

VANTAAN
YLEISKAAVA
2020



YLEISKAAVA 2020

YK0048

ehdotus

SELOSTUS 23.03.2020

(Koskee 23.03.2020 päivättyä kaavakarttaa)

Sisällysluettelo

Johdanto	5
1. Tiivistelmä	6
2. Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa	8
3. Mitoitus	10
4. Yleiskaavaehdotus – kaavakartta ja -määräykset	13
5. Yleiskaavaehdotuksen kaavatekninen ratkaisu	26
6. Maankäytön ratkaisut	28
6.1 Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut	28
6.1.1 Sisäänpäin kasvulla parempaa joukkoliikennekaupunkia	28
6.1.2 Uudistuminen on mahdollisuus	29
6.1.3 Keskustat	29
6.1.4 Asemanseudut	33
6.1.5 Kaupan sijoittamisen ohjaaminen	35
6.1.6 Palvelut	36
6.1.7 Toimitila-alueet ja työpaikat	37
6.1.8 Asuminen	39
6.1.9 Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa	45
6.2 Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima	46
6.2.1 Ekologinen verkosto	48
6.2.2 Luonnonsuojelualueet	48
6.2.3 Alueiden virkistyskäyttö	51
6.3 Kulttuuriympäristön suojelu	56
6.4 Kaupungin kytkeytyminen	59
6.4.1 Liikennejärjestelmä	59
6.4.2 Lentokenttä	64
6.4.3 Tekninen verkosto	66
7. Yleiskaavaehdotus alueittain	70
7.1 Myyrmäki	70
7.1.1 Keskustat ja asuminen	71
7.1.2 Palvelut	71
7.1.3 Suojeluarvot	72
7.1.4 Toimitila-alueet	74
7.1.5 Liikenne	75
7.1.6 Tekninen verkosto	75
7.2 Kivistö	77
7.2.1 Keskustat ja asuminen	77
7.2.2 Palvelut	78

7.2.3 Suojeluarvot	79
7.2.4 Toimitila-alueet	81
7.2.5 Liikenne	81
7.2.6 Tekninen verkosto.....	82
7.3 Aviapolis	83
7.3.1 Keskustat ja asuminen	84
7.3.2 Palvelut.....	84
7.3.3 Suojeluarvot	85
7.3.4 Toimitila-alueet	87
7.3.5 Liikenne	87
7.3.6 Tekninen verkosto.....	88
7.4 Tikkurila	89
7.4.1 Keskustat ja asuminen	90
7.4.2 Palvelut.....	90
7.4.3 Suojeluarvot	91
7.4.4 Toimitila-alueet	92
7.4.5 Liikenne	92
7.4.6 Tekninen verkosto.....	92
7.5 Korso ja Koivukylä	93
7.5.1 Keskustat ja asuminen	94
7.5.2 Palvelut.....	94
7.5.3 Suojeluarvot	95
7.5.4 Toimitila-alueet	96
7.5.5 Liikenne	96
7.5.6 Tekninen verkosto.....	97
7.6 Hakunila	98
7.6.1 Keskustat ja asuminen	99
7.6.2 Palvelut.....	99
7.6.3 Suojeluarvot	100
7.6.4 Toimitila-alueet	101
7.6.5 Liikenne	101
7.6.6 Tekninen verkosto.....	102
8. Tiivistelmä vaikutusten arvioinneista	103
8.1 Luontovaikutukset	103
8.2 Ilmastovaikutukset.....	105
8.3 Kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset	106
8.4 Liikenteelliset vaikutukset.....	107
8.5 Vaikutukset meluun ja ilmanlaatuun	109

8.6. Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutukset	109
8.7 Taloudelliset vaikutukset	110
8.8 Kaupan vaikutusten arviointi	111
8.9 Asumisen vaikutukset	111
8.10 Elinkeinopoliittiset vaikutukset.....	112
8.11 Sosiaaliset vaikutukset	113
9. Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus	114
9.1 Viestintä ja vuorovaikutus.....	114
9.2 Aloitus- ja tavoitevaihe	115
9.3 Luonnosvaihe	115
9.4 Kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseksi.....	117
10. Miten yleiskaavan valmistelu jatkuu?	118
 Liite 1. Ekologinen verkosto	 119
Liite 2. Vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta.....	120
Liite 3. Lentoestekorkeudet Vantaalla	121
Liite 4. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto	122
Liite 5. Yleiskaavatoimikunnan muutokset yleiskaavaehdotukseen 27.02.2020.....	123

Johdanto

Vantaan neljäs koko kaupungin yleiskaava kantaa vuosilukua 2020. Yleiskaavasta on valmistunut ehdotus, jonka ratkaisuja tämä selostus avaa ja perustelee. Ratkaisuja on luonnoksesta täsmennetty ja paranneltu 2019 laadittujen vaikutusten arviointien ja käydyn vuorovaikutteisen keskustelun pohjalta. Niin asukkaiden mielipiteillä kuin viranomais-ten lausunnoilla on ollut vaikutusta ehdotuksen linjauksiin.

Seuraavaksi on vuoro jälleen keskustella ja kuunnella muiden arvioita ehdotuksesta. Keväällä 2020 tulee ehdotus nähtäville ja siitä pyydetään lausunnot sekä täydennetään vaikutusten arvioinnit. Tavoitteena on, että yleiskaava valmistuu vuosilukunsa mukaisesti 2020.

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

1. Tiivistelmä

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

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



Kuva 1. Vantaan yleiskaavan keihäänkärjet

Monikeskuksisen kaupungin ytiminä ovat uudistuvat keskustat, joista etenkin kolmea pääkeskustaa Tikkurilaa, Aviapolista ja Myyrmäkeä vahvistetaan mahdollistamalla niihin voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Ratikan kehityskäytävän lisäksi joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan uudistamalla ja täydentämällä sekä pääkeskustojen lisäksi olemassa olevia että uusia asemanseutuja ja keskuksia **seudullisen joukkoliikennekaupungin** osana. Uusina asemanseutuina yleiskaavaehdotuksessa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa, Vallinojan asemanseutua pääradan varressa ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmea.

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

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

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

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

Yleiskaavaehdotus esittää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja uudistamista koko kaupungin alueella, niin kerros- kuin pientaloalueillakin. Toteutuessaan suunnitelma tuo muutoksia paikallisiin elinympäristöihin kaikilla kaupunkialueilla. Kaupunkirakenteen uudistumisen voi nähdä mahdollisuutena, jonka myötä asukkaat ja alueiden käyttäjät voivat vaatia ja saada parannuksia niin toiminnallisen arjen sujuvuuteen kuin kaupunkiympäristön visuaaliseen laatuunkin.

Tavoite riittävistä palveluista on ratkaistu yleiskaavamääräyksin. Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta. Yleiskaava ei ohjaa tarkasti yksittäisten palvelujen tarkkaa sijoittumista. Tärkeimpinä linjauksina kaupan sijoittumisessa on keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus keskeisellä liikkumisella.

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

Uuden yleiskaava 2020 valmisteluvaiheessa on voimassa kolme yleiskaavaa:

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

Kun yleiskaava 2020 hyväksytään, se korvaa kaikki nämä yleiskaavat. Tässä selostuksessa viitataan näiden edeltävien yleiskaavojen yhdistelmään käyttämällä termiä ”yleiskaava 2007”.

2. Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa

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

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

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VN 14.12.2017) on jaettu viiteen kokonaisuuteen:

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

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

Vantaan rooli osana Uudenmaan maakuntaa keskittyy liikkumiseen, väyliin, lentokenttään, mutta myös kasvavaan kaupunkiseutuun, viherrakenteeseen, luonnon ja kulttuuriperinnön suojeluun. Uudenmaan rajaaminen omaksi toiminnalliseksi kokonaisuudekseen on vaikeaa, koska harva asia noudattaa maakunnan rajoja ja kasvu keskittyy vahvasti Helsingin seudulle. Uuden kokonaismaakuntakaavan Uusimaa 2050 valmistelu on loppusuoralla; ehdotus on tarkoitus hyväksyä kesällä 2020 maakuntavaltuustossa. Kaava on laadittu kolmena alueellisena vaihekaavana, joiden alueet määrittyvät toiminnallisina kokonaisuuksina. Vantaa kuuluu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueeseen. Uusimaa-kaavasta rajattiin ulos Östersundomin alue, jonne oli 2018 kesällä hyväksytty täydennys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan. Hyväksymispäätöksestä oli valitettu Hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset päätöksellään 29.11.2019. Päätöksestä on valitettu Korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Maakuntakaavat ohjaavat yleiskaavan laadintaa. Ohjaaminen painottuu maakunnallisesti merkittäviin asioihin, eikä yksityiskohtiin. Rinnakkaiset laadintaprosessit ovat mahdollistaneet hyvän vuorovaikutuksen kaavaratkaisuja pohdittaessa.

Helsingin seudulla Vantaan rooli on merkittävä, koska kaupunki on fyysisesti keskellä seutua ja sen verkostoja. Vantaa on seudun kolmanneksi suurin kaupunki, joka kasvaa voimakkaasti. Lentokenttä on seudun ja Vantaan elinkeinoelämän kasvun moottori. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteinen tavoitetila on kuvattu 2019 valmistuneeseen MAL 2019 – suunnitelmaan. Siinä määritellään seudun ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet, asuntorakentamisen painopisteet ja kasvua generoivat liikennehankkeet. Yleiskaavan ratkaisut ovat linjassa MAL 2019-suunnitelman kanssa niin maankäytön kuin liikennehankkeiden osalta. Suunnitelma toimii parhaillaan neuvoteltavan uuden MAL-sopimuksen 2020-2023 tausta-aineistona.

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

Helsingin kanssa. Kaavan ratkaisut on tuotu lähes sellaisenaan Vantaan yleiskaavaan. Helsingin hallinto-oikeus kumosi 29.11.2019 antamallaan päätöksellä 19/0777/5 Östersundom-toimikunnan yhteisen yleiskaavan hyväksymistä koskevan päätöksen. Östersundom-toimikunta päätti 19.12.2019 § 4, että Helsingin hallinto-oikeuden päätöksestä haetaan valituslupaa korkeimmalta hallinto-oikeudelta ja päätöksestä valitetaan. Valitusprosessi on edelleen kesken.

Yleiskaavatyössä on yhteensovitettu myös ajankohtaisia **Vantaan kaupungin strategisia linjauksia** maankäytön näkökulmasta. **Vantaan resurssiviisauden tiekartta** (kaupunginvaltuusto 18.06.2018) on pitkän aikavälin tavoiteohjelma kaupungin resurssitehokkuuden ja ympäristövastuullisen toiminnan edistämiseksi. Resurssiviisauden tiekarttaa ja sen toteuttamisohjelmaa laadittiin samaan aikaan yleiskaavan tavoitteiden ja yleiskaavaluonnoksen kanssa vuosina 2017 ja 2018. Sekä yleiskaavaan että tiekarttaan vietiin samansuuntaiset maankäyttöä koskevat tavoitteet, joissa maankäytön tiivistäminen raideliikenteeseen tukeutuen samalla viheralueita säästään on keskeistä. Tavoitteena on hiilineutraali ja jätteenoton tulevaisuuden kaupunki, jossa luonnonvaroja käytetään säästeliäästi ja luodaan edellytyksiä kestäville hyvinvoinnille. Tiekartassa on energiantuotantoa ja -kulutusta, yhdyskuntarakennetta, viherrakennetta ja liikkumista koskevia tavoitteita ja toimenpiteitä. Yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen osalta tavoitteena on, että 2030 kaupunkirakenne on täydentynyt ja sekoittunut kestävästi, liikkuminen siellä on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.

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

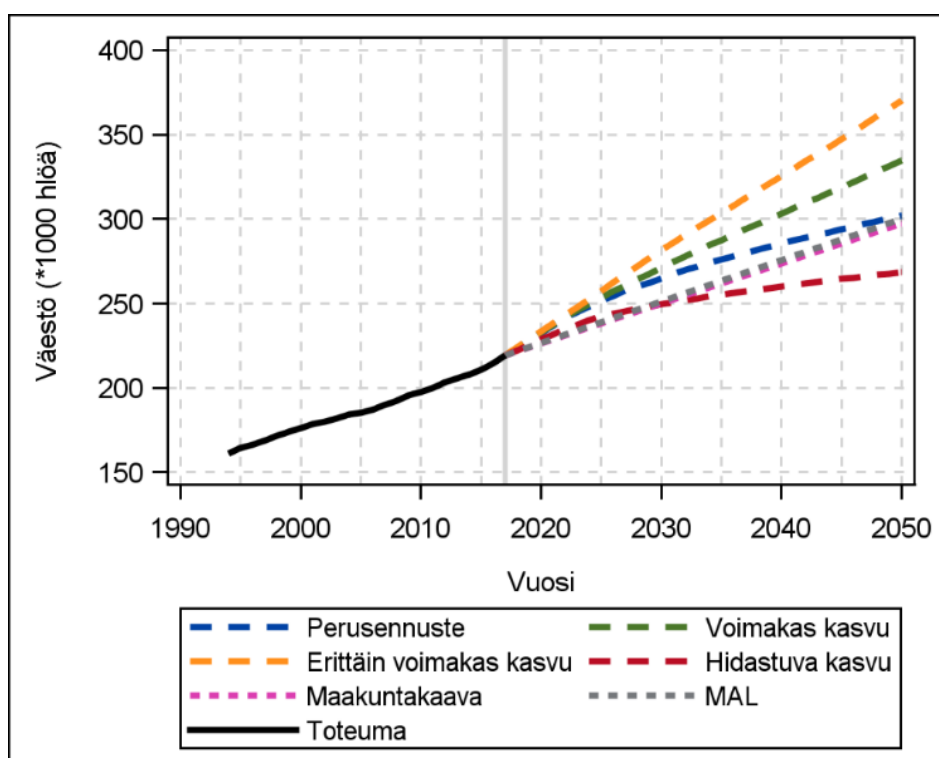
Vantaan **elinvoima- ja vetovoimaohjelma** toteuttaa Vantaan kaupungin valtuustokauden 2018–2021 strategiaa, maa- ja asuntopoliittikkaa sekä yleiskaavatyössä tehtyjä linjauksia. Sen toimenpiteet on suunnattu ensisijaisesti palvelemaan elinkeinoelämän ja yritysten edustajia sekä ohjaamaan kaupunkiorganisaation omaa työtä kaupungin elinvoiman kehittämiseksi. Ohjelman tavoitteena on turvata, että Vantaan työllisyystilanteen kehitys on koko pääkaupunkiseudun vahvinta, ja että Vantaa tunnetaan entistä houkuttelevampana ja juuristaan ylpeänä tapahtumakaupunkina.

3. Mitoitus

Yleiskaavalle ei ole määritelty yhtä ainoaa mitoitusavoitetta, vaan useamman skenaarion kautta on selvitetty kasvun mittakaavaa ja sitä, miten siihen tulisi varautua. Yleiskaava mahdollistaa voimakkaan kasvun, mikä voi todellisuudessa olla hitaampaa tai nopeampaa. Resurssiviisas kaupunki kasvaa viisaasti ja ennakoit tulevaa, siksi pitää osata varautua eri vaihtoehtoihin.

Vantaa kasvaa jatkossakin sisään päin olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tukeutuen. Täydennysrakentamisen ja purkamisen suuri osuus aiheuttaa merkittäviä epävarmuuksia toteuttamisen suhteen. Siksi rakentamismahdollisuuksia niin asumiseen kuin työpaikkarakentamiseen on syytä olla laskennallista tarvetta suurempi määrä. Sisään päin kasvun mitoittaminen on vaikeaa ja olemassa olevasta rakenteesta voi löytyä merkittävästi ennakoitua enemmän rakentamismahdollisuuksia tarkemmassa tarkastelussa.

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



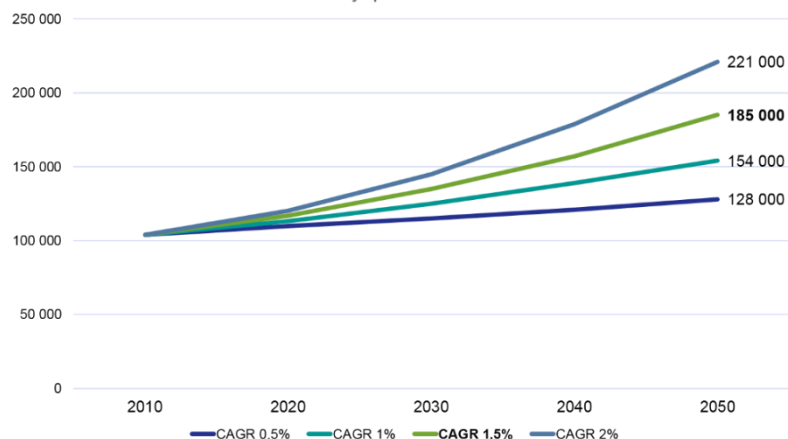
Kuva 2. Väestöskenaariot

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

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

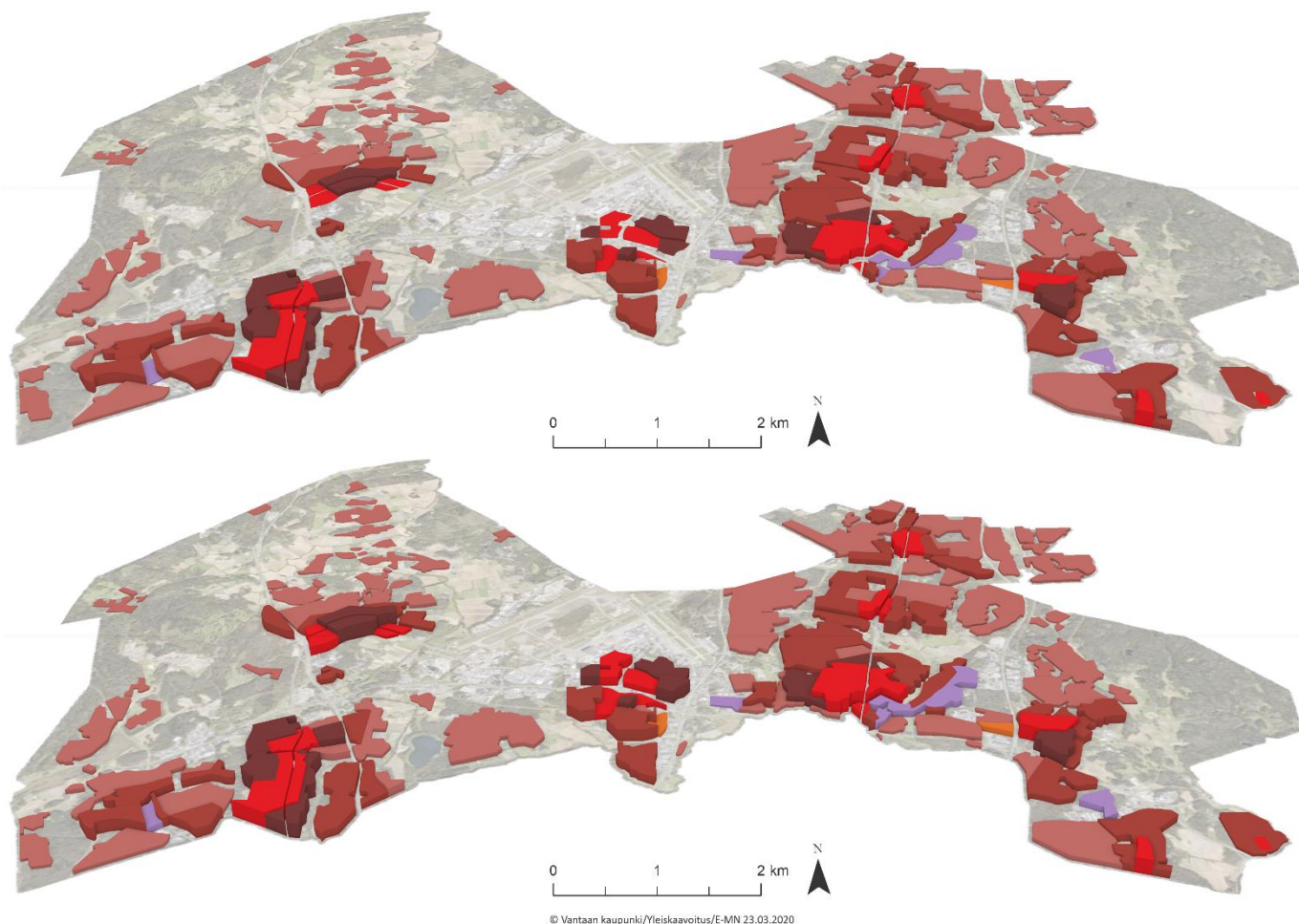
Työllisyys Vantaalla (alueella työssäkäyvät) 2010-2050 skenaarioissa 0,5-2%/a

Eri kasvun skenaariot luovat 100 000 työpaikan haitarin vuonna 2050



Kuva 3. Työpaikkaskenaariot

Yleiskaavavaranto on laskennallisesti mitoitettu 335 000 asukkaalle vuonna 2050. Kasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarantojen lisäksi oltava uutta varantoa reilut 7 miljoonaa kerrosneliometriä. Yleiskaavavaranto on tarpeen ylimitoittaa, sillä kaikkea ei syystä tai toisesta voida hyödyntää. Yleiskaavaratkaisujen pohjalle laadittujen karttatarkastelujen lisäksi kasvun edellyttämän rakentamisen tilavaateita tarkasteltiin laskennallisesti. Laskennallisen tarkastelun tuloksena eri väestönkasvuskenaarioiden asuntorakentamisen tilantarve voi vaihdella paljonkin riippuen väestönkasvun vauhdista ja rakenteen tehokkuudesta.



Kuva 4. Aukastiheys yleiskaavan kaupunkikeskustan ja asumisen alueilla vuosina 2019 ja 2050

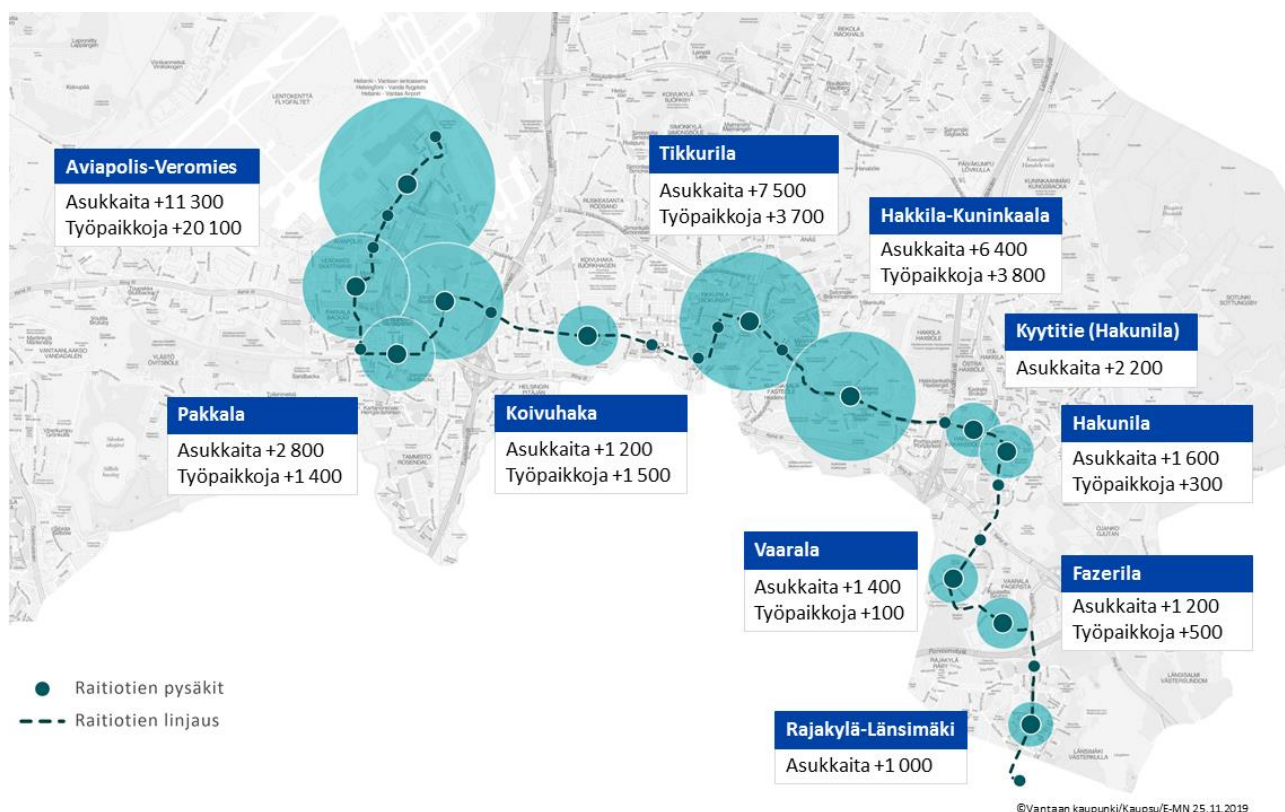
Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050. Elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnissa on esitetty arvio uusien työpaikkojen ja toimitilarakentamisen potentiaalista toimitila-alueilla (taulukko 1). Arvio on laadittu luonnoksen pohjalta. Toimitila-aluevarauksia on ehdotukseen täsmennetty. Työpaikkakasvun edellyttämän toimitilakerrosneliömetrimäärän arvioiminen on asumista haastavampaa. Yleiskaavassa on esitetty mm. toimitila-alueiden muuttamista asumisen ja työpaikkojen alueeksi, mikä voi edellyttää suurimmillaan yli miljoonaa uutta korvaavaa toimitilakerrosneliömetriä. Epävarmuuksien takia yleiskaavan tulee mahdollistaa noin 6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentaminen. Elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan tämä tavoite saavutetaan keskimääräisillä työpaikkaväljyyksillä arvioituna, mutta tämä edellyttää toimitila-alueiden tiivistämistä ja tehostamista.

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

Vantaan yleiskaavaluonnoksen 2020 toimitila-alueet, VANTAA	NYKYTILANNE		LASKENNALLINEN					
	Pinta-ala (ha)	Työpaikat	Työpaikat/hehtaari*	TP/ha (tavoite)	Työpaikka-potentiaali	Uudet työpaikat	k-m ² / tp (tavoite)	Uusi kerrosala
Kaupunkikeskustan alue (C)	667	23 000	40	80	53 400	30 400	40	1 216 000
Palvelujen ja hallinnon alue (P)	300	3 000	20	40	12 000	9 000	60	540 000
Kaupallisten palvelujen alue (KM)	239	6 000	30	60	14 300	8 300	100	830 000
Monipuolinen työpaikka-alue (TP)	343	17 200	60	120	41 100	23 900	30	717 000
Tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY)	715	13 000	20	40	28 600	15 600	60	936 000
Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT)	681	7 200	10	20	13 600	6 400	150	960 000
Lentokenttä (LL)	1 447	8 200	10	10	14 500	6 300	100	630 000
Yhteensä	4 393	77 600	20	40	177 500	99 900	60	5 829 000

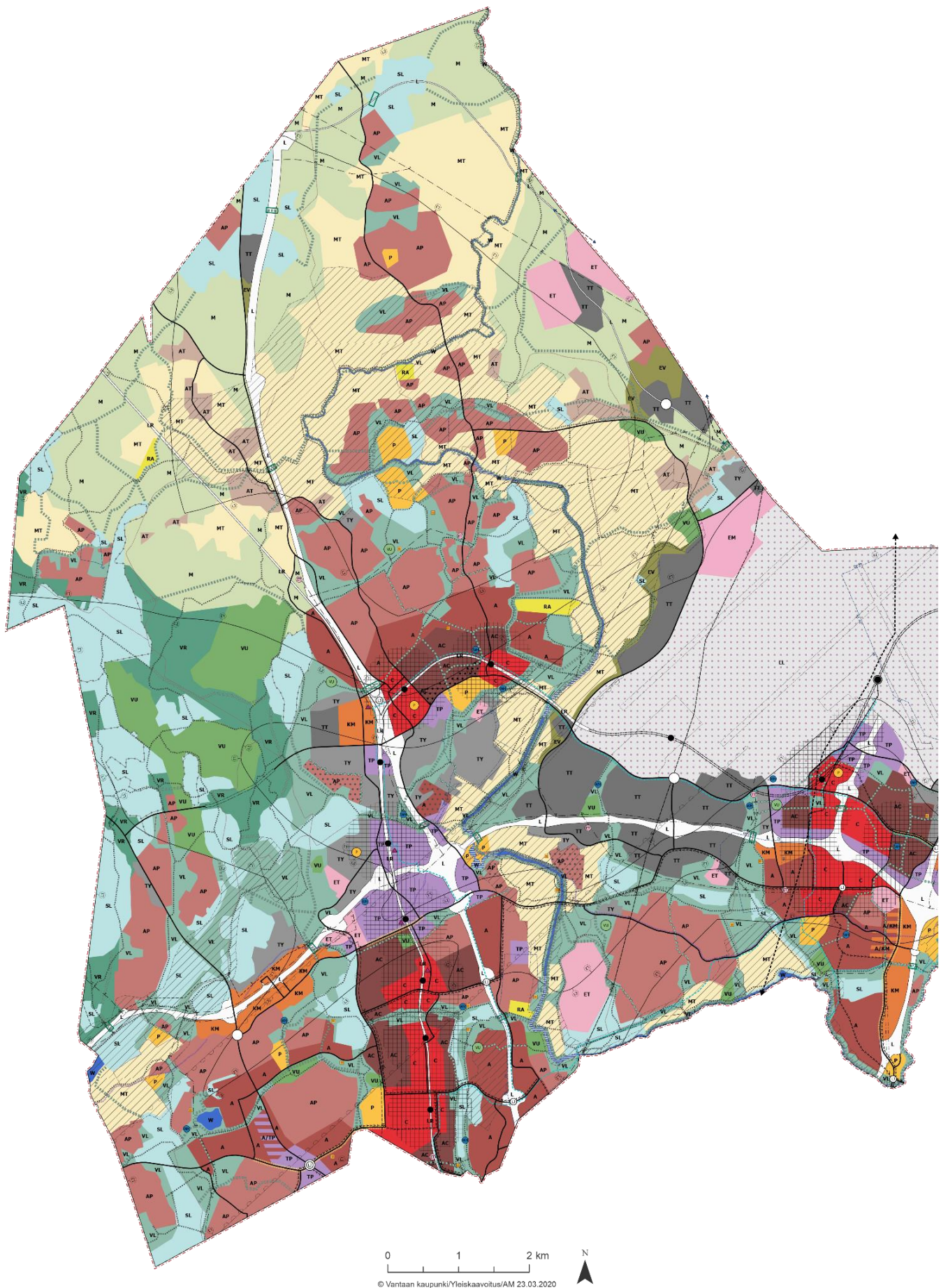
* mukana vain rakentuneet (osittain tai kokonaan) alueet

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



Kuva 5. Vantaan ratikan potentiaali

4. Yleiskaavaehdotus – kaavakartta ja -määräykset



YK0048 Vantaan yleiskaava 2020

Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset 23.03.2020

Yleis- ja ajoitusmääräykset

Oikeusvaikutteinen yleiskaava koostuu pääkartasta ja kahdesta liitekartasta määräyksineen.

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

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet ja selvittävä niiden suojelutarve ja -edellytykset.

Hulevesien muodostumista on pyrittävä ehkäisemään. Muodostuvat hulevedet on viivytettävä.

Purot tulee lähtökohtaisesti säilyttää vesipinnaltaan avoimina ja reuna-alueiden kasvillisuudeltaan luonnonmukaisina. Muokattuja puroja tulee mahdollisuuksien mukaan luonnonmukaistaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia, kuinka leveä rakentamaton alue puron varrelle jätetään. Puron viherkäytävä tulee toteuttaa mahdollisimman leveänä.

Asemakaavoituksessa tulee edistää energiatehokkuutta ja uusiutuvan energian hyödyntämistä.

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

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

Suuronnettomuusvaarallisten kohteiden mahdolliset riskit tulee jatkosuunnittelussa selvittää ja huomioida riittävästi.

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

Länsisalmen keskustan ja asuntoalueiden toteuttaminen edellyttää metroyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä. Länsisalmen asuntoalueen tarkemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee varmistaa metsälajiston liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven ja Natura 2000-verkoston kuuluvan alueen "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" välillä. Yhteyttä ei saa heikentää ennen kuin Länsisalmen alueen länsipuolinen uusi ekologinen yhteys on käytettävissä.

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

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

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

Strategiset kehittämismerkinnät



Kestävän kasvun vyöhyke

Joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Kaupan rakentuminen raitiotien vaikutusalueella tulee kytkeä raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen.

Pientaloalueilla tehokkuuden muutos tulee suunnitella useiden tonttien kokonaisuuksina.

Asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta. Raitiotien reitillä kestävän kasvun vyöhyke on ensisijaisesti pysäkkien kohdalla. Pysäkkien paikat määritellään raitiotien suunnittelun yhteydessä.



Katukuvan kehittämisvyöhyke

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

Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.



Joien varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke

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

Maankäyttömerkinnät

C

Kaupunkikeskustan alue

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

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

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

AC

Kaupunkikeskustan asuinalue

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

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

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

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

A

Asuinalue

Alue varataan monipuoliseen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä.

Pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia olemassa olevan ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Pientaloalueen rakennetta muuttavat suunnitelmat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Tonttikohtaisten hankkeiden suurin sallittu rakennuskorkeus pientaloalueella on kolme kerrosta.

Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita.

Alueelle saa sijoittaa asuin ympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

AP

Pientalovaltainen asuinalue

Alue varataan asumiseen. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia olemassa olevan ympäristön ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.

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

Rakentamista säädelään yleiskaavalla, kunnes alueelle on laadittu asemakaava. Mikäli rakentaminen ei vaikeuta alueen tulevaa asemakaavoitusta, alueelle sallitaan rakentaminen 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:
- yksi asunto 0,2 - 2 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kaksi asuntoa 2-3 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa yli 3 hehtaarin suuruisilla tiloilla.

AT

Kyläalue

Alue varataan maaseutumaiseen asumiseen. Alueella sallitaan rakentaminen 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:
- yksi asunto 0,2 - 2 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kaksi asuntoa 2-3 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa yli 3 hehtaarin suuruisilla tiloilla.

Alueen rakentamista ohjataan yleiskaavalla.

RA

Loma-asuntoalue

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

P**Palveluiden ja hallinnon alue**

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

P**Julkisten palveluiden ja hallinnon paikka**

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

KM**Kaupallisten palveluiden alue**

Alue varataan kaupallisille palveluille ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille elinkeinotoiminnoille. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto

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

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Vantaanporttiin saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m2.

Varisto-Petikko, Petas ja Koivuhaka

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Varisto-Petikkoon saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m2
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m2. Petakseen saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m2.
- Petaksesta kaupan suuryksiköiden toteuttaminen edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä asemasta.

A/KM**Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue**

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

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

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

TP**Monipuolinen työpaikka-alue**

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

A/TP**Asumisen ja työpaikkojen alue**

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

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

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

TY**Tuotanto- ja varastotoiminnan alue**

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

TT**Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue**

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

ET

Yhdyskuntateknisen huollon alue

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin.

ET

Yhdyskuntateknisen huollon laite

Ohjeellinen yhdyskuntateknisen huollon laitteen sijainti.

EM

Moottorirata-alue

Alue varataan moottoriturheilun ja ajokoulutukseen.

VU

Urheilu- ja virkistyspalveluiden alue

Alue varataan liikunnan, urheilun ja virkistysvapaa-ajan toiminnolle. Alueella sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen, ei kuitenkaan suurten urheilulaitosten rakentamista.

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

VU

Urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka

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



Viljelypalstoja

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

VL

Lähevirkistysalue

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

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

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



Virkistysalueyhteys

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

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

VR

Retkeily- ja ulkoilualue

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

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

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

Alueella voi tehdä MRL 128§ mukaisia pienimuotoisia metsänhoitotoimia.



Viheryhteyden kehittämiskohta

Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkitylle kohdalle tulee rakentaa vihersilta tai kehittää alikulkua ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

SL

Luonnonsuojelualue

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

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

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



Natura 2000-verkoston alue

Merkinnällä osoitetaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvat alueet.



Ekologinen runkoyhteys

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

Ekologisen runkoyhteyden sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu jatkosuunnittelussa. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ja varmistaa, että ekologinen yhteys säilyy tai kehittyy luonnon olosuhteiltaan monipuolisena ja mahdollisimman leveänä.



Ohjeellinen ulkoilureitti

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



Ohjeellinen ratsastusreitti

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

EV

Suojaviheralue

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

EH

Hautausmaa-alue

Alue varataan hautausmaa-alueeksi.



Hulevesitulva-allas

Ohjeellinen sijainti hulevesitulvan hallintarakenteelle.

W

Vesialue

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

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

PV

Pohjavesialue

Pohjavesialue, joka on erityisen merkittävä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa vaarantaa pohjaveden laadun ja määrän. Liikennealueet ja -väylät tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää.

MT

Maatalousvaltainen alue

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

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

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

M

Maa- ja metsätalousvaltainen alue

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

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

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

Arvokas kulttuuriympäristö

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

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

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Suuri rantatie

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

L

Liikennealue

Alue varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevalle väylälle.

Liikenneyhteys

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

LR

Raskaan raideliikenteen alue

Alue varataan rautateille.

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus.

Liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuus

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

Raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve

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

Liikenteen yhteystarve

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

Eritasoliittymävaraus

Varaus eritasoliittymälle, joka palvelee kaikkia liikennesuuntia.

Suuntaisliittymävaraus

Varaus suuntaisliittymälle. Valkoisenlähteen tien ja Lahdenväylän suuntaisliittymän toteuttaminen edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T -ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.

Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtosema

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

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle. Vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

Metro

Metron reitti, jolle on varattava riittävä alue maan alla tai pinnalla.

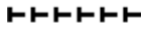
Raitiotie

Raitiotien reitti, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.



Raitiotien varikko

Raitiotien varikko, jolle on varattava riittävä tila.



Joukkoliikenteen runkoyhteys

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



Pyöräilyn baana

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



Rautatieasema

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



Metroasema

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



Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

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



Lentoliikenteen alue

Alue varataan lentoliikenteelle ja lentoaseman toiminnalle välttämättömille rakennuksille ja laitteille.



Lentoterminalin alue

Alueelle saa sijoittua lentoaseman terminaalirakennuksia.



Kiitotien alue

Kiitotielle varattu alue.



Lentomeluviyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)

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



Lentomeluviyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)

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



Lentomeluviyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

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



Asuinalue voimakkaan lentomelun alueella / LM1

Lentomelualueella sijaitsevalle asuinalueella ei saa lisätä asuntojen määrää.



Lentomelualueen laajenemisviyöhyke /LM2

Alue, jonka kehittämisessä kiinnitetään erityistä huomiota lentomeluun varautumiseen.

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



Laskeutumisviyöhyke



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



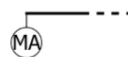
Maakaasun runkolinja

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



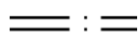
Voimajohto

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



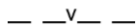
Maanalainen voimajohto

400 kV maakaapelilyhteys.



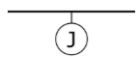
Kehitettävä voimajohto

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



Raakavesitunneli

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



Jätevesitunneli

Jätevesitunnelin suoja-alue on 20 m putken keskilinjasta.



Viiteviiva

Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.



