävä etäisyys vesistöstä teollisuuteen. Seitsemän veljeksien reitin toteuttaminen on huomioitava alueen käyttöä suunniteltaessa ja rakentamishankkeita toteutettaessa. Jokien virkistyskäytön kehittämisessä on hyvä ottaa huomioon myös alueet, joilta reitit ja palvelut puuttuvat, esim. Kivistö, eteläinen Nikinmäki, Ylästön ranta. Luhtaanmäenjoki (Lepsämänjoki/Kuhajoki) sekä Vähäjoki (Lil-lån/Tuusulanjoki) tulisi esittää kaavassa vesialueena, kuten Vantaanjoki ja Keravanjoki.

Myyrmäen suuralueella luonnonsuojelualueet ovat laajentuneet esim. Raappavuoren ja Petikon alueella verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Alueella on jatkossakin turvattava ulkoilureittien, latujen ja lähiliikunnan palveluiden (esim. lähiliikuntapaikat, frisbeegolf radat, pulkkamäki) kehittäminen. Koivurinteiden alueen ulkoilureittilinjaus tulee tarkistaa toteutusmahdollisuuksien näkökulmasta (luonnoksessa merkitty kulkemaan jyrkän kallionpylän läpi). Alueellisen liikunnan palveluverkon näkökulmasta Kai-voksen liikuntapuisto tulee merkitä VU-alueeksi. Askiston / Hämevaaran alueelle tarvitaan uusi VU-aluevaraus. Alueelta puuttuvat lähiliikunnan palvelut. Myyrmäen alueen pyöräilyn baanalinjaus olisi hy-



vä saada sujuvammaksi ja lähemmäksi keskusta-aluetta pohjois-eteläsuunnassa. Friimetsän AP-aluetta on harkittava poistettavaksi kaavasta, koska alue on irrallaan muusta asutuksesta ja sijoittuu tärkeälle Petikon virkistysalueelle.

Kivistön suuralueella Lipunkantajan lähiliikuntapaikat tulee merkitä VU-merkinnällä tai vähintään VL-merkinnällä (vrt. Kenraalinpuiston kenttä VL-alueella). Vantaan Vauhtikeskus on nykyisessä yleiskaavassa EM-merkinnällä (varattu moottoriurheiluun ja ajokoulutukseen, moottorirata-alue). Yleiskaavaluonnoksessa alue on kirjattu TT-merkinnällä (tilaa vaativa tuotanto- ja varastotoiminnan alue, varataan tuotanto-, varasto-, logistiikan ja yhdyskuntateknisen huollon toiminnoille). Alueella on jatkossakin turvattava moottoriurheilutoiminta ja sen kehittämismahdollisuudet. Moottoriradan läheisyydessä, Katriinintien ja Myllykyläntien risteyksessä oleva alue, on palautettava VU-alueeksi (luonnoksessa ehdotettu muutettavaksi VL-alueeksi). Reittiyhteyden toteuttaminen on mahdollistettava Hansakallion alueelta Myllykyläntielle. Teollisuusalue tulee liian lähelle Tuusulanjokea ja vaikeuttaa mm. Seitsemän veljeksien reitin toteuttamista SL-alueella. Virkistysmahdollisuudet tulee turvata Tuusulanjoen varrella. Lisäksi olemassa olevalle asutukselle ollaan tuomassa kaavaluonnoksessa vahvistus, vaikka nykyisin osa joen varren asutuksesta on SL-alueella. Ranta-alueet tulisi säästää asutukselta.

Aviapoliksen suuralueella voimassa olevan yleiskaavan mukainen VU-alue Ylästöntien etelä- ja pohjoispuolella tulee säilyttää golfkentän toteuttamista varten (kaavaluonnoksessa eteläosaa ehdotettu maatalousvaltaiseksi alueeksi, pohjoisosa VL-alueeksi). Alueelle tulee voida toteuttaa golfin harrastamiseen soveltuva kenttä. Reittiyhteyksien toteuttaminen on turvattava Veromiehestä laajemmille viheralueille. Alueen itäosaan tarvitaan palveluverkon näkökulmasta VU-alue lähiliikuntapalveluiden toteuttamiseksi. Tarkemman asteisessa suunnittelussa on turvattava riittävät aluevaraukset asuinalueiden lähiliikunnan paikoille ja koulujen ja päiväkotien pihoille. Alueellisen liikunnan palveluverkon näkökulmasta alueelle tarvitaan varaus liikuntahallille (koulun tai oppilaitoksen yhteyteen).

Tikkurilan suuralueella voimassa olevan yleiskaavan mukainen VU-alue Hiekkaharjun golfkenttää varten tulee säilyttää. Golfkentän laajentamistarve tulee huomioida nimenomaan pohjoiseen, Havukosken suuntaan. Kentän toteuttaminen Keravanjoen itäpuolelle ei ole tarkoituksenmukaista, koska se edellyttäisi vaativia ja kalliita siltaratkaisuja. Helsingin skolan kenttä poistuu Tuusulanväylän ramppien rakentamisen yhteydessä. Edellyttää uutta kenttäaluevarausta (VU) opetus- ja vapaa-ajan käyttöä varten koulun läheisyydestä. Viertolan / Koivuhaan alueelle tarvitaan uusi VU-aluevaraus. Alueelta puuttuvat lähiliikunnan palvelut.

Korson ja Koivukylän suuralueilla alueellisen liikunnan palveluverkon näkökulmasta Rekolan liikuntapuiston alue tulee merkitä VU-alueeksi. Nikinmäen alueelle tarvitaan uusi VU-aluevaraus, sillä alueelta puuttuvat lähiliikunnan palvelut. Vierumäen teollisuusalue on irtonainen ja liian laaja kokonaisuus ulkoilualueeseen nähden. Vierumäki on ainoa virkistysyhteys Vantaalta Hyrylän keskusta- ja urheilupuistoon. Kytölän TT-aluetta on pienennettävä eteläreunasta, jotta alueen ulkoilu- ja virkistyskäyttö voidaan turvata.

Hakunila suuralueella Hakunilan urheilupuiston VU-merkintää on laajennettava Kormuniityn puolelle ulkoilureittien molemmiin puolin. Asia on huomioitava myös alueelle tehtävissä maanvuokrasopimuksissa. Alueella on jo olemassa merkittävää liikuntapaikkarakentamista (lähiliikuntapaikat, vapaanurmi-kentät, kilpa- ja lämmittelyladut, kilpaladun hiihtoputki, lumetusalue). Kuusijärvellä Hunakujan / Simakujan asuinalueella on laajennettu Kuusijärvelle päin, mikä vaarantaa alueen ulkoilu- / latuverkon kehittämisen.

**Päätös:**

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet: Vantaan yleiskaava 2020 luonnos (YK0048) selostus, 11.2.2019

Täytäntöönpano: Hallintoyksikkö
 - ote maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhaku Ei muutoksenhakuoikeutta / Kuntalaki 136 §

Lisätietoja:

Liikuntapäällikkö Anu Jokela, puh. 043 825 8845, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Strategia-asiantuntija Laura Malinen, puh. 050 3029 750, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Yleiskaavalausuntoluonnos

Vantaan kaupunginhallitus on 11.2.2019 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30§:n perusteella. Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalta on pyydetty lausuntoa yleiskaavan luonnoksesta.

Yleiskaava nojautuu taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen ja kulttuuriseen kestäväään kehitykseen. Sosiaali- ja terveystoimi painottaa asuinalueiden sosiaalisen kestävyysvaatimista ja asuinalueiden kehittämistä asukkaiden tarpeiden mukaisesti. Vantaan ratikka ja muu raideliikenne mahdollistavat sujuvan liikkumisen, mutta myös poikittaisliikennettä tulee kehittää.