Kaupungin raja



20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020

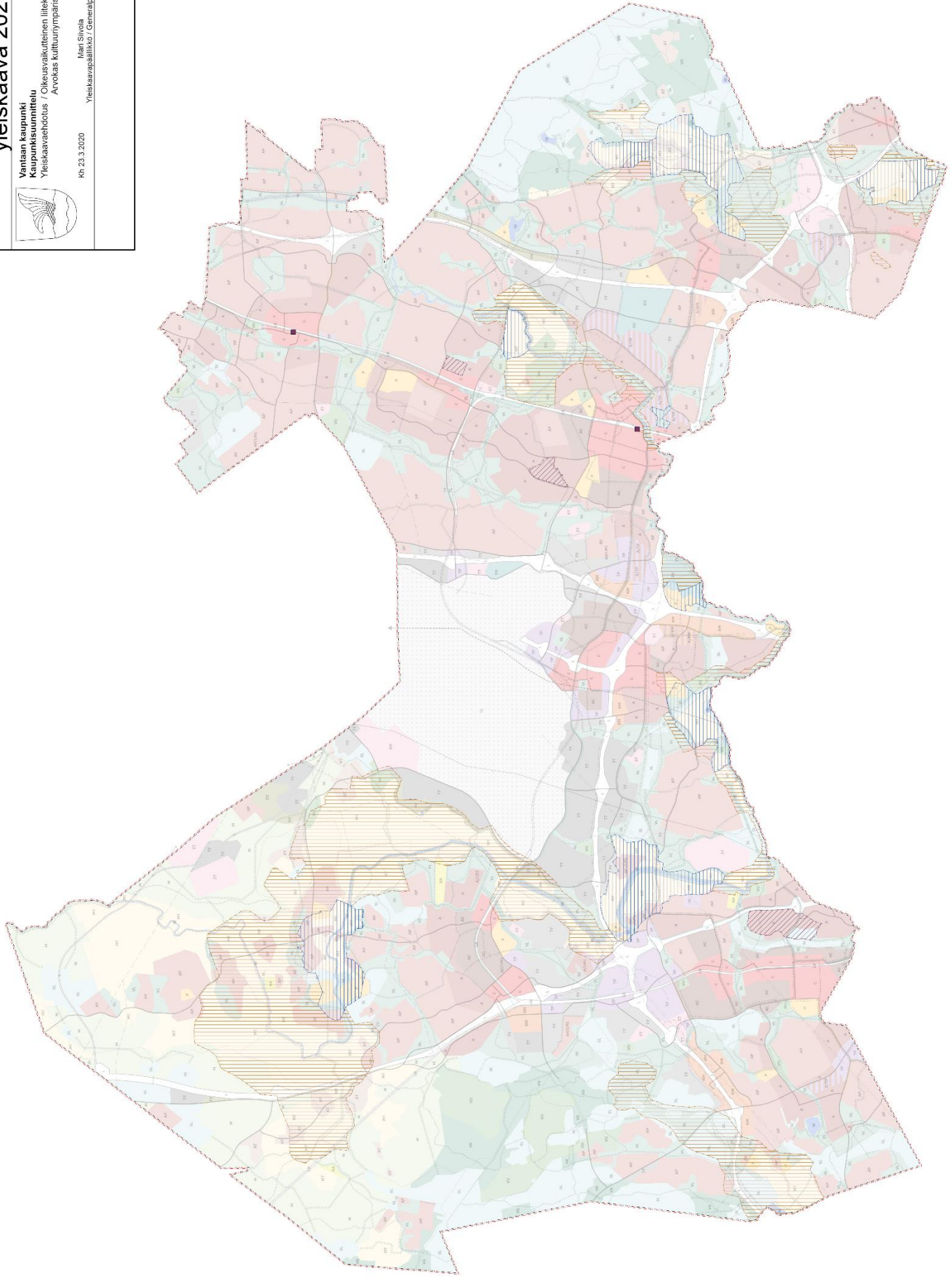


Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaavatoimitus / Oikeusvaltuutetun liikelaita 1.
Arvoas kulttuurimyrsky

Työn numero
YK0048

Kh 23.3.2020

Mari Sivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanner



Kilometrit
0 0,5 1 2 3 4 5

4 N

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020

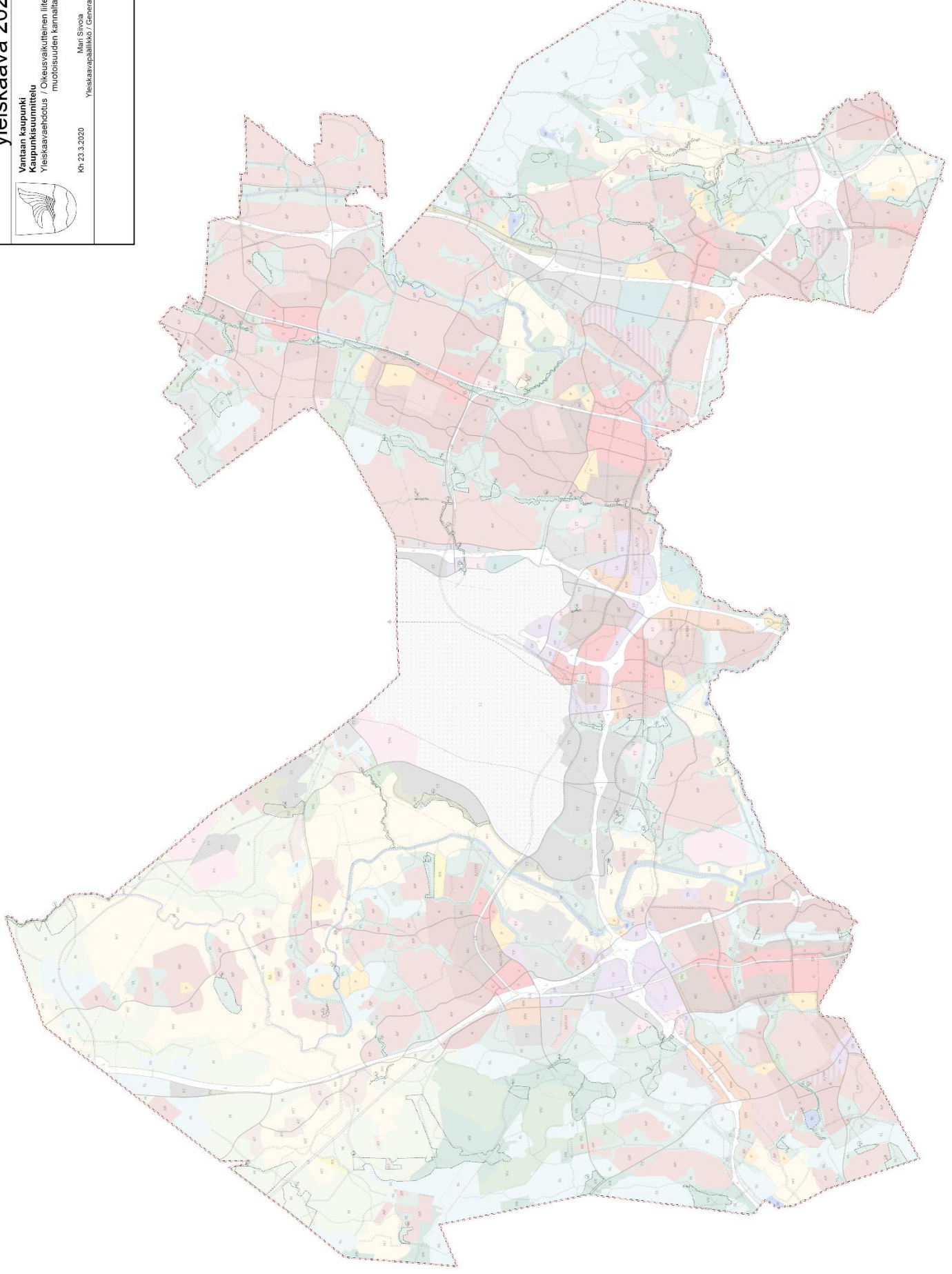


Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaavajärjestelmä / Oikeusvalvottuinen illekkarta 2. Luonnon moni-
muotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

Työ- ja
numero
YK0048

Kh 23.3.2020

Mari Sivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplancher



Mittakaava, skala: 1:35 000

0 0,5 1 2 3 4 5
Kilometri

Oikeusvaikutteisten liitekarttojen merkinnät ja määräykset

Oikeusvaikutteisen liitekartan 1 merkinnät ja määräykset



Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö

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

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

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



Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema

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

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

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



Kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 – lukujen asuinalue

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



RKY-kohde

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön pienet alueet: Tikkurilan rautatieasema ja Korson rautatieasema. Alueen käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Oikeusvaikutteisen liitekartan 2 merkinnät ja määräykset



Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue

Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

5. Yleiskaavaehdotuksen kaavatekninen ratkaisu

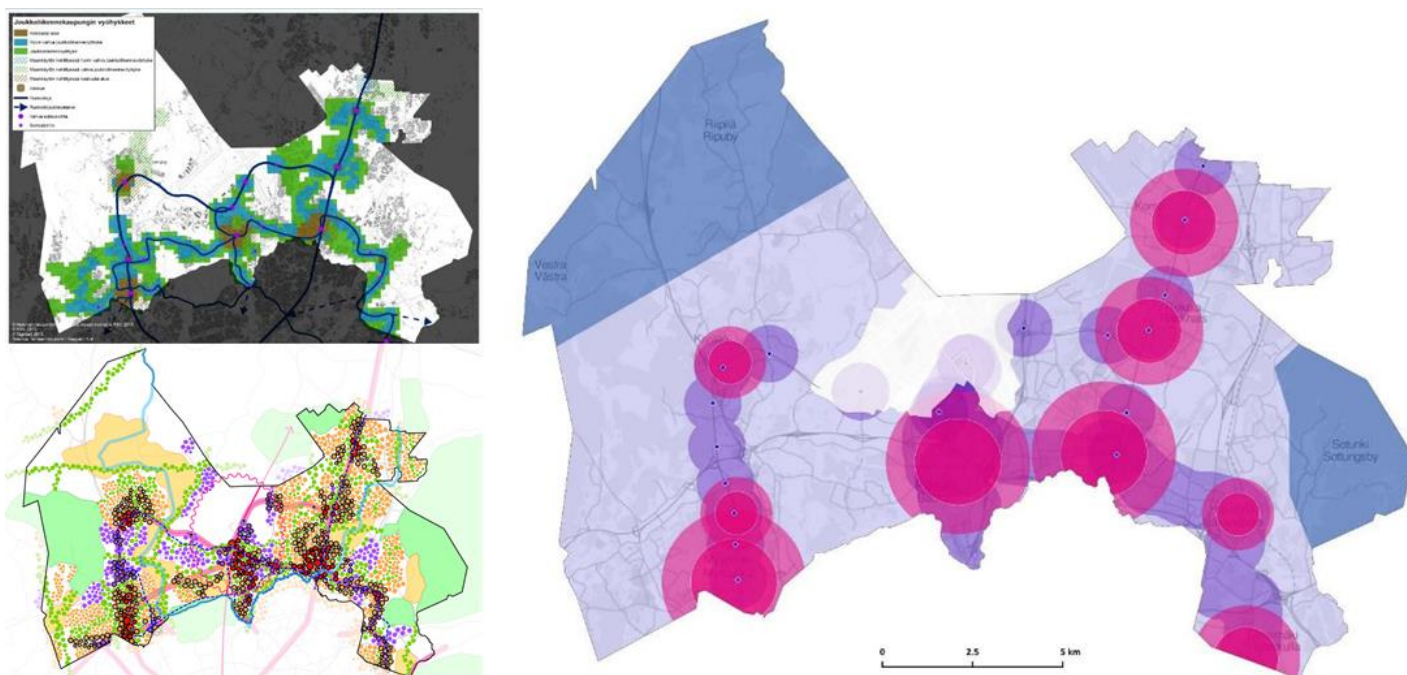
Maankäyttö- ja rakennuslaki asettaa yleiskaavan laatimisen tarpeen arvioinnin ja ajantasaisena ylläpidon kunnan vastuulle. Yleiskaavan esitystavasta maankäyttö- ja rakennuslaki vaatii, että yleiskaava esitetään kartalla ja siihen kuuluvat kaavamääräykset ja -merkinnät sekä selostus.

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

Viime vuosina Suomen kaupungeissa on yleiskaavojen laadinnassa siirrytty tarkoista aluevarauskaavoista yleispiirteisempiin ja strategisempaan lähestymiseen kaupungin kehittämisen ohjaamisessa. Strateginen lähestymistapa on vahvistunut, koska kaupunkisuunnittelun kentälle on noussut useita vaikeasti ennakoitavia muuttujia, joihin pitää pystyä vastaamaan tarvittaessa nopeasti. Yleiskaava 2020 näyttää Vantaan kehityksen suuntaa, mutta mahdollistaa vaihtoehtoisia kehityskulkuja.

Yleiskaava 2020 maankäytön päätoiminnot on määritelty maantieteellisesti rajatuin aluevarauksin, mutta rakennetuilla alueilla maankäyttöluokkien väliseen rajanvetoon on jätetty tulkinnanvaraa tarkemmalle suunnittelulle. Lisäksi yleiskaavassa on useita tulkintaa edellyttäviä päällekkäisiä merkintöjä, joiden kohdalla tulee huomioida sekä alapuolinen käyttötarkoitusalue sekä sitä ohjaava päällekkäismerkintä. Näitä päällekkäismerkintöjä ovat strategiset kehittämismerkinnät, arvokkaan kulttuuriympäristön alueet, lentomeluun liittyvät rajaukset, luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, Natura-alueet ja pohjavesialueet. Näiden lisäksi käyttötarkoitusalueiden päälle sijoittuvat viivat ja pistekohteet, kuten symbolien osoittamat ohjeelliset sijainnit.

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



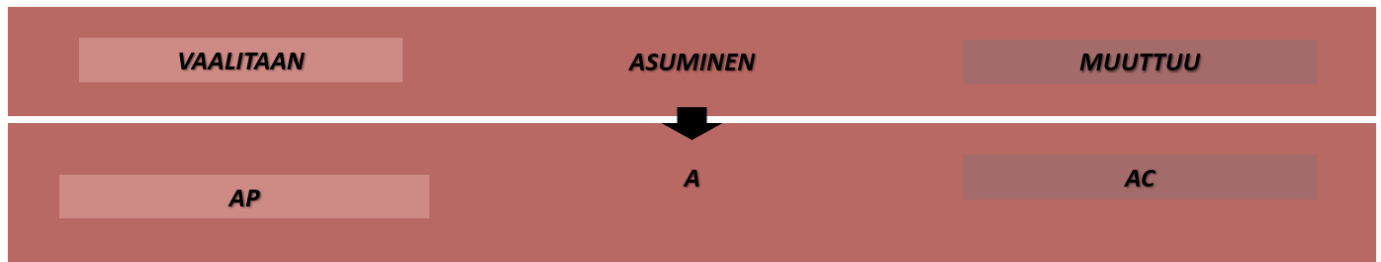
kuva 6. Yleiskaavan maankäytön vyöhykemallia on määritelty Vantaan joukkoliikennekaupunki selvityksen (2015) saavutettavuusvyöhykkeistä ja Yleiskaavan tavoitteiden kehityskuvan (2017) painopistealueista.

Kaavakartan ratkaisun pohjana on maankäytön vyöhykemalli. Vyöhykkeet vaihtelevat maankäytön luonteen ja intensiteetin kehittyvän ja varjeltavan ympäristön välissä. Väkirikkaimmat, palveluintensiviset ja toiminnoiltaan monipuolisimmat kaupunkiympäristöt sijoittuvat keskustoihin ja muihin kestävän saavutettavuuden paikkoihin. Erityisesti malli

näkyä asumisen ratkaisuihin, missä luokittelun keskiöön on nostettu tavoiteltavan palvelurakenteen luonne, kaupunkiympäristön laatu ja käyttäjämäärät. Myös työpaikka-alueiden määrittelyssä näkyy vyöhykeajattelu.

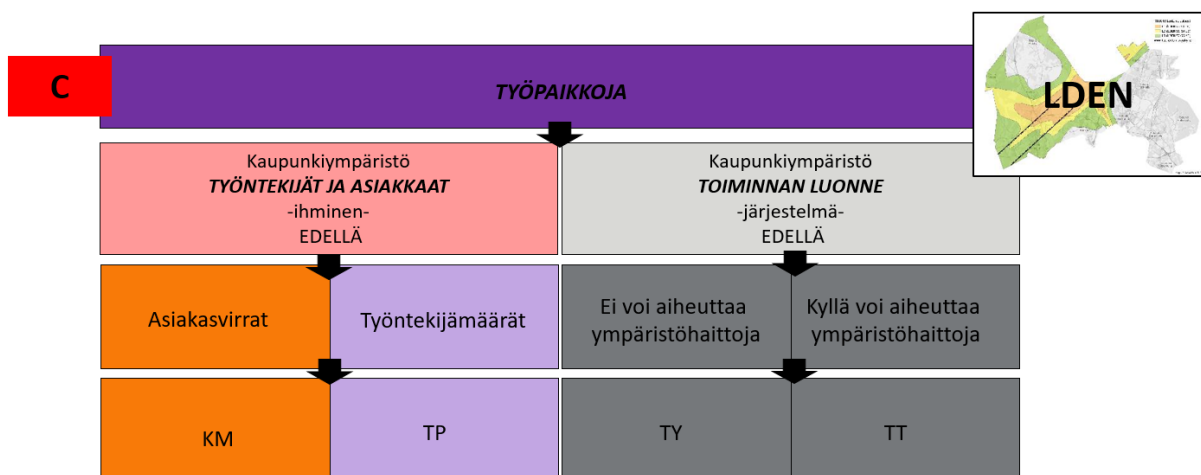
Kaikilla keskusta-alueilla on käytetty yhtenäistä merkintää erittelemättä sitä, onko keskusta seudullisesti merkittävä vai paikallinen keskusta. Kartalla keskustojen mittakaavaa määrittää niiden laajuus sekä niihin liittyvät keskusta-asumisen alueet. Kaikki keskustat ovat niin asumisen kuin työpaikkojen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

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



Kuva 7. Asumisen merkintöjen vyöhykemallin periaate.

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



Kuva 8. Työpaikka-alueidenluokittelu vyöhykemallissa jakaa alueita saavutettavuuden ja työpaikkatoiminnan luonteen mukaan.

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

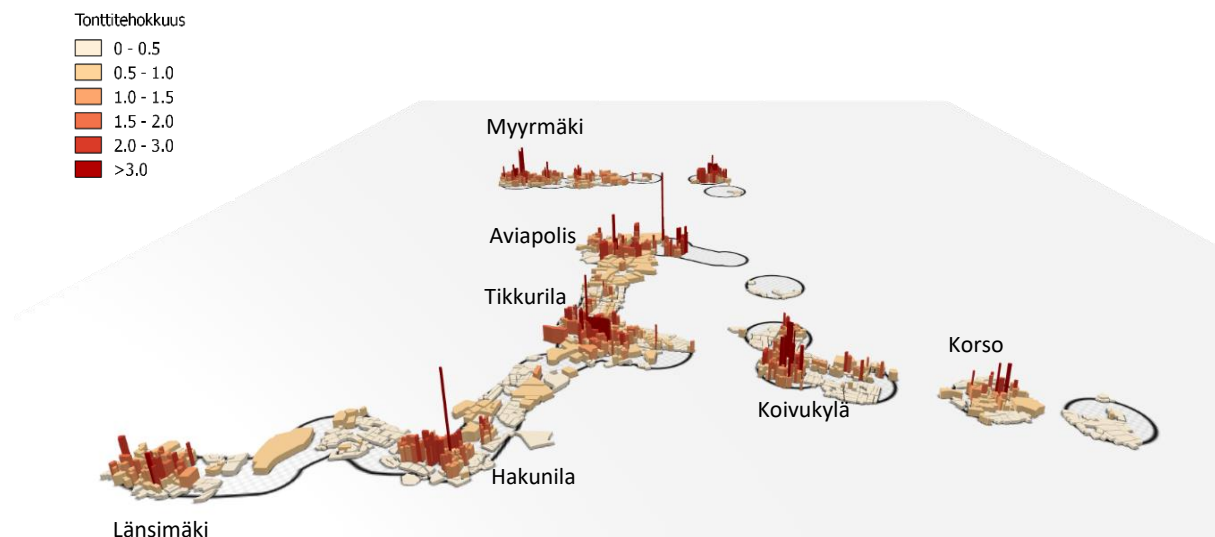
Kaavakartan ratkaisuja täsmentävät ja ohjaavat yleiskaavamääräykset. Määräyksissä on korostettu monia jatkosuunnittelua ohjaavia asioita mm. ympäristön laadusta ja toiminnoista. Yleiskaavakarttaa tulee lukea määräysten kanssa.

6. Maankäytön ratkaisut

6.1 Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut

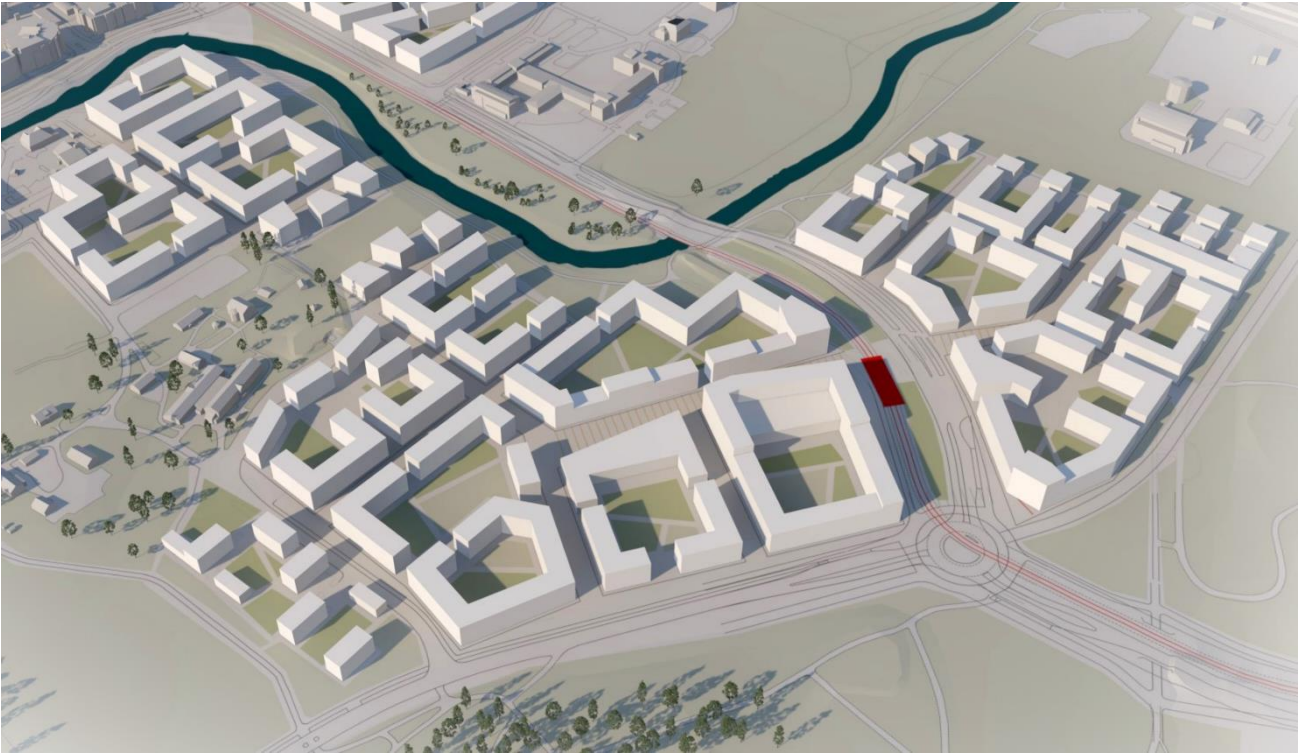
6.1.1 Sisäänpäin kasvulla parempaa joukkoliikennekaupunkia

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäten resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Yleiskaavassa on strateginen merkintä *kestävän kasvun vyöhyke*, millä osoitetaan alue, mihin väestönkasvua tulee ensisijaisesti keskittää ja missä liikuminen voi tukeutua kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Nykyisellään vyöhykkeellä asuu reilu kolmannes vantaalaisista, mutta rakentamisen tehokkuus on monin paikoin alhainen. Koko vyöhykkeen kaavoitettu aluetehokkuus on 0,31 ja keskimääräinen tonttitehokkuus 0,58. Tiivistämisen ja tehostamisen edellytyksiä vyöhykkeellä on runsaasti, mikä mahdollistaa myös kaupunkitilan järjestämisen uudelleen joukkoliikennekaupunkia tukevaksi.



Kuva 9. Kestävän kasvun vyöhyke on yleiskaavassa aluevarausmerkintöjä täydentävä päällekkäismerkintä, joka on merkitty keskisten ja itäisten kaupunginosien raitiotien reitille ja asemanseuduille. Keskimääräinen kaavoitettu tonttitehokkuus vyöhykkeellä on nykyisin hieman alle 0,6.

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



Kuva 10. Maankäytön kehittämismahdollisuuksia on tutkittu alustavasti yleiskaavan pohjaksi mm. Vantaan ratikan vaikutusalueella (kuva Sitowise Oy)

6.1.2 Uudistuminen on mahdollisuus

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

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

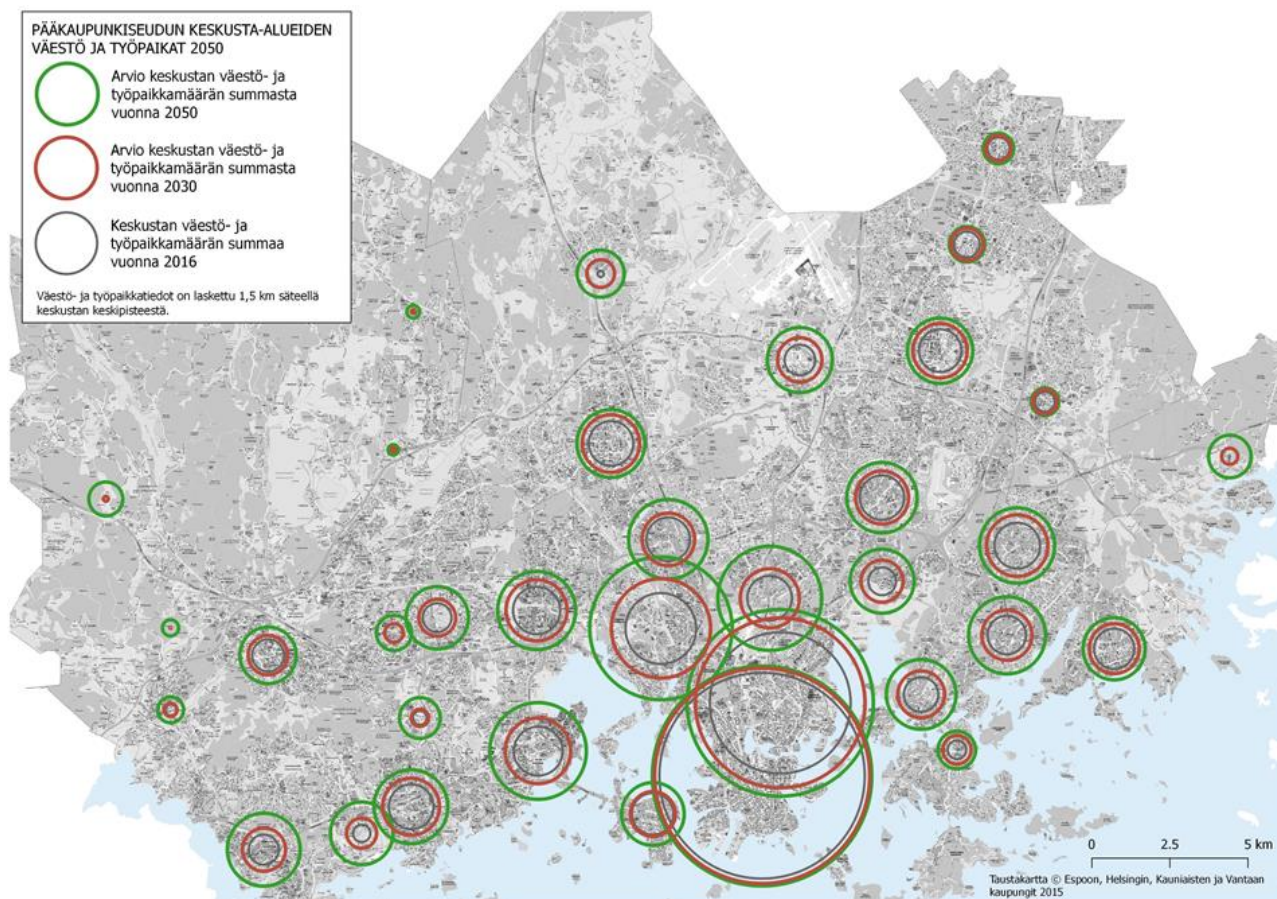
Jotta uudistumisesta seuraa hyvää, tulee sitä suunnitella. Kyse ei ole vain kaupunkisuunnittelusta vaan myös mm. asunto- ja maapolitiikasta, palveluverkon suunnittelusta ja eriytymiskehityksen estämisestä. Uhkana uudisrakentamisessa on jälleen asuntokannan yksipuolisuus esimerkiksi asuntokoon osalta.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

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

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

6.1.3 Keskustat

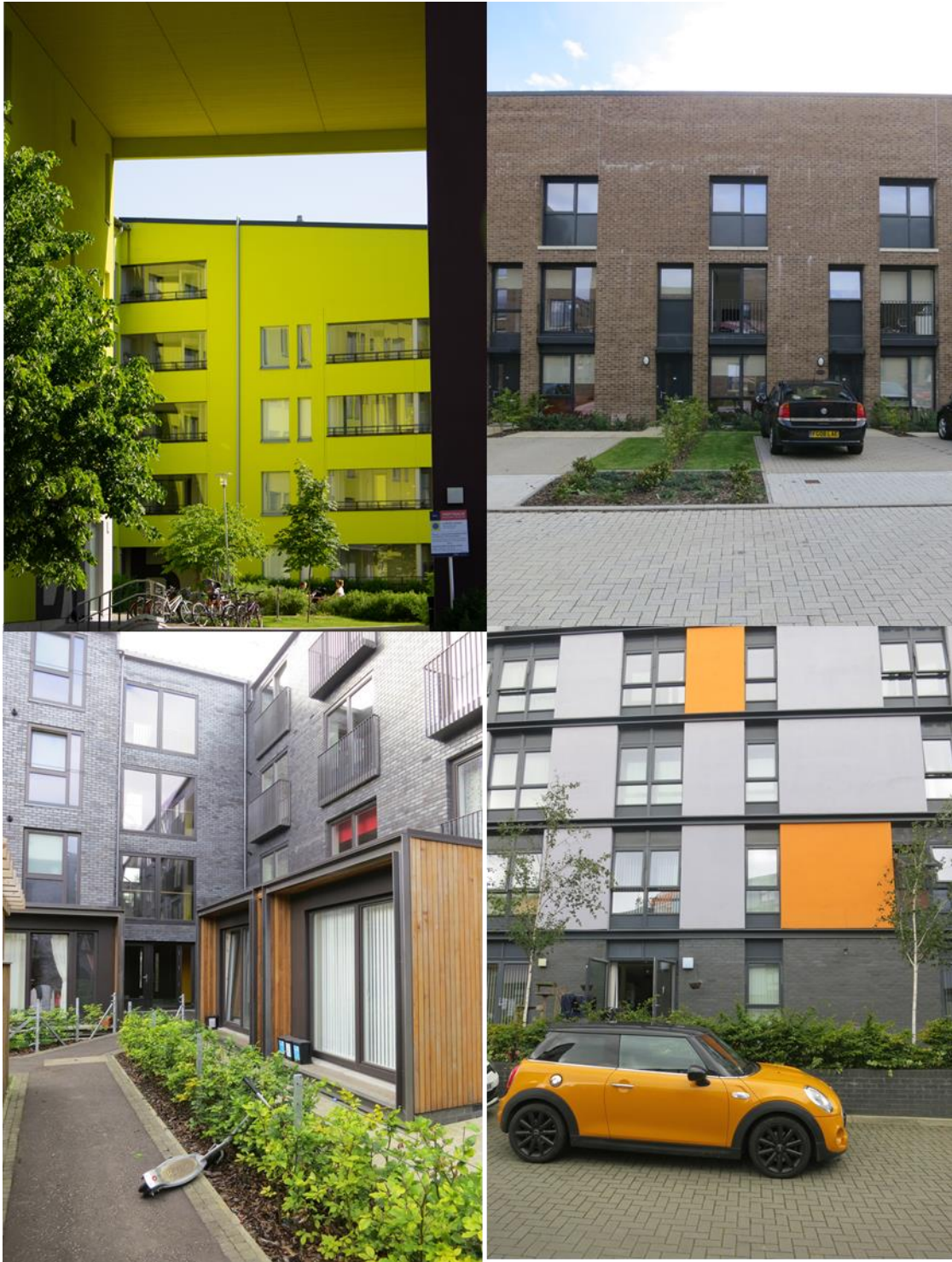
Vantaa on monikeskuksinen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaava nostaa Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen pääkeskustoiksi. Nämä kolme keskustaa ovat Vantaan keskustoista seudullisesti merkittävimpiä muiden kasvaessa paikallisempina ytiminä.



Kuva 11. Pääkaupunkiseudun keskustaverkosto vuoden 2016 väestö- ja työpaikkamäärien summana sekä vuoden 2030 ja 2050 ennustelukujen summana. Vantaan seudullisesti merkittävimpinä keskustoina kehittyvät Aviapolis, Tikkurila ja Myyrmäki.

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

Tavoitteena on täydentää Vantaan keskustoja tiiviiksi, monipuolisiksi ja kaupunkitaltaan laadukkaiksi alueiksi. Yleiskaavamääräyksillä ohjataan kaupunkitilan luomista käveltävyyden, viherrakentamisen ja pysäköinnin järjestämisen osalta. Katu- ja korttelirakenne tulee olla reiteiltään jatkuva ja läpikuljettava. Käveltävyys ja paikkojen tunnistettavuus on määräävää keskustoissa. Viherympäristöstä keskustoissa tavoitellaan laadukasta rakennettua vihreää. Liikenne keskusta-alueilla ohjataan järjestettäväksi jalankulkijoita ja kevyenliikenteen muotoja priorisoivaksi. Pysäköinnin järjestämiseen edellytetään ratkaisuja, jotka tukevat mahdollisimman tehokkaassa käytössä olevia ja kaupunkikuvasta vähän tilaa vaativia järjestelyjä. Asuminen on keskusta-alueilla yksi toiminnan muoto siinä missä palvelut ja työpaikatkin. Monipuolinen toimintojen sijoittaminen takaa elävyyden keskusta-alueelle mahdollisimman jatkuvasti. Ensisijaista keskustojen kehittämisessä on tuottaa inhimillisen viihtyisyyden kautta arvoa ja laatua rakennettuun ympäristöön.



Kuva 12. Esimerkkejä erilaisista asumisen vaihtoehtoista (Kuvat: Mari Siivola, Nea Rapo)

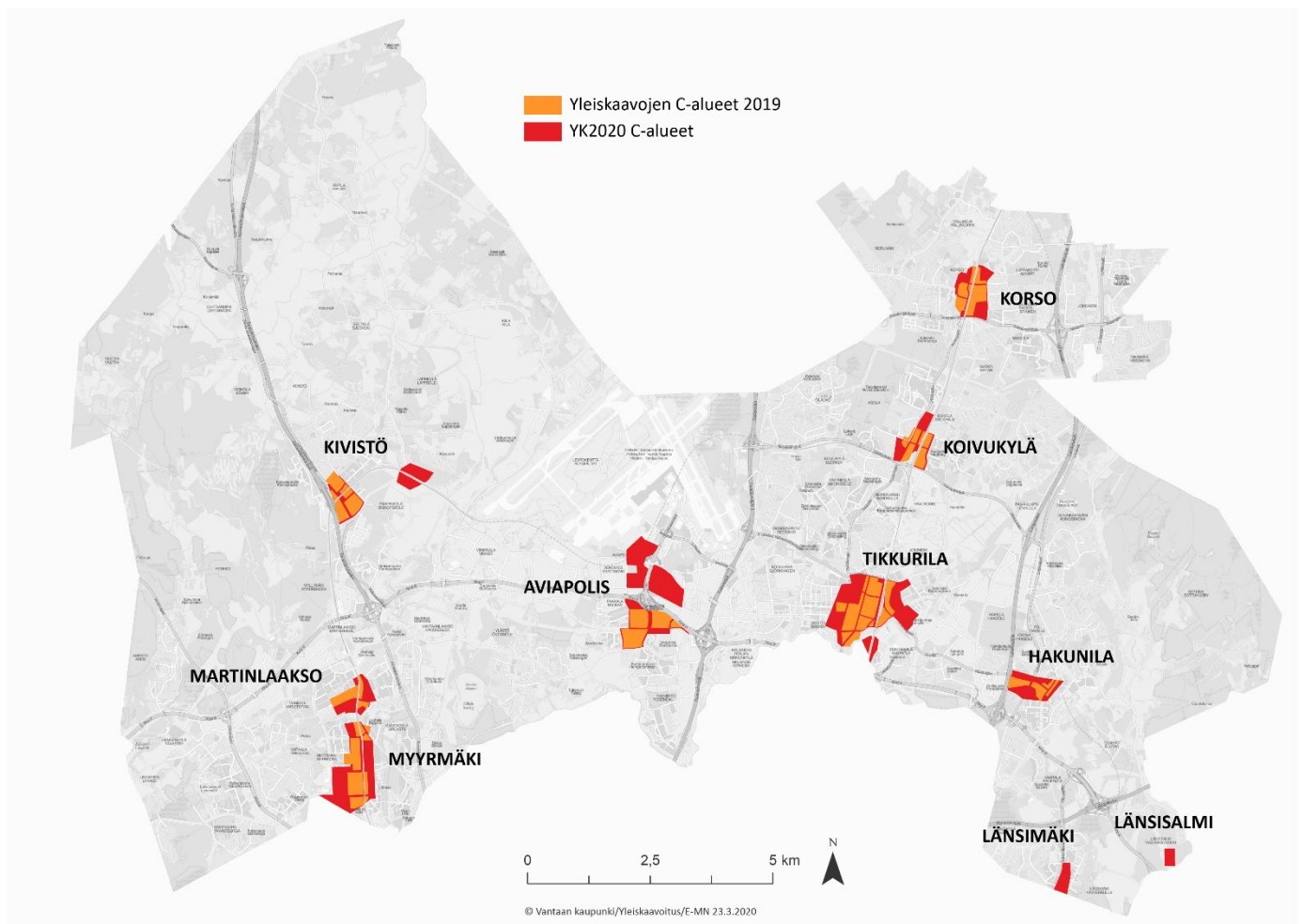
Seudullinen keskustavisio

Aviapolis on 2010-luvulla noussut seudulliseksi keskuksesi, joka sijaitsee noin viiden kilometrin etäisyydellä Tikkurilasta ja lähes yhtä lähellä Helsingille tärkeästä Malmin keskustasta. Keskustat muodostava kartalle kolmion ja kolmikon, jotka ovat ikään kuin saman kasvutarinan jatkumoa. Malmi oli ennen suurta alueliitosta 1946 Vantaan hallinnollinen keskus. Alueliitoksen jälkeen Tikkurila lähti kasvamaan uutena hallinnon paikkana. Malmin lentokentän jäädessä riittämättömäksi kasvavalle lentoliikenteelle, uusi lentokenttä rakennettiin nykyiselle sijainnilleen avautuen 1952. Uusi kenttä oli Aviapoliksen ensimmäinen askel.

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



Kuva 13. Keravanjoen varsi historiallisine paikkoineen karttaan korostetulla vyöhykkeellä voisi tulevaisuudessa olla ympärillä kasvavia keskustoja yhdistävä, alueen matkailua ja vierailupotentiaalia kohottava vyöhyke, ja kaupunginosia toisiinsa kytkevä paikka.



Kuva 14. Yleiskaavan ratkaisussa keskusta-alueiden pinta-ala kasvaa merkittävästi.

6.1.4 Asemanseudut

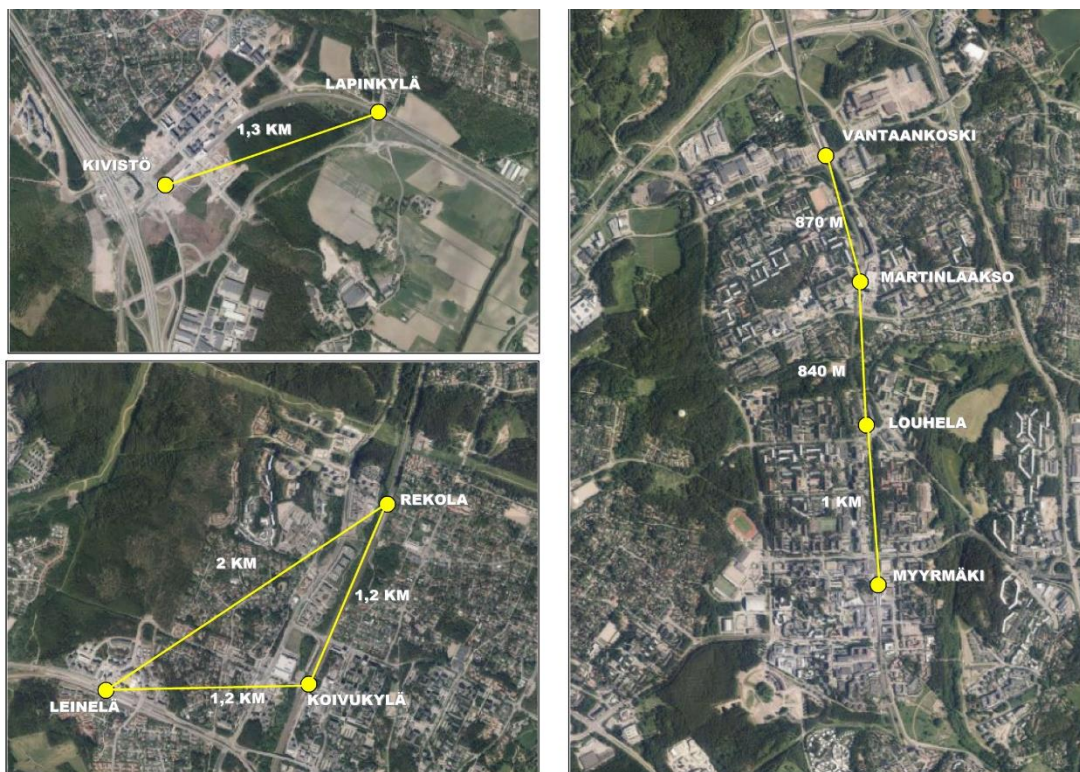
Yleiskaavassa on 19 rautatieasemaa, joista 14 on käytössä ja loput viisi asemavarausta. Jokainen asema muodostaa lähialueen palveluille ja muille toiminnoille luonnollisen solmukohdan. Rakennetussa ympäristössä sijaitsevien asemien ympärille on määritelty 600 m säteellä *kestävän kasvun vyöhyke*. Vyöhykkeellä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

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

Vantaalla on kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevien asemien muodostamia kokonaisuuksia. Asemien välisen ympäristön kehittäminen helposti kävellessä tai muulla kevyellä liikenteellä liikuttavaksi, lisää lähekkäin sijaitsevien asemanseutujen elinvoimaa. Kaupunkirakenteen esteettömyys ja helppo orientoitavuus ovat osa aseman ja joukkoliikenteen vaihtoalueen esteettömyyttä. Läheisten keskustojen ja asemanseutujen keskinäisellä kytkeytymisellä on iso merkitys kaupungin toimivuudelle.