Julkisille palveluille tulee varata riittävästi P-alueita ja julkisten palvelujen tulee sijaita hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella.

Panostus julkiseen liikenteeseen sekä pyöräilyyn on erinomainen asia. On erittäin tärkeää, että Vantaa kehittää julkista liikennettä kaupunkikeskusten välillä ja Vantaan sisällä, mutta myös naapurikuntaan pääkaupunkiseudun alueella. Kaikki Vantaan alueet tulee olla helposti saavutettavissa julkisilla kulkuneuvoilla.

Ulkoilualuiden ja pyöräreittien lisääminen tukevat myös hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen tavoitteita. On tarkoituksenmukaista, että moniin palveluihin pääsee joko jalkaisin tai pyörällä. Luontokohteisiin pääseminen ja niiden sijoittuminen lähelle asuinalueita tukee kuntalaisten hyvinvointia ja antaa yhä useammalle mahdollisuuden nauttia positiivisista luontoelämyksistä.

Sosiaali- ja terveydenhuollon työntekijöiden työ on muuttumassa ja muuttunut aiempaa enemmän liikkuvaan ja jalkautuvaan työhön eri puolille Vantaata. Työntekijät käyvät myös asiakkaiden kotona kotikäynneillä. Kotikäyntejä tekevät perhepalvelujen, terveystieteiden ja vanhus- ja vammaispalvelujen työntekijät.

Hyvät julkiset yhteydet ovat edellytys jalkautuvan työn toteutumiselle ja hyvät liikennedyhteydet edesauttavat myös työntekijöiden saatavuutta. Sosiaali- ja terveystoimi ei edellytä työntekijöiltään oman auton käyttöä ja siksi liikkumisen myös työaikana tulee olla helppoa ja joustavaa. Vantaa kilpailee hyvistä työntekijöistä Helsingin ja Espoon sekä naapurikuntien kanssa. Lyhyet ja joustavat työmatkat ovat myös yksi kilpailuvaltti. Erityisesti ratikka ja junaliikenne sujuvoittavat myös työmatkaliikennettä Vantaan sisällä ja koko pääkaupunkiseudulla.

Monipuoliset asuinalueet ovat sekä kuntalaisten että työntekijöiden kannalta tärkeitä. Kohtuuhintaiset ja muuntojoustavista asunnot ovat Vantaan etu. Asuinalueiden segregaatiokehitystä tulee välttää monilla eri ratkaisulla, joihin esimerkiksi myönteisen erityiskohtelun ohjelmalla jo pyritään vastaamaan. Asuinalueiden kehittämisessä lähipalvelujen sijoittamiseen on kaavoituksella suuri merkitys, esimerkiksi pienet hoivakodit ja päiväkodit voivat sijaita lähellä asuinalueita. Myös päivittäistavarakauppojen sijoittumisella on suuri merkitys asukkaille.

Palvelut keskittyvät tulevaisuudessa yhä enemmän keskuksiin. Sosiaali- ja terveystieteiden palvelut on tarkoitus järjestää tulevaisuudessa neljässä hyvinvointikeskuksessa Myyrmäellä, Tikkurilassa, Koivukylässä ja Hakunilassa. Palveluja järjestetään myös perhekeskuksissa. Hyvinvointi- ja perhekeskukset tulee huomioida P-merkinnöissä.

Hyvinvointikeskusten lisäksi Vantaalla toimii pienempiä sotekeskuksia. Keskusta-alueiden tiivistyessä ja Tikkurilan alueen asukkaiden määrän kasvaessa, on erityisen tärkeää, että Tikkurilan hyvinvointikeskuksen rakentaminen aloitetaan mahdollisimman pian.

Myös muiden palvelujen osalta on nähtävissä keskittymistä keskusta-alueille, erityisesti Tikkurilaan ja asiakkaiden tulee päästä liikkumaan palveluihimme sujuvasti. Vantaan väestökasvu vaikuttaa myös kaikkien sosiaali- ja terveydenhuollon palvelujen asiakasmääriin.

Vantaan tuleva väestönkasvu näkyy erityisesti lapsiperheiden ja aikuisten palveluissa. Uusien palvelujen tarve vuoteen 2050 saakka noin 100 000 asukkaalle merkitsee esimerkiksi terveyspalveluissa 50 uutta lääkärin ja sairaanhoitajan vakanssia, mikä tarkoittaa yli 5000 m² terveysasematilaa. Koulu- ja opiskeluterveydenhoidon osalta esimerkiksi 30 000 kouluikäistä tarvitsee 14 lääkärinä ja 50 kouluterveydenhoitajaa.

Yleiskaavan valmistelussa tulee huomioida myös Vantaan ikääntyneen väestön määrän voimakas lisääntyminen vuoteen 2045 saakka ja varmistaa, että ikääntyneiden asumisen, liikkumisen ja palveluiden tarpeet huomioidaan kaikissa kaavoituksen vaiheissa.

Vanhus- ja vammaispalveluiden kannalta olennaista on esimerkiksi palveluiden ja asumisen sijoittuminen siten, että ne ovat ikääntyneen väestön ja vammaisten kannalta riittävän tavoitettavia ja saavutettavia.

Vanhus- ja vammaispalvelut toteaa, että vuosina 2019 – 2045 suhteellisesti eniten kasvava ikäryhmä aikana ovat 65 vuotta täyttäneet, joiden osuus väestöstä kasvaa nykyisestä vajaasta 15 prosentista vajaaseen 20 prosenttiin. Vuonna 2017 ryhmään kuului 32 800 asukasta, ja ennusteen mukaan 65 vuotta täyttäneitä on 57 800 asukasta vuonna 2045. Vanhimman ikäryhmän kasvusta 4 100 henkeä tulee 65–74-vuotiaiden määrän lisäyksestä, 11 200 henkeä 75–84-vuotiaiden määrän lisäyksestä ja 9 600 henkeä 85 vuotta täyttäneiden määrän lisäyksestä.

Vanhus- ja vammaispalveluiden palvelutarve on väestön nopean ikääntymisen vuoksi jatkuvasti kasvava. Hoitopaikoista suuri osa sijaitsee tällä hetkellä Vantaan rajojen ulkopuolella. Tämän hetken arvion mukaan vuonna 2027 tarvitaan yhteensä yli 1 800 hoitopaikkaa eli noin 600 hoivapaikkaa enemmän kuin nykyisin. Vanhuspalveluiden asiakaspaikkojen tarpeen kasvu vuoteen 2045 saakka tulee huomioida Vantaan kaavoituksen kaikissa vaiheissa. Huomionarvoista on, että suuri osa ikääntyneistä ei tule tulevaisuudessakaan olemaan ikääntyneiden asumispalveluiden piirissä vaan he asuvat omissa kodeissaan. Tämä edellyttää esteettömien ja saavutettavien asumisratkaisujen lisäämistä kaikilla Vantaan alueilla. Koko maan tasoisena tavoitteena pidetty ikääntyneiden mahdollisuus elää omassa kodissaan mahdollisimman pitkään tulee huomioida Vantaalla kaavoituksen ja rakentamisen tasolla, siten että ikääntyneiden kotona asumisen mahdollisuudet paranevat. Vanhus- ja vammaispalveluiden kannalta erityisen olennaista on huomioida kotiin vietävien palveluiden mahdollisimman sujuva järjestäminen esimerkiksi kotihoitoon pysäköintiä ja liikkumistarpeita mahdollistaen.