Kuva 15. Kestävän kasvun vyöhykkeen nykyisistä asukkaista 62% asuu yleiskaavan rautatieasemien lähellä. Kuvassa nykyiset väestömäärät asemaseuduittain ($r=600m$).



Kuva 16. Kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevia asemanseutukokonaisuuksia ovat mm. Myyrmäki-Louhela-Martinlaakso-Vantaankosken asemien nauhakaupunkimainen kokonaisuus, Kivistö-Lapinkylän kaksoisasemakeskusta, sekä Leinela-Koivukylä-Rekola-kolmio, jonka luoteislaidalla sijaitsee seudullisestikin merkittävä Peijaksen sairaala-alue. Läheisten kaupunginosien keskinäisellä kytkeytymisellä on tulevaisuudessa entistä isompi merkitys myös Peijaksen palvelukeskittymän toimivuudelle.

6.1.5 Kaupan sijoittamisen ohjaaminen

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

Yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisu perustuu kahteen selvitykseen. 2015 laadittu "Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040" määriteli kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet. Selvityksessä esitettiin kaupan tavoiteltava palveluverkko: tavoitteena on monipuolinen kaupan rakenne. Selvitys hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.11.2015 § 10 jatkosuunnittelun pohjaksi. Selvityksessä määritellyt kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet ovat:

Yleisohjeistus

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

Nykyiset keskusta-alueet ja keskusta-alueiden laajennukset

- Tavoitellaan laaja-alaisesti kauppaa, erityisesti muuta erikoiskauppaa ja päivittäistavarakauppaa.
- Myymälätilojen suunnittelussa on otettava huomioon keskustojen erityispiirteet tiiviinä kaupunkirakenteen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liiketilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen avautuminen katutilaan.
- Keskustojen liiketilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kevyellä ja julkisella liikenteellä.
- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla liiketiloiksi.
- Liiketilojen pysäköinti tulee toteuttaa pääsääntöisesti rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä.
- Julkisten ja yksityisten palvelujen yhteisasioinnin helppoutta tulee edistää.

Nykyiset kaupan alueet ja kaupan alueiden laajennukset

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

Toinen selvitys "Vantaan yleiskaavan kaupan ratkaisun täsmentäminen" (WSP Oy, 2018) täydensi edellistä mm. maankäyttö- ja rakennuslaissa tapahtuneiden muutosten takia. Lainsäädännön muutos 2017 nosti kaupan sijoittumisen ensisijaisiksi kriteereiksi palvelujen saavutettavuuden ja vaikutukset keskustojen kaupallisiin palveluihin. Ratkaisuja täsmennettiin vielä kaupan vaikutusten arvioinnin ja vuorovaikutuksessa saadun palautteen perusteella mm. asumisen alueilla.

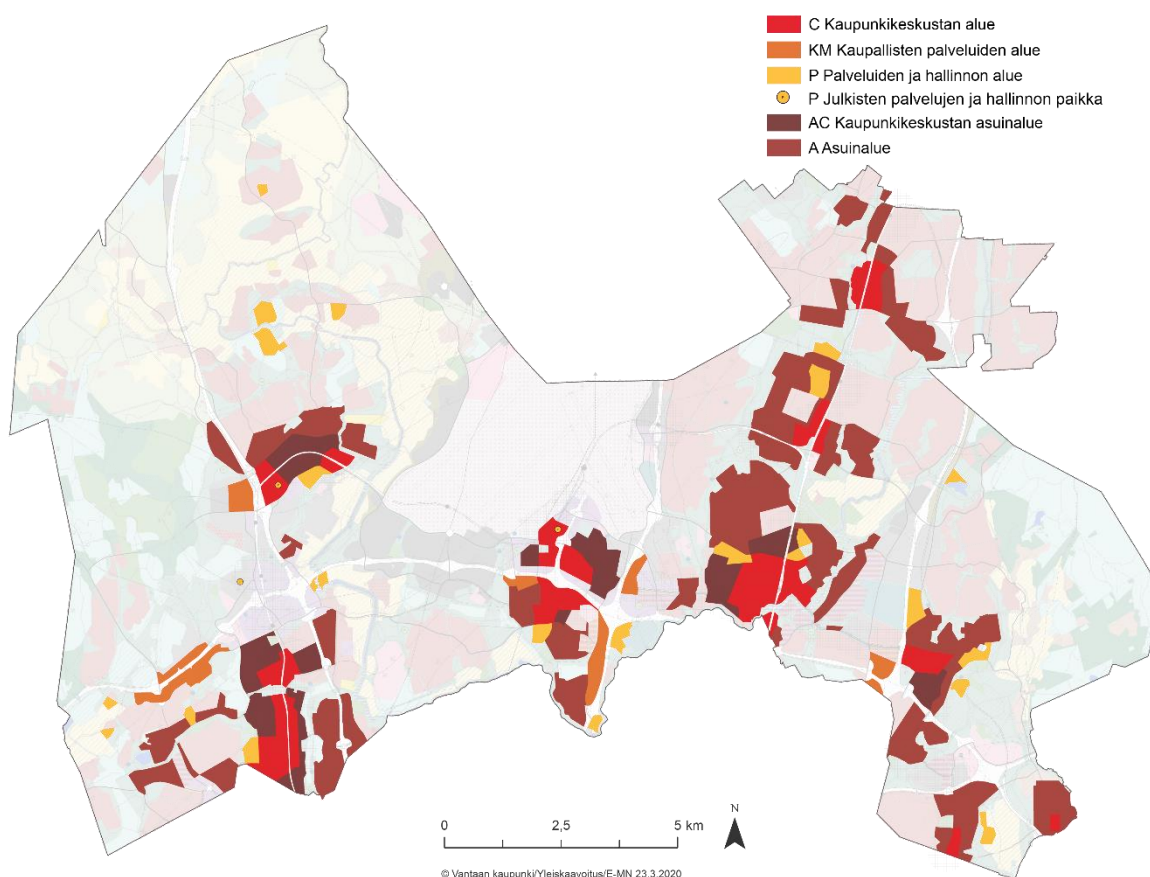
Yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina. Kauppa on tärkeä vetovoimainen keskustatoiminto. Kaupan tuleva kehitys on epävarmaa, joten pelkän kaupan varaan ei keskuksien kehittämistä voi rakentaa vaan kaupan tueksi tarvitaan muita palveluita. Lisäksi kauppa tarvitsee keskuksiin riittävästi asukkaita ja työpaikkoja, viihtyisää kaupunkiympäristöä ja hyviä yhteyksiä.

Kaupungin pitää edesauttaa kaupan toimintaedellytyksiä keskuksissa kaikin keinoin, koska elävää keskustaa ei ole ilman kaupallisia palveluita.

Asukkaiden eniten käyttämä yksityinen lähipalvelu on päivittäistavarakauppa, siksi niiden sijainnin ohjauksella on merkitystä myös segregaatien näkökulmasta. Lähikaupan tulee palvella kaikilla liikennemuodoilla liikkuvia kuluttajia ja mahdollistaa kohtuulliset asiointimatkat. Suuryksiköiden sijoittuminen ei saa heikentää lähipalvelujen saavutettavuutta. Yleiskaavaan ei ole erikseen määritelty paikallisia lähipalvelujen keskittymiä, vaan kaupan sijoittumista ohjataan yleiskaavamääräyksillä ja viime kädessä asemakaavoilla.

Kaupan alueet (KM) täydentävät kaupallisten palveluiden tarjontaa. Kaupan alueille sijoittuu suuria erikoiskauppoja sekä tilaa vaativaa kauppaa. Tilaa lisärakentamiselle on vielä kaikilla alueilla. Tilaa löytyisi lisää, mikäli alueiden sisäinen rakenne suunniteltaisiin toimivammaksi ja aikaa myöten myös tiiviimmäksi. Petaksessa säilyy varaus kaupan alueelle, mutta sitä ei ole tarkoitus ottaa käyttöön ennen aseman käyttöönottoa. Tammiston ja Porttipuiston pohjoisosaan on esitetty A/KM- alue, joka voisi joukkoliikenneyhteyksien paranemisen myötä muuttua osittain asumiseen.

6.1.6 Palvelut

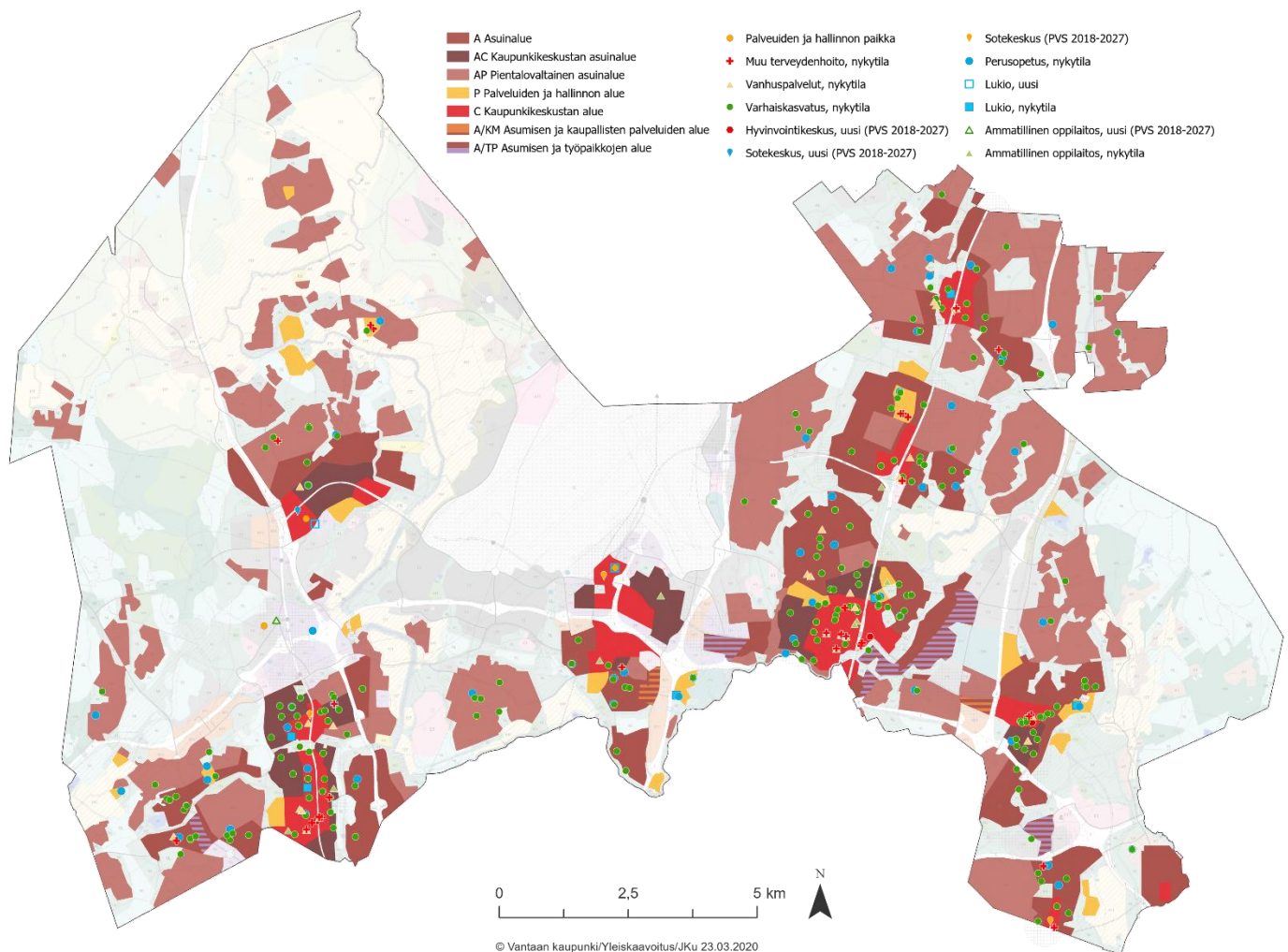


Kuva 17. Yleiskaavan palveluiden alueet.

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

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

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



Kuva 18. Julkiset palvelut sijoittuvat keskusta- ja asumisen alueille palveluiden ja hallinnon alueiden lisäksi. Kartalla on esitetty palveluiden nykytilaa sekä Kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan (PVS 2018-2027) perustuvia tunnistettuja palvelutarpeita.

Matkailun kehittämisen näkökulmaa sekä kulttuuriympäristöjen roolia osana kaupunkilaisten elinympäristöä tukevat myös kartanoalueet ja muut historialliset miljööt. Nämä kohteet korostavat Vantaan monisatavuotista tarinaa, jota on syytä korostaa voimakkaan kasvun rinnalla. Kulttuurihistoriallisia palveluiden alueiksi merkittyjä kohteita kehitettäessä suojeluarvot ovat huomioonotettava reunaehto.

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

6.1.7 Toimitila-alueet ja työpaikat

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

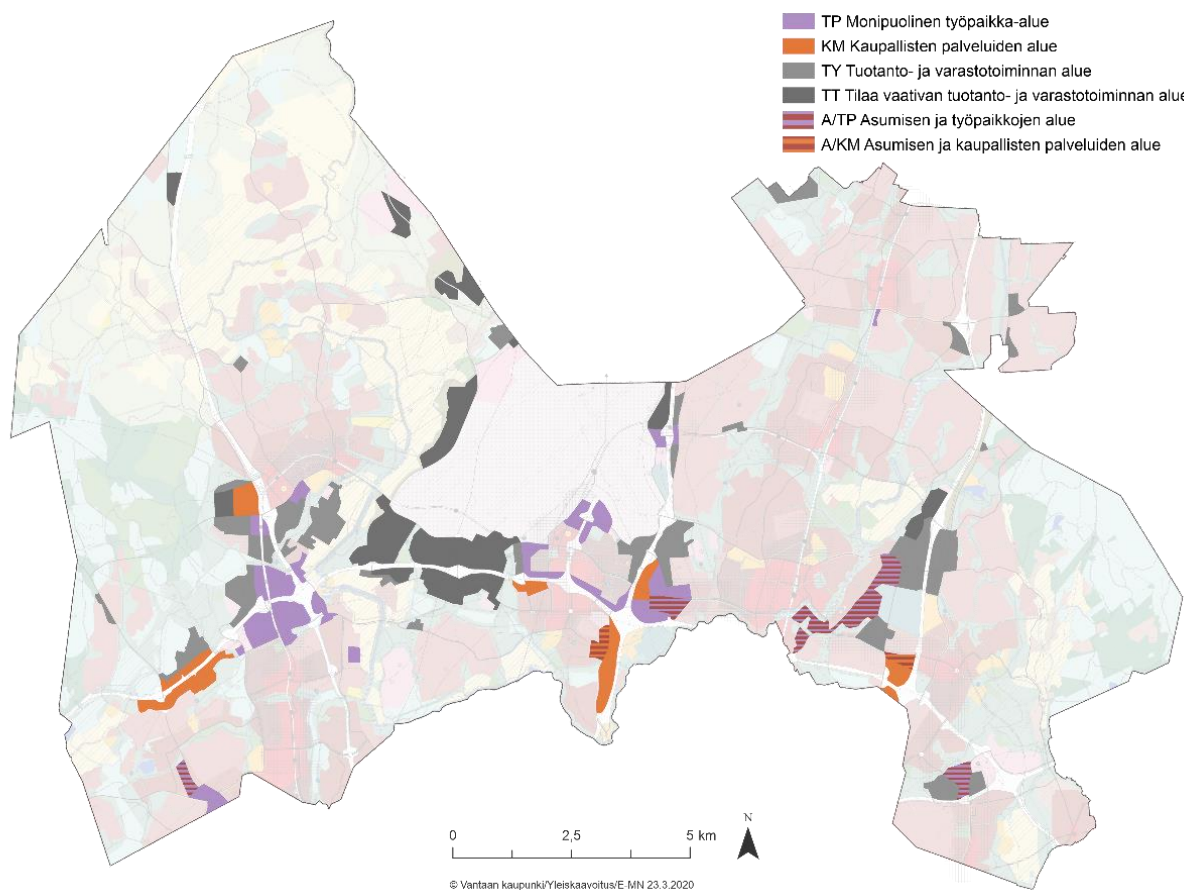
Yleiskaavan toimitila-alueiden ratkaisu nojaa vahvasti kestävä kasvun raamiin. Toimitilarakentamiselle on esitetty riittävästi rakentamismahdollisuuksia nykyrakenteesta, mahdollistaen samalla maankäytön tehostaminen

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

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

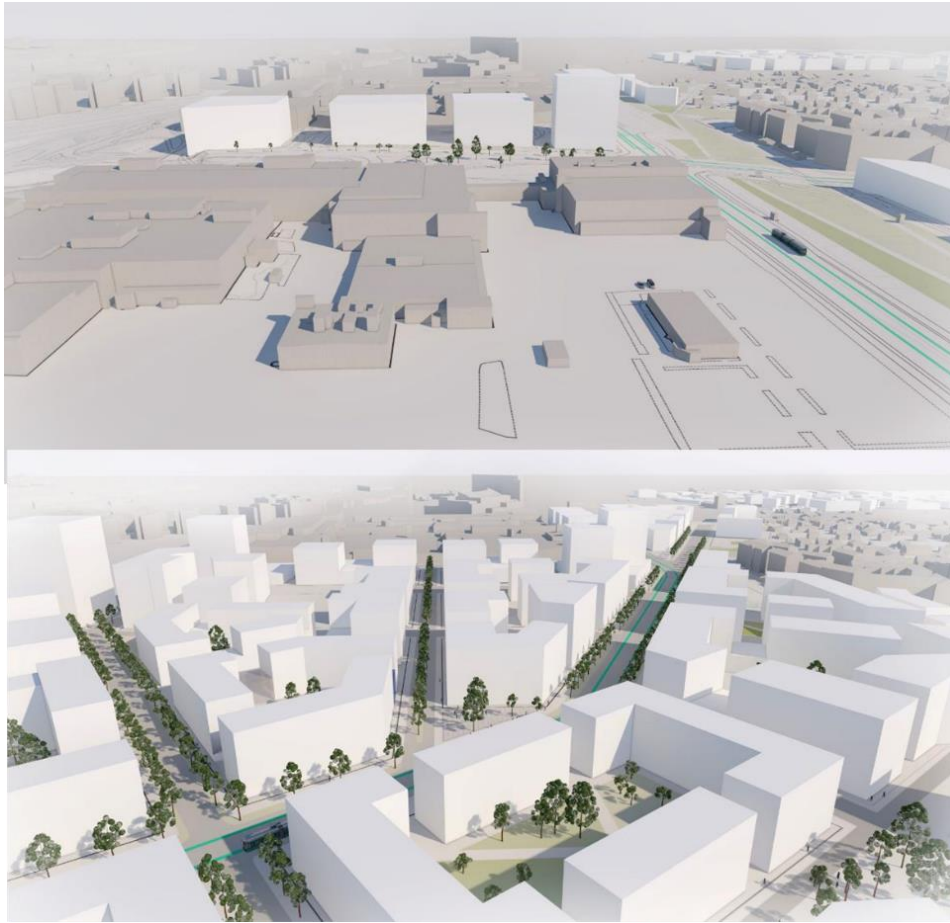
Monipuolisiksi työpaikka-alueiksi on varattu etenkin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla sijaitsevia toimitila-alueita, jossa on hyvät edellytykset toimisto-, palvelu- ja tehokkaan tuotantotoiminnan kehittämiseen. Alueiden kehittämisessä tulee huomioida laadukkaan kaupunkitilan syntyminen, jalankulkijan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

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



Kuva 19. Yleiskaavan toimitila-alueet.

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



Kuva 20. Useita olemassa olevia työpaikka-alueita on osoitettu yleiskaavassa muutosalueiksi erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. (kuva: Sitowise Oy)

6.1.8 Asuminen

Asumiselle varatut paikat yleiskaavassa

Asumista on monipuolisessa kaupungissa kaikkialla. Asuntorakentamista ohjaavat saavutettavuus ja asumisterveydeliset olosuhteet. Asukkaat tuottavat eloa kaupunkiin, kunhan asuminen ei ole alueen ainoa toiminto. Yleiskaavan asuinalueilla on sallittua sijoittaa asumista tukevia palveluita ja asumiselle häiriötä tuottamattomia muita toimintoja.

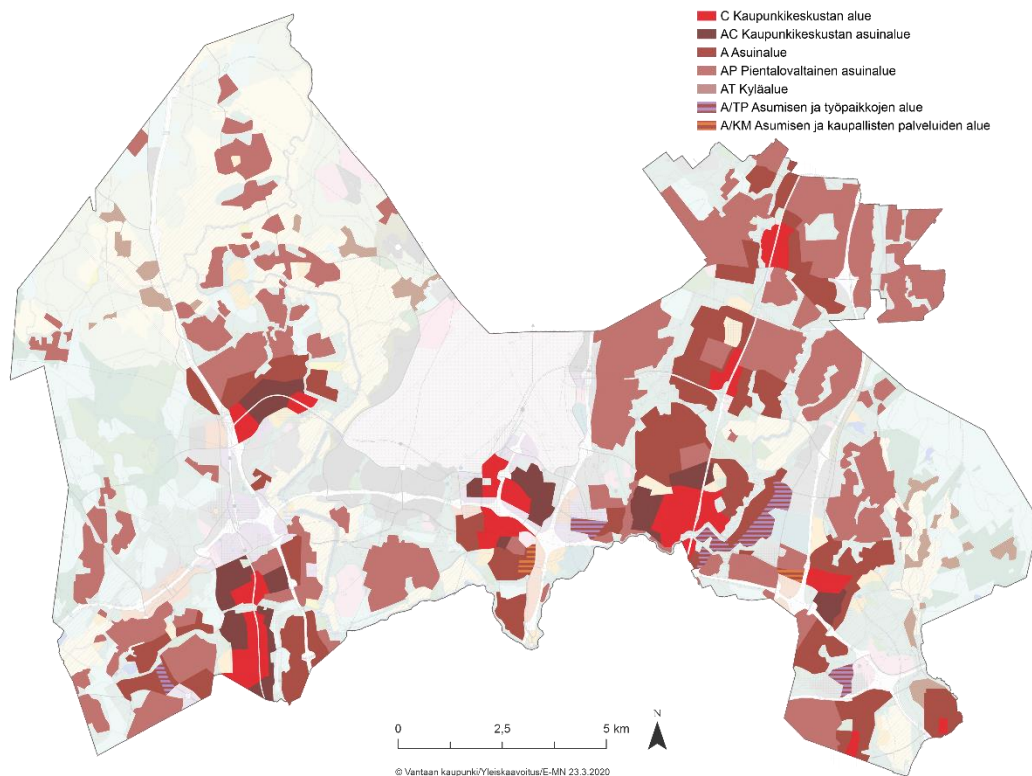
Tilaa uudelle asuntorakentamiselle on mitoitettu ensisijaisesti olemassa olevan väljästi rakennetun rakenteen sisään täydentämään tai korvaamaan nykyistä asuntokantaa. Lisäksi asumista on osoitettu aiemmin muuhun maankäyttöön varattuja alueita. Esimerkiksi raitiotien reitin varrella on muutettu työpaikka-alueita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

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

Yleiskaava ei esitä laajoja uusia aluevarauksia asuntorakentamiselle rakentamiseen aiemmin osoittamattomilta alueilta. Kaikki uutena rakentamisen alueena kartalle nostetut paikat ovat nykyisen rakenteen laidassa tai keskellä. Vain Länsisalmeen Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan pohjautuva merkintä metroaseman ympäristöstä tekee tässä poikkeuksen. Sinne on esitetty laajalti uusia rakentamisen alueita.

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

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



Kuva 21. Asumiseen varatut alueet yleiskaavassa.

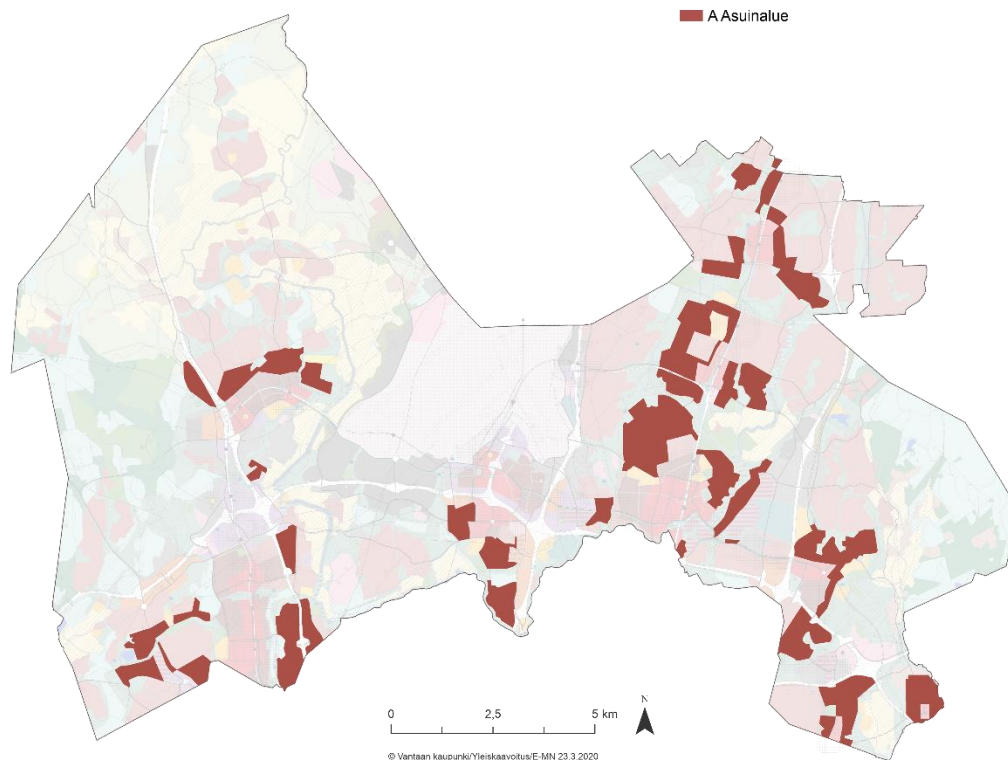
Asuntoalueiden monipuolistamisen mahdollisuuksia:

Vyöhykemalli asumisen maankäyttöluokkien jakoperusteena

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

Yleiskaavan asuntorakentamisen ohjauksessa talotyyppi ei ole hallitseva. Vain pientalovaltaisilla alueilla ohjataan rakentamista talotyyppi-termillä. Kaikkia muita alueita voi rakentaa ns. 'kaikilla talotyypeillä'. Tällä tavoitellaan monipuolisia, inhimillisiä, tiiviitä, identiteetiltään toisistaan poikkeavia alueita, joille voi kehittyä toistaiseksi luokittelemattomiakin asuntorakentamisen ratkaisuja. Merkintätavalla halutaan edistää väljien kortteleiden täydentymistä rakennetta monipuolistavin ja ympäristöä rikastuttavin ratkaisuin. Tehokas rakentaminen ei aina ole tiivistä ja inhimillistä kaupunkitilaa tukevaa, jos se sijoitetaan kasvavasti kerrokseen. Kerrokseen sijoitettava rakentaminen on usein mahdollista toteuttaa samalla tehokkuudella, samalla tontilla matalasti ja ulkotilallisesti mielekkäämpinä ratkaisuin.

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

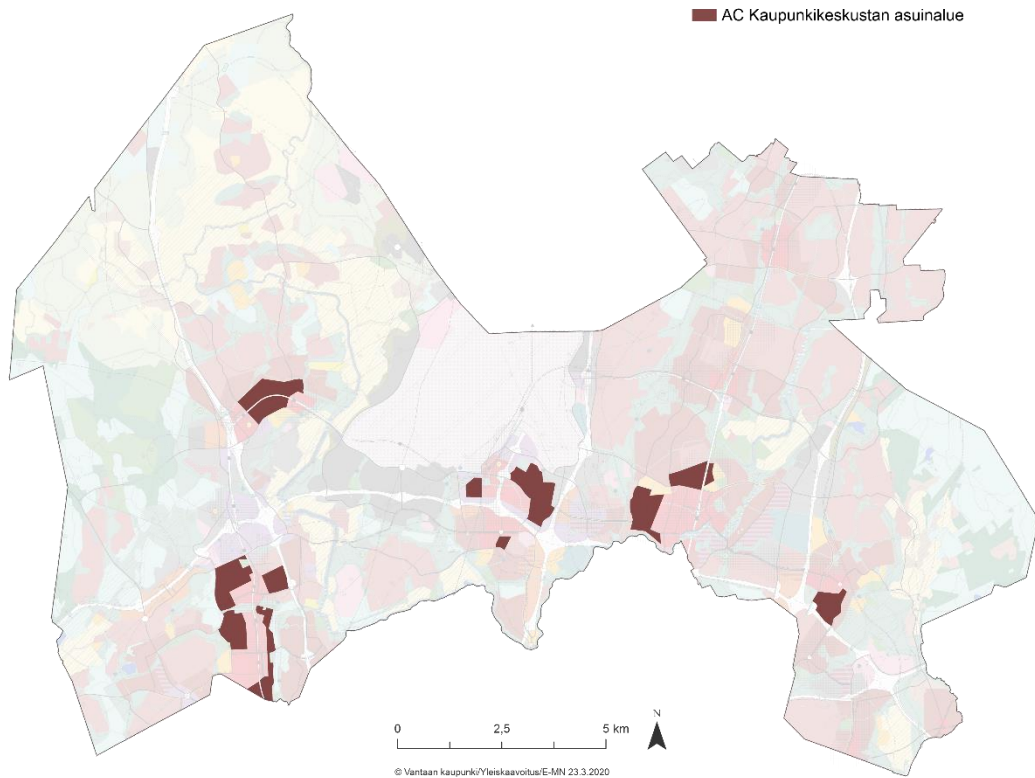


Kuva 22. Asuinalueet (A) yleiskaavassa.

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

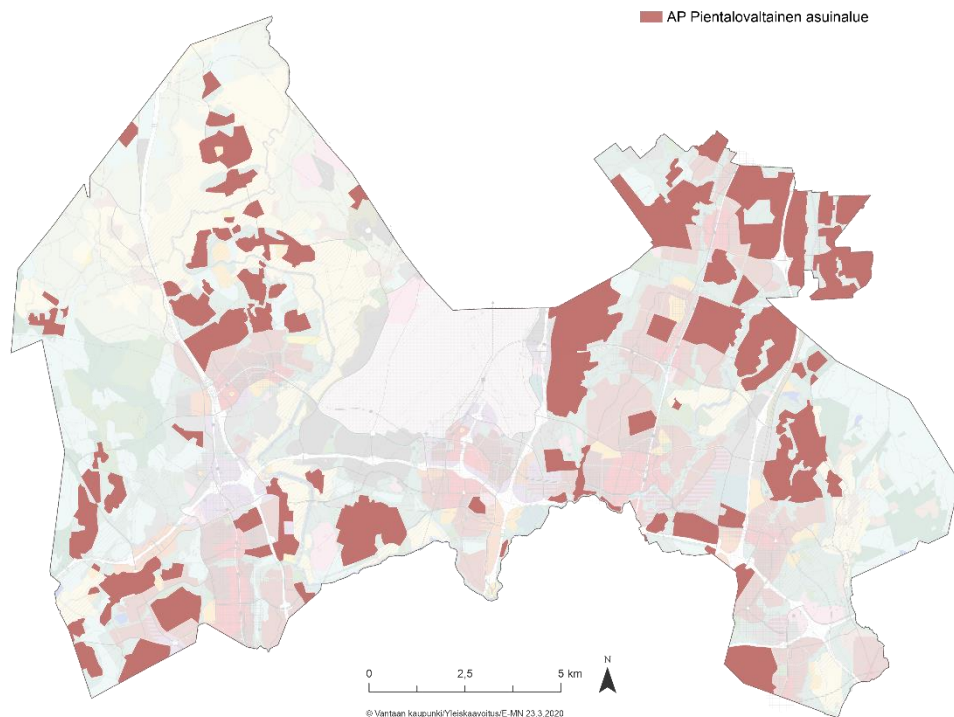


Kuva 23. Kartanonkosken alue on hyvä esimerkki yleiskaavan A-merkinnän tavoitetilasta. (Kuva: Vantaan kaupungin aineistopankki / Lentokuva Vallas Oy, Pekka Turtiainen)



Kuva 24. Kaupunkikeskustan asuinalueet (AC) yleiskaavassa.

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

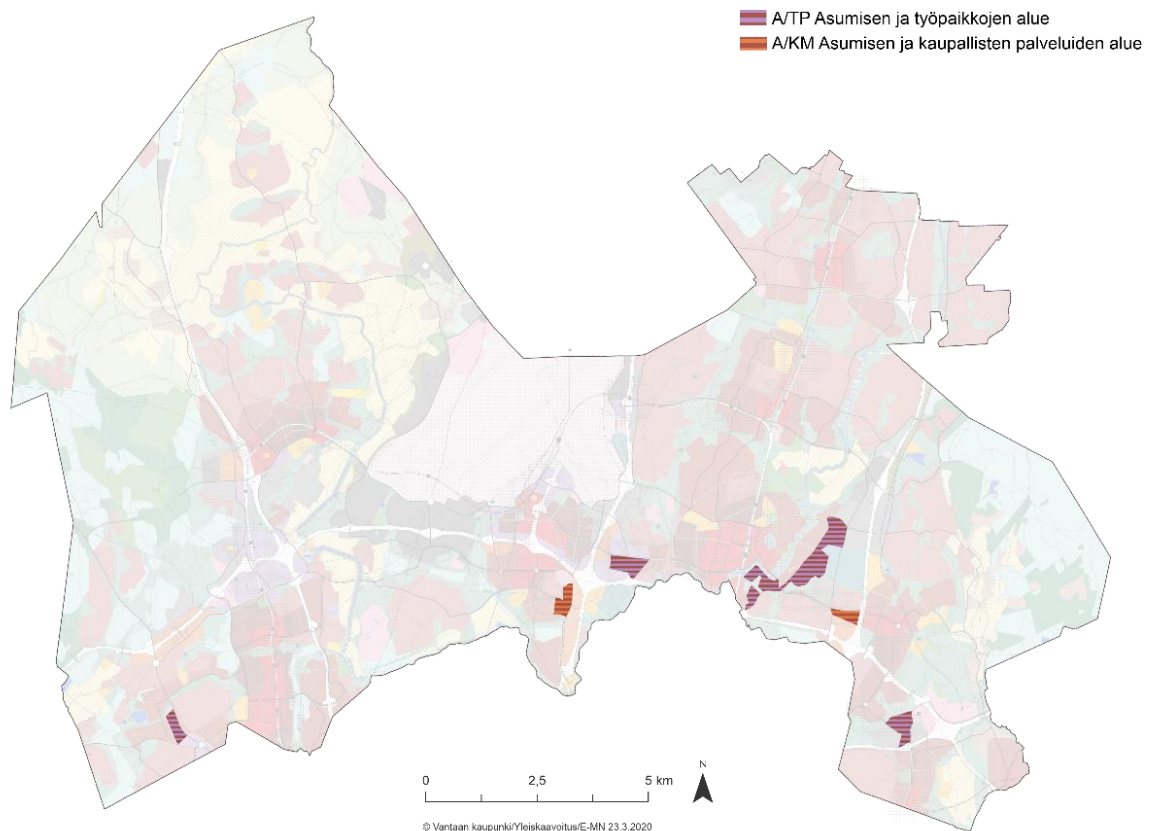


Kuva 25. Pientalovaltaiset asuinalueet yleiskaavassa.

Pientaloalueiden linjausten tavoitteena on vaalia olemassa olevia pientalomiljöitä ja luoda uusia. Pientalovaltainen asuinalue voi rakentua niin yhtiömuotoisilla ratkaisuilla kuin erillispientaloina. Alueilla voi olla yksittäisiä kerrostalokortteleita. Pientalovaltaisen asuinalueen miljöö voi olla hyvin urbaani tai väljä ja vehreä kiemurtelevien hiekkateiden varsille rakentunut omakotitalojen nauha. Niin Vantaan Ylästö kuin Kartanonkoskikin ja Espoon Säterinmetsä käyvät esimerkistä, millaista pientalovaltaisella asuinalueella voi olla, miksei Helsingin Alppikyläkin. Pientalovaltaisia

asuinalueita on yleiskaavakartalla yhteensä noin 4100 ha, mikä on pinta-alaltaan suurin yleiskaavan kaikista rakentamisen maankäyttöluokista.

Kuva 26. Asumisen ja työpaikkojen sekä asumisen ja kaupallisten palveluiden alueet yleiskaavassa.



Kahden maankäyttöluokan merkinnöillä (raidalliset aluevarausmerkinnät) on määritelty alueita joukkoliikennevyöhykkeellä, jotka kehittyvät nykyisen toiminnon, työpaikkojen tai kaupan, lisäksi asumiseen. Näiden alueiden toimivuuden ja riittävän tehokkuuden kannalta on erittäin tärkeää ohjata muutosta laajoja kokonaisuuksia kattavilla suunnitelmilla, ei yksittäisinä tonttimuutoksina. Kahden maankäyttöluokan merkinnällä asumiseen muuntuvia alueita on merkitty yleiskaavaan yhteensä vain noin 200 ha.

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

Lähipalveluiden sijoittamisesta asuinalueilla linjataan yleiskaavassa samoin kuin viheralueista. Ne voidaan sijoittaa asumisen lomaan ja yleiskaavamääräyksessä vaaditaan, että asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään lähipalvelujen riittävyys ja varataan niille tarvittaessa riittävästi tilaa.

Maaseutualueiden asuntorakentamisen ohjaus

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

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

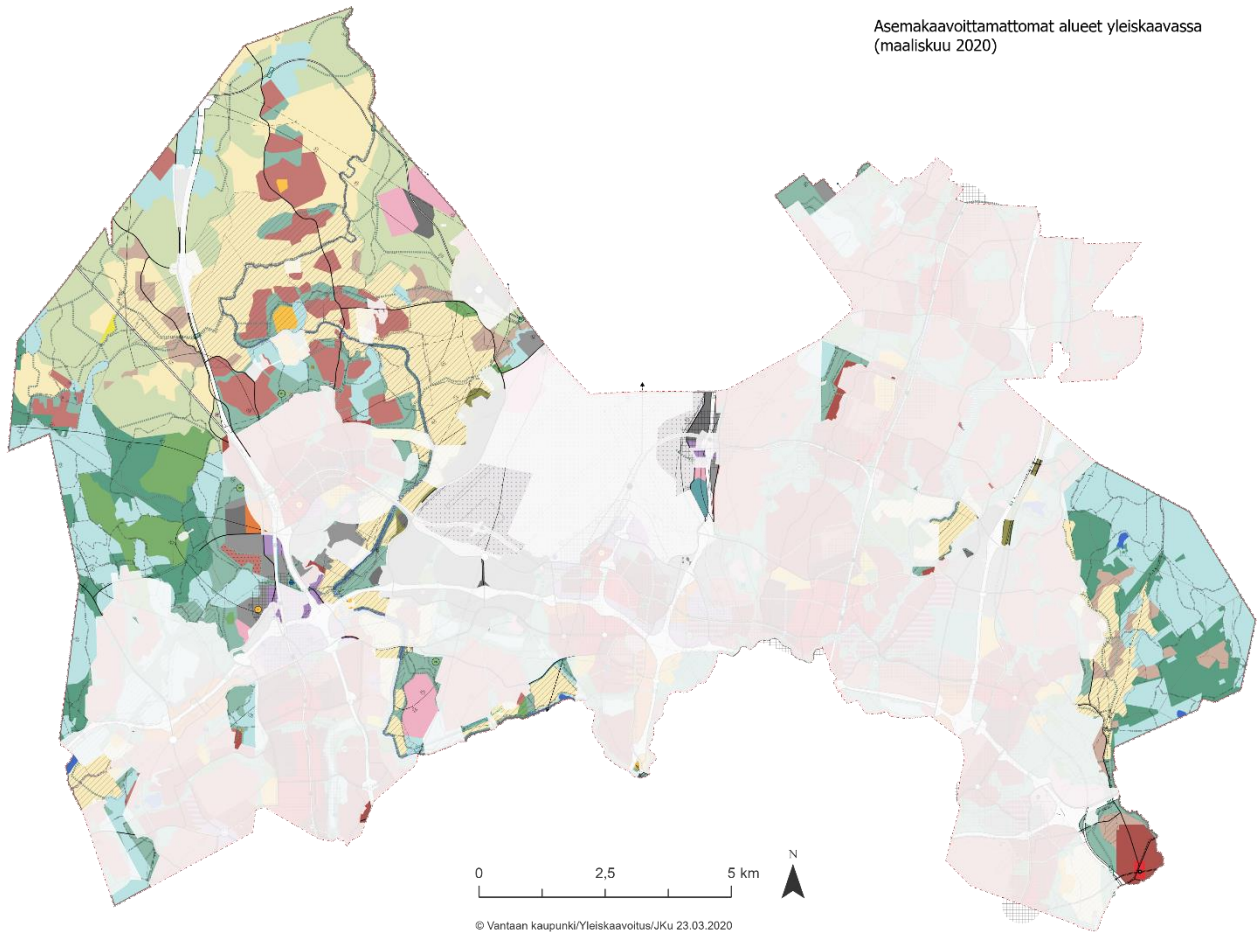
Rakentamisen ohjaamisessa yleiskaavan AP-, AT-, M- ja MT-alueilla käytetään kantatilaperiaatetta, mikä tarkoittaa, että tilalla sallittujen asuntojen enimmäismäärä lasketaan kantatiloittain. Rakennusoikeuden laskentasäännöt ilmaisevat, kuinka monta asuntoa voidaan enintään rakentaa tietyn ajankohdan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

Taulukko 2. Rakentamismahdollisuuksien määräytymisperusteet yleiskaavassa

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

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

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



Kuva 27. Asemakaavoittamattomilla alueilla rakentamista ohjataan yleiskaavan kantatilaperiaatteen mukaisesti ja suunnittelutarveratkaisuun perustuen.