Ikääntyneiden määrän kehitys tulee vanhus- ja vammaispalveluiden näkökulmasta huomioida kaavoituksessa myös alueittain. Myyrmäen suuralueella 65 vuotta täyttäneiden määrä lisääntyy 2 100 asukkaalla vuoteen 2027 mennessä. Ikäryhmän koon kasvu kohdistuu erityisesti 75 vuotta täyttäneiden määrään, joka kasvaa 3 000 asukkaalla. Tästä yli 85-vuotiaiden osuus on 1 000 asukasta. 65–75-vuotiaiden määrä sen sijaan laskee. Kaupungin-osista eniten 65 vuotta täyttäneiden ryhmä kasvaa Hämeenkylässä, 650 asukkaalla. Kivistön suuralueen 65 vuotta täyttäneiden määrä lisääntyy 950 asukkaalla, josta 400 on yli 75-vuotiaita. Eniten yli 65-vuotiaiden määrä kasvaa Kivistön kaupunginosassa, 500 hengellä.

Aviapoliksen suuralueella 65–74-vuotiaiden määrä lisääntyy 400 asukkaalla ja 75 vuotta täyttäneiden määrä 700 asukkaalla. Eniten kasvua 65 vuotta täyttäneiden ikäryhmässä on Pakkalan ja Vero-miehen kaupunginosissa, molemmissa noin 400 asukasta. Tikkurilan suuralueella 65 vuotta täyttäneiden määrä kasvaa vuoteen 2027 mennessä 2 000 asukkaalla, josta 1 400 kuuluu 75 vuotta täyttäneiden ikäryhmään. Yli 85-vuotiaiden osuus kasvusta on 450 asukasta. Kaupunginosista eniten kasvaa Tikkurila, jossa 65 vuotta täyttäneiden määrä lisääntyy 500 asukkaalla.

Koivukylän suuralueella 65–74-vuotiaiden määrä kohoaa 300 asukkaalla, 75–84-vuotiaiden määrä 1 000 asukkaalla ja yli 85-vuotiaiden määrä 300 asukkaalla. Kasvua tulee tasaisesti kaikkiin kaupunginosiin. Korson suuralueella 65 vuotta täyttäneiden määrä kasvaa 1 600 asukkaalla, josta 950 on 75–84-vuotiaita ja 300 henkeä yli 85-vuotiaita. Eniten kasvua on Korson ja Metsolan kaupunginosissa. Hakunilan suuralueen 65–74-vuotiaiden määrä laskee noin 150 asukkaalla, mutta vastaavasti 75–84-vuotiaiden määrä nousee 1 000 asukkaalla ja 85 vuotta täyttäneiden määrä 250 asukkaalla. Voimakkainta ikääntyneiden määrän kasvu on Hakunilan ja Rajakylän kaupunginosissa.

Sosiaali- ja terveydenhuollon palvelujen tarvitsemat lähivuosien ja tulevaisuuden lisäresurssit tulee huomioida kaupungin taloussuunnittelussa ja kaavoituksessa.

23.4.2019

Vantaan kaupunkikirjaamo@vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 15.2.2019

Lausunto Vantaan yleiskaavan 2020 luonnoksesta (YK0048)

Väylävirasto on tutustunut yleiskaavaluonnokseen ja antaa lausuntonsa liikennejärjestelmän sekä rautateiden näkökulmasta.

Rautatieyhteydet, rautatietunnelit ja asema-alueet

Yleiskaavaluonnoksessa rautatiet on pääasiassa osoitettu LR-merkinnällä *"Raskaan raideliikenteen alue, Alue varataan rautateille"*. Merkinnällä on osoitettu Kehärata (Huopalahti – Havukoski), Koivukylän kolmioraitteen varaus, Päärata (Pasila – Riihimäki), Vuosaaren satamarata (Vuosaari – Kerava) sekä Klaukkalan radan varaus. Voimassa olevaan yleiskaavan nähden Heli-radon varaus on yleiskaavaluonnoksesta poistettu maakuntakaavan mukaisesti. Väylävirastolla ei ole huomautettavaa kyseisten merkintöjen osalta. Voimassa olevaan yleiskaavaan nähden kaavaluonnoksesta on jätetty myös pois Tikkurila – Hakkila -ratayhteys, joka käsitellään jäljempänä lausunnossa.

Kaavaluonnoksessa Lentoradan varaus, Kehäradan tunneliosuus sekä Vuosaaren radan tunneliosuus on osoitettu merkinnällä *Raskaan raideliikenteen tunneliosuus "Maanpinnan alle sijoitettava rautatien osuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä"*. Väylävirasto huomauttaa, että kyseistä merkintää tulee täydentää siten, että suunnitellut ja toteutetut rautatietunnelit huomioidaan myös uutta maankäyttöä rautatietunneleiden läheisyyteen suunniteltaessa. Rautatietunneleiden läheisyyteen rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, radan rakenteille tai junaliikenteelle taikka muuta haittaa radanpidolle.

Yleiskaavassa osoitettua Lentoradan linjausta mukailee myös Tallinnan tunnelin selvitetty linjaus Lentoasemalle saakka. Tallinnan tunneliin liittyvä yhteys lentoasemalta rahtiterminaaliin tulisi merkitä kaavaan yhteystarvemerkinällä.

Yleiskaavaluonnoksessa Kehäradalle on osoitettu Rautatieasema -merkinnällä nykyisten asemien lisäksi seuraavat asemavaraukset: Petas, Lapinkylä, Viinikkala sekä Ruskeasanta. Lapinkylän asema on voimassaolevaan yleiskaavaan nähden ainoa uusi asemavaraus. Pääradalle on osoitettu Rautatieasema -merkinnällä Vallinojan asemavaraus voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Väylävirasto huomauttaa, että uusien asemien ja niihin tukeutuvien uusien asemanseutujen toteutuminen edellyttää

23.4.2019

raideliikenteelle nähtävissä oltavaa riittävää käyttäjäpotentiaalia ja sitä kautta tiivistä kaupunkirakennetta asemien välittömään läheisyyteen. Yleiskaavoituksella tulee pyrkiä mahdollistamaan riittävän tiheästi rakentuvien asemanseutujen muodostuminen, jotta raideliikenteen asemille muodostuu jatkossa sen edellyttämä suuri käyttäjäpotentiaali. Uusien asemien jatkosuunnittelusta ja toteuttamista on aikanaan tarpeen sopia Väyläviraston kanssa.

Vantaankoski, Vehkala, Kivistö, Ruskeasanta ja Tikkurila on osoitettu merkinnällä Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Lentoasema ja Tikkurila osoitettu merkinnällä Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema *"Kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaita"*. Väylävirastolla ei ole huomautettavaa kyseisten merkintöjen osalta.

Rautateiden varikkotarpeet

Väylävirastossa on tällä hetkellä työnalla yhteistyössä HSL:n kanssa pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen varikkotarpeiden selvittäminen. Parhaillaan käynnissä on Rantaradan lähiliikennevarikkoselvitys Kirkkonummen ja Espoon alueella, jossa tutkitaan varikon sijoittamismahdollisuuksia Luoman, Mankin ja Vuohimäen vaihtoehtoisiin alueille. Espoon/Kirkkonummen varikon lisäksi tarvitaan todennäköisesti myös omat varikot Kehäradan ja Pääradan varrelle. Kehäradan ja Pääradan varikoista ei toistaiseksi ole tarkempia selvityksiä, mutta näiden mahdolliset sijoittumispaikat voisivat olla esimerkiksi Kerava ja Vantaan Lapinkylä. Tarve Lapinkylän varikolle on noussut esille loppusuoralla olevassa Pissararadan liikennöintiselvityksessä, jossa on ratkottu Kehärata-Pissararata –ympyrälinjaan liittyviä liikennöinnin ongelmia. Väylävirastossa on tarkoitus käynnistää laajempi Keravan ja Vantaan lähiliikennevarikkoselvitys touko-kesäkuun aikana. Selvityksessä tarkastellaan varikkojen vaihtoehtoisia sijoittumispaikkoja, niiden ratageometriaa sekä toteutettavuutta. Laadittava selvitys on tarpeen huomioida yleiskaavaehdotusta laadittaessa Vantaalle sijoittuvan varikon varauksen osalta. Väyläviraston yhteyshenkilö selvitystyön osalta on projektipäällikkö Kaisa Kauhanen (p. 0295 34 3368, kaisa.kauhanen@vayla.fi).