6.1.9 Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa

Ihmisen näkökulma

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

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

Yleiskaavan läpileikkaava strategia

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

Katukuvan kehittämisvyöhyke

Yleiskaavakartalle on joukkoliikennekaupungin maankäytön tehostamista ja kaupunkitilan laatua ohjaavan kestävä kasvun vyöhykkeen strategisen merkinnän lisäksi tuotu merkittävien katujen varsille strateginen merkintä **Katukuvan kehittämisvyöhyke**. Merkintä kehittyi asuntorakentamisen sijoituskohteita haarukoitaessa, kun pohdittiin asuinalueiden asuinviihtyvyyteen ja liikkumisen edellytyksiin vaikuttavia tekijöitä. Vantaalla on paljon katumaisemia, jotka näyttävät kulkijalle ensisijaisesti suojaviheralueina ja joilla liikkumisen vauhti nousee ympäristöstä johtuen helposti yli

annetun ohjearvon. Tiemäisten katuympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta.

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



Kuva 28. Visio Asolanväylän katukuvaa kohentavasta täydennysrakentamisesta kolmen kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevan aseman keskellä. (Kuva: Irene Sarvi/Vantaan kaupunki)



Kuva 29. Visio Rajatorpantien katukuvaa kohentavasta täydennysrakentamisesta. (Kuva: Sitowise Oy)

6.2 Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima

Yleiskaavassa esitetään viheralueverkoston suuret linjat: laajat viheraluekokonaisuudet ja yhteydet niiden välillä. Vantaan viheralueverkostoa on suunniteltu pitkäjänteisesti. Siitä on muodostunut hyvä ja toimiva vihreä infrastruktuuri –

strategisesti suunniteltu luonnontilaisten tai osittain luonnontilaisten alueiden verkosto, joka tuottaa hyötyjä eli ekosysteemipalveluja ihmisille. Tätä vihreää infrastruktuuria vaalitaan edelleen.

Luonnon itseisarvon tunnustamisen lisäksi on hyvä ymmärtää, miten monenlaisia hyötyjä kaupunkiluonto ihmisille tuottaa. Viheralueet eivät ole tärkeitä ainoastaan virkistytymisen takia, vaan niillä tapahtuvat biologiset prosessit ja rakenteet hyödyttävät ihmisiä esimerkiksi vettä viivytämällä ja puhdistamalla. Viherrakenteella tarkoitetaan kasvullisten alueiden (viheralueet, pihat ja muut alueet, joilla kasvaa kasveja) ja niiden välisten viheryhteyksien muodostamaa verkostoa, joka on osa yhdyskuntarakennetta. Kaupungin viherrakenne on ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille olennainen ja tuottaa myös taloudellisia hyötyjä. (Käsitteet: ViherKARA-verkosto. Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitteitä. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39/2013.)

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

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

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

Useimmat rakennettaviksi tarkoitetut alueet on määrätty toteutettaviksi vihertehokkaasti. Vihertehokkuus on rakennetun ympäristön suunnittelun tueksi kehitetty väline, jonka tarkoitus on edistää ekologisten toimintojen ja ekosysteemipalvelujen tuotannon huomioon ottamista rakennushankkeiden toteutuksessa. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen kasvullisen osan (=alue, jolla kasvaa eläviä kasveja) pinta-alan suhdetta alueen koko pinta-alaan pisteytettynä elementtien vaikuttavuuden mukaan. Esimerkiksi säilytettävästä puusta saa paljon pisteitä, koska puusta juurineen on paljon hyötyä. Vihertehokkuuden arviointiin on kehitetty laskuri, jonka avulla voidaan määritellä minimivaatimukset tavoitteen täyttymiseksi. Yleiskaavamääräyksessä vihertehokkuusvaatimus ei sido suunnittelua nykyiseen laskuriin, vaan laskuria ja sen lähtöoletuksia voidaan tarvittaessa muuttaa ja kehittää.

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

Merkittävinä kaupungin vetovoimaresurssina virtaavat Vantaalla joet. Yhtenä kaupunkitilan laatua strategisesti ohjaavana merkintänä yleiskaavakartalla on jokien varsien virkistyskäytön kehittämisvyöhyke. Joen varren kehittämisen merkintää on esitetty yleiskaavassa niille joen varren alueille, joiden lähellä on väestökasvupotentiaalia.



Kuva 30. Käyttäjämäärien kasvaessa voi luonnon kulumista hillitä rakentamalla paikkoja ja reittejä luontoa varjellen ja ihmisten kulkua helpottaen. (Kuvat: Virpi Mamia)

• Hulevesitulva-allas
 Pohjavesialue yk0048
 Jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke
 Vesialue

0 2,5 5 km

N

© Vantaan kaupunki/Yleiskaavoitus/AM 23.03.2020

6.2.1 Ekologinen verkosto

6.2.2 Luonnonsuojelualueet

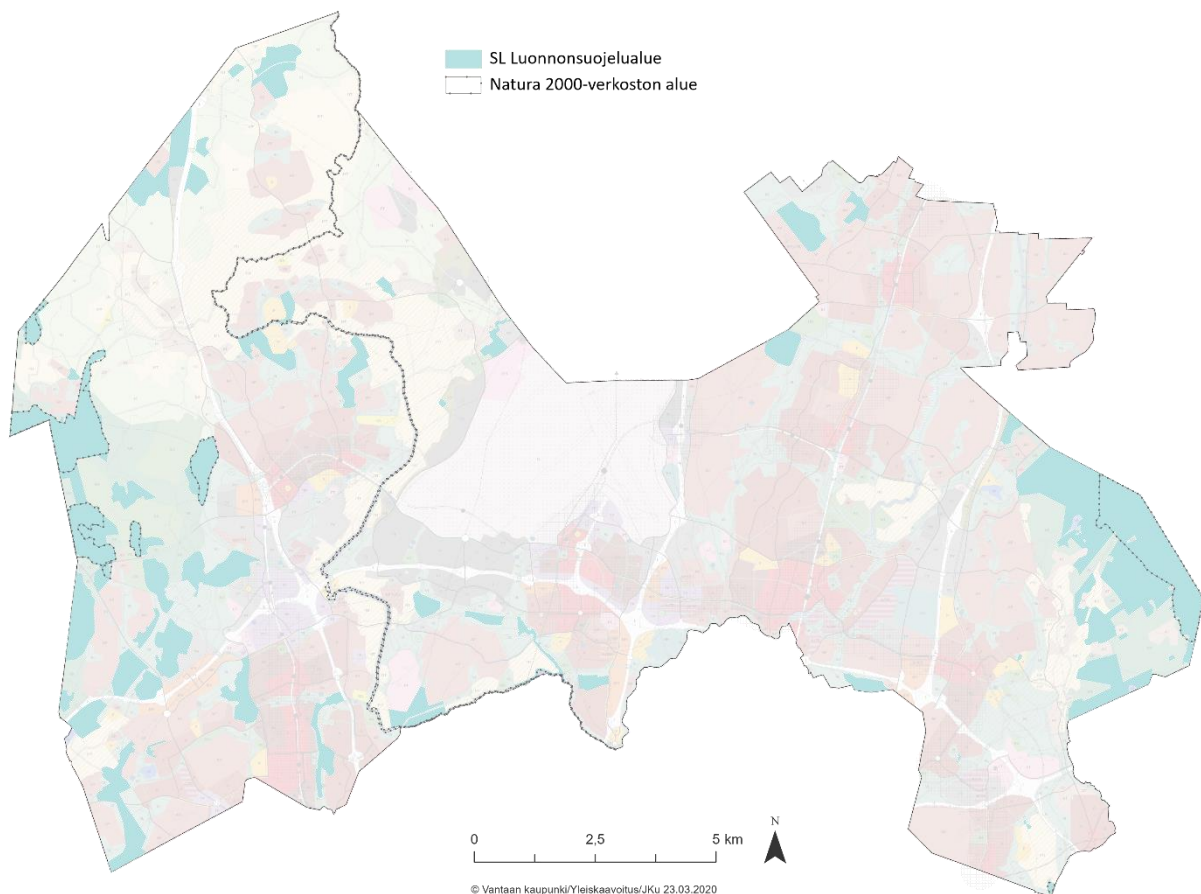
Suojelualueverkostoon lisättäväksi ehdotetuilla alueilla on erityisesti perusteena niiden monipuoliset metsäarvot, joilla tarkoitetaan metsäluontotyyppien säilyneisyyttä ja kehittymistä luonnontilaisen kaltaisiksi. Suojelualueverkoston täydennyksiä on tehty Vantaan luonnosta kertyneiden tietojen perusteella ja ekologisen verkoston, erityisesti

metsäisen verkoston, säilyttämisen näkökulmasta. (Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suuralueittain, Vantaan kaupunki, ympäristökeskus 2019)

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

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetun lahokaviosammalen huomioimiseksi paremmin kaavoituksessa, Vantaan kaupunki teetti syksyllä 2019 selvityksen, jossa kartoitettiin sammaleen esiintymistä alueilla, joilta aiemmin oli vain vähän tietoa kuten suojelualueilta, ja lisäksi tutkittiin joitain erityisten maankäyttöpaineiden kohteina olevia alueita. Selvityksen mukaan lahokaviosammalen tilanne vaikuttaa olevan Vantaalla poikkeuksellisen hyvä Suomen mittapuulla arvioituna. Selvityksessä rajattiin tunnettujen esiintymäalueiden perusteella 107 ydinaluetta, joiden pinta-ala on yhteensä n. 1 071 ha. Ydinalueista n. 3/4 (86 % niiden yhteispinta-alasta), itiöpesäkkeistä n. 3/4 ja itiöpesäkkeiden kasvupaikoista n. 2/3 sijaitsee nykytilanteessa hyvin tai kohtalaisesti turvatuilla kohteilla. Selvitys sisältää lahokaviosammaleen suojelusuunnitelman, joka perustuu yleiskaava 2007:n ja uuden yleiskaavan valmisteluaineiston väliseen vertailuun. Yleiskaavan valmisteluaineistossa maankäyttöön tehdyt muutokset oletettavasti kompensoivat yleiskaavan rakennettaviksi osoitetuilla alueilla olevien lahokaviosammaleesiintymien heikennykset riittävällä tasolla, jotta lajin suojelutaso säilyy suotuisana Vantaalla.

Luonnonsuojeluun tarkoitetut alueet on tarkoitettu rauhoittamaan luonnonsuojelulain 24 §:n nojalla. Rauhoitetulle luonnonsuojelualueelle voidaan tarvittaessa laatia hoito- ja käyttösuunnitelma, jolla osoitetaan alueella tarpeelliset reitit ja rakenteet sekä luonnonhoitotoimet. Kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita.



Kuva 32. Yleiskaavan luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

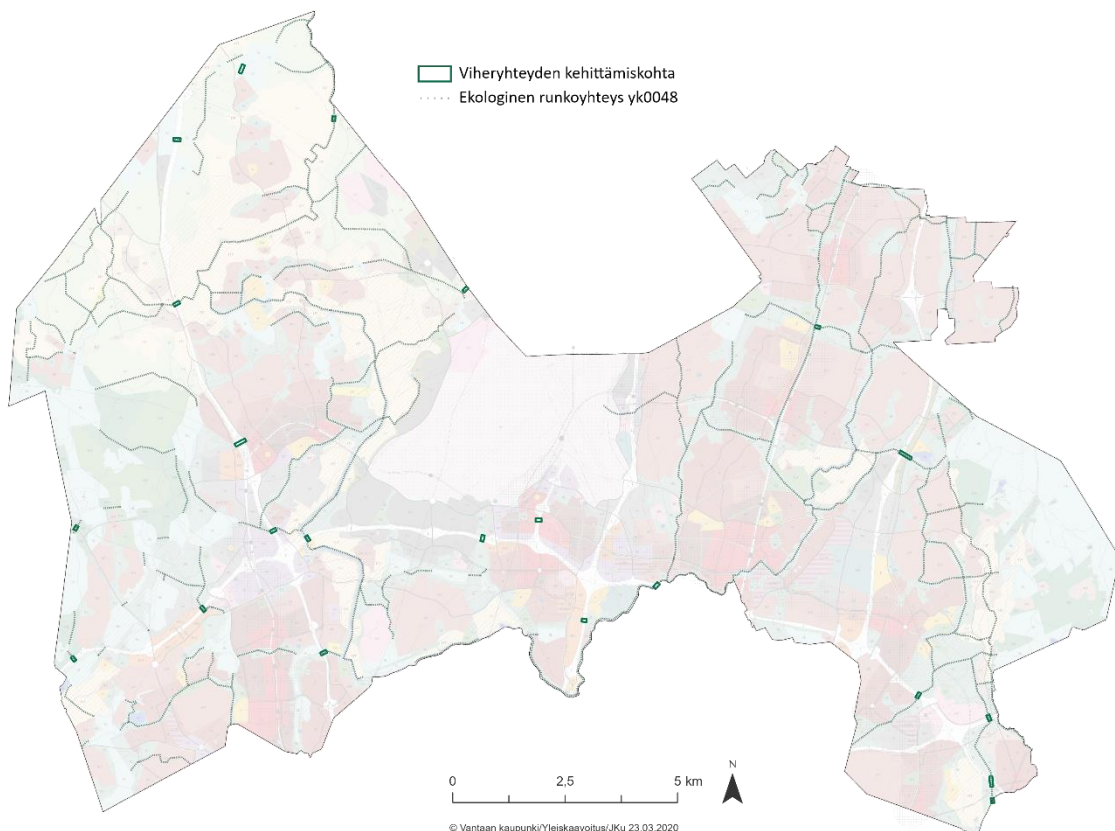
Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueiden (luo) kokonaisuutta on yleiskaavassa täydennetty kokonaan uusilla alueilla tai olemassa olevien laajennuksilla. Tavoitteena on laajempien luonnon arvoaluekokonaisuuksien ja suojelualueiden tukialueiden muodostaminen luonnon monimuotoisuutta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

Luo-alueet sijoittuvat pääosin VR- ja VL-alueille päällekkäismerkintänä. Luo-alueen määräys velvoittaa maaomistajaa yleiskaavan VR-, VL- ja VU-alueilla hakemaan puunkaatoon ja muuhun maisemaa muuttavaan toimintaan maisematyöluvan maankäyttö- ja rakennuslain 128 § mukaisesti. Yleiskaavan M- sekä MT-alueilla oleva luo-aluemerkintä ei velvoita vastaavasti, koska M- ja MT-alueilla sovelletaan metsälakia. Luo-alueiden pinta-ala yleiskaava-alueella on yhteensä noin 780 ha.

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

Ekologiset runkoyhteydet

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



Kuva 33. Ekologiset runkoyhteydet ja viheryhteyden kehittämiskohdat yleiskaavassa

Viheryhteyksien kehittämiskohdat

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

Tärkeimmät viheryhteyksien kehittämiskohdat on merkitty yleiskaavaan. Tarkoituksena on tukea vihersiltojen tai vehreiden alikulkujen rakentamista väylien ja teiden perusrakennusten ja rakentamisen yhteydessä. Merkintään liittyy määräys: ”Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkitylle kohdalle tulee rakentaa vihersilta tai kehittää alikulkua ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.”

Natura 2000 -alueet

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

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

6.2.3 Alueiden virkistyskäyttö

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

Virkistys- ja liikunnan vapaa-ajanpalvelut

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

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

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

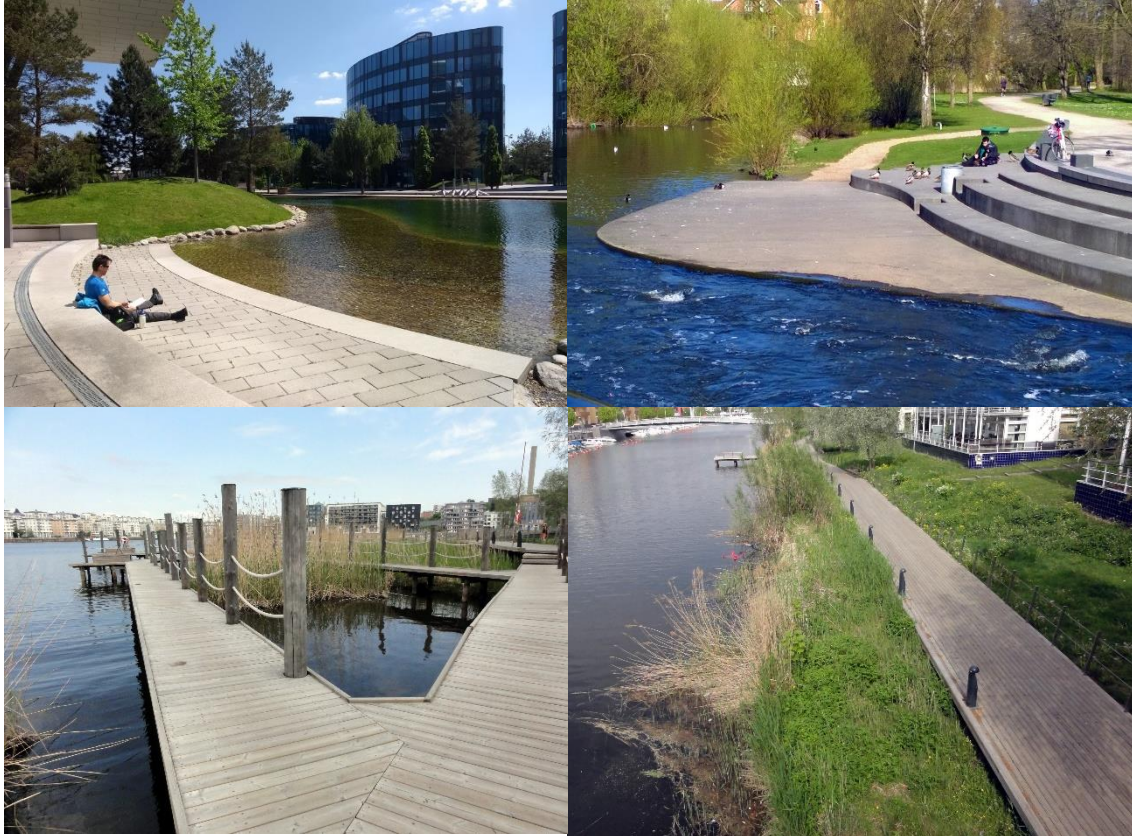
Osana yleiskaavatyötä on laadittu vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta (liite 2.), jonka merkinnät ovat osin oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukaisia, osin oikeusvaikutuksettomia ja yleiskaavaa tarkentavia. Teemakartassa esitettyjen kohteiden lisäksi yleiskaavan keskustoihin ja asumisen alueille sijoittuu runsaasti lähivirkistysalueita ja -palveluja, jotka muodostavat asukkaille tärkeän lähiliikkumisen verkoston.

Jokien varsien virkistyskäyttö

Vantaan yleiskaavojen pitkäaikaisena strategisena linjauksena on ollut, että jokien rannat varataan julkisiksi virkistysalueiksi. Tämä on osoitettu merkitsemällä rannoille lähivirkistysaluetta. Asemakaavoissa ja virkistysalueen yleissuunnittelussa tulee tutkia tarkemmin lähivirkistysalueen laajuus sekä ympäristörakentamisen ja maisemanhoidon mahdollisuudet. Rannoille perustetaan ulkoilureittejä, jos se on geoteknisesti mahdollista. Yleiskaavaan merkitty

ohjeellisten ulkoilureittien ja ratsastusreittien verkosto on lähtökohta reittien toteutukselle. Maatalousvaltaisen alueen määräyksessä todetaan, että ulkoilureittien jatkuvuus tulee turvata. Jokien varsille voi sijoittua myös pienimuotoista palvelurakentamista, kuten julkisia saunoja tai kahviloita. Lähivirkistysalueen määräys sallii tämän.

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

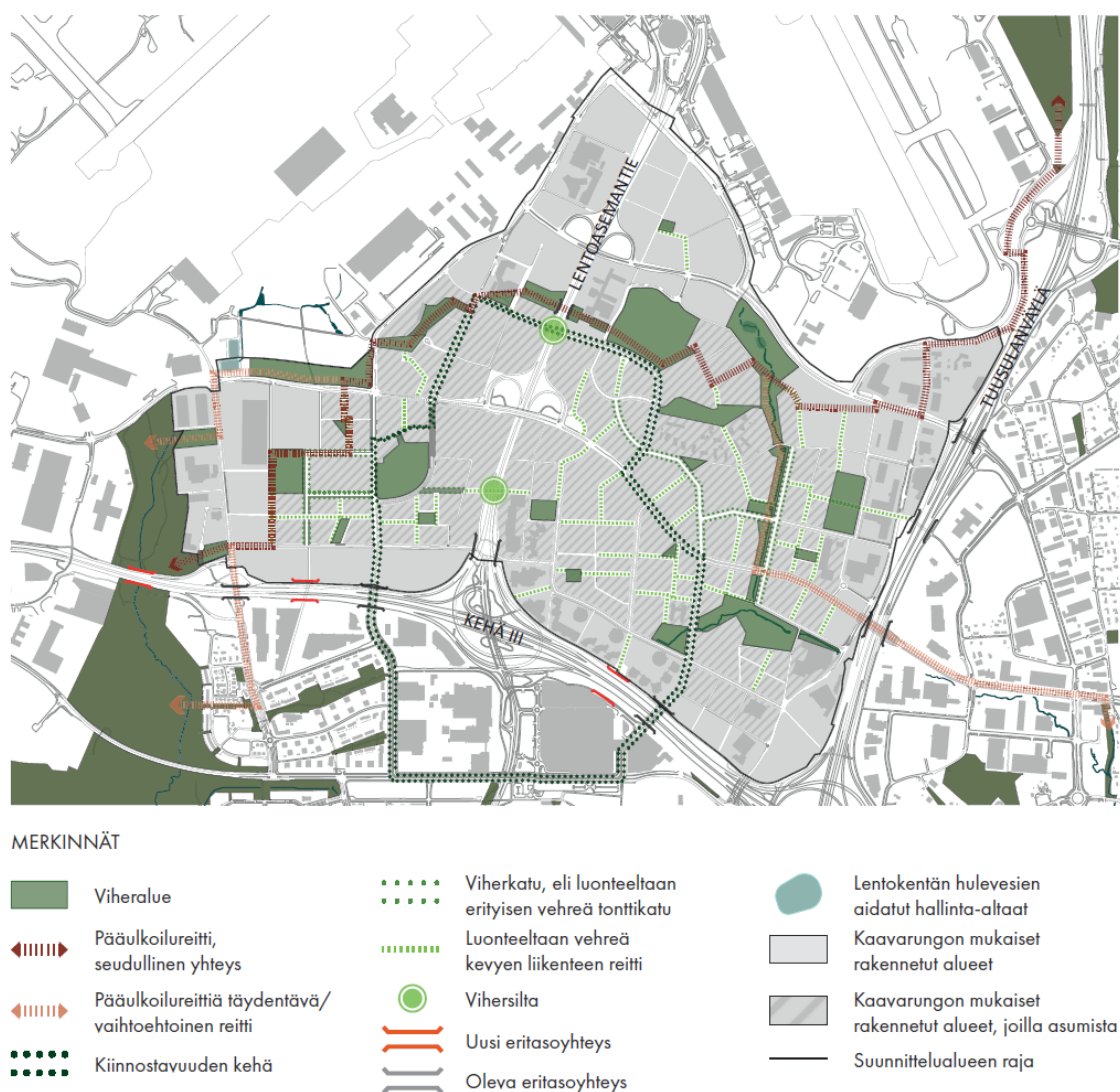


Kuva 34. Ihmisillä on tarve päästä veden äärelle. Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeellä parannetaan mahdollisuuksia liikkua ja oleskella veden äärellä. Kuvissa on esimerkkejä rantojen virkistyskäyttöön rakentamisesta eri puolilta Eurooppaa. Vantaalla joet ovat tärkeitä ekologisia yhteyksiä, joten virkistyskäyttö on tärkeää sovittaa rannalle luontoarvoja haittaamatta. (Kuvat: Laura Muukka)

Virkistysalueyhteydet

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

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



Kuva 35. Esimerkki virkistysalueyhteyksistä. Ote diplomityöstä ”Veromiehen viheralueverkosto – kehittämissuunnitelma” (Laura Turunen 2018.)

Ohjeelliset ulkoilureitit

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

Ohjeelliset ulkoilureitit ja ratsastusreitit ovat olennainen lähtökohta eri tahojen omistamilla mailla kulkevan verkoston toteutukselle. Yleiskaavassa osa on jo toteutettuja reittejä, osa tarkemmin suunniteltuja ja osa reittiyhteystarpeita. Ulkoilureittien verkostoa on suunniteltu rinnan Vantaan ulkoilureitistön yleissuunnitelman kanssa. Se sisältää tiedot olemassa olevista reiteistä, eri yhteyksissä tarkemmin suunnitelluista reiteistä, ja siinä suunnitellaan uusia reittejä. Yleissuunnitelma tarkentaa yleiskaavaan merkittyjen ohjeellisten reittien sijaintia ja tyyppiä.

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

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



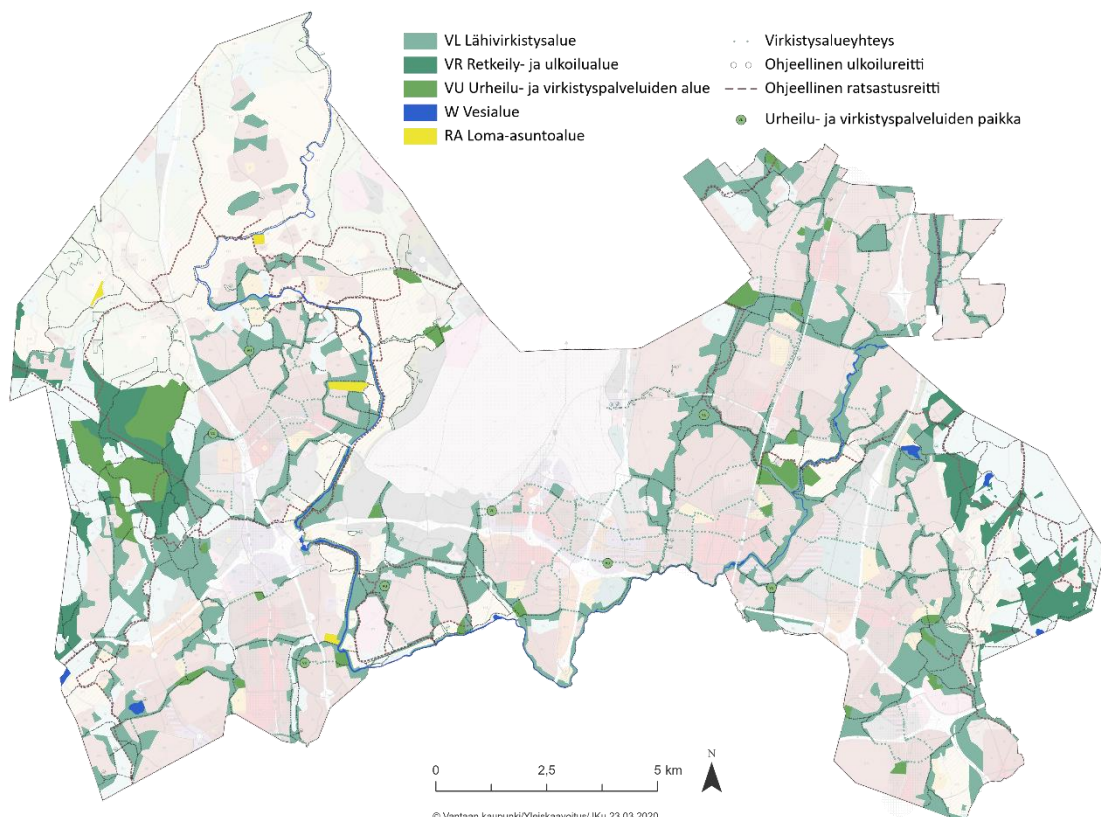
Kuva 36. Esimerkki laadukkaasta ulkoilun ohjauksesta luonnonsuojelualueella: Lammassaaren pitkospuut Helsingissä. (Kuva: Laura Muukka)

Ohjeelliset ratsastusreitit

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

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

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



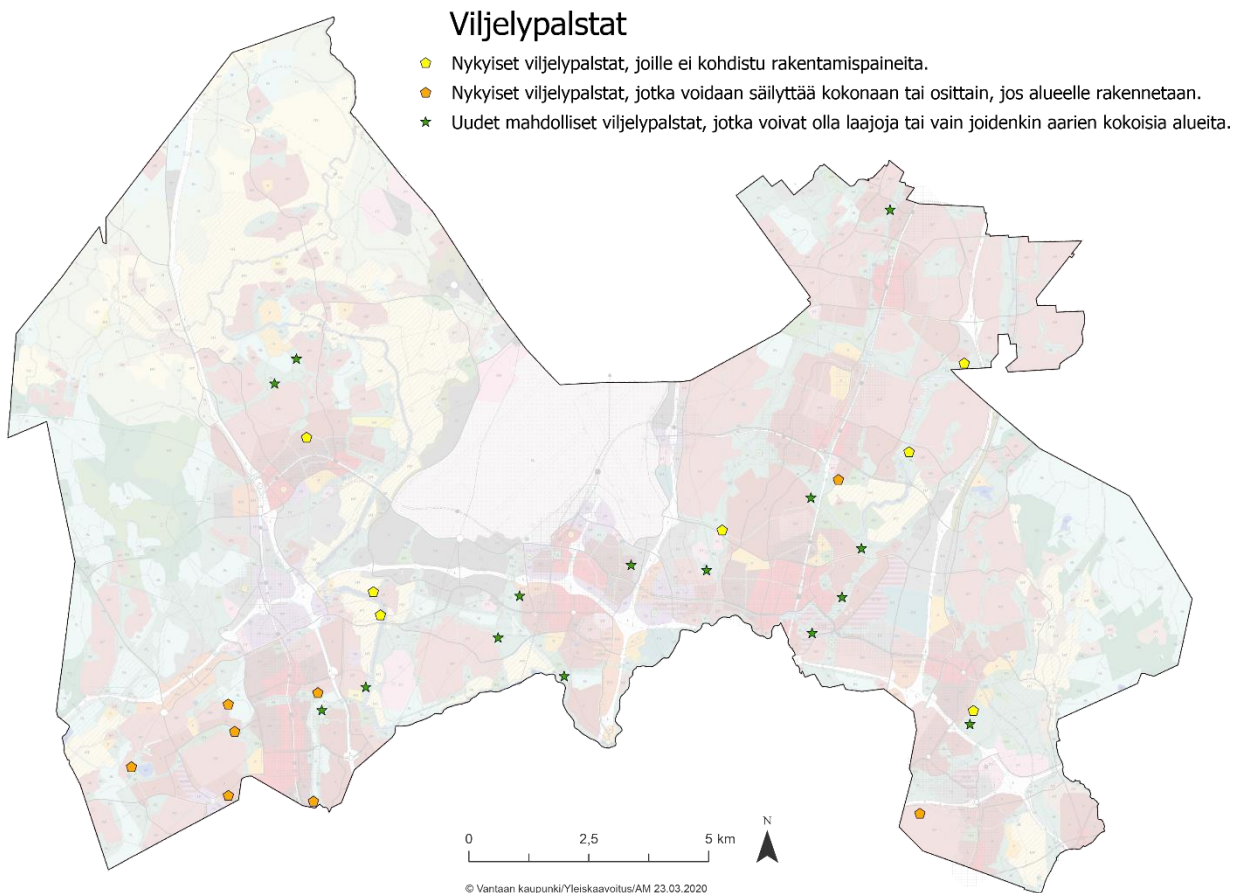
Kuva 37. Yleiskaavan virkistysreitit ja alueet

Viljelypalstat

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

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

Monet palstaviljelyyn soveltuviksi ehdotetuista alueista ovat pinta-alaltaan laajoja. Viljelypalstoiksi voidaan perustaa osa alueesta tarkemman suunnitelman mukaan. Joitain viljelypalsta-alueita joudutaan mm. asemanseutujen täydennysrakentamisen yhteydessä siirtämään. Joitain palsta-alueita voidaan laajentaa, mm. Hakunilassa se olisi mahdollista. Oheisella kartalla (kuva 38.) on yleiskaavakarttaa tarkemmin esitetty viljelypalstat, joille ei kohdistu rakentamispaineita, viljelypalstat, jotka voidaan säilyttää kokonaan tai osittain, jos alueelle rakennetaan, sekä uudet mahdolliset viljelypalstat, jotka voivat olla laajoja tai vain joidenkin aarien kokoisia alueita.



Kuva 38. Viljelypalstaselvityksessä tutkittiin sijainteja uusille mahdollisille viljelypalstoille kaupungissa.

6.3 Kulttuuriympäristön suojelu

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

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot kulttuuriympäristön suojelun lähtökohtina

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

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

1995 päätös on edelleen voimassa, koska uuden inventoinnin käsittely on kesken. Mutta voimassa oleva raja­us on niin vanhentunut, ettei se voi uskottavasti toimia suojeluperusteena. Yleiskaavassa on uuden ajantasaisen inventoinnin ja maiseman nykytilanteen arvoihin perustuva raja­us.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

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

Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt

Uudenmaan liiton selvityksessä 2012 ”Missä maat on mainiommat” on tunnistettu maakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, jotka sisältyvät 4. vaihemaakuntakaavaan. Vantaalla maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ovat: Hämeenkylään ulottuva Espoonjokilaakson maisema-alue, Kaivokselan asuntoalue, Simonmet­sen kerrostaloalue, Tikkurilan kulttuurimaisema, Hanabölen kylämaisema, Havukosken asuntoalue sekä Sotungin ky­lämaisema ja Håkansbölen kartano RKY-alueita laajempina. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan alueelle sijoittuu Länsisalmen kulttuurimaisema.

Vantaan kulttuuriympäristöselvitykset

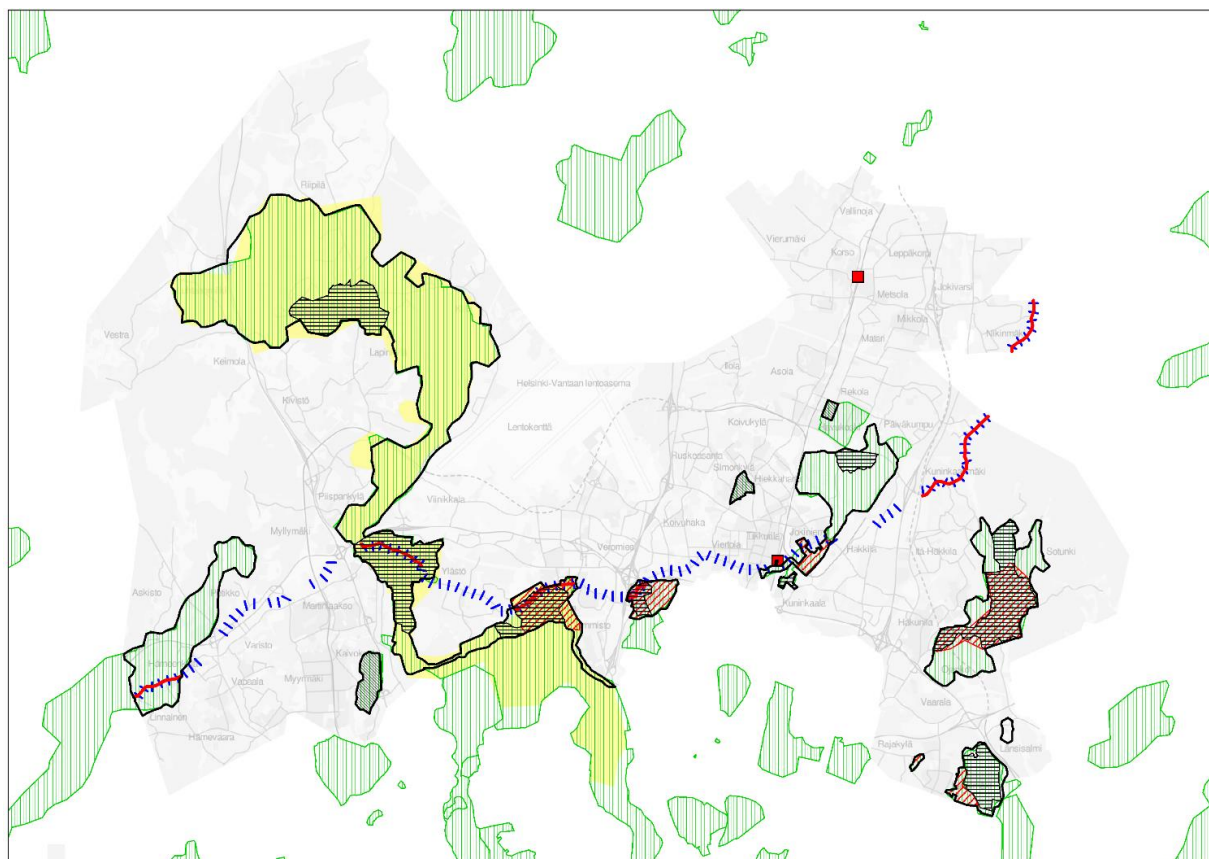
Kulttuurimaisemaselvitys 2005 ja viljelymaiseman maisemaku­van uusi inventointi

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

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

Kylli – Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset

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



Kaavakartalla:

Arvokas kulttuuriympäristö

Suuri rantatie

Oikeusvaikutteisella liitekartalla:

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema

Kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue

Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö

RKY-kohte

(Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön pieni alue)

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot:

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)

Suuren rantatien osuus, joka on RKY

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue 2010-2014 inventoinnin mukaan

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö 2012

Kuva 39. Arvokas kulttuuriympäristö on esitetty yleiskaavan pääkartalla ja rajaukset kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan oikeusvaikutteisella liitekartalla.

Yleiskaavan kulttuuriympäristöä koskevat aluerajaukset, merkinnät ja määräykset

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

Yleiskaavan yleismääräyksissä linjataan, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet ja selvitetävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Merkittävät rakennusperintökohteet määrittävät inventointien kautta.

Museoviranomainen, joka tällä hetkellä on Vantaan kaupunginmuseo, päivittää valmistuneiden inventointien pohjalta jatkuvasti tietokantaa, jossa kerrotaan, mitkä rakennusperintökohteet ovat merkittäviä. Kaavakartan arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksessä edellytetään, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät, ja että kulttuuriympäristön ominaispiirteitä vaalitaan. Tarkemmat määräykset kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan annetaan oikeusvaikutteisella liitekartalla.

Suurin osa Vantaan arvokkaasta kulttuuriympäristöstä on maaseudun kulttuurimaisemaa, jonka arvoja voidaan vaalia säilyttämällä rakennuksia, rakenteita ja kulttuurikasvillisuutta, hoitamalla avointa maisemaa ja huolehtimalla sen reunojen eheydestä sekä sopeuttamalla uusi rakentaminen perinteiseen ympäristöön ja maisemarakenteeseen. Maisemallisesti arvokkaiden alueiden, muiden arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaiden kylämaisemien määräyksissä kehoitetaan säilyttämään näitä ominaispiirteitä ja sopeuttamaan uudet lisäykset arvoihin. Erityisen arvokkaissa kylämaisemissa maisemallisesti merkittävät pellot ja niityt on säilytettävä.

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

Kulttuurimaisemaselvityksessä 2005 arvioitiin ja tunnistettiin maaseudun kulttuurimaiseman parhaiten säilyneet ja arvokkaimmat ydinalueet. Nämä alueet on nyt nimetty otsikolla ”Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema”. Tähän luokkaan on yleiskaavasta 2007 poiketen nostettu Backas ja lisätty pala Sotungissa. Viljelymaiseman säilyneisyys nostaa Backaksesta Tolkinkylään ulottuvan maiseman erityisen arvokkaiden kylämaisemien joukkoon. Maisemaa on viljelty ainakin 1600-luvun lopulta saakka ja todennäköisesti kauemminkin. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) -inventoinnin kuvauksessa todetaan, että Backas – Elanon suurtila peltoineen on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä. Yleiskaavassa 2007 aluetta ei merkitty kyläkuvaluokaksi siksi, että se haluttiin varata golfkentäksi. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) -inventoinnin kuvauksessa todetaan, että Sotungin kylä ympäröivine viljelysmaisemineen on säilyttänyt perinteisen rakenteensa ja rakennuskantansa hyvin. Etelässä kylä liittyy Håkansbölen kartanon historialliseen maisemaan. Håkansbölen ja Sotungin välinen maisema on liitetty erityisen arvokkaihin kylämaisemiin.

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

Lähiörakentamisen kauden asuinalueiden (kaupunkikuvallisesti arvokkaat 1960-1980 –lukujen asuinalueet) kulttuurihistoriallinen arvo perustuu siihen, että ne on toteutettu yhtenäisen kaupunkisuunnitelman mukaisesti ja arkkitehtuuri edustaa kokonaisuutena tiettyä aikakautta. Suojelumääräyksessä kehoitetaan noudattamaan alkuperäisiä kaupunkisuunnitteluperiaatteita ja huolehtimaan siitä, että rakentaminen tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöön. Alueella tapahtuvan ympäristörakentamisen ja -hoidon tulee perustua sen kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueella olevien rakennusten ulkoasua ei saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu. Verrattuna yleiskaava 2007:ään kaupunkikuvallisesti arvokkaiden alueiden luokittelu on joillain alueilla alentunut alueiden rakennuskannan yhtenäisyyden heikentymisen johdosta. Näin on käynyt esimerkiksi joillain asuinalueilla, kuten Hämevaarassa. Näitä alueita ei enää esitetä arvokkaana kulttuuriympäristönä.

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

6.4 Kaupungin kytkeytyminen

6.4.1 Liikennejärjestelmä

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

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

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

Kestävien liikkumismuotojen tukeminen vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja. Vantaalla tie- ja katuliikenne on merkittävin ilmanlaatuhaittojen lähde. Tieliikenteen pakokaasupäästöt ovat vähentyneet tekniikan kehittymisen myötä, vaikka liikennemäärät ovat kasvaneet. Tieliikenne vaikuttaa silti edelleen merkittävästi ilmanlaatuun pakokaasujen lisäksi sen aiheuttaman katupölyn vuoksi. Tie- ja katuliikenteen melu on myös keskeinen hättatekijä. Tie- ja katuliikenteen sekä raideliikenteen melua sekä liikenteen aiheuttamia ilmanlaatuhaittoja on arvioitu yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa. Liikenteen haittojen vähentämiseen tulee kiinnittää huomiota asemakaavoituksessa.

Joukkoliikenne

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

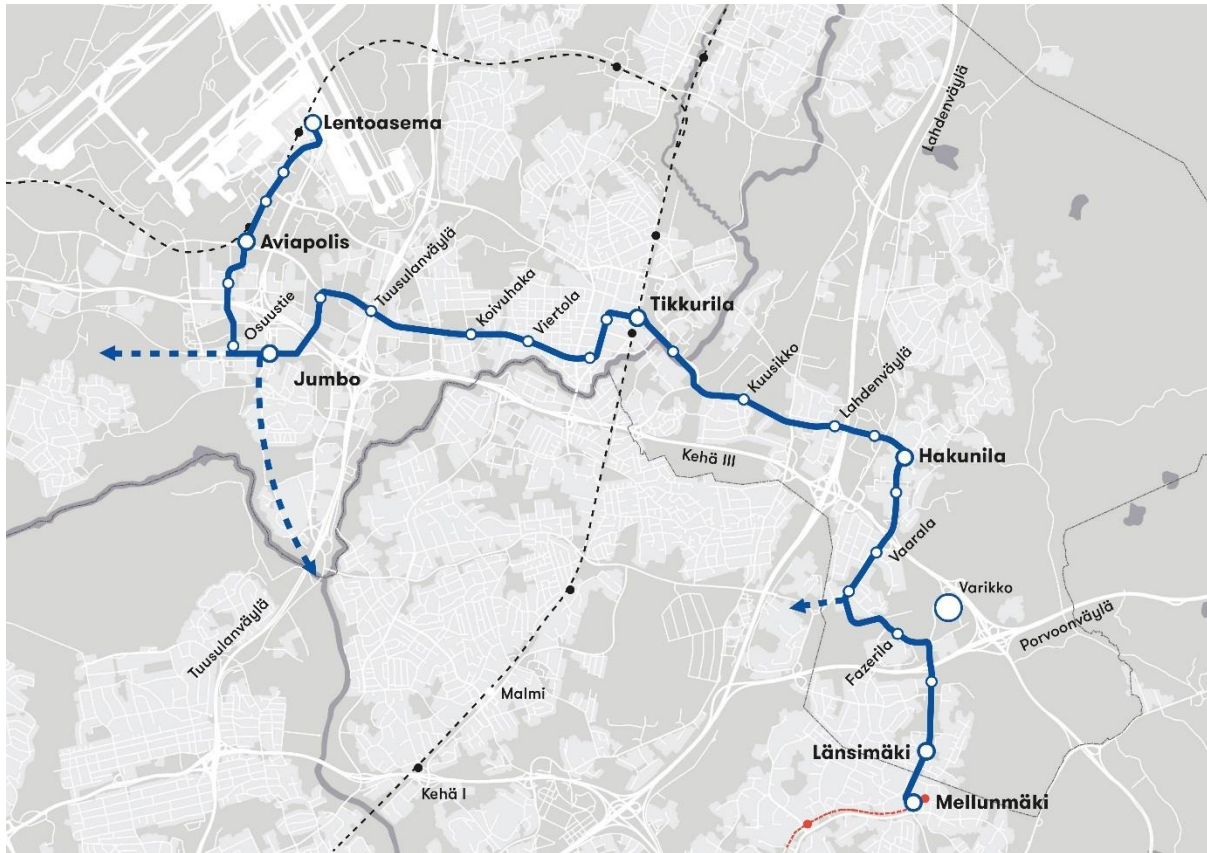
Raiteet yhdistävät jo nykyisin Vantaan kolme pääkeskusta, Tikkurilan, Myyrmäen ja Aviapoliksen. Raiteiden varressa sijaitsevat aluekeskuksista myös Korso, Koivukylä ja Kivistö. Pääradan varteen yleiskaava määrittelee uuden Vallinojan aseman maankäyttöineen. Kehäradalla on neljä vielä toteuttamatonta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

Petaksen asemalta erkanee yleiskaavassa aluevarauksena Klaukkalan rata, joka on pitkän aikavälin raidevaraus eikä välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys kehittyy aluksi bussiliikenteenä. Yleiskaavassa on lisäksi varauduttu omalla *Raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve* -merkinnällä Lentorataan sekä Tallinna-tunneliin. Merkintä ei ota kantaa mihin suuntaan maanalaiset radat Vantaalta suuntautuvat, mutta mahdollistaa niiden toteutumisen. Ratojen linjaukset tarkentuvat suunnittelun edetessä, mutta niillä on joka tapauksessa merkittäviä vaikutuksia sekä kansalliseen että kansainväliseen liikkumiseen lentoasemayhteydestä johtuen.

Raskaan raideliikenteen varauksista on poistettu maakuntakaavasta poistettu Heli-rata sekä Santarata. Heli-radalle on 2007 yleiskaavassa varaukset Vaaralassa ja Ojangossa. Santarata on olemassa oleva Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään melko harvoin raidesepelikuljetuksiin. Lisäksi rataa on käytetty suurmuuntajien siirtokuormaukseen, mutta tämä tarve on jatkossa poistumassa ja suurmuuntajakuljetuksille on löydetty uusi reitti Vuosaaren kautta. Tällöin radalle jää käyttöä ainoastaan raidesepelikuljetuksissa. Raidesepeli on tärkeä osa raideverkon kunnossapitoa, mutta sille tulee löytää paikka, joka ei estä kaupunkikehitystä ja Tikkurilan asemaa ympäröivän maankäytön tiivistämistä.

Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella Östersundomin yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan mukaisesti.

Raitiotie yhdistää Hakunilan aluekeskuksen kahteen Vantaan pääkeskukseen ja metroon Mellunmäessä. Raitiotien reitti on esitetty alla olevassa kuvassa Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisena. Tikkurilassa raitiotien reitti alittaa juna-aseman tunnelissa lyhentäen matka-aikaa ja luoden erinomaiset vaihtoyhteydet juniin ja busseihin. Raitiotiellä on yleiskaavassa varalla myös toinen reitti pääradan alitse ja se kulkee Valkoisenlähteentien kautta. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävän kasvun vyöhykettä, jolla on suositeltavaa ympäristöään tehokkaampi rakentaminen ja joukkoliikenteeseen tukeutuvien toimintojen sijoittaminen. Vantaan ratikan reitti Tikkurilassa sekä lentoasemalla tarkentuu vielä sen suunnittelun edetessä.



Kuva 40. Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukainen reitti sekä alustavat pysäkit.

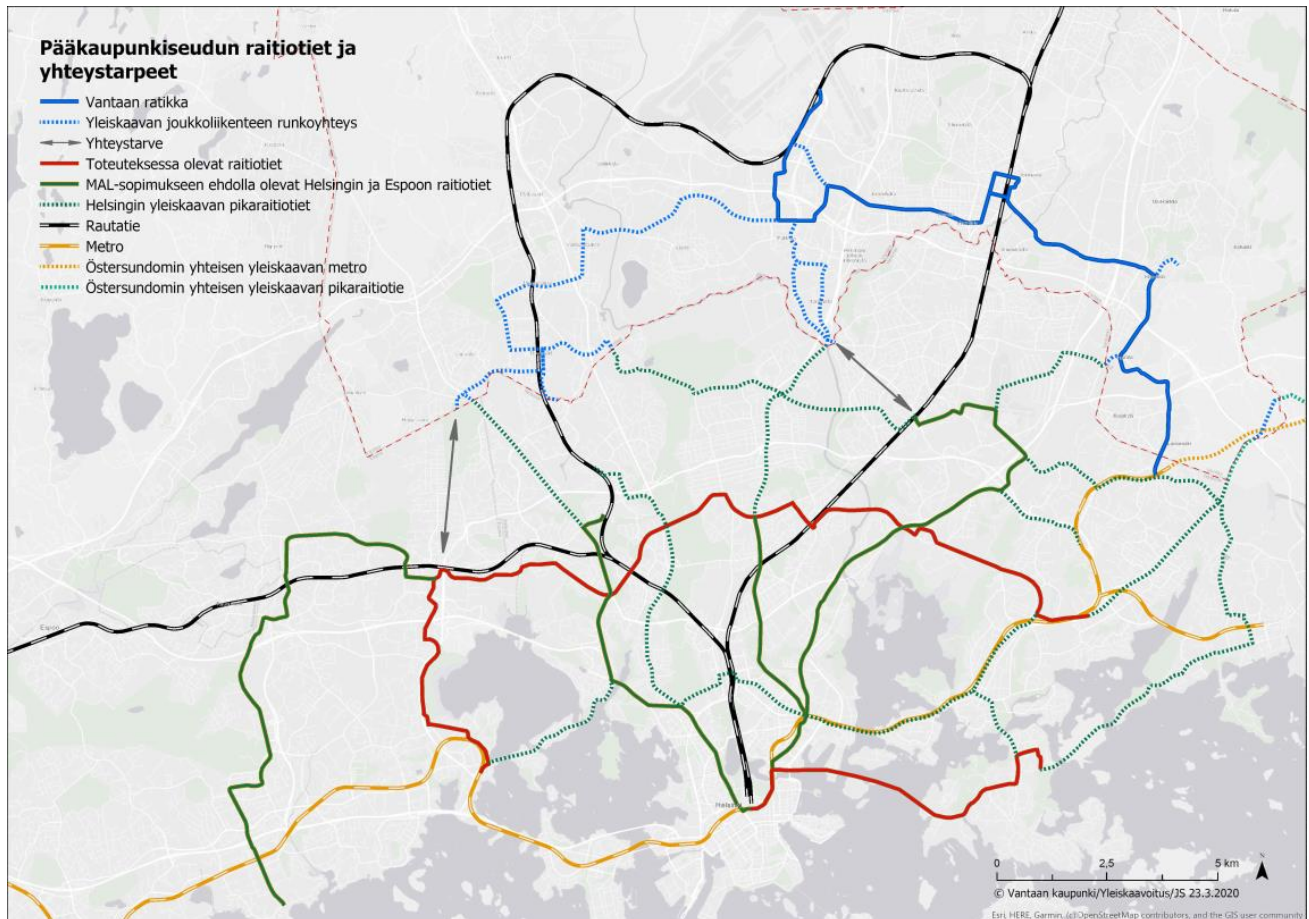
Raitiotien varikolle on yleiskaavassa varaus Vaaralassa. Varikon sijainti on osoitettu omalla symbolimerkinnällä ja sille on tehty ET-alueelle varaus yleissuunnitelman mukaisesti. Linja-autovarikkoja ei ole esitetty kaavakartalla, mutta niiden sijainnit on esitetty liitekartalla. Ojangan linja-autovarikko sijaitsee Kehä III pohjoispuolella ET-alueella ja Länsi-Vantaan varikolle on puolestaan varattu tilaa Petaksen asemavarausten länsipuoleisella TT-alueella.

Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin yleiskaavan raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella: Raide-Jokeri 2 sekä poikittaiseen runkoyhteyteen Myyrmäen ja Pakkalan välillä. Itä-Vantaalla runkoyhteys mahdollistaa Viikki-Malmi -raitiotien jatkumisen Hakunilan urheilupuiston tienoille ja Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa olevan Itäväylää mukailevan raitiotien Länsisalmen kautta Majvikin. Tammistossa joukkoliikenteen runkoyhteys kulkee asuinalueen kautta, mutta lisäksi varaus tulee Hagelstamintien kautta Tammiston kauppatielle. Luonnosvaiheen hankearvioinneissa linjausten on todettu olevan liikenteellisesti saman arvoisia, ja on mahdollista, että molemmat toteutuvat tulevaisuudessa raitiotienä. Näiden runkoyhteyksien jatkumiseen varaudutaan sekä Malmin että Tuusulanväylän ja siitä edelleen Helsingin keskustan suuntaan. Pohjoisessa Tammiston runkoyhteyksien jatkeena on varaus Tikkurilantieltä Pyttisbergetin kautta Aviapoliksen asemalle.

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

Muut joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnät Myyrmäen alueella ovat nykyisen bussirunkolinjan 560 varaus raitiotieksi ("Jokeri 2") sekä Helsingin yleiskaavan Vihdintien raitiotien jatke Vihdintieltä Raappavuorentien kautta

Myyrmäkeen tai Malminkartanosta Korutien kautta Myyrmäkeen. Lisäksi varaudutaan raitiotien jatkeeseen Vihdintien ja Rajatorpantien liittymästä kohti Leppävaaraa.



Kuva 41. Yleiskaavan raitiotievaraukset mahdollistavat Vantaan liittymisen pääkaupunkiseudun raitiotieverkkoon.

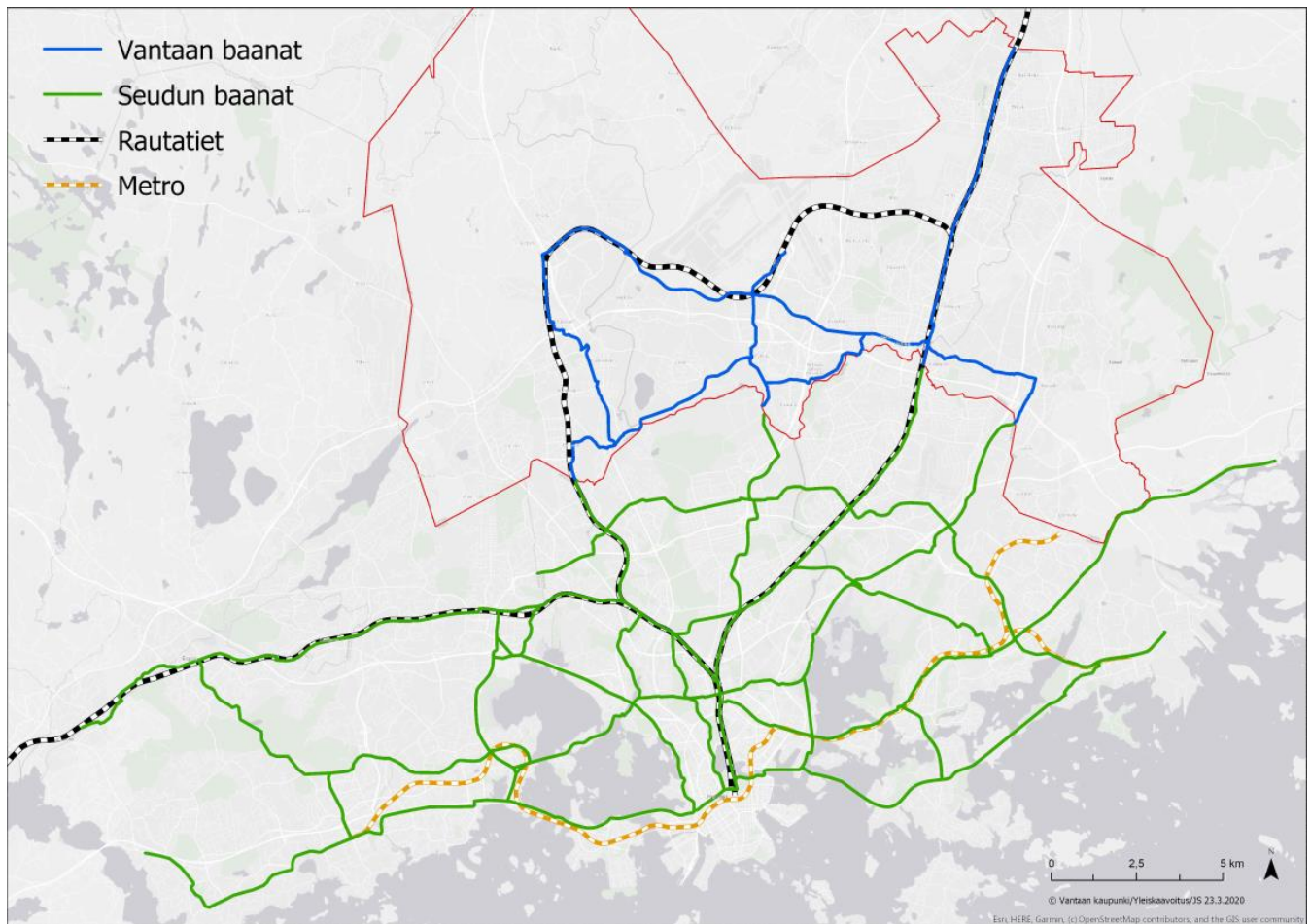
Juna-asemat, metroasema, tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat sekä seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet on merkitty yleiskaavaan symbolimerkinnoin. Kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä, ja tästä johtuen vaihtopaikkamerkintää ei ole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

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

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

Jalankulku ja pyöräily

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



Kuva 42. Pääkaupunkiseudun baanaverkosto. Kuvan baanat ovat HSL:n baanakonseptioppaan mukaisia.

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

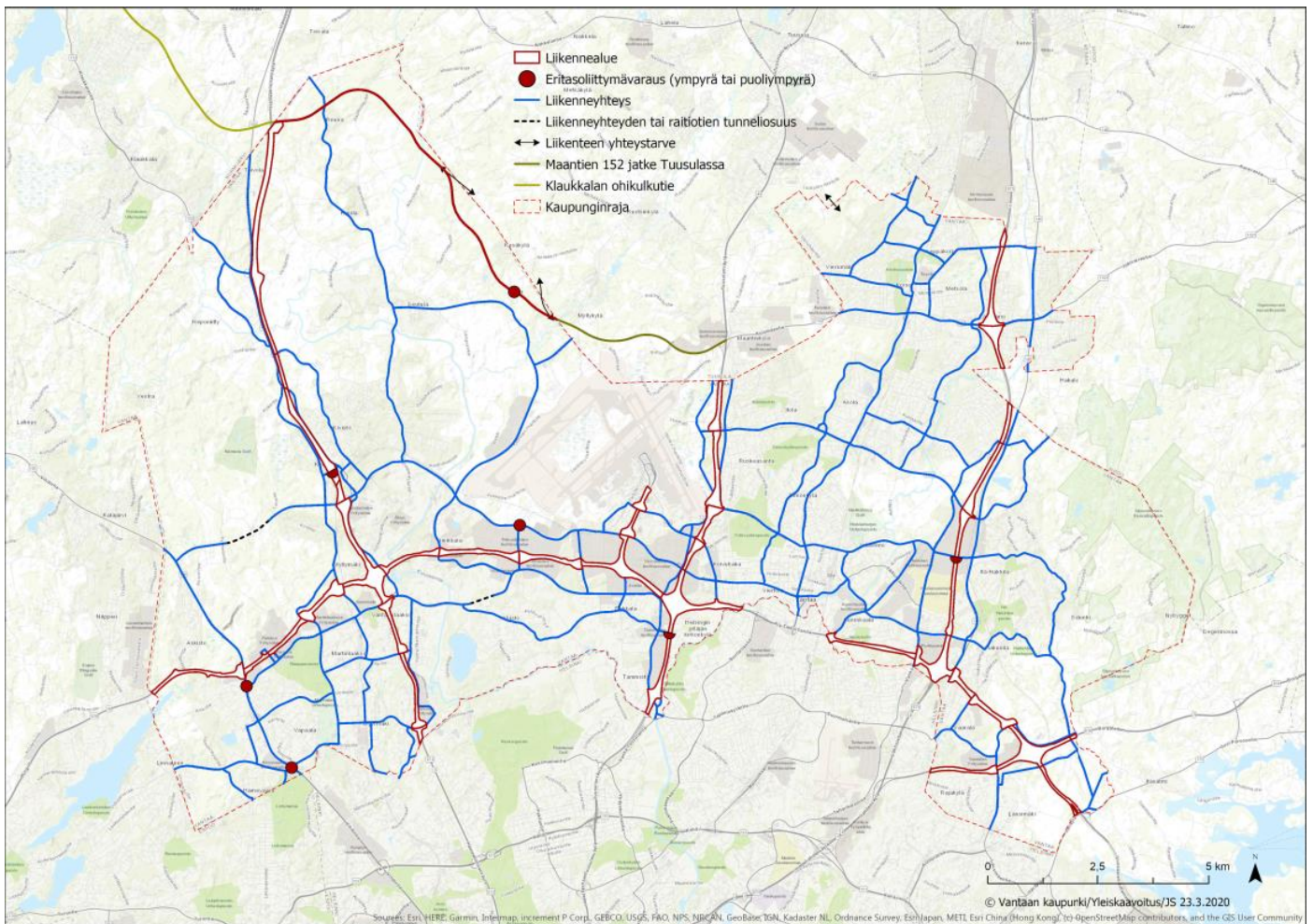


Kuva 43. Pyöräilyn baanat sekä nykyiset pääpyörätiet.

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

Liikennealueet ja -yhteydet

Yleiskaavan tie- ja katuverkko on jaettu liikennealueisiin ja -yhteyksiin. Aluevarauksina on esitetty valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät eritasoliittymineen ja levähdysalueineen. Paikalliset yhteydet on esitetty viivamerkinä. Liikenneyhteyksiksi on merkitty vain alueiden väliset keskeisimmät tiet ja pääkadut, joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Maantien 152 jatkeesta on parhaillaan tekeillä ympäristövaikutusten arviointi, missä tutkitaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Tavoitteena on löytää hankkeelle toteuttamiskelpoisen ratkaisu. Tie- ja katuverkon muutokset on selostettu tarkemmin suuralueita koskevissa kappaleissa.



Kuva 44. Yleiskaavan liikennealueet ja -yhteydet sekä eritasoliittymävaraukset.

Uusille eritasoliittymille ei ole tehty tilavarausta, vaan niiden paikat on osoitettu symboleilla. Kaikkia liikennesuuntia palveleville uusille eritasoliittymille on esitetty paikat Vihdintiellä Rajatorpantien ja Martinkyläntien liittymissä, Caravellentien ja Tikkurilantien liittymässä sekä maantien 152 varressa Hanskalliontielle. Suuntaisliittymille etelän suuntaan on esitetty paikat Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän, Ylästöntien ja Tuusulanväylän sekä Hämeenlinnanväylän ja Keimolanportin liittymissä.

Erinomaisten pääteyhteyksien sekä lentoaseman sijainnin ansiosta Vantaalla sijaitsee paljon tavaraliikennettä aiheuttavia toimintoja. Lentoaseman läheisyydessä sekä Hakkilassa on useita logistiikkayrityksiä, joista monet ovat valtakunnallisestikin merkittäviä. Tämä aiheuttaa monille pääteille ja -kaduille myös runsaasti raskasta liikennettä, mikä on huomioitava liikenneverkon toimivuudessa. Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on tehty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muille vastaaville palvelualueille ei ole tehty varauksia liikennealueisiin, mutta yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (TT). Liikenneverkon toimivuutta tarkasteltiin liikenne-ennusteella yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Yleiskaavan vaikutukset on esitetty teemoittain tiivistettynä kappaleessa 8.

6.4.2 Lentokenttä

Lentokentän maankäyttö mukaan yleiskaavaan

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

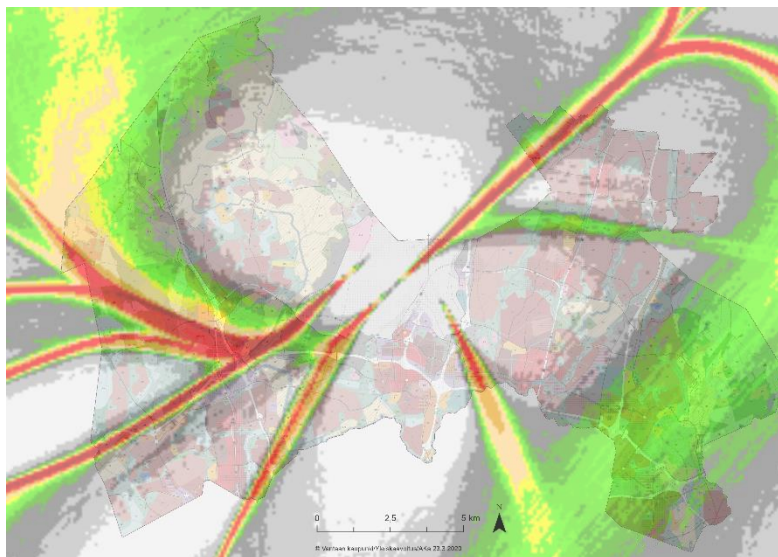
Eritasoliittymävaraus Caravellentien pohjoispäässä säilyy tulevaisuuden varauksena. Liittymä toimii yhteytenä Tikkurilantieltä Viinikkalan asemalle sekä mahdolliselle uudelle terminaalille.

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

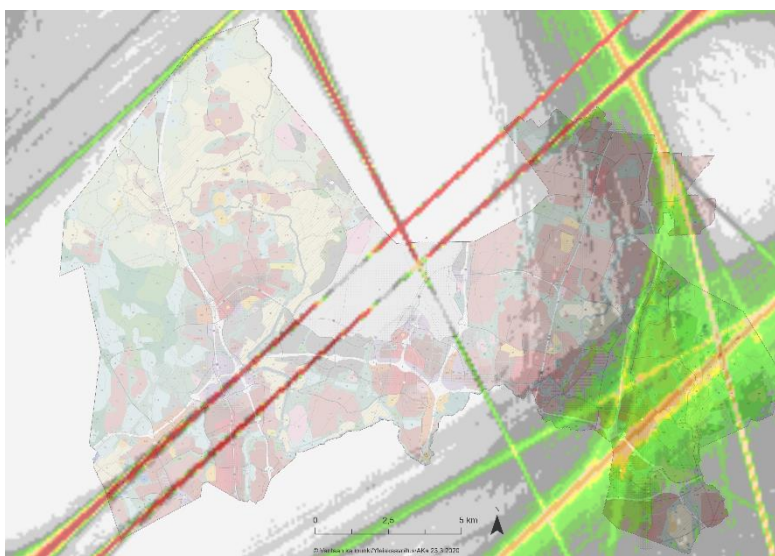
Lentomelu

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

Lentokoneita kuuluu ainakin ajoittain koko kaupungin alueella. Mallinnetut lentomeluvyöhykkeet (Lden yli 50 dB) kattavat kaupungin pinta-alasta noin puolet. Voimakkainta lentokoneiden aiheuttama melu on lentoreittien kohdalla lähellä kiitoteiden päitä. Lentomelualueet on mallinnettu ennustetun liikennemäärän ja konetyyppijakauman mukaisesti, ja mallinnetut lentomelualueet kuvaavat keskimääräistä lentomelutasoa alueella vuorokausi- ja vuositasolla. Nousevien koneiden reittejä (kuva 45) on jonkin verran mahdollista ohjata asuinalueiden väleistä, mutta laskeutuvat koneet asettuvat kiitotien suuntaiselle laskulinjalle (kuva 46) jo useita kilometrejä ennen lentokenttää. Kiitoteiden jatkeilla laskeutuvien lentokoneiden melu on paikoin voimakasta myös mallinnettujen melualueiden ulkopuolella. Laskeutuvien koneiden melun vaikutuksiin on alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota.



Kuva 45. Lentoonlähtöreittien käyttötiheydet. Useimmin käytetyt reitit punaisella (keskimäärin yli 8 lentoonlähettä/vrk). Aineisto: Finavia.



Kuva 46. Laskeutumisreittien käyttötiheydet. Useimmin käytetyt reitit punaisella (keskimäärin yli 8 laskeutumista/vrk). Aineisto: Finavia.

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

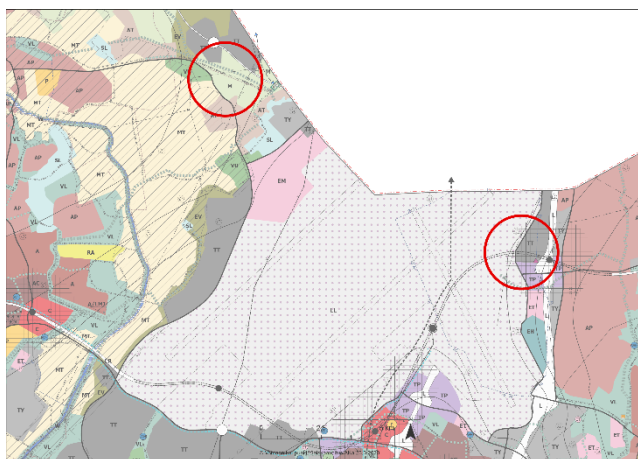
Lentomeluvyöhykkeet osoitetaan yleiskaavassa alueina, jotka pohjautuvat Finavian ennusteisiin. Mitä voimakkaampaa lentomelu on, sitä enemmän se rajoittaa maankäyttöä ja rakentamista. Uloimmalle lentomeluvyöhykkeelle asetetaan vain ääneneristävyysvaatimus, kun taas kovimman lentomelun vyöhykkeellä ei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

Laskeutuvien lentokoneiden aiheuttaman melun vuoksi laskeutumisreittien alle kiitoteiden jatkeille on osoitettu laskeutumisvyöhyke, jolla on asetettu ääneneristävyysvaatimus asuinrakennuksille ja muille herkille toiminnoille. Vierumäen-Vallinojan alueella tämä laskeutumisvyöhyke sijoittuisi Vantaan alueella lentomeluvyöhykkeen 2 (Lden 55-60 dB) päälle. Lentomeluvyöhykkeellä 2 on vastaava ääneneristävyysvaatimus kuin laskeutumisvyöhykkeellä, joten laskeutumisvyöhyke on Koillis-Vantaalla jätetty pois.

Lentokentän ja sen laitteiden suojavyöhykkeet

Lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi lentokentän lähistöllä on asetettu rajoituksia rakentamisen korkeudelle. Lentokentän lentoesterajoituspinnat on kuvattu liitteessä 3.

Helsinki-Vantaan lentoliikennettä palvelevat tutkat sijaitsevat Ruskeasannassa ja Hanskalliolla. Molemmille tutkille on määritetty suoja-alue, joka ulottuu 15 km etäisyydelle tutkista. Tutkien virheettömän toiminnan edellyttämiseksi niille on määritetty suojapinta, jonka mukaan tutkan ympäristössä 500 m säteellä (kuva 47) ei ole suojapinnan ylittäviä rakennuksia, rakennelmia tai muita suuria heijastavia pintoja. Ruskeasannan tutkan suojapinnan korkeus on +78 metriä merenpinnasta ja Hanskallion tutkan suojapinnan korkeus on +93 m MSL.

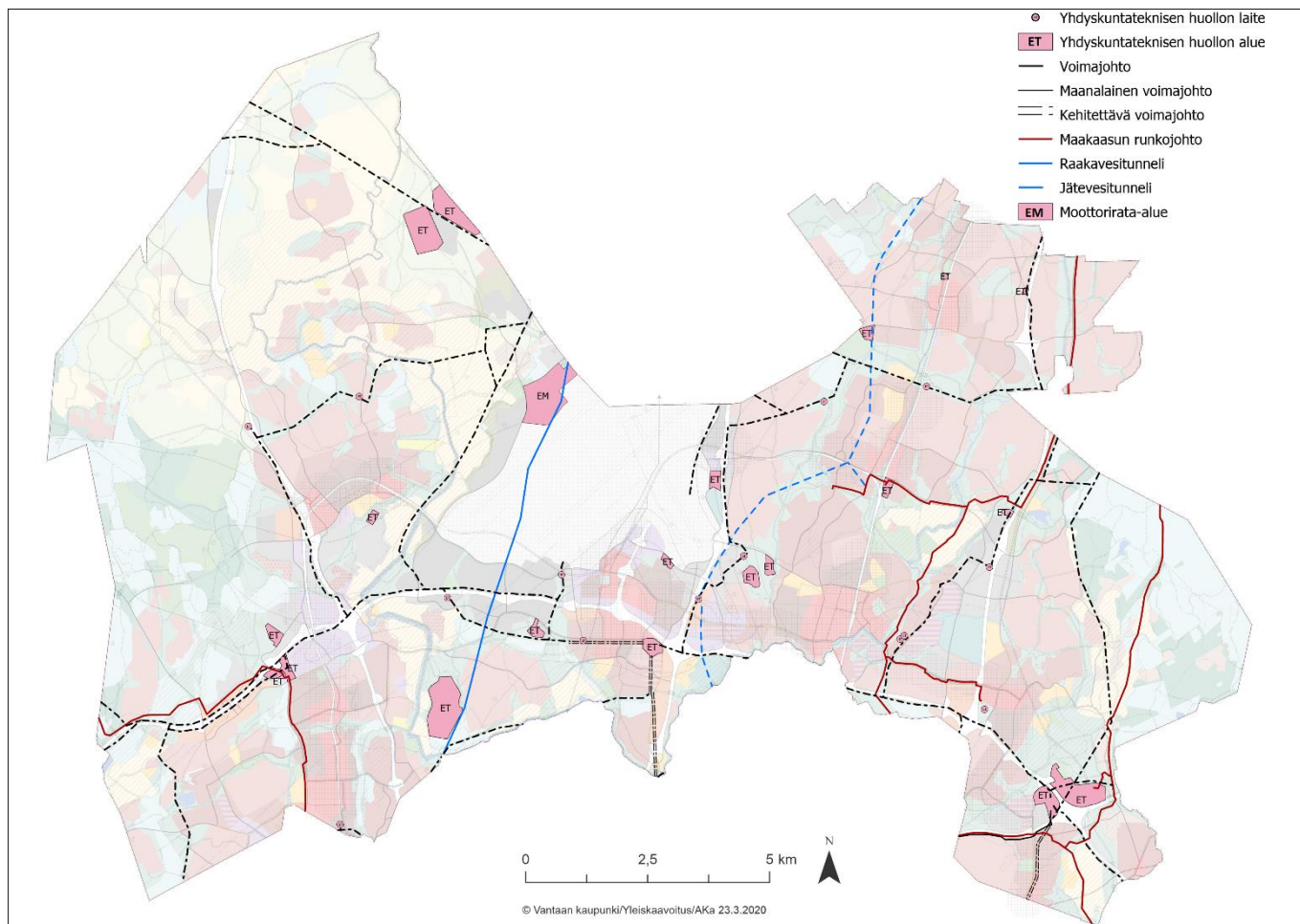


Kuva 47. Lentoaseman tutkien suojapinnat punaisella.

6.4.3 Tekninen verkosto

Vantaan kautta kulkee seudullisesti merkittäviä yhdyskuntateknisen infrastruktuurin verkkoja: sähkön kantaverkkoa ja muuta suurjänniteverkkoa, maakaasun runkojohtoja sekä raakavesi- ja jätevesitunnelit. Näiden lisäksi Vantaalla on sähkön- ja kaukolämmön tuotantolaitoksia, sähkön siirtoverkkoa sekä kaukolämpöverkosto. Yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin kuuluvat myös kaupungin tukikohdat ja varikot sekä lumen ja ylijäämämaiden vastaanottopaikat. Teknisen verkoston toimivuus on seudullisesti tärkeä tavoite sekä edellytys toimivalle kaupungille ja sen kasvulle. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto on esitetty kuvassa 48 ja verkosto sekä alueiden tarkemmat käyttötarkoitukset liitekartassa 4.

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



Kuva 48. Energia- ja vesihuollon yhteydet sekä yhdyskuntateknisen huollon pistemerkinnät ja aluevaraukset

Sähkön tuotanto ja jakelu

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

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

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

Leveät voimajohtokäytävät vaativat tilaa ja rajoittavat johtokadulla ja sen läheisyydessä olevaa maankäyttöä. Osa johtoalueesta voidaan hyödyntää rakentamiseen sijoittamalla voimajohdot maan alle, jolloin niiden suojaetäisyydet ovat pienemmät. Maankäytön tehostuessa erityisesti raitiotielinjauksen varrella osa sähkölinjoista on merkitty kehitettävänä sähkölinjoina, joiden sijoittaminen maan alle tulee tutkia ympäröivän maankäytön muuttuessa tai siinä vaiheessa, kun linjat uusitaan. Tällaisia sijainteja ovat Pakkalassa Väinö Tannerin tien–Tasetien suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä, Tammiston kauppatorin suuntaiset voimajohdot Tammiston sähköasemalta Helsinkiin Tapanilan ja Pukinmäen sähköasemien suuntaan sekä Porvoonväylän eteläpuolta kulkevat voimajohdot Länsisalmen sähköasemalta Helsinkiin Mellunkylän sähköaseman suuntaan.

Kaukolämpö

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

Uusiutuva energia

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

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

Vantaalla on aurinkoenergiapotentiaalikartoituksen perusteella huomattavan paljon aurinkoenergian tuotantoon soveltuvaa kattopinta-alaa. Aurinkopaneelin tai -keräimen sijoittamiseen rakennukseen, rakennelmaan tai pihamaalle ei vaadita toimenpidelupaa. Yleiskaavassa ei osoiteta aurinkoenergian keruualueita. Myös maalämmön hyödyntämismahdollisuuksia on laajasti. Maalämpöä hyödynnetään Vantaalla erityisesti pientalojen lämmitysmuotona. Yleiskaavassa osoitettavilla pohjavesialueilla maalämpökaivon poraaminen perustuu tapauskohtaiseen riskiarvioon. Maalämmön soveltuvuus varmistetaan toimenpideluvassa, eikä maalämmöntuotannon ohjaaminen siten ole yleiskaavatason kysymys. Tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää uusiutuvan energian hyödyntämisen mahdollisuuksia ja energiatehokkuutta alueelle sopivilla ratkaisuilla. Yleiskaavassa edellytetään energiatehokkuuden edistämistä ja uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämistä. Ratkaisuja tulee tarkastella asemakaavavaiheessa.

Maakaasu

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

Vesihuolto

Nykyisiä vesitorneja tai aluevarausta Kivistön ylävesisäiliölle ei yleiskaavassa osoiteta. Raakavesitunneli ja jätevesitunneli esitetään yleiskaavassa samoin kuin yleiskaava 2007:ssä, samoin Silvolan tekoaltaan ET-alue. Raakavesitunnelin suojavyöhykkeellä on kielletty toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai vedenlaadulle. Suojavyöhykettä ja sen asettamia rajoituksia ei esitetä yleiskaavassa. Raakavesitunnelin 200 m suojavyöhyke ja jätevesitunnelin 20 m suojavyöhykkeet (keskilinjan molemmiin puolin) on mainittu myös kaavamääräyksissä. Suojavyöhykkeellä toimimista varten on olemassa tarkempi ohje.