Tikkurila – Hakkila -rata (Santarata)

Yleiskaavaluonnoksesta on jätetty pois nykyinen Tikkurilasta Hakkilaan johtava ns. Santaradan rautatieyhteys. Radan alkuosan kohdalle on osoitettu uusi raitiotie ja Hakkilan päähän uusi katu. Hakkilassa Santaradan läheisiä nykyisiä teollisuusalueita on osoitettu muutettavaksi tulevaisuudessa asumiseen A/TP -merkinnällä (*"Asumiseen muuntuva työpaikka-alue"*). Yleiskaavaselostuksessa on esitetty radanpidon alueiden siirtämistä Hakkilasta toisaalle, mutta kaavaluonnoksessa ei uutta sijaintia toiminnoille ole osoitettu. Väylävirasto huomauttaa, että Hakkilaan johtava nykyinen Santarata ja Hakkilassa sijaitsevat radanpidon alueet ovat Väylävirastolle jatkossakin välttämättömiä ja edellyttää, että ne säilytetään Vantaan yleiskaavassa jatkossakin. Kaavaselostuksen perusteella Hakkilan alueen merkitystä radanpidolle ei yleiskaavoituksessa ole kaikilta osin tiedostettu.

23.4.2019

Sujuva ja häiriötön junaliikenne valtion rataverkolla vaatii toimiakseen tehokasta radan kunnossapitoa. Tulevaisuudessa maankäytön tiivistyessä raskaan raideliikenteen runkoyhteyksien varrelle ja junaliikenteen lisääntyessä rataverkolla tulee radan kunnossapidonkin merkitys korostumaan. Väylävirasto tarvitsee rautateiden sujuvan liikennöinnin takaamiseksi radanpidon raiteita sekä erilaisia varasto- ja kuormausalueita ympäri valtion rataverkkoa. Radanpidon tarpeisiin varatuilla alueilla varmistetaan rataverkon päivittäisen kunnossapidon toimintaedellytykset. Lisäksi alueilla mahdollistetaan tulevaisuudessakin laajempien radan parantamishankkeiden tarkoituksen mukainen toteuttaminen.

Radanpidon alueiden, joita ratatyökoneille ja raidemateriaalille tarvitaan, tulee sijaita mahdollisimman lähellä niitä kohteita, joissa toimenpiteitä suoritetaan. Pääkaupunkiseudulla on Suomen kattavin raideverkko ja tihein junaliikenne, minkä johdosta myös kunnossapidettavia kohteita on paljon ja radan kunnossapidon käytettävissä olevia työrajoja on vähän ja ne ovat lyhyitä. Tämän johdosta radanpidon alueita tarvitaan kattavasti pääkaupunkiseudun ratayhteyksien varrella. Hakkilan nykyinen radanpidon alue on sijainniltaan ja rataverkolle liitynnän kannalta toimiva osa nykyistä tukikohtaverkostoa (Pasila, Ilmala, Hakkila, Kerava, Hyvinkää, Riihimäki). Maankäytön tiivistyessä rautateiden varsilla on radanpidon alueita karsittu ja uusien alueiden löytäminen käytännössä mahdotonta. Lisäksi uuden tällaisen alueen toteuttaminen muualle kuin olemassa olevan liikenne- tai puolenvaihtopaikan yhteyteen on äärimmäisen kallista ja aiheuttaa rakentamisaikana huomattavaa haittaa junaliikenteelle. Jäljellä olevien harvojen alueiden karsiminen ilman korvaavien alueiden osoittamista vaikeuttaa merkittävästi radanpidon toimintaedellytyksiä pidentämällä vasteaikoja ja lyhentämällä työrajojen tehokasta käyttöä, nostaten kunnossapidon kustannuksia. Kunnossapidon vaikeuttaminen näkyy vikatilanteissa junaliikenteessä lisääntyvinä myöhästymisinä, jotka heijastuvat pääkaupunkiseudulta koko Suomen rataverkkoon. Rautateihin tukeutuvan maankäytön kehittäminen edellyttää rataverkon kehittämistä ja sitä kautta myös radanpidon toiminta edellytysten turvaamista. Yleiskaavaluonnoksessa esitetyllä ratkaisulla tämä kehitys vaarannetaan.