Täyttömäet

Vantaan kaupungin täyttömäkiin kasataan pelkästään puhtaita, pilaantumattomia ylijäämämaita (maa- ja kallioainesta). Petikossa sijaitseva Pitkäsuon täyttömäki eli Petikonhuippu ja Korson suuralueella sijaitseva Kulomäen täyttömäki on aikaisemmin osoitettu urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) päällä olevilla määräaikaisen yhdyskuntateknisen huollon alueina, jotka on tarkoitettu määräaikaisesti maanlajitykseen. Petikonhipulle on haettu jatkoaikaa ja toimintaa on tarkoitus jatkaa myös maapankkitoimintana vielä toistakymmentä vuotta. Tämän jälkeen kaupungin ylijäämämaiden sijoitusalueet ovat kuitenkin täynnä ja on tarve osoittaa uusi alue ylijäämämaiden läjitystä varten. Nykyiset täyttömäet maisemoidaan käytön jälkeen ja yleiskaavassa ne esitetään urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) ilman väliaikaiskäyttöä osoittavaa päällekkäismerkintää.

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

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

Jätteenkäsittely

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

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

Lumen vastaanotto

Yleiskaavassa on kuusi yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevarausta lumenvastaanottopaikkojen tarpeisiin. Näistä neljä on käytössä (Vehkalanmäki, Koisoie, Kulomäki ja Ojanko), yksi rakenteilla (Tolkinkylä) ja yksi on toteuttamaton aluevaraus (Päiväkumpu). (liite 4.). Mikäli tulevaisuudessa lumenvastaanottopaikkoja tarvitaan entistä lyhyemmän aikaa vuodesta, lumettomina aikoina niitä voisi käyttää myös muihin yhdyskuntateknisen huollon tarkoituksiin, kuten lehtien ja maa-ainesten väliaikaiseen varastointiin ja muihin kiertotaloustoimintoihin.

Kaupungin tukikohdat ja varikot sekä liikennevarikot

Teknisen huollon tukikohdille ja kaupungin varikoille on yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraukset Kivistön Piispankylästä ja Koivuhaasta osoitteissa Koisoie 7 ja Koisoie 10 (lumenvastaanottopaikan yhteydessä) sekä Voimalantiellä Martinlaakson voimalaitoksen vieressä ET-alueella. Petaksen TT-alueelle on mahdollista sijoittaa myös varikko-toimintoja. Kaupungin keskusvarikko sijaitsee yleiskaava 2007:ssa Tuupakan TT-alueella, mutta sen toimintojen sijoittamista muille nykyisille tukikohta- ja varikkoalueille on tarkasteltu.

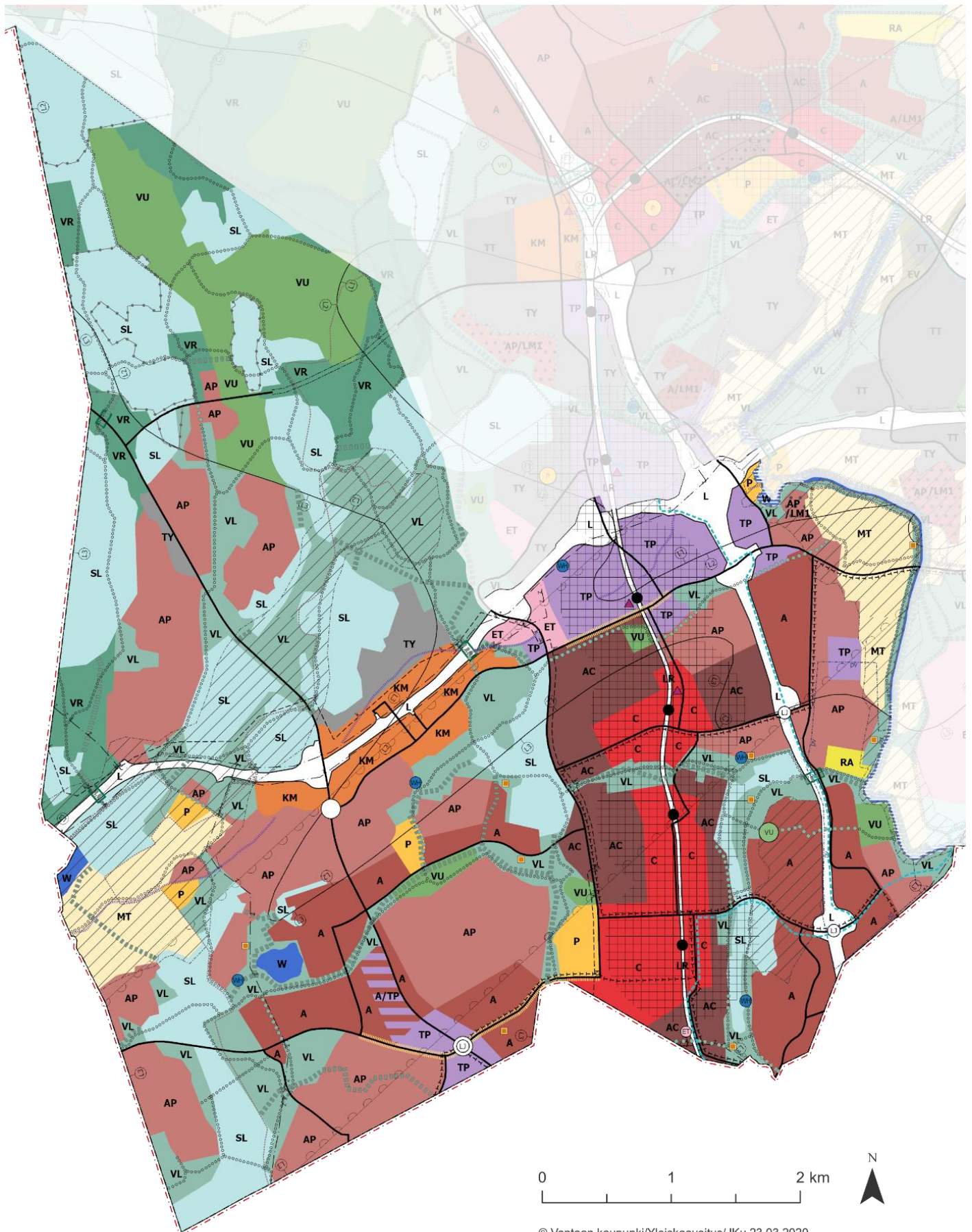
Itä-Vantaalla bussivarikkoa varten on varattu yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon (ET) alue Ojangan lumenvastaanottopaikan yhteydessä. Länsi-Vantaalla bussivarikolle ei ole osoitettu teknisen huollon aluetta, mutta varikko on mahdollista sijoittaa Petaksen TT-alueelle. Ratikan varikolle on varattu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

Moottorirata-alue

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

7. Yleiskaavaehdotus alueittain

7.1 Myyrmäki



7.1.1 Keskustat ja asuminen

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

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

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

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

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

7.1.2 Palvelut

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

Monipuoliset erikoiskaupan palvelut ovat Myyrmäen keskustassa. Lähipalveluita löytyy kattavasti jokaiselta suuremmalta asuntoalueelta. Yleiskaava ohjaa päivittäistavarakaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja tiiviimmille asuntoalueille, koska kestävyys tavoite edellyttää usein käytetyiltä palveluilta hyvää saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla. Petikko-Variston kaupan alue voi kasvaa tilaa vievän kaupan alueena maakuntakaavaluonnoksen linjausten mukaisesti.

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

Virkistyspalvelut

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

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

Kaivokselan liikuntapuisto on merkitty urheilun ja virkistykseen paikaksi. Merkintä tukee liikuntapuiston kehittymistä kasvavan väestön tarpeisiin. Urheilun ja virkistykseen palveluina kaavassa osoitetaan Martinlaakson ja Vapaalan liikuntapuistot, Myyrmäen urheilukenttä sekä Vetokannaksen uimaranta.

Virkistysalueyhteyksillä on esitetty tarve kytkeä virkistysalueet toisiinsa ja kehittää niiden välisiä yhteyksiä. Myyrmäessä tiiviisti rakennetun alueen ja Mätäojan laakson soisen pohjan välille on varattu virkistysaluetta ja osoitettu virkistysalueyhteys. Mätäojan laaksosta johtaa Kaivokselan kautta virkistysalueyhteys Vetokannakselle. Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykettä on Myyrmäen suuralueella merkitty Vetokannakselta Lounaniityn virkistysalueelle saakka. Vantaankoskella kehittämisvyöhyke on kolmen palvelualueen rajalla. Vantaankoskella Kehä III:n alituksesta pitäisi kehittää sekä eläinten että ihmisten liikkumista palveleva houkutteleva yhteys.

7.1.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu

Myyrmäen suuralueella ekologinen verkosto täydentyy usealla uudella luonnonsuojelualueella: Allkärr, Karhusuo, Friimetsän laajennus, Linnaistenmetsä, Myyrmäen keskusta-alueen läheisyydessä olevat Raappavuoret ja Myyrmäenlehto sekä Vaskivuori.



Kuva 49. Vasemmalla näkymä Myyrmäenlehdosta ja oikealla Raappavuorelta vuoden 2017 elokuun myrskyn jälkeen. (Kuvat: Paula Kankkunen)

Uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue) on myös useita: Alkärrin laajennus, Bredmalm, Koivurinne, Petikko, Askistonmetsä, Hermaskär ja Ainontie. Lammaslampi tulo- ja laskupuroineen on puroluontoselvityksen arvokkaana kohteena osoitettu uudeksi luo-alueeksi. Linnaisten alueella olevat asemakaavan mukaiset luo-alueet on myös lisätty yleiskaavaan.

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



Kuva 50. Myyrmäen lehdon ja Mätäojan luonnonsuojelualueen yhdistävää ekologista käytävää virkistysreitillä vierellä. (Kuvat: Paula Kankkunen)

Myyrmäen suuralueelle on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohtia Kehä III:n varteen kahteen kohtaan, Vihdintielle Espoon ja Vantaan rajan lähelle, sekä Hämeenlinnaväylälle.

Kulttuuriympäristö

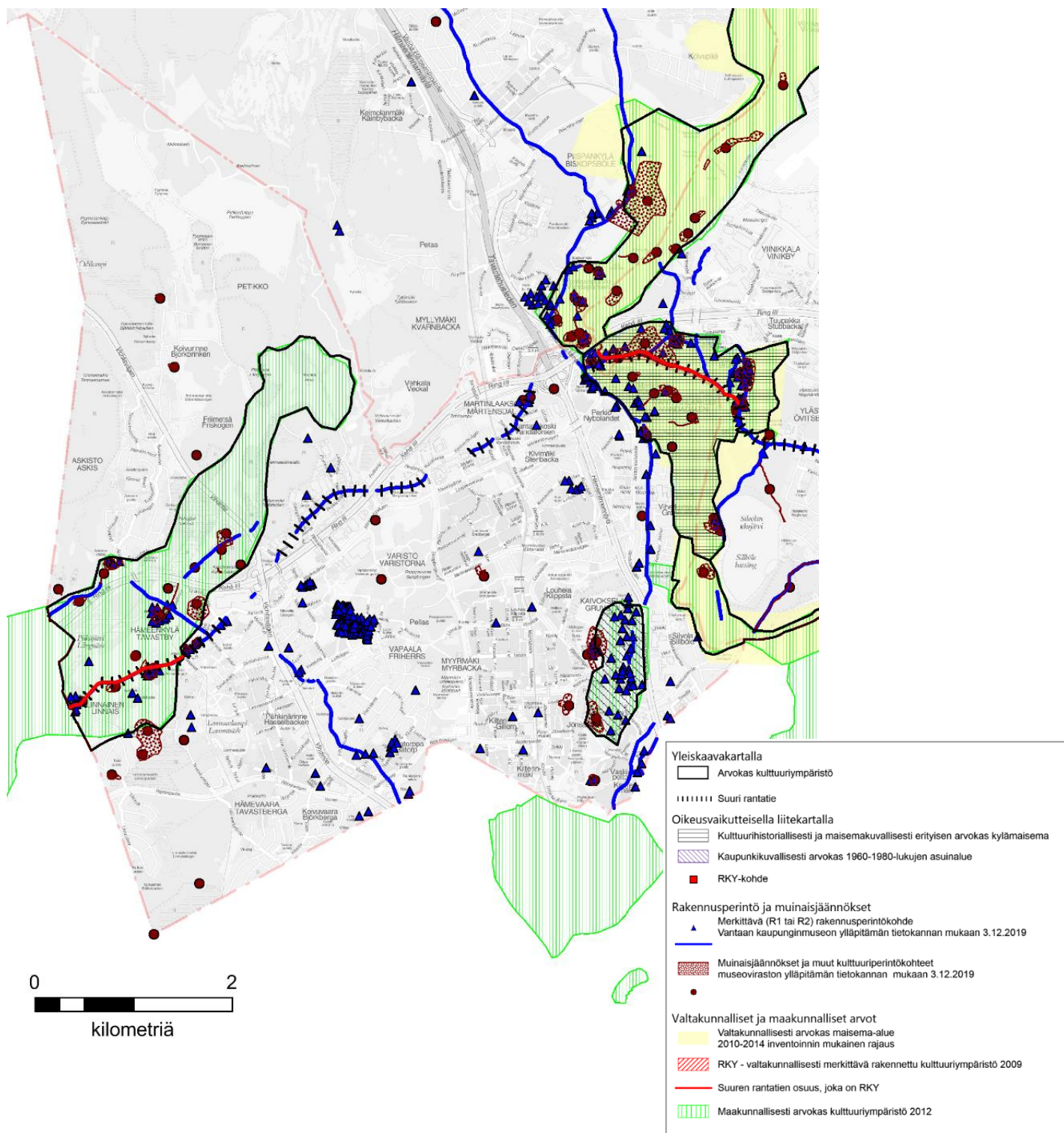
Vantaanjokilaakson maisema-alueella Vantaanlaakso on yksi sen hyvin säilyneistä ja paljon rakennettua kulttuuriperintöä sisältävistä osista. Vantaanlaakso on oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Vantaanjokilaakson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

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

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

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

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



Kuva 51. Myyrmäen suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänneinventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

7.1.4 Toimitila-alueet

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

Kaivoksen työpaikka-alue Hämeenlinnanväylän molemmiin puolin on osoitettu kokonaisuudessaan asuntorakentamisen alueeksi. Ratkaisu pohjautuu pitkälti alueelle käynnistettyyn yleiskaavan muutokseen, joka työnä sulautettiin yleiskaava 2020.

7.1.5 Liikenne

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

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

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

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

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

Vihdintie on merkitty viivamerkinillä paikallisesti tärkeäksi liikenneyhteydeksi, koska se on todettu pääkaduksi kehitettäväksi tieksi Liikenneviraston vetämässä työssä, jossa jäseneltiin pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkkoa (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet). Vaikka Vihdintiellä säilyy myös jatkossa rooli seudullista liikennettä palvelevana tienä, niin liikenneyhteys -merkintä kuvaa paremmin sitä, että tien liikennepäristöä on tarkoitus muokata maankäytön ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Vihdintielle on lisäksi merkitty eritasoliittymävaraukset Rajatorpantien ja Martinkyläntien liittymiin, joilla pyritään osittain turvaamaan myös linja-auto- ja tavaraliikenteen toimintavarmuus tiellä. Vantaanlaaksontie on Silvolassa linjattu kulkemaan osittain Hämeenlinnanväylän vieressä ja Raappavuorentien jatke Helsingin puolelle on poistettu.

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

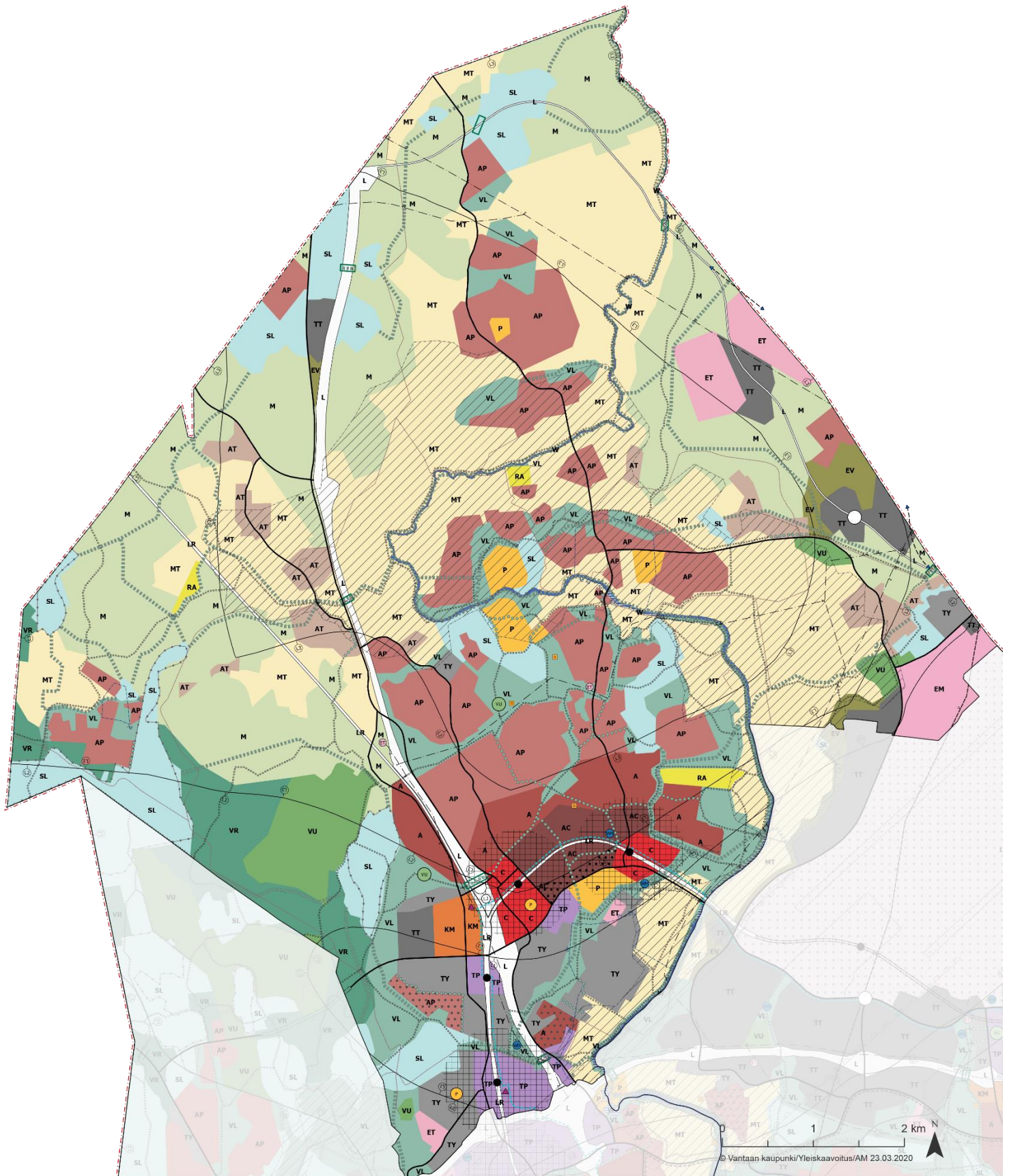
7.1.6 Tekninen verkosto

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

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

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

7.2 Kivistö



7.2.1 Keskustat ja asuminen

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

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

Lentomelualueet määrittelevät Kivistössä tarkkaan asuntorakentamiseen soveltuvan alueen. Siksi yleiskaavassa on lin-
jattu asemanseutujen lähikorttelien asuntoalueelle reunaehdoja lentomelun rajoituksien vuoksi. Finavian ennusteen
mukaan lentomelualue Kivistön keskustassa levenee noin 200 metriä. Kivistön keskusta sijaitsee lentomeluvyöhykkeen
2 (L_{den} 55-60 dB) tuntumassa ja siellä on varauduttu lentomelun voimistumiseen tiukemmalla ääneneristävyysvaati-
muksella kuin muilla vastaavan sijainnin alueilla. Tällä yleiskaavassa varmistetaan Kivistön keskustan toteuttaminen.
Lentomelualueen laajenemisen vuoksi alueelle on merkitty asumisen mahdollistavien kaavamerkintöjen alueilla lisä-
määräystä / LM2 (lentomelualueen laajenemisvyöhyke), joka takaa keskusta-asumisen alueella riittävät meluntorjun-
tatoimenpiteet niin rakennusten sisällä kuin ulko-oleskelualueilla: parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueita kat-
taa. Lisäksi pientalojen rakentamista rajoitetaan, sillä pientaloissa piha-alueet ovat keskeinen osa asumista ja ne on
vaikea suojata lentomelulta. Asemakaavoituksessa määritellään tarkemmin, kuinka em. toimenpiteillä voidaan taata
säästösten edellyttämät melutason ohjearvot sisällä ja ulko-oleskelutiloissa.

Petaksen ja Vantaanpuiston asuinalueet sekä Koivupään alueen itäosa sijaitsevat lentomeluvyöhykkeellä 1 (L_{den} yli 60
dB) sisällä. Näillä alueilla on asumisen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella),
jonka mukaan asuntojen määrää alueella ei saa lisätä. Määräys selventää asuinalueen tilannetta: lentomelun vuoksi
rakennuspaikkoja ei tule lisätä, mutta nykyisiä asuinrakennuksia voi ylläpitää, korjata ja ääneneristysvaatimukset huo-
mioiden korvata.

7.2.2 Palvelut

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

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

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

Virkistyspalvelut

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

Saraksen vielä asemakaavoittamattoman alueen itäpuolelle on merkitty urheilu- ja virkistyspalvelujen paikka (VU) pal-
velemaan Kivistön kasvavaa väestöä. Katriinantien ja Myllykyläntien risteyksessä on VU-alue, jonne on laadittu asema-
kaava koirakoulutuksen toiminnoille. Vehkalan länsipuolella ja Katriinantien eteläpuolella sijaitsevat ratsastuskeskuk-
set on myös osoitettu VU-alueena.

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

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

Joen varren virkistyskäytön kehittämisyöhykettä on Vantaanjoen rannalla Kivistön ja Lapinkylän keskuksien läheisyydessä sekä Katrinebergin kartanon kohdalla Seutulassa. Aluetta olisi mahdollista kehittää matkailu- ja virkistyspalvelujen kokonaisuutena, johon joen varsi kuuluu. Virkistyskäytön kehittämisyöhykkeen kohdalla joen pohjoispuolella on asemakaavoitettua virkistysaluetta ja kaupungin omistamaa maata. Vantaankoskella kehittämisyöhyke on kolmen palvelualueen rajalla.

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

Luonnonsuojelualueilla reittien tarkempi suunnittelu tehdään luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelmassa.

7.2.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu

Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät Natura-alueesta sijoittuu Vantaan alueelle Mustakosken lehtomainen metsä-alue, Vestran vanha metsä, Herukkapuron lehto, Isosuon keidassuo, Pyymosan lehto ja Odilammen-Smedsmossenin suo. Alue muodostaa pääkaupunkiseudulla erittäin merkittävän varsin luonnontilaisina säilyneiden luontokohteiden keskittymän. Alueen vanhat metsät, lehdot ja suot ovat valtakunnallisesti arvokkaita. Kivistön suuralueen halki virtaa Vantaanjoki, jonka koko pääuoma on Natura-aluetta. Natura-alue on perustettu pääasiassa joessa esiintyvän luontodirektiivin liitteiden IV (a) ja II lajin vuolejokisimpukan suojelemiseksi. Vantaanjoessa esiintyy myös luontodirektiivin liitteen IV (a) laji saukko. Lisäksi Vantaanjoki on myös tärkeä erittäin uhanalaisen taimenen elinympäristö.

Kivistön suuralueen ekologinen verkosto täydentyy useilla metsäisillä luonnonsuojelualueilla: Rauhamaan metsä, Josvahalmin laajennus, Syväoja, Lamminsuon laajennus, Lamminsuon kaakkoispuolen metsä, Linnan metsä, Königstedtin laajennus, Sotilaskorpi ja Lillå-Solbacka ja Tyttömäenmetsä. Alueelle on osoitettu myös useita uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue): Rajakoski, Yli-Kistola, Palomäen laajennus, Konkoonkallioiden laajennus, Jokimaa, Riitukin laajennus, Keimolan laajennus, Lapinniitty ja Kesämetsä. Ekologista verkostoa vahvistavat lisäksi luo-alueiksi osoitettavat arvokkaat puroluontokohteet Jelmusanojan, Lillån ja Kynikenojan varsilta. Radioaseman luo-alue on poistettu kokonaan, koska alue on menettänyt niin paljon luontoarvoistaan.

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

Kivistön suuralueelle on osoitettu ekologiseen verkostoon liittyviä viheryhteyden kehittämiskohtia neljään kohtaan. Hämeenlinnanväylällä Luhtaanmäenjoen varren ekologista yhteyttä on parannettava väylän kunnostuksen yhteydessä. Vihersilta ei ole laakson pohjalla mahdollinen, vaan parannettava olisi väylän alitusta. Josvahalmissa MT 152 on toteutettava luonnoltaan arvokkaan jyrkkäreunaisen laakson yli pitkällä sillalla. Vantaanjoen kulku maantien ali on tehtävä siten, että eläimet ja ihmiset pääsevät liikkumaan rantaa pitkin. Tuusulan rajalla Hanskallion ja Vähäjoen alueilla on tien jatkosuunnittelussa ratkaistava ekologisten yhteyksien ja ulkoilureittien jouheva jatkuminen kuntarajan yli.

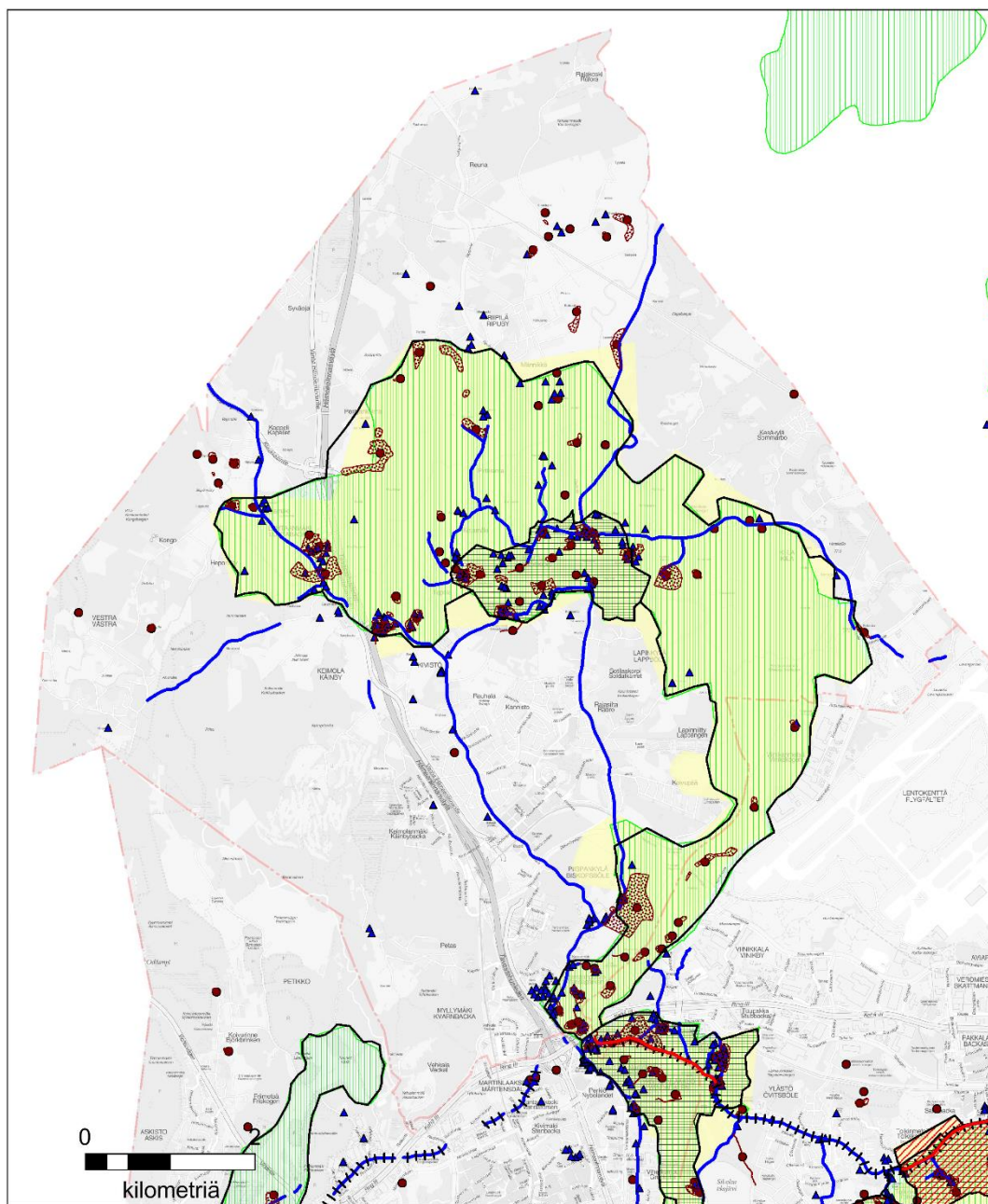
Kulttuuriympäristö

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

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

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

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



Kuva 52. Kivistön suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 51 yhteydessä. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

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

ekologista verkostoa, joka palvelee mm. liito-oravaa. Tämän reunan taakse voidaan rakentaa uusi Lapinkylän aseman ympärillä oleva kaupunkikeskus.

7.2.4 Toimitila-alueet

Yleiskaavassa on huomattava määrä toimitilarakentamisen mahdollisuuksia Kivistön suuralueelle. Vehkalan aseman seutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi sekä länsipuolelta osin tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Vehkalan pohjoispuolella sijaitsevan Petaksen asemavaruksen ympäristö on merkitty kokonaisuudessaan toimitila-alueeksi lentomelusta johtuen. Asemanseudun ydin on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja sitä ympäröivät alueet kaupallisten palveluiden ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi sekä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi. Toimitila-aluevarauksen pohjoisreunaan on merkitty viheryhteys Kivistön keskustan suuntaan. Valtaosa toimitilavarauksista on pitkän aikavälin kehittämismahdollisuuksia, jotka ovat sidoksissa Petaksen aseman käyttöönottoon.

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

Pienempinä toimitila-alueina on merkitty TT-alue Lamminsuon eteläpuolella sekä TY-alue Kylänpääntien varrella.

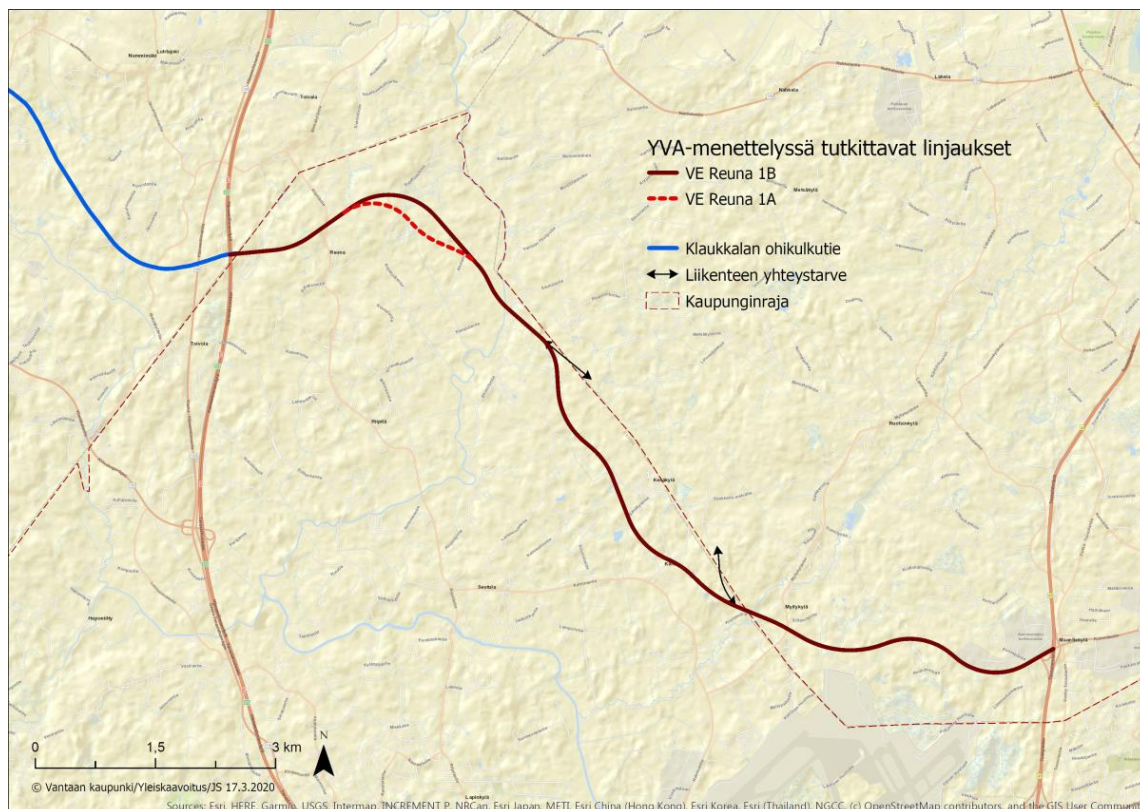
7.2.5 Liikenne

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

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

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

Maantien 152 jatkeesta (ns. Kehä IV) on tekeillä ympäristövaikutusten arviointi, jossa tutkitaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Tavoitteena on löytää hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu. Yleiskaavaan aluevarauksena merkitty linjaus on maakuntakaavan mukainen ja linjaus on Kesäkyläntien itäpuolella sama kuin vuoden 2007 yleiskaavassa. Kyseisessä liikennealueena merkityssä linjauksessa varaudutaan tien toteutumiseen 1+1-kaistaisena. Yleiskaavaehdotus mahdollistaa lisäksi linjauksen, joka kulkee osittain Tuusulan puolella ja tämä on merkitty kaavaan *Liikenteen yhteystarve* -merkinnöillä. Tiellä on myös eritasoliittymävaraus Hanskalliontien kohdalla. Tie liittyy Hämeenlinnanväylän kohdalla Klaukkalan ohikulkutiehen Lamminsuon eritasoliittymässä, mihin on suunniteltu raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialue. Kehä IV:n jatke Hämeenlinnanväylältä Lahnuksen poistuu.



Kuva 53. Maantien 152 jatke yhdistyy idässä Kulomäentiehen ja lännessä Klaukkalan ohikulkutiehen. Yleiskaavaehdotus mahdollistaa myös linjauksen, joka kulkee osittain Tuusulan puolella ja tämä on osoitettu kaavassa Liikenteen yhteystarve -merkinnöillä.

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

Länsi-Vantaalla ei ole bussivarikkoa, mutta sellaisen sijoittaminen on mahdollista Petaksen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueelle.

7.2.6 Tekninen verkosto

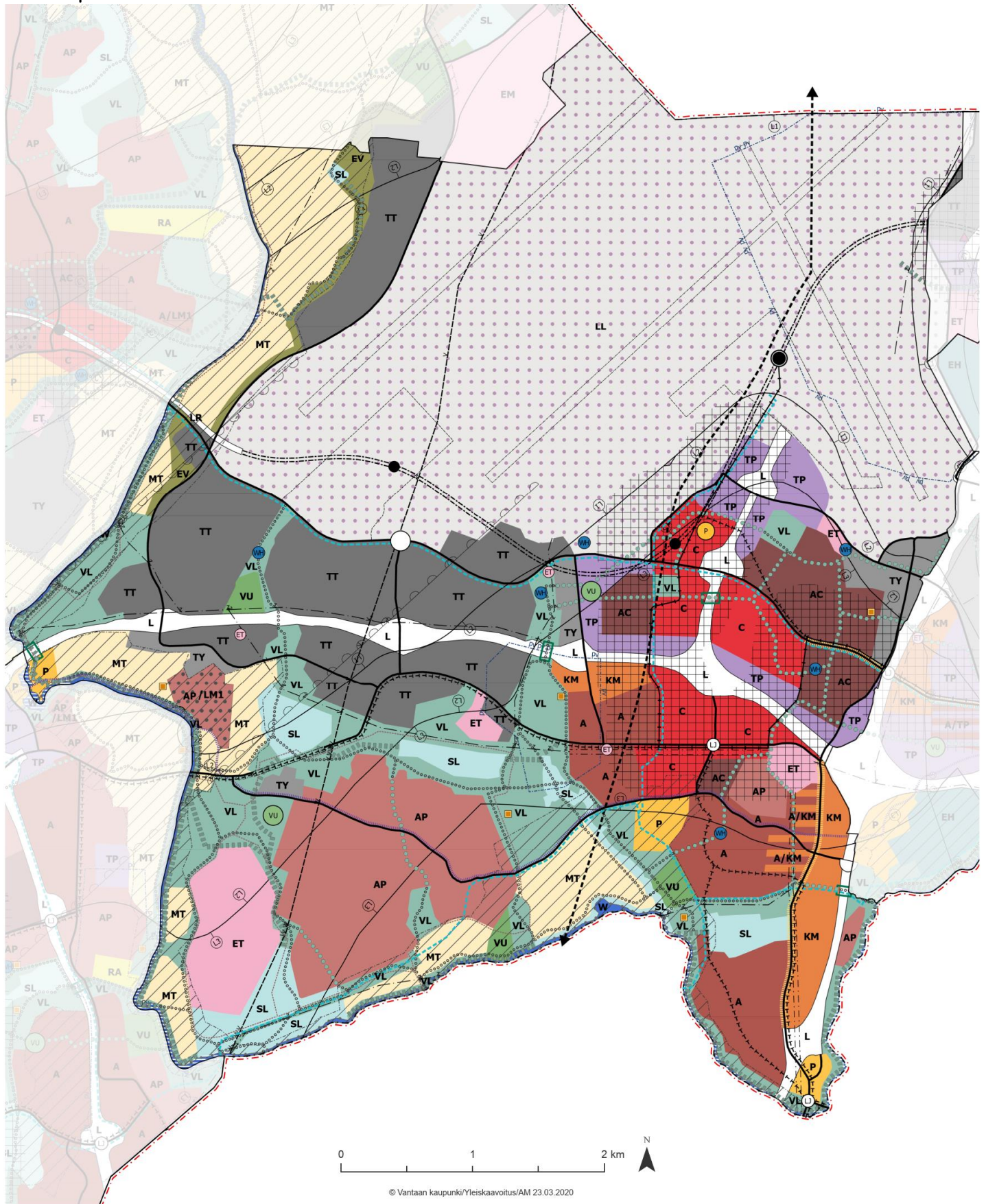
Kivistön suuralueella on nykyisten voimajohtojen lisäksi varaus voimajohtolle. Voimajohtovaraus kulkee Keimolan sähköasemalta Seutulan sähköasemavarausten kautta Seutulan peltoalueen halki haarautuen pohjoiseen Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä etelään Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä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

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

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

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

7.3 Aviapolis



7.3.1 Keskustat ja asuminen

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

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

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

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

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

7.3.2 Palvelut

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

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

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

Tammiston eteläkärkeen tulevaisuuden ratikoiden risteykseen on osoitettu P-aluevaraus, jolla halutaan mahdollistaa paikan merkitystä kohottavan erityiskohteen kehittäminen ratikoiden risteykseen hyvälle joukkoliikennesaavutettavuudelle ja ”portiksi” Helsingin ja Vantaan rajalle, joen rantaan. Palveluiden (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Virkistyspalvelut

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

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

Urheilun ja virkistyspalvelujen tulevaisuuden tarpeeseen osoitettu VU-merkintä yhdistyy Krakanojan varren pohjoiseteläsuuntaiseen virkistysalueeseen Veromiehen itä-länsisuuntaisen virkistysalueyhteyden kautta. Saman virkistysaluekokonaisuuden eteläosassa sijaitsee Kartanonkosken liikuntapuisto.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisen merkintä kiertää Aviapoliksen alueen jokien rantoja Backaksen kartanon eteläpuolelta Pitäjän kirkonkylän myllylle saakka. Jokien risteämäkohtaan varattu palvelujen alue mahdollistaa virkistyskäyttöön liittyvää rakentamista suojaksi Tuusulanväylän melulta. Vantaankoskella joen varren virkistyskäytön kehittämisyöhyke on kolmen palvelualueen rajalla.

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

7.3.3 Suojeluarvot

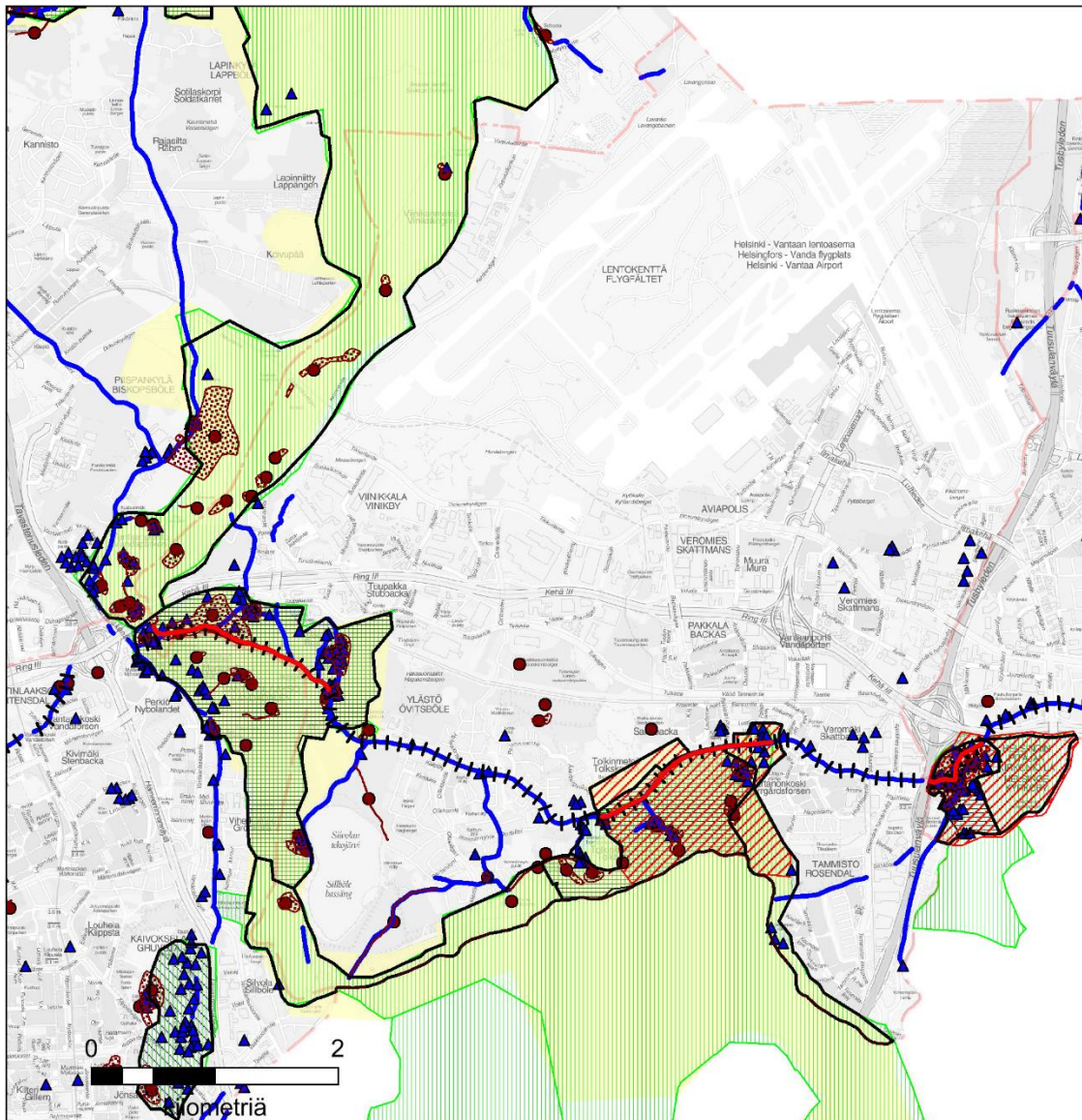
Luonnonsuojelu

Aviapoliksen suuralueella virtaa Vantaanjoki, joka on yksi Vantaan alueelle ulottuvista neljästä Natura-alueesta. Aueen ekologinen verkosto täydentyy yhdellä uudella luonnonsuojelualueella, Hagakärrsbergenillä. Lisäksi Krakanojan aluevaraus laajenee käsittämään sen ympäristön puronvarsimetsää. Suojelualueen rauhoitusprosessi käynnistyi syksyllä 2019. Uusina luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina (luo) yleiskaavassa ovat Tuulensuunpuisto, Krakanelto ja Tolkinmetsä sekä alueita Hagakärrsbergenin SL-alueen etelä-, koillis- ja itäpuolelta. Hagakärrsbergenin luo-alue jatkuu siten yhtenäisenä Blåbärskärrsbergenin luonnonsuojelualueeseen asti. Hagakärrsbergenin SL-varaus ja luo-alue merkintä yhdessä kattavat maakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun luontoarvoalueen, jonka sisäpuolelle jää mm. liito-oravan elinpiirin ydinalue. Arvokkaat puroluontokohteet Pytinojan varrelta ja Krakanojan latva osoitetaan myös uusina luo-alueina.

Alueen ekologiset runkoyhteydet on osoitettu kulkemaan virtavesiä seuraillen Vantaanjoen varrella. Ne kulkevat metsäisiä yhteyksiä pitkin Silvolanmetsästä Hagakärrsbergenin ja Blåbärskärrsbergenin kautta Krakanojalle. Viinikkalassa ekologinen runkoreitti on osoitettu TT-alueita reunustavalle metsäiselle EV-alueelle.

Aviapoliksen suuralueelle on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohteita Kehä III:n varteen kolmeen kohtaan (Vantaankosken, Tuupakan ja Krakanojan kohdalle), Tuusulanväylälle Ylästöntien kohdalle, ja Lentoasemantielle.

Keskiselle Vantaalle sijoittuu Backaksen kartanomaisema, joka on kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kohteineen sekä peltoineen oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Backas – Elannon suurtilan valtakunnallisen arvon perusteissa todetaan, että talouskeskus peltoineen on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä, ja että samaan maisemakokonaisuuteen kuuluu viljelyaukean ympäröimä vanha kapteenin virkatalo Petas. Peltojen häviäminen tilojen ympäriltä alentaisi maiseman arvoa, ja oikeusvaikutteisen liitekartan määräyksessä onkin edellytetty, että maisemallisesti merkittävät pellot tai niityt säilytetään. Suuri rantatie kulkee alueen läpi. Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään. Arvokkaan kulttuuriympäristön raja on pohjoisessa ja idässä sama kuin valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön. Erityisen arvokkaasta kylämaisemasta on rajattu ulos Kartanonkosken urheilupuisto. Etelässä ja lännessä arvokas kulttuuriympäristö jatkuu maakunnallisen rajauksen mukaisena.



Kuva 54. Aviapolin suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 51 yhteydessä. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

Vantaanlaakson viljelymaisemasta on tarkempi kuvaus kappaleessa Myyrmäki.

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

mukaisesta alueesta rajauksen ulkopuolelle. Samoin Ylästössä Pitkäkosken metsäinen luonnonsuojelualue on rajattu pois maakunnallisen inventoinnin mukaisesti.

7.3.4 Toimitila-alueet

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

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

7.3.5 Liikenne

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

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

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

Myyrmäen ja Pakkalan väliselle runkoyhteydelle tutkittiin liikenne-ennusteilla useita eri vaihtoehtoja. Vaikka yhteyden matkustajamäärät vuodelle 2050 ovat ennusteen mukaan liian pieniä sen toteuttamiseksi vielä silloin raitiotienä, niin yhteys yleiskaavassa toimii tulevaisuuden varauksena. Runkoyhteys kulkee Aviapoliksessa Tulkintien ja Hakakorven tunnelivarausten kautta Ylästöntielle, jolta se jatkuu Myyrmäkeen. Kyseinen linjaus on tutkituista vaihtoehdoista teknisesti sekä kaavallisesti toteuttamiskelpoisiin.

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

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

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

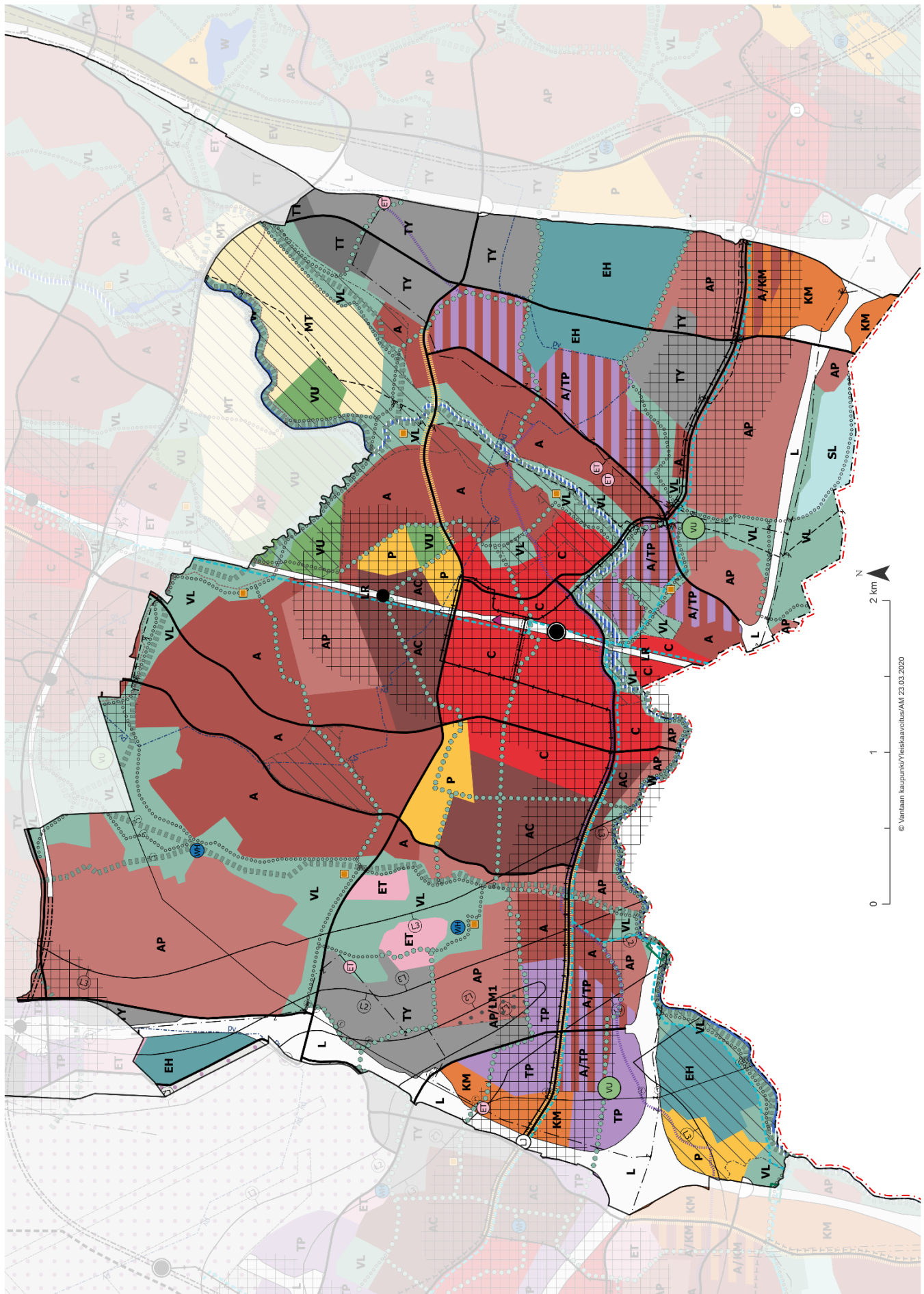
7.3.6 Tekninen verkosto

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

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

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

7.4 Tikkurila



7.4.1 Keskustat ja asuminen

Tikkurila on kaupungin vanhin keskus, jonka rakentaminen alkoi Helsinki-Hämeenlinna-radan myötä 1800-luvulla. Seuraava vaihe käynnistyi Malmin siirryttyä osaksi Helsinkiä: Tikkurila lähti kasvamaan Helsingin maalaiskunnan hallinnollisena keskuksena. 2010-luvulla käynnistyi Tikkurilan kaupunkikehityksessä ns. kolmas vaihe, jossa Tikkurilaa uudistetaan ja tiivistetään merkittävästi. Yleiskaavan ratkaisulla varmistetaan kasvun jatkuminen yhtenä kaupungin kolmesta pääkeskuksesta. Yleiskaavassa Tikkurilan kasvu perustuu uudistavaan lisärakentamiseen. Uusia kasvusuuntia on osoitettu Tikkurilan keskustaa ympäröivistä asumisen ja työpaikkojen alueista raitotien varrelta. Kaupunkikeskustan alue (C) on määritelty laajasti asemakeskuksen ympärillä ulottuen lähialueiden asunto- ja palvelukortteleihin.

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

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

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

7.4.2 Palvelut

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

Tikkurilan urheilupuisto sekä Tikkurilan lukion, Jokiniemen koulun sekä päiväkodin, Hiekkaharjun Varian muodostamat usean palvelutoiminnon kokonaisuudet osoitetaan P-alueina. Varian P-alue kattaa Tennistien varren itäpuolen, mahdollistaen Hiekkaharjun aseman läheisyydessä sijaitsevien tennistoimintojen keskittämisen sinne. Koivuhaassa Tuusulanväylän varsi Piitistä pohjoiseen on osoitettu kaupan palveluiden alueena.

Porttipuistoon asumisen ja kaupallisten palveluiden alueelle (A/KM) voidaan sijoittaa suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa.

Virkistyspalvelut

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

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

Heidehofinpuiston viheralue jatkuu lännessä Kuninkaalaan kylään ja idässä Kanervanummen viheralueelle.

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

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

7.4.4 Toimitila-alueet

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

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

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

7.4.5 Liikenne

Raitiotiellä on yleiskaavassa kaksi mahdollista reittiä pääradan alitse. Näistä Tikkurilan aseman tunnelissa alittava on ensisijainen vaihtoehto ja Valkoisenlähteentien kautta kulkeva varalla. Raitiotie yhdistää Hakunilan entistä tehokkaammin Tikkurilaan ja vahvistaa kahden Vantaan pääkeskuksen välistä joukkoliikenneyhteyttä. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Tikkurila on valtakunnallisen liikenteen matkakeskus, joka on lentoaseman tavoin merkitty valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemaksi. Tikkurilan asemalla on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue, jonne on tarkoitus ohjata pidempimatkaista liikennettä pääväyliltä. Hiekkaharjun asema toimii Tikkurilan aseman lisäksi alueensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuodosta toiseen. Tärkeitä vaihtopaikkoja alueella on asemien lisäksi kaksi. Molemmat ovat raitiotien reitillä ja ne sijaitsevat Lahdenväylän sekä Tuusulanväylän kohdilla. Kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä.

Tikkurilan suuralueella kulkee kolme pyöräilyn baanaa. Pohjois-eteläsuuntainen baana seuraa Helsingin rajalta pääradan vartta Keravalle. Poikittainen baana Hakunilasta kulkee Kyytitietä pitkin Kuninkaan läpi Tikkurilaan, josta se jatkuu Tikkurilantietä pitkin aina Kivistöön asti. Tikkurilantieltä haarautuu toinen poikittainen baana Kuriiritielle, jolta se jatkuu Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta Tammistoon ja sieltä edelleen Ylästön läpi Myyrmäkeen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreitiverkosta sekä muut pyörätiet.

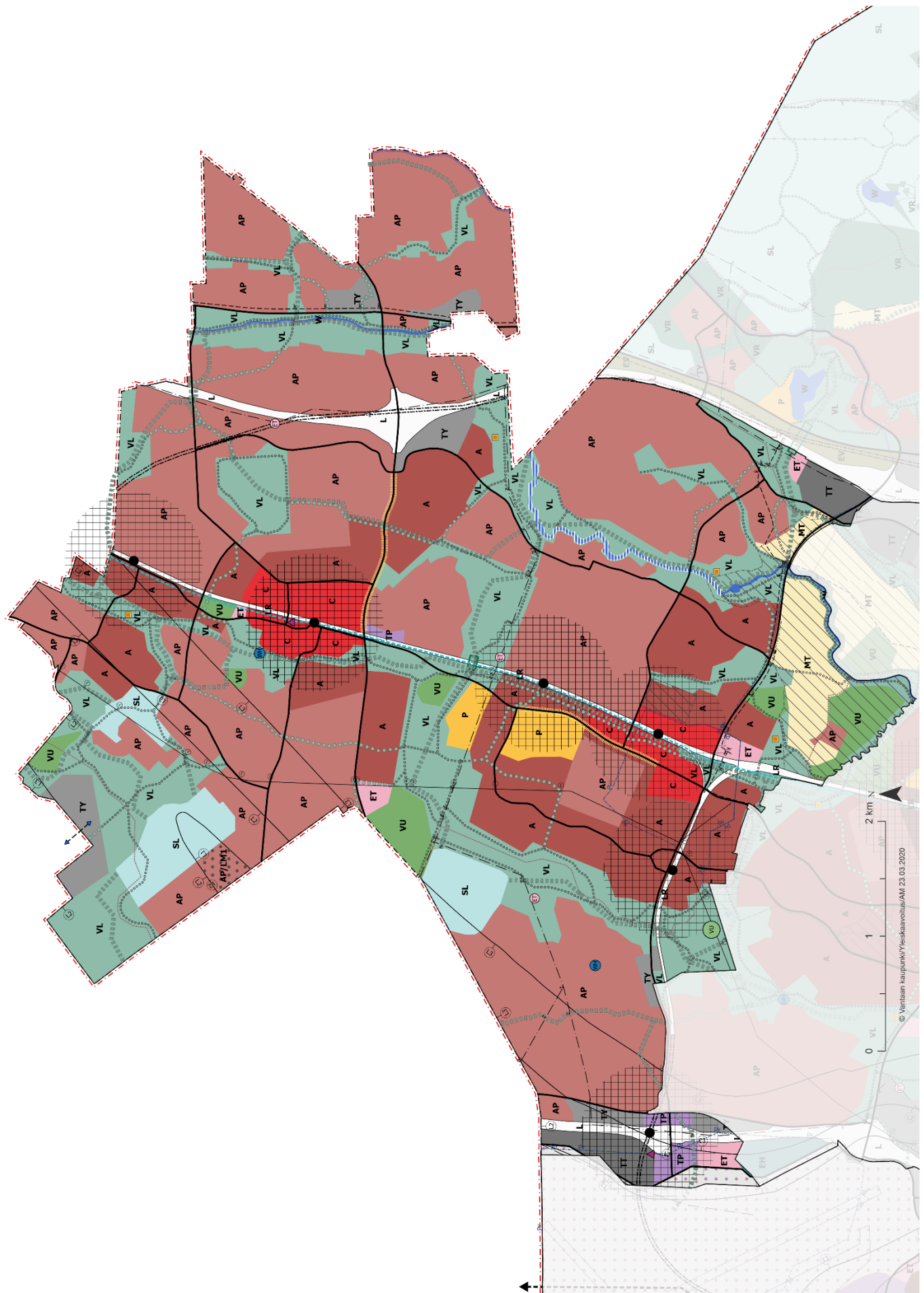
Tikkurilassakin liikenneyhteyksinä on esitetty pääosin alueiden välisiä yhteyksiä, joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Tikkurilantie on Aviapoliksen ja Tikkurilan keskustojen väliseltä osuudelta merkitty katukuvan kehitysalueeksi, jolla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta. Raitiotie sekä baana muuttavatkin Tikkurilantien yleisilmettä ja luovat mahdollisuuksia ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä katukuvan kehitysalueilla.

Santarata on Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään melko harvoin raidesepekuljetuksiin. Lisäksi rataa on käytetty suurmuuntajien siirtokuormaukseen, mutta tämä tarve on jatkossa poistumassa ja suurmuuntajakuljetuksille on löydetty uusi reitti Vuosaaren kautta. Tällöin radalle jää käyttöä ainoastaan raidesepekuljetuksissa. Raidesepeleli on tärkeä osa raideverkon kunnossapitoa, mutta sille tulee löytää paikka, joka ei estä kaupunkikehitystä ja Tikkurilan asemaa ympäröivän maankäytön tiivistämistä. Santarataa ei ole merkitty yleiskaavan raskaan raideliikenteen alueisiin.

7.4.6 Tekninen verkosto

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

7.5 Korso ja Koivukylä



7.5.1 Keskustat ja asuminen

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

Koivukylässä kaupunkikeskustan alueen ratkaisu on samantapainen kuin Korsossa: keskustarakennetta tulee kehittää tasapuolisesti radan molemmin puolin. Koivukylän keskusta muodostaa Rekolan ja Leinelän asemanseutujen kanssa kokonaisuuden, jota tulee kehittää yhteen toimivana alueena. Kolmella lähellä toisiaan sijaitsevilla asemanseuduilla on mahdollisuuksia kehittyä elinvoimaiseksi yhtenäiseksi kaupunkiympäristöksi: alueella tulee vahvistaa erilaisia asumisen vaihtoehtoja, monipuolistaa palveluverkkoa ja lisätä työpaikkoja mm. Peijaksessa. Kokonaisuuden toimivuutta tulee parantaa mm. Asolanväylän kehittämisellä sekä lisäämällä kulkuyhteyksiä ratojen estevaikutuksen vähentämiseksi. Leinelän aseman ympäristössä selvitettiin erilaisia vaihtoehtoja rakentamisen sijoittamiselle Leinelän asemanseudulla. Alue on hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden vyöhykettä. Yleiskaavan asuinaluetta laajennetaan siten, että vanhan Asolan länsipuolinen täydennysrakennusalue voidaan toteuttaa laajempaan kuin aiemmin suunniteltu. Pohjoisempaan rakentamista laajennetaan mm. alueelle, joka on ollut vielä 30-40 vuotta sitten peltoa, ja missä puusto ei ole kovin vanhaa.

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

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

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

7.5.2 Palvelut

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

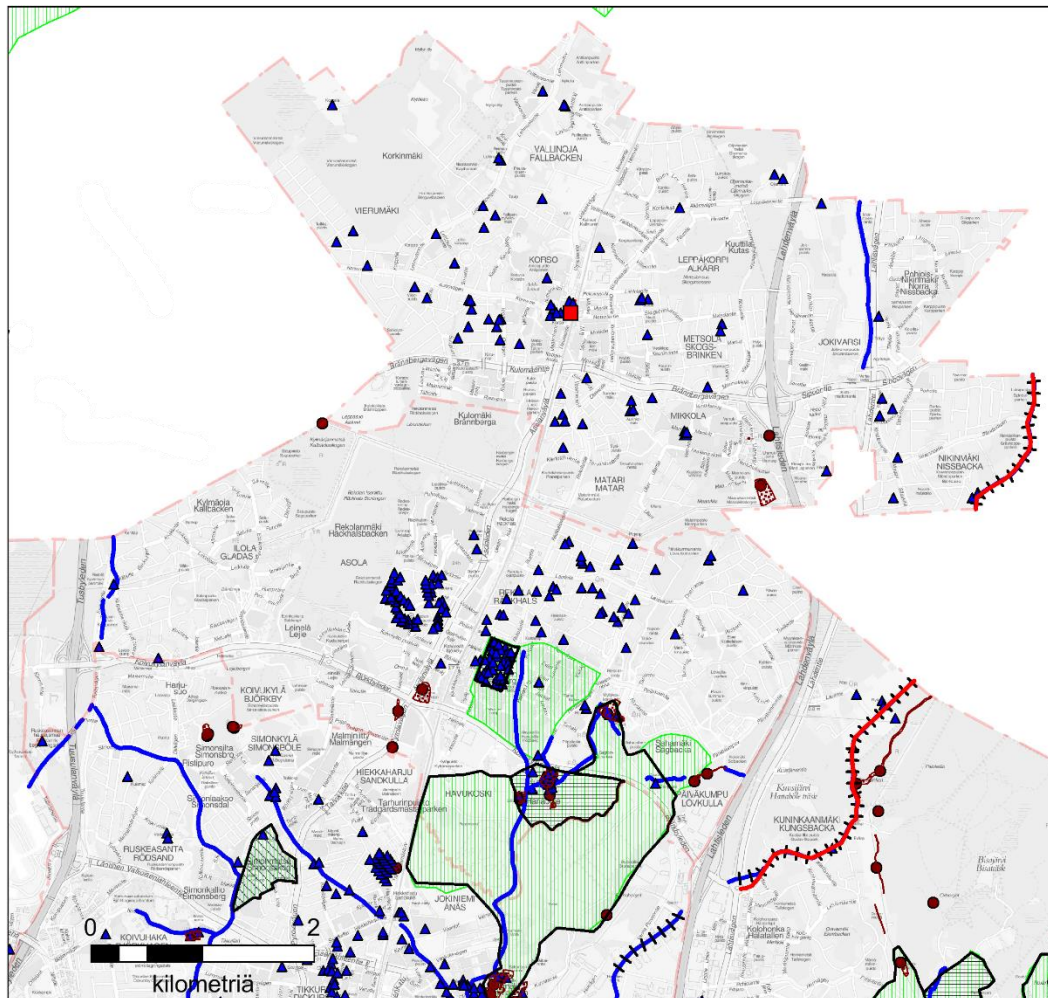
Palveluiden (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä. Peijaksen sairaala-alue on Korso-Koivukylän alueen julkisten palveluiden keskittymä. Elmon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

Virkistyspalvelut

Korso-Koivukylän laajimmat virkistysaluekokonaisuudet ovat Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Rekolanoja ja sen varren viheralueet ovat tiiviissä kaupunkirakenteessa tärkeitä. Koillisessa Vierumäen virkistysalue liittyyseudulla merkittävään Mätäkivenmäen viheraluekokonaisuuteen. Matarinkosken ja Rekolanmetsän välinen poikittainen viheralueyhteys on maakunnallinen ekologinen käytäväalue, jonka virkistyspalveluja halutaan parantaa perustamalla Elmo-urheilupuisto, rakentamalla Kulokukkulan täyttömäki virkistyskäyttöön ja vihersilta radan ja Rekolanjoen yli. Keravan ja Vantaan välillä on viheraluetta rajan molemmin puolin.

Uusien asuinalueiden kytkeytyneiden virkistysalueiden tarve on yleiskaavassa esitetty virkistysalueyhteyksinä Rekolanmäessä, Leppäkorvessa ja Jokivarressa sekä Metsolansuon ja Rekolanjoen välillä. Lisäksi virkistysalueyhteyksinä on esitetty kapeita jo asemakaavoitettuja viheralueita ja ulkoilureittiyhteyksien jatkuvuutta asuin- ja kyläalueiden läpi. Yleiskaavassa Leinelän länsipuolen Yleiskaavassa Leinelän länsipuolen ja radan eteläpuolen vanhat metsät jäävät viheralueiksi ja viheraluekokonaisuus säilyy riittävän leveänä. Samalla ulkoilureitit on osoitettu viheralueelle.

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



Kuva 56. Korson ja Koivukylän suuralueiden arvokas kulttuuriympäristö. Kartan selite on kuvan 51 yhteydessä. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön ja muinaisjäänteiden inventointien mukainen tilanne 3.12.2019.

7.5.4 Toimitila-alueet

Ruskeasannan asemavarausten yhteyteen sijoittuvat Koivukylän suurimmat toimitilarakentamisen potentiaalit. Asemaseutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja sitä ympäröivät alueet joko TY- tai TT-alueiksi riippuen asutuksen läheisyydestä. Ilolan toimitila-alue Koivukylänväylän varrella on merkitty ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle työpaikkatoiminnalle. Koivukylän keskustan eteläpuolella, Korson keskustassa sekä Lahdenväylän länsireunassa Keravan rajalla entisiä toimitila-alueita on muutettu asumisen alueiksi. Päiväkummussa Lahdenväylän varrella on TT-alue ja Nikinmäessä Lahdentien varrella TY-alueita.

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

7.5.5 Liikenne

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

Ruskeasannan lisäksi alueella on pääradan varressa varaus uudelle asemalle. Vallinojan asemavaraus sijaitsee Anttilantien kohdalla ja aseman yhteyteen radan länsipuolelle on merkitty tiivistä asuntoaluetta. Aseman ympärillä oleva kestävä kasvun vyöhyke mahdollistaa muutosta myös itäpuolen pientalovaltaisella asuntoalueella. Raideliikenteen

kehittämisen kannalta yleiskaavassa on säilytetty myös pohjoisesta tuleva yhteys, niin sanottu Koivukylän kolmioraide, pääradalta Kehäradalle.

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

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

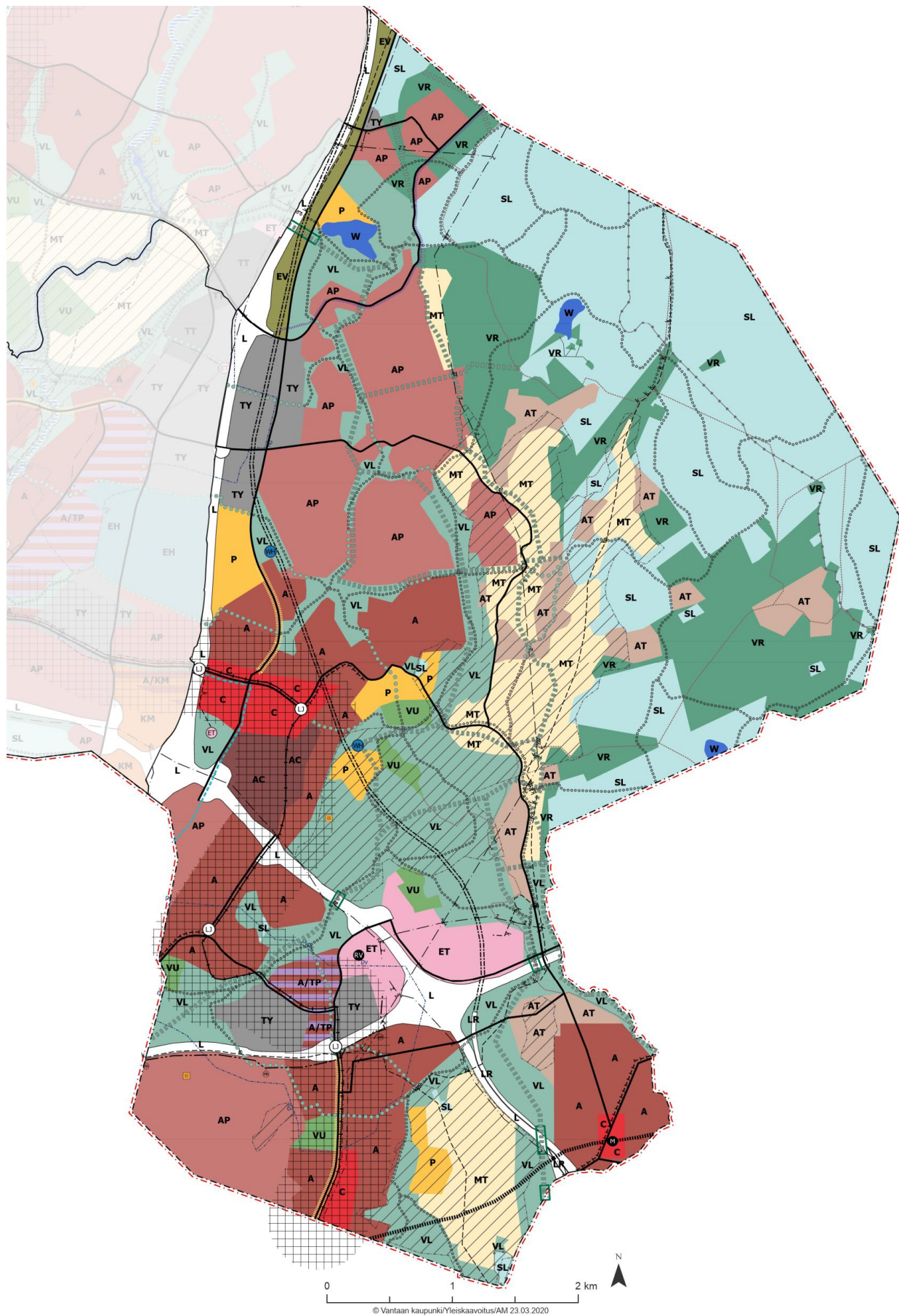
Vierumäen TY-alueelle on yleiskaavaan merkitty liikenteen yhteystarve -merkintä, joka osoittaa, että liikenneyhteydet kyseiselle alueelle on tarkoitus järjestää Tuusulan itäväylältä. Aluetta koskien myös yleismääräyksissä on maininta, että Vierumäen uuden työpaikka-alueen toteuttaminen edellyttää asemakaavaa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

Kulomäentie on yleiskaavassa merkitty liikenneyhteydeksi sekä katukuvan kehitysalueeksi pääradan ja Pihkalantien väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin se on jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena on, että maantien 152 tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäentienellä ei haluta lisätä raskasta liikennettä, vaan yhteyttä on tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi. Asolanväylä on myös merkitty katukuvan kehitysalueeksi Koivukylän puistotien ja Valtimotien väliseltä osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä.

7.5.6 Tekninen verkosto

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

7.6 Hakunila



7.6.1 Keskustat ja asuminen

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

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

Länsisalmeen merkityn keskustarakenteen toteutuminen on sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen rakentamiseen. Länsisalmen keskusta sijoittuu itämetron läntisimmän uuden aseman yhteyteen.

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

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

7.6.2 Palvelut

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

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

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

Virkistyspalvelut

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

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

Uusien asuinalueiden kytkeytyneiden virkistysalueiden tarvetta on esitetty virkistysalueyhteyksinä Kaskelan ja Vaaralan alueilla. Lisäksi virkistysalueyhteyksiä on esitetty kapeita jo asemakaavoitettuja viheralueita ja ulkoilureittiyhteyksien jatkuvuutta asuin- ja kyläalueiden läpi.

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

Sotungissa ja Ojangossa arvokkaan kulttuuriympäristön raja on maakunnallisen inventoinnin mukainen ja sisältää kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön. Sotungin keskiajalta peräisin olevaa kylää ja Håkasbölen kartanoa yhdistää Kormuniitynoja ja sen eteläpuolella kohtuullisen hyvin säilynyt avoin maisema. Håkansbölen kartano on Kormuniitynojan varrella ja kartanon puutarhassa puroa hyödynnettiin aikoinaan puutarhan elementtinä. Puutarha on kunnostettu historiaa kunnioittaen. Håkansbölen kartano ja Sotungin kylä lähipeltoineen ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi.

Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

Westerkullan kartanon alueella kaavakartta on Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan ratkaisun mukainen, vaikka merkintätavat ovat Vantaan yleiskaavan 2020 mukaisia.

7.6.4 Toimitila-alueet

Hakunilan suuralueelle on yleiskaavassa osoitettu kaksi merkittävää toimitila-aluekokonaisuutta. Itä-Hakkilassa Lahdentien varsi sekä Vaaralassa Porvoonväylän pohjoispuoli on varattu tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi. Vaaralassa raitiotien reitin varrella säilyy toimitila-alueita Kuussillantien ja Fazerintien varsilla. Rajatien alue Lahdenväylän ja Kehä III tuntumassa on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi, sillä tieliikenteen haittojen vuoksi aluetta ei voi kehittää asumiseen.

7.6.5 Liikenne

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



Kuva 58. Havainnekuva Hakunilasta (Vantaan ratikan yleissuunnitelma 18.09.2019)

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

Yleiskaavassa on joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnät Kuussillantietä pitkin kohti Jakomäkeä sekä Hakunilan keskusta pohjoiseen Hakunilantietä pitkin urheilupuistoon. Molemmat merkinnät liittyvät Viikki – Malmi -raitiotien jatkeeseen Hakunilaan. Joukkoliikenteen runkoyhteys merkintä mahdollistaa varautumisen raitiotiehen Hakunilan ja Malmin välillä laajentaen samalla seudullista raitiotieverkkoa. Länsisalmessa joukkoliikenteen runkoyhteys on

Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukainen ja mahdollinen yhteys kulkee Itäväylää mukaillen Helsingistä Länsisalmen kautta Majvikiin.

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

Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Kaavassa esitetty metrolinjaus sekä -asema ovat Östersundomin yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan mukaisia. Metrolinjauksen on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin.

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

Hakunilan alueellakin liikenneyhteyksinä on esitetty vain keskeisimmät tiet ja pääkadut, jotka ovat pääosin alueiden välisiä yhteyksiä ja joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Hakunilan keskustan alueella liikenneyhteys -merkinnot ovat Hakunilan kaavarungon mukaisia ja keskustan pohjoispuolelta Kehä III:lle suuntautuva läpiajoliikenne on tarkoitettu ohjata kulkemaan Kyytitien ja Lahdentien kautta. Yhteyden kehittämiseen liittyy myös Kyytitien ja Lahdentien liittymän muuttaminen tasoliittymäksi. Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän suuntaisliittymälle etelään on esitetty eritasoliittymän varaus. Liittymän toteuttaminen edellyttää, että se täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T -ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.

Länsisalmeen on merkitty Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukaiset liikenneyhteydet. Näitä yhteyksiä ovat Pitkäsuontie Kehä III:n liittymästä Sotungintielle, Länsisalmentien jatke Kehä III:lta Länsimäentielle, pohjoiseteläsuuntainen yhteys Sotungintien ja Länsisalmentien liittymästä Länsisalmen uuteen keskukseen sekä itä-länsisuuntainen yhteys Itäväylältä Länsisalmen keskuksen läpi kohti Östersundomia.

7.6.6 Tekninen verkosto

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

8. Tiivistelmä vaikutusten arvioinneista

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

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

8.1 Luontovaikutukset

Arvioinnissa tuotettiin olemassa olevan selvitys- ja tutkimustiedon pohjalta kattava asiantuntija-arvio yleiskaavan vaikutuksista kaava-alueen luontoarvoihin ja ekologiseen verkostoon, lajistoon sekä luonnon monimuotoisuuteen. Arvioinnista rajattiin tarkemman tarkastelun ulkopuolelle lentokenttä ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue, koska alueesta oli tehty erillisiä, kuntien yhteisiä kokonaistarkasteluja ja arviointeja.

Arvioinnin pohjaksi muodostettiin kokonaiskuva Vantaan luonnon nykytilasta. Työssä käytettiin eri aineistoja yhdisteleviä paikkatietoanalyyskejä, jotta saatiin monipuolinen ja tasalaatuinen yleiskuva koko Vantaan luonnonoloista ja verkostoista, sekä kuva käytettävissä olevien tietojen kattavuudesta. Koottujen lähtötietojen ja niitä kokoavien kartta-analyysien pohjalta tehtiin johtopäätöksiä kaavaluonnoksen vaikutusten suunnasta, kohdistumisesta ja alueellisesta painottumisesta. Tulosten perusteella muodostui kokonaiskuva vaikutuksista ja ehdotuksista, joita käytettiin kaavaehdotuksen laadinnassa.

Yleiskaavatyön lähtökohtina oli monia luontoarvojen, monimuotoisuuden, ekologisen verkoston ja kestävän kehityksen kannalta hyviä periaatteita. Suojelualueiden lisääminen ja niiden välisten yhteyksien turvaaminen ovat hyviä lähtökohtia luontoarvojen säilyttämiselle. Pyrkimys säilyttää laajoja yhtenäisiä luonnonalueita ja keskittää rakentaminen jo rakentuneiden alueiden yhteyteen on monin tavoin luonnon kannalta hyvä periaate. Toisaalta nykyisten keskustojen väkimäärän merkittävä kasvattaminen paitsi tiivistää alueita, myös laajentaa niiden ulkoreunoja vielä luontoarvoja käsittävillä ja luonnonpiirteillä säilyttäneille alueille. Kasvava väestö myös lisää virkistyskäyttöpainetta etenkin tiivistyvien asutuskeskusten keskellä jäävillä luonnon alueilla.

Yleiskaava turvaa länsi- ja itäosan laajoja metsäalueita ja luontoarvoja toisiinsa kytkeytyvillä SL- ja luo-alueilla. Keskisen Vantaan alueella jäljellä olevat metsäalueet ja muut luonnonympäristöt ovat pienialaisempia. Näitä laajuudeltaan vähäisempiä, mutta arvokkaita elinympäristöjä säilyttäviä suojelualueita osin hyvin kapeidenkin ekologisten yhteyksien varrelle on kytketty ekologiseen verkostoon ekologisten runkoyhteyksien avulla. SL-alueista osa on jo perustettuja tai yleiskaava 2007:ssa esitettyjä SL-varauksia, mutta myös uusia SL-alueita on osoitettu täydentämään ja säilyttämään ekologista verkostoa ja turvaamaan sen merkittävimmiksi arvioituja luonnonympäristöjä.

Natura2000 -alueisiin kohdistuvien vaikutusten osalta arvioitiin, onko todennäköisten vaikutusten perusteella tarpeen tehdä erillistä Natura-arviointia, mutta luonnonsuojelulain mukainen Natura-arviointi ei kuulunut työhön. Luontovaikutusten arvioinnissa todetaan, että MT 152 tien jatkosuunnittelun yhteydessä on selvitettävä vuolejokisimpukkaan kohdistuvat mahdolliset vaikutukset, mutta voidaan olettaa, että kaavalla ei ole sellaisia Natura-alueen suojeluarvoihin kohdistuvia vaikutuksia, jotka laukaisisivat Natura-arvioinnin tarpeen. MT152:sta on syksyllä 2019 käynnistynyt YVA-menettely syksyllä 2019.