Pääradan lisäraidevaraukset

Väyläviraston tekemän linjauksen mukaisesti Pasila – Kerava -rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua kahteen lisäraiteeseen (yhteensä kuusi raidetta). Lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa ja joista ei ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle on Lentorata, jonka toteutuksesta ei myöskään ole suunnitelmia tai päätöksiä. Väylävirasto on laatinut vuonna 2018 Pasila – Kerava -välin lisäraiteiden aluevaraus selvityksen (Liikenneviraston suunnitelmia 2/2018) lisäraiteiden tilantarpeen selvittämiseksi, saatavilla <http://www.doria.fi/handle/10024/163663>. Pääradan läheisyyteen sijoituvissa asemakaavoissa on turvattava lisäraiteiden toteuttamisedellytykset tulevaisuudessa.

Maantiet

23.4.2019

Vihdintie on kaavassa osoitettu merkinnällä, Liikenneyhteys, Tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Väylävirasto huomauttaa, että Vihdintien seudullinen merkitys on tunnistettu uusimmissakin selvityksissä (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, Liikennevirasto 58/2018). Selvityksen mukaan Vihdintie on seudullinen väylä, vaikka osaa siitä tulevaisuudessa kehitettäisiinkin kaupunkimaisena. Vihdintien seudullinen merkitys tulee näkyä kaavamääräyksessä.

Tuusulantielle on osoitettu Pakkalan ja Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylälle Valkoisenlähteentien uudet eritasoliittymät. Tienpitäjä ei pidä uusia liittymiä tarpeellisena, koska ne palvelevat vain paikallista maankäyttöä. Näiden liittymien tuntomassa sijaitsevaa maankäyttöä varten on olemassa sisäinen katuverkko.

Raskaan liikenteen taukopaikat

Vantaan yleiskaavassa ei ole ratkaistu ollenkaan raskaan liikenteen taukopaikkakysymystä, joka on yleiskaavallinen Vantaata koskeva kysymys. Raskaan liikenteen taukopaikkamerkintä tulee osoittaa KM-alueelle Keimolaan ja M-alueelle Klaukkalan ohikulkutien liittymän tuntumaan. Merkintänä voidaan käyttää muuttuvaa maankäyttöä koskevaa kaksoismerkintää, jossa alueen käyttö ensivaiheessa on raskaan liikenteen taukopaikka ja myöhemmin muu käyttö.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta laajemman lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Päivi Nuutinen
osastonjohtaja
väylien suunnitteluosasto

Ville Vuokko
asiantuntija, maankäyttö
väylien suunnitteluosasto

Tiedoksi

Eero Liehu
Antero Kaukonen
Kaj Grönqvist, RRM Oy
Anna Miettinen
Kaisa Kauhanen
Aimo Huhdanmäki
Jukka Peura
Teija Snicker-Järvinen
Jussi Lindberg
Mirja Noukka

23.4.2019

Jukka Karjalainen
Magnus Nygård
Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Asian LIVI/7945/03.01.02/2017 asiakirja

Lista allekirjoittajista

Allekirjoittaja	Todennus
Ville Vuokko 23.04.2019 16:22:28	Asianhallinta 23.04.2019 16:22:27
Päivi Nuutinen 23.04.2019 16:23:30	Proxy 23.04.2019 16:23:26