Vestran suo, Lehdot ja vanhat metsät Natura-alueen pohjoisreunalle sijoittuva AP-alue rajautuu Natura-alueeseen mutta on rakentamatonta. Arvioinnissa todetaan, että rakentamisen sijoittumisesta ja laadusta riippuu, onko vaikutuksista tarpeen tehdä varsinainen Natura-arviointi. Arviointi suosittaa, että rakennettavan alueen ja Natura-alueen välille jätetään metsäinen suojavyöhyke, jolloin todennäköisyyttä merkittäville suojeluarvoista heikentäville vaikutuksille voidaan ehkäistä. Luontovaikutusten arviointi suosittelee suojavyöhykettä rakennettavan alueen ja Natura-alueen väliin, ja yleiskaavassa siihen on esitetty virkistysalueyhteyttä suojavyöhykkeeksi. Virkistysalueyhteys myös ohjaa virkistyskäyttöpainetta Natura-alueen ulkopuolelle, ja se on tarpeen huomioida erityisesti mahdollisen asemakaavoituksen yhteydessä.

Luontovaikutusten arvioinnissa analysoitiin myös suojelualueiden ulkopuolella olevat metsäiset ydinalueet, jotka osin häviävät maankäytön muutoksen seurauksena. Yleiskaavassa näkyy tiivistyvän kaupunkirakenteen ja metsäalueiden säilyttämisen ristiriita. Metsäalueiden pieneneminen ja pirstoutuminen lisääntyy useissa rakennetun ja rakentamattoman alueen saumakohdassa. Vaikutusten arvioinnin analyysikartalla nousi esiin laajimmat rakennettavaksi osoitetuille alueille sijoittuvat metsän ytimet. Arvioinnin suositusten pohjalta Vierumäen metsän työpaikka-alueen aluetta on rajattu pienemmäksi alueen luontoarvojen huomioimiseksi. Kylmäojan itäpuolella osoitettua A-

aluevarausta Rekolanmetsän itäpuolella tutkittiin uudelleen ja selvitettiin mahdollisia vaihtoehtoja rakentamisen sijoittamiselle Leinelän aseman seudulla. Alue on hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden vyöhykettä, ja siksi rakentamisen mahdollistamisesta alueella ei haluta kokonaan luopua. Rakennettavan alueen rajausta muutettiin jonkin verran luonnokseen verrattuna. Kaikki erilaiset rakentamisen ratkaisut kaventavat metsää jostain kohtaa. Esitetyssä ratkaisussa Leinelän länsipuolen ja radan eteläpuolen vanhat metsät jäävät viheralueiksi ja viheraluekokonaisuus säilyy riittävän leveänä. Metsäisen maakuntatason ekologisen yhteyden minimisuositusleveys on taajamassa 300 metriä ja sen ulkopuolella 500-1000 metriä (Vantaan ekologiset yhteydet selvitys, Anna Ojala 2018). Nyt esitetyssä ratkaisussa yhteys on kapeimmillaan 220 metriä leveä, eikä kapene verrattuna jo asemakaavoitettuun tilanteeseen. Viheralueelle jää kallioiden ja kosteiden alueiden muodostamia kokonaisuuksia ja lehtomaisia kankaita tai lehtoja. Pohjoisessa korkea kalliomäki jää viheralueelle. Metsän sisäosaa säilyy vanhan Asolan ja Ilolan välissä. Verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan asuinalueita esitetään laajennettavaksi siten, että vanhan Asolan länsipuolinen täydennysrakennusalue, jota on kutsuttu nimellä Leinelä 2, voidaan toteuttaa laajempaan. Pohjoisempaan rakentamista esitetään laajennettavaksi mm. alueelle, joka on ollut vielä 40-30 vuotta sitten peltoa, eikä puusto ole kovin vanhaa. Samalla ulkoilureitit siirretään viheralueelle. Koska metsä kapenee, ekologinen runkoyhteys merkitään vain yhdellä viivalla kahden rinnakkaisen sijaan. Ekologinen runkoyhteys noudattaa tässä Kylmäojaa ja päättyy Kylmäojan korven ja Kylmäojanmetsän rauhoitetulle luonnonsuojelualueelle.

Luontovaikutusten arvioinnin pohjalta kaavakarttaan on tehty useita muutoksia. Suositusten pohjalta Hagakärrsbergenin SL-alueen etelä-, koillis- ja itäpuolelle on osoitettu Hagakärrsbergenin luo-alue jatkumaan yhtenäisenä Blåbärkärrsbergenin luonnonsuojelualueeseen asti. Hagakärrsbergenin SL-varaus ja luo-alue merkintä yhdessä kattavat maakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun luontoarvoalueen jonka sisäpuolelle jää mm. liito-oravan elinpiirin ydinalue. Arviointi suositti Ylästöntien ja Tulkintien välisen Krakanojan osuuden suojelurajauksen laajentamista. Krakanojan sl-aluevaraus laajenee käsittämään sen ympäristön puronvarsimetsää, ja suojelualueen rauhoitusprosessi käynnistyi syksyllä 2019. Kaavaehdotukseen uusina luo-alueina on tuotu myös Metsolansuo, luo-alue on osoitettu lahokaviosammalen esiintymän ydinalueelle. Karhusuon suojelualueita laajennettu hieman länteen liito-oravan ydinalueen mukaisesti. Arviointi nosti esiin purojen merkityksen ekologisinä yhteyksinä, ja suositti useiden purokohteiden suojelua vähintäänkin luo-alueina. Yleiskaavaan onkin osoitettu luo-alueina uusia arvokkaita puroluontokohteita kuten Sotunginojan, Lillån alajuoksu, Jelmusanoja, jotka ovat peltoalueilla mutkittelevia ja rantavyöhykkeiltään hyvin säilyneitä puro-osuuksia; Kylmäoja ja Rekanoja, jotka ovat kalastoltaan erityisen merkittäviä puroja, Kormuniitynoja ja Sotunginoja, jotka ovat meriyhteyden omaavia puroja; Itä-Hakkilanoja-Liinafeltto, Lammaslampi tulo- ja laskupuroineen, Pytinoja, Krakanojan latva, Kynikenoja, jotka ovat paikallisesti tai muuten tärkeitä luontokohteita, joissa puro tuo erityismerkityksen. Herukkapuron lehdon ja Vestran luonnonsuojelualueiden läheisyydessä AP-alueen kaventamista itäosaan, jossa on vielä laajasti rakentumatonta metsää suojelurajauksen ulkopuolella, on osoitettu viheryhteys, joka tulee huomioida asemakaavoituksessa.

Mt152 rakentamiseen arviointi suositti, että olisi hyvä jättää vielä avoin mahdollisuus, esim. merkitsemällä tielinjan sijaan kaavaan yhteystarve. Maantien 152 jatkeesta on syksyllä 2019 aloitettu oma ympäristövaikutusten arviointi, jossa tutkitaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Tavoitteena on löytää hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita. Maantien 152 jatkeen merkintää on tarkennettu yleiskaavaehdotukseen YVA-ohjelmassa tutkittavien linjausten perusteella. Samalla kaavasta on poistettu tien vaihtoehtoinen linjaus. Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteydessä on liikennealueessa varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Maantie 152:lle on merkitty kolme viheryhteyden kehittämiskohtaa. Arvioinnin suositusten mukaisesti Mätäjojan laakson ekologista yhteyttä jatkamaan on osoitettu ekologisen yhteyden kehittämistarve Hämeenlinnanväylän poikki.

Tiiviisti rakennetuilla alueilla puhtaiden hulevesien imeyttäminen on tärkeää pohjavedestä riippuvaisten pienvesien turvaamiseksi. Pohjaveden purkautuminen pienvesiin parantaa vedenlaatua, viilentää vesiä sekä turvaa riittävän virtaaman alivesikaudella. Arvioinnin perusteella vesialueiden kaavamääräystä muutettiin siten, että siihen lisättiin vahvempi vesiensuojellinen näkökulma ja huomioidaan pintavesien hyvä laatu. Myös puroja koskevaa kaavamääräystä tarkennettiin arvioinnin suosituksen pohjalta niin, että se ottaa paremmin huomioon puroluontoa.

8.2 Ilmastovaikutukset

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

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

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

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

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

Asukas- ja työpaikkamäärien kasvu vaikuttaa ilmastonmuutoksen hillintään. Voimakas kasvu on haaste päästöjen vähentämiselle, sillä asukasmäärän kasvaessa tulee asukaskohtaisia päästöjä pystyä leikkaamaan noin neljännekseen nykyisestä. Väestön ja työpaikkamäärän kasvaessa päästöjä syntyy sekä kotien ja työpaikkojen rakentamisesta että niillä tapahtuvasta energiankulutuksesta ja paikasta toiseen liikkumisesta.

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

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

viheralueille osoitetaan mm. Länsimäessä, Asolassa ja Kivistössä. Samalla muutetaan joitakin yleiskaavassa 2007 rakentamiseen osoitettuja alueita viheralueiksi.

Viherrakenne on tärkeä ilmastonmuutoksen ja siihen sopeutumisen kannalta monella tavalla. Mitä laajempi ja yhtenäisempi viherrakenne, sitä enemmän se tarjoaa erilaisia ekosysteemipalveluja, millä on merkitystä myös ilmastonmuutoksen ja siihen sopeutumisen kannalta. Yleiskaavassa viherrakenne säilyy pääosin ennallaan ja kaavaan on tuotu uutena vihertehokkuuteen kantaa ottava määräys, jonka avulla voidaan varmistaa riittävästi vihreää ja vettä läpäisevää pintaa kasvavassa ja tiivistyvässä kaupungissa. Sen merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa korostuu kaupunkien tiivistyessä. Yleiskaavassa huomioidaan sateisuuden lisääntyminen myös hulevesiä koskevalla yleismääräyksellä sekä hulevesitulva-altaan merkinnällä, jolla varataan tilaa tulva-altaalle. Yleiskaavassa on huomioitu vesistötulvat siten, että tulva-alueille ei ohjata uutta asumista. Tulva-alueet perustuvat mallinnettuihin ja havaittuihin tulviin ja ne on varattu pääosin viheralueiksi ja maatalousvaltaisiksi alueiksi.

Yleiskaava mahdollistaa kaupungin sopeutumisen ilmastonmuutokseen. Määräykset tukevat sellaisen kaupunkirakenteen muodostumista, jossa hellekausina kasvillisuus viilentää ilmaa ja sateella vesi viipty kasvillisilla alueilla. Kaupunkirakenne ja viheralueverkosto pysyvät edelleen sellaisina, että viheralueita on kattavasti joka puolella kaupunkia lähellä ihmisiä. Laajat metsäalueet Sipoonkorvessa ja Petikossa säilyvät.

Ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta tunnistettiin merkittäväksi haasteeksi yleiskaavan aikajänteelle ennustettu kasvu, joka edellyttää paljon uutta rakentamista. Vaikka yleiskaava ei ohjaa rakennusmateriaaleja tai lämmitysmuotoja, voisi yleiskaavalla ohjata myös näitä valintoja kestävämpään suuntaan, jotta haastava hiilineutraaliustavoite saavutettaisiin. Kestävää kehitystä yleiskaavan yhtenä tärkeänä lähtökohtana voisi tuoda voimakkaammin esille. Yleiskaava on keskeinen kaupunkirakenteen kehittämisen työkalu, ja sen tulee tukea kestävyystavoitteita. Päästölaskennan perusteella suunta on oikea, mutta hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen vaatii yleiskaavan toteutumista kestäväällä tavalla. Kestävyys on yksi elinympäristön laadun näkökulma, ja jatkossa sen painoarvo tulee todennäköisesti kasvamaan.

8.3 Kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset

Yleiskaavaluonnoksen (11.2.2019) vaikutuksia kulttuuriympäristöön arvioitiin osana Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset (Kylli) -hanketta. Vaikutusten arvioinnin pohjalta tehtiin joitain muutoksia haitallisten vaikutusten välttämiseksi.

Yleiskaavassa toteutuu Maankäyttö- ja rakennuslain alueidenkäytön suunnittelulle asettama velvoite rakennetun ympäristön kauneuden ja kulttuuriarvojen vaalimisesta, sillä tarkkuudella, joka on tarkoituksenmukaista yleispiirteisessä maankäytön suunnittelussa. Kulttuuriympäristön suojelua koskevassa yleismääräyksessä uutta on viittaaminen lukukoon lyödyn luettelon sijasta päivittyviin tietokantoihin eli uusimpaan tutkittuun tietoon. Tämä on onnistunut, joustava toimintamalli kulttuuriympäristön suojeluun.

Nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja uudistaminen yhtäältä väistää monia kulttuuriympäristökohteita, mutta toisaalta erityisesti kaupunkien keskustojen sekä asemaseutujen rakennusperintökohteet, muinaisjäännökset, kaupunkikuva ja kulttuurimaisema ovat uhattuina tiivistymisen vuoksi. Tarkemmat päätökset näistä tehdään kuitenkin yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä. Monet muinaisjäännöskohteet sijaitsevat nykyisillä tai uusilla luonnonsuojelualueilla, mikä edistää niiden säilymistä.

Vaikutukset kohdistuvat merkittävimmin alueille, joilla on suurimmat tiivistämisen paineet. Näitä ovat erityisesti paikalliskeskustat, joita on Vantaalla useita. Vaikutukset tulevat todennäköisimmin ja voimakkaimmin esiin Tikkurilassa ja Myyrmäessä, mutta myös Koivukylässä ja Korsossa. Yksi rakennusryhmä, johon tiivistämisen vaikutukset mitä todennäköisimmin kohdistuvat, ovat paikalliset ostoskeskukset, joiden sijaintia ei ole enää merkitty erillisellä c-merkinnällä uudessa yleiskaavassa. C-merkintä ei kuitenkaan pelasta ostoskeskusta purkamiselta, jos se ei enää ole kaupallisesti toimiva. Rakennusperinnön ja kaupunkikuvan kannalta olennaisia vaikutuksia ovat myös yleiskaavaluonnoksessa esitetyt toiminnalliset muutokset, mm. asumisen ja työpaikkojen alueilla vaikutukset moderniin teollisuusperintöön.

Kulttuurimaiseman säilymisen kannalta yleiskaavan ratkaisut ovat kaiken kaikkiaan hyviä. Arvokkaiden kulttuuriympäristökokonaisuuksien säilymistä ja kehittymistä ohjataan oikeusvaikutteisen liitekartan melko tarkkoilla määräyksillä

samaan tapaan kuin vuoden 2007 yleiskaavassa. Maantie 152:n siirtäminen pohjoiseen parantaa kulttuurimaiseman säilymisen mahdollisuuksia Luoteis-Vantaalla. Kulttuurimaiseman arvoja menetetään vain pieneltä osin Sahamäessä. Monet muinaisjäänteet sijoittuvat luonnonsuojelualueille ja ovat näin hyvässä turvassa.

8.4 Liikenteelliset vaikutukset

Arviointi tehtiin yleisesti hankkeiden arviointiin käytettävällä liikenteen mallinnusohjelmistolla, jolla esimerkiksi MAL-suunnitelman vaikutuksetkin on arvioitu. Ohjelmisto mallintaa väestön liikkumiskäyttäytymistä eli matkojen määrää, ajankohtaa, kulkutavan valintaa sekä matkojen suuntautumista. Lähtötietoina käytettiin maankäytön osalta MAL2019-suunnitelman mukaista maankäyttöä koko seudulla, ja Vantaan osalta yleiskaavaluonnoksesta arvioituja asukas- ja työpaikkamääriä vuosille 2030 ja 2050.

Vaikutuksia arvioitiin nykytilaan verrattuna neljässä eri tilanteessa. Vuodelle 2030 muodostettiin skenaario ”2030 Yleiskaava”, joka sisälsi MAL2019-suunnitelman mukaiset liikennehankkeet. ”2030 Mini” -skenaariossa haettiin maankäytön aiheuttamaa suurinta mahdollista liikennemäärää karsimalla MAL-hankkeista esimerkiksi liikenteen hinnoittelumuutokset sekä useita väylien lisäkaistojen rakentamishankkeita. Myös tämän skenaarion vaikutukset voivat hyvin toteutua, jos esimerkiksi tiemaksut eivät toteudu. Tiemaksut eivät ole yleiskaavalla päätettävä asia, mutta ne oli arvioinnissa oletettu toteutuneeksi MAL2019-suunnitelman mukaisesti. Tiemaksujen lopullinen hyväksyntä koko seudulla on tekemättä, ja selvitykset niiden optimaalisesta toteutustavasta ja vaikutuksista ovat vielä kesken. Myös tiemaksut mahdollistava lainsäädäntö puuttuu.

2050 vuodelle tehtiin kaksi skenaariota, joista ”2050 Yleiskaava” kuvaa todennäköisesti vuoteen 2050 mennessä toteutunutta tilannetta liikennehankkeiden osalta. ”2050 Maksimi” -skenaariossa ovat mukana kaikki yleiskaavaluonnoksen kuvaamat hankkeet, kuten esimerkiksi Klaukkalan rata.

Suurin osa liikenteellisistä vaikutuksista johtuu asukas- ja työpaikkamäärien suuresta kasvusta. Tämän kasvun myötä myös liikenne lisääntyy, ja ilman vahvaa ohjaamista kohti kestäviä kulkumuotoja (joukkoliikenne, pyöräliikenne, kävely) suuri osa liikenteestä tehdään henkilöautoilla. Maankäytön kasvun mukaista henkilöautoliikenteen kasvua kaupunki ei kuitenkaan kestä, sillä väylille ja kaduille ei voida rakentaa enää useita lisäkaistoja. Etenkin tiiviissä, kaupunkimaisessa ympäristössä katutilaa ei voida leventää enää ollenkaan. Tästä syystä tarvitaan sekä vahvoja investointeja kestäviin kulkumuotoihin, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelua, jolla voidaan säätää henkilöautoliikenteen määrää siellä missä tilaa kasvulle ei ole.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa tutkittiin Vantaan nykyisten ja yleiskaavaluonnoksen mukaisten asukkaiden sijoittumista saavutettavuusvyöhykkeille I ja II, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön sijoittamiskohteita. Vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän muutosten vaikutuksesta, jolloin esimerkiksi henkilöautoliikenteen hinnan korotus lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Yleiskaavaluonnoksen maankäytön sijoittumisella ja liikennehankkeilla kehitys saavutettavuusvyöhykkeille sijoittuneen asukasmäärän osalta on todella hyvää.

Henkilöautoliikenteen määrän vuorokauden aikana Vantaalta lähtevistä matkoista mallinnettiin olleen 48 % ja joukkoliikenteen 20 % vuonna 2016. Yleiskaavaluonnoksen ja MAL-suunnitelman mukaisella kehityksellä vuonna 2030 henkilöautoliikenteen osuus laskisi 9 prosenttiyksikköä (39 %) ja joukkoliikenteen osuus nousisi 27 prosenttiin. Tämä olisi vahvasti seurausta liikenteen hinnoittelusta, sillä ”2030 Mini” -skenaariossa ilman hinnoittelumuutoksia henkilöautoliikenteen osuus laskisi vain 3 prosenttiyksikköä ja joukkoliikenteen osuus nousisi 23 prosenttiin. Joukkoliikenteen kehittämisellä ilman liikenteen hinnoittelua ei siis päästä yhtä hyviin tuloksiin. Vuodelle 2050 yleiskaavan ja muun seudun toimenpiteillä arvioitiin henkilöautoliikenteen osuudeksi kaikesta liikenteestä 38 % ja joukkoliikenteen osuudeksi 28 %. Vuoden 2030 jälkeen ei ole suunnitteilla yhtä merkittäviä liikenteeseen vaikuttavia toimenpiteitä kuin ennen vuotta 2030.

Malli ei kuitenkaan pysty ottamaan huomioon monia kulkutapoihin vaikuttavia tekijöitä. Esimerkiksi liikkumiseen liittyvien asenteiden muutokset, uudet liikkumispalvelut ja sähköisten kulkuvälineiden yleistymisen ovat tekijöitä, jotka eivät mallissa näy. Lisäksi esimerkiksi alueiden sisäinen palveluverkko, kävelyolosuhteiden miellyttävyys ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen eivät lisää kävelyn ja pyöräliikenteen osuutta tuloksissa.

Liikenteen aiheuttamia päästöjä arvioitiin pohjautuen MAL2019-suunnitelman oletuksiin autojen ominaispäästöjen jatkuvasta vähenemisestä. Suunnitelmassa on oletettu, että vuoteen 2030 mennessä ajoneuvojen päästöt vähenevät noin puoleen, ja 2050 vuoteen vielä 30 % lisää. Tämä oletus aiheuttaa suuren osan yleiskaavaluonnoksen arvioinnin päästövähennyksistä. Tehtävistä toimenpiteistä liikenteen hinnoittelu vaikuttaa kaikista eniten liikenteen päästöihin. Vaikka hinnoittelu ja muut toimenpiteet otettaisiin käyttöön ei valtioneuvoston tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämisestä puoleen vuodesta 2005 vuoteen 2030 saavuteta. Vähennemä olisi näillä toimenpiteillä 35 prosenttia.

Tieverkon ruuhkautumista tutkittiin, jotta yleiskaavaluonnoksen vaikutukset tavaraliikenteen sujuvuuteen saatiin esiin. MAL2019-suunnitelman toimenpiteillä ruuhkat vähenisivät nykyisestä, mutta ”2030 Mini” -skenaariossa ne kasvaisivat. Myös tässä liikenteen hinnoittelu on suurena osallisena tuloksessa. Pahimmassakin tilanteessa ruuhkautumatta osuutta pääväylistä olisi vain noin 5 prosenttia, joten liikenteen sujuvuuden voi todeta olevan myös yleiskaavaluonnoksen toimenpiteillä hyvää.

Keskustojen välisten matka-aikojen muutoksia tutkittiin sekä henkilöautolla että joukkoliikenteellä. Matka-ajat ovat suurpiirteisiä arvioita, ja ne sisältävät henkilöautomatkoissa viisi minuuttia per matka kävelyyn ja pysäköintiin, ja joukkoliikenteessä kävelyn pysäkille ja pysäkiltä sekä keskimääräisen odotusajan pysäkillä. Ennusteen mukaan henkilöautomatkojen pituudet vuonna 2030 keskuksista toiseen pääosin lyhenisivät muutamilla minuuteilla, ja matka-ajan kasvu olisi noin minuutin luokkaa. Tämä on seurausta liikenteen hinnoittelusta, sekä myös suurten väylien lisäkaistoista. Vuonna 2050 tulos on hyvin samansuuntainen. Keskustojen väliset matka-ajat henkilöautoliikenteellä eivät siis yleiskaavaluonnoksen ja MAL-suunnitelman ratkaisulla kasva.

Joukkoliikenteellä keskustojen väliset matka-ajat lyhenevät ennusteen mukaan vuonna 2030 huomattavasti etenkin Hakunilasta Vantaan ratikan myötä. Pakkalan ja Hakunilan välinen matka-aika kasvaa ratikkasuunnitelmassa oletetun suoran bussilinjan poiston johdosta, mikä ei välttämättä lopullisessa linjastosuunnittelussa tapahdu. Tämän välin matka-ajan kasvu ei suoraan liity yleiskaavaratkaisuun tai MAL-suunnitelmaan. Vuonna 2050 matka-ajat kasvavat nykyisestä etenkin Kivistön ja Myyrmäen osalta, johtuen tämän hetken Pisara-radan liikennöintiajatuksesta. Tällä hetkellä ajantasauspisteen on ajateltu Pisara-radan myötä siirtyvän Lapinkylän aseman kohdalle, jolloin Lapinkylän läpi kulkevien matka-aika kasvaa junan vaihdon myötä. Suunnitelmat ovat alkuvaiheessa ja tämän ratkaisun toteutumisesta ei ole vielä tietoa.

Lentoaseman saavutettavuus pysyisi yleiskaavaluonnoksen mukaisessa tilanteessa suunnilleen nykyisellään. Asukas- ja työpaikkamäärien kasvun myötä lentoaseman henkilöautolla puolesta tunnissa saavuttavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvu on kuitenkin suurta. Joukkoliikenteellä saavutettava alue pysyy myös suunnilleen samana tulevaisuudessa, mutta puolesta tunnissa saavutettava asukasmäärä kasvaa vuoteen 2030 noin 46 prosenttia ja työpaikkamäärä on 55 prosenttia. Tämä johtuu pääosin asukas- ja työpaikkamäärien kasvusta, mutta myös Vantaan ratikan aiheuttamasta saavutettavuuden lisäyksestä. Vuonna 2050 saavutettavan maankäytön määrä kasvaa entisestään, johon vaikuttaa myös esimerkiksi lentoradan rakentaminen.

Työvoiman saavutettavuus on yksi MAL2019-suunnitelman päämittareista, ja sen muutoksia arvioitiin myös yleiskaavaluonnoksesta. Mittari kuvaa alueiden houkuttelevuutta ja sitä kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla. Työvoiman saavutettavuus kasvaisi yleiskaavaluonnoksen ja MAL-suunnitelman toimenpiteiden myötä Vantaalla vuoteen 2030 noin 16 prosenttia ja vuoteen 2050 24 prosenttia. Suurimpia syitä myönteiseen kehitykseen ovat väestönkasvu, kaupunkirakenteen tiivistyminen ja sijoittuminen hyvien joukkoliikennepalvelujen läheisyyteen. Saavutettavuus kasvaisi myös liikenneyhteyksien kehittymisen ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentumisen myötä.

Kokonaisuudessaan Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset vastaavat kaavan tavoitteita hyvin. Kaupungin voimakas kasvu lisää liikennettä, mutta yleiskaava ohjaa kestävämpiin kulkutapoihin. Tämä tulos on kuitenkin vahvasti riippuvainen siitä, otetaanko liikenteen hinnoittelutoimenpiteet käyttöön vai ei. Vuoteen 2030 mennessä on suunniteltu tehtäväksi paljon vahvoja, liikkumistapoihin vaikuttavia toimenpiteitä joiden johdosta tulokset tähän mennessä ovat hyvät. Tämän jälkeen Vantaan paikallista tai seudullista liikennettä suuresti kehittäviä toimenpiteitä ei ole näköpiirissä, jonka johdosta maankäytön kasvu aiheuttaa tässä ennusteessa enemmän haasteita kaupungissa.

8.5 Vaikutukset meluun ja ilmanlaatuun

Ilmanlaatu ja melu ovat keskeisiä kaupunkiympäristön terveyshaittojen aiheuttajia. Suurimmat melunlähteet Vantaalla ovat lentoliikenne, tie- ja katuliikenne sekä raideliikenne. Myös esimerkiksi kivenmurskaamot ja betoniasemat aiheuttavat melua. Ilmanlaatuhaittoja syntyy erityisesti tie- ja katuliikenteestä, mutta myös puun pienpoltto heikentää ilmanlaatua paikallisesti.

Yleiskaavan vaikutuksia ilmanlaatuun ja meluun sekä asumisen sijoittumisen näkökulmasta yleiskaavan vaikutuksia ilman epäpuhtauksille ja meluhaitoille altistumiseen arvioitiin yleisluontoisesti. Ensimmäin arvioitiin sitä, minkä verran melu ja ilmanlaatuhaitat lisääntyvät yleiskaavan mahdollistamalla kasvulla, huomioiden yleiskaavan mukaiset liikennehankkeet. Tämän perusteella arvioitiin sitä, onko yleiskaavassa osoitettu uusia tai tiivistyviä asuinalueita sellaisissa paikoissa, joissa ilmanlaatu- tai meluongelmat ovat todennäköisiä.

Lentomelualueet laajenevat yleiskaava 2007:ään nähden. Tämän muutoksen vuoksi lentomelualueilla asuu nyt laskennallisesti enemmän asukkaita kuin ennen. Kovimman lentomelun alueella asutusta ei lisätä, ja nämä alueet on pääosin osoitettu toimitila-alueiksi. Muilla lentomeluvyöhykkeillä on täydennysrakentamista, mutta uusia asuinalueita ei ole osoitettu melualueille (Lden yli 55 dB). Raidemelu ei lisäännä merkittävästi, mutta asemanseutujen tiivistäminen tuo uusia asukkaita raidemelun piiriin. Täydennysrakentaminen kuitenkin suojaa taaempia alueita raidemelulta.

Ratikan meluvaikutus on pieni, mutta esimerkiksi kaarteissa se voi erottua muusta liikennemelusta. Tie- ja katuliikenteen melun arvioidaan lisääntyvän merkittävästi joillakin katuosuuksilla. Lisäksi yleiskaavassa on osoitettu uusia asumisen aluevarauksia melualueille tai niiden tuntumaan ja lisäksi melualueisiin rajautuu yleiskaava 2007:n vielä toteuttamattomia asuinalueita. Näillä alueilla tulee tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää huomiota meluntorjuntaan. Yleiskaavassa on annettu melua koskeva yleismääräys ja lentomelumääräyksiin on tuotu ääneneristävyysvaatimukset eri vyöhykkeillä.

Liikenteen lisääntymisen myötä myös sen aiheuttamat ilmanlaatuhaitat lisääntyvät. Toisaalta ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat olleet hitaassa laskussa ja niiden arvioidaan edelleen pienenevän ajoneuvokannan uudistumisen ja sähköistymisen myötä. Esimerkiksi katupölyyn tämä ei kuitenkaan vaikuta. Ilmanlaadun paranemisesta huolimatta ongelmallisia alueita on yhä vilkasliikenteisten teiden ja katujen varsilla. Liikenteen ohella keskeinen ilmanlaatuun vaikuttava tekijä Vantaalla on puun pienpoltto. Erityisesti lämmityskaudella ilmanlaatu heikkenee paikoin tiiviillä pientaloalueilla.

Yleiskaava ohjaa merkittävän osan asukasmäärän kasvusta keskusta-alueille ja niiden lähellä sijaitseville tiivistyville asuinalueille sekä hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden alueille. Keskeisesti sijaitsevilla ja tiiviisti asutuilla alueilla on usein myös vilkkaasti liikennöityjä katuja ja erityisesti keskustamaisilla alueilla kaupunkirakenne on tiivis ja heikommin tuulettuva. Yleiskaava kuitenkin ohjaa etenkin tiiviimmillä alueilla kestävään liikkumiseen, jolloin autoliikenne voi vähentyä.

Yleiskaavan tarkkuustasosta johtuen aluevaraukset on piirretty kiinni teihin ja katuihin. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että asuminen ohjattaisiin välittömästi väylien varteen. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmanlaatu- vyöhykkeiden mukaiset suojaetäisyydet vilkasliikenteisistä teistä ja kaduista asumisen ja herkkien toimintojen osalta. Uusien teiden ja katujen sekä työpaikka-alueiden vaikutus ilmanlaatuun arvioitiin olevan pieni. Jatkosuunnittelussa olisi myös hyvä huomioida pientaloalueilla mahdollisuus puun säilyttämiseen esimerkiksi puuvajassa.

8.6 Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutukset

Vantaan yleiskaavan vaikutustenarvioinneissa arvioitiin kaupungin omana työnä Kemikaali- ja turvallisuusvirasto Tuusulan alueen (tilanne 8.3.2019) suuronnettomuutta ja ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutuksia. Arviointi tehtiin tarkastelemalla konsultointivyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden määrän muutosta vertaamalla nykytilannetta sekä yleiskaava 2007:n maankäyttöalueita yleiskaavaan 2020. Tavoitteena oli tunnistaa konsultointivyöhykkeiden sisällä eniten muuttuvat alueet, joiden jatkosuunnittelussa tulee erityisesti huomioida konsultaatiovyöhykkeiden vaikutus.

Valtaosa yleiskaavan ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavista toiminnoista sijoittuvat yleiskaavan työpaikka-alueille. Yleiskaavassa ei ole suunniteltu sijoitettavan Vantaalle uusia, merkittävää vaaraa aiheuttavia toimintoja.

Kuitenkin yleiskaavan mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen, täydentäminen ja etenkin entisten työpaikka-alueiden muuttaminen asumisen alueiksi saattaa lisätä painetta sijoittaa uutta rakentamista nykyisten vaaraa aiheuttavien kohteiden konsultaatiovyöhykkeiden sisälle. Koko kaupunkia koskeva yleiskaava on yleispiirteinen, pitkän ajan suunnitelma, joka ei ratkaise paikallisesti millä aikajänteellä alueet muuttuvat ja mikä voidaan silloin olettaa olevan onnettomusvaaraa aiheuttavien toimintojen tilanne alueella. Yksityiskohtainen häiriöitä tai riskejä aiheuttavien kohteiden selvittäminen ja arviointi on tarpeen tehdä tarkemman tason jatkosuunnittelussa.

Vaikutustenarvioinnin pohjalta yleiskaavanehdotuksen yleismääräyksiin on lisätty määräys jossa ”Suuronnettomuusvaarallisten kohteiden mahdolliset riskit tulee jatkosuunnittelussa selvittää ja huomioida riittävästi”. Yleismääräyksellä varmistetaan, että jatkosuunnittelussa, kuten osayleiskaavoissa tai asemakaavojen yhteydessä, selvitetään yksityiskohtaisemmin mm. toimintojen ympäristövaikutukset ja riskit sekä varmistetaan riittävät suojaetäisyydet toimintojen ja herkkien kohteiden välillä. Aikaisemmin tämänkaltaista tarkastelua on jo tehty mm. Aviapoliksen kaavarungon yhteydessä.

Maankäytön tiivistäminen ja muuttunut ympäristö saattaa rajoittaa nykyisten ympäristöhaittaa tai vaaraa aiheuttavien toimintojen laajentamista, toiminnan muuttamista, toimintaan kuuluvien aineiden kuljetusta tai ympäristöluvan uusimista.

8.7 Taloudelliset vaikutukset

Yleiskaavaluonnoksen taloudellisten vaikutusten arvioinnin tavoitteena oli tuoda esiin yleiskaavan ratkaisujen ja niiden taustalla olevan mitoituksen aiheuttamat merkittävimmät taloudelliset vaikutukset. Arvioinnissa tarkasteltiin kaupunkirakenteen ja yleiskaavan käyttötarkoitualueiden vaikutuksia yhteiskuntatalouteen sekä vaikutusten kohdistumista. Yleiskaavassa varaudutaan 335 000 asukkaaseen Vantaalla vuonna 2050. Väestönkasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarantojen lisäksi rakennettava reilut 7 miljoonaa uutta kerrosneliömetriä asumiselle. Yleiskaava mahdollistaa vuositason noin 2 280 – 2 670 asunnon rakentamisen. Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050, mikä tarkoittaa noin 6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentamista. Yleiskaavaluonnos mahdollistaa noin 29,5 miljardin euron investoinnit rakennusten rakentamiseen.

Rakenteen tiivistämistä pidettiin positiivisena taloudellisten vaikutusten kannalta, sillä keskusta-alueiden laajenemisella ja tiivistymisellä sekä kasvun ohjaamisella erityisesti hyvälle joukkoliikennesijainneille mahdollistetaan tuottavuuden kasvua sekä liikkumistarpeen vähenemistä. Tämä vaatii kuitenkin investointeja infraan ja yleisiin alueisiin. Keskusta-alueiden koko on noin kaksinkertainen yleiskaava 2007:ään verrattuna.

Kuntatalouden kannalta on edullista, että iso osa uudesta asumisesta osoitetaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen, sillä täydennysrakentaminen edellyttää suhteellisesti vähemmän kuntatekniikan investointeja. Asukkaille ja maanomistajille merkittävimmät positiiviset taloudelliset vaikutukset syntyvät maan ja kiinteistön arvon noususta tehostuvan maankäytön alueella sekä saavutettavuuden parantumisesta, erityisesti kestävän kasvun vyöhykkeellä. Yritysten ja elinkeinoelämän taloudellista kehittämistä tuetaan yleiskaavassa osoittamalla riittävät toimitila-aluevaraukset ja parantamalla saavutettavuutta. Toisaalta nykyisten toimitila-alueiden muuttaminen asuinkäyttöön nostaa maaomaisuuden arvoa.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetyt uudet luonnonsuojelualueet, luo-alueet ja ekologiset yhteydet rajoittavat metsätalouden harjoittamista. Myös maisematyölupaa edellyttävät VL-, VR- ja VU-alueet voivat rajoittaa hakkuita ja ainakin kasvattavat kustannuksia. Maa- ja metsätalouteen voi olla vähäisiä vaikutuksia myös asemakaava-alueen ulkopuolisilla alueilla, joilla rakentamisen ohjaamisessa käytettyä kantatilaperiaatetta on hieman väljennetty.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty useita merkintöjä, jotka edellyttävät suuria infrainvestointejaliikenteeseen ja yhdyskuntatekniseen huoltoon. Tällä on merkittäviä myönteisiä taloudellisia vaikutuksia myös seudullisten verkostojen näkökulmasta. Yleiskaavaluonnos mahdollistaa noin 1,9 miljardin euron investointeja suuriin liikenne- ja infrahankeisiin. Investoinnit edistävät huolto- ja toimintavarmuutta ja liikennehankkeet vaikuttavat positiivisesti yhdyskuntatalouteen saavutettavuuden paranemisen ja matka-aikojen lyhenemisen kautta. Liikennehankkeista erityisesti ratikan arvioidaan parantavan kokonaissaavutettavuutta ja nostavan asuinkiinteistöjen arvoa. Pyöräilyn baanojen odotetaan nostavan pyöräilyn kulkumuoto-osuutta, millä on laskennallisesti miljoonien eurojen terveysvaikutukset vuosittain.

Lentomeluvyöhykkeiden taloudelliset vaikutukset kohdistuvat kiinteistöjen omistajille raakamaan hinnan laskuna (lentomelu rajoittaa rakentamista tietyillä alueilla) tai asuntojen arvon laskuna (yleisesti liikennemelu alentaa asuntojen arvoa). Lentomeluvyöhykkeille 2 (Lden 55-60) ja 3 (Lden 50-55 dB) on kuitenkin mahdollista rakentaa, mutta ääneneristävyys voi nostaa kustannuksia. Lentomeluvyöhykkeellä 3 vaadittu ääneneristävyys ei juuri vaikuta rakentamiskustannuksiin, mutta lentomeluvyöhykkeellä 2 sekä laskeutumisvyöhykkeellä vaadittava ääneneristävyys lisää kustannuksia vähän. Lentomeluvyöhykkeellä 1 sallitaan ainoastaan korvaava rakentaminen tiukoin ääneneristävyysvaatimuksin, joiden osuus rakentamisen kustannuksista on maksimissaan 5 %.

Vantaan kaupungin talouden kannalta yleiskaavan mahdollistaman väestökasvun pohjalta huoltosuhteen arvioitiin heikkenevän tulevaisuudessa, kuitenkin suhteellisen lievästi verrattuna koko maan ennustettuun kehitykseen. Palvelutarpeet kasvavat ja kuormittavat kaupungin taloutta. Esimerkiksi sosiaali- ja terveystoimen nettomenot olisivat vuonna 2050 yli 1 100 miljoonaa euroa, kun ne olivat vuonna 2017 noin 560 miljoonaa euroa. Muiden kuin sosiaali- ja terveystoimen nettomenot olisivat vuonna 2050 yli 700 miljoonaa euroa, kun ne olivat vuonna 2017 noin 440 miljoonaa euroa. Samalla tulevaisuudessa tarvittavat investoinnit uusiin opetusrakennuksiin ovat merkittävät, arviolta noin 370 miljoonaa euroa. Yleiskaavassa osoitetaan alueet julkisten palvelujen rakentamiselle riittävällä tasolla. Tulevaisuudessa verotulojen riittävyys vähenee oletusten mukaan noin 91 %:iin nettotoimintamenoista, toisaalta verotulojen riittävyys paranee, mikäli toimintamenojen kehitystä voidaan hillitä tai lisätä tuloja.

8.8 Kaupan vaikutusten arviointi

Kaupan vaikutusten arvioinnissa on arvioitu yleiskaavaluonnoksessa esitetyn kaupan ratkaisun vaikutuksia kaupan sijoittumisen, mitoituksen ja ajoituksen osalta. Vaikutuksia on tarkasteltu suhteessa kaupungin tavoitteisiin sekä maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimuksiin ja kaupan säännöksiin nähden.

Vaikutusten arviointia tehtiin vuorovaikutteisesti kaupan ratkaisun laadinnan kanssa. Kaupan ratkaisun vaikutusten arvioinnissa keskeisiä olivat vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Lisäksi työssä tarkasteltiin vaikutuksia lähipalveluiden toimintaedellytyksiin sekä palvelujen saavutettavuutta erityisesti joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn näkökulmasta. Arvioinnissa tarkasteltiin myös kaupan kilpailuedellytysten toteutumista yleiskaavan kaupan ratkaisun myötä.

Kaupallisten vaikutusten arviointi pohjautuu kaupan palveluverkon nykytilaan ja kaupan kehitysnäkymiin sekä markkinoiden kehitykseen. Vaikutusten arviointi tehtiin yleispiirteisesti käyttäen lähtötietona kaupungille ja maakunnan liitolle tehtyjä palveluverkkoselvityksiä sekä muuta kaavaan liittyvää aineistoa.

Arvioinnin tuloksena todettiin, että kaupallisten palveluiden alueiden mitoituksia on syytä tarkastella uudestaan, miten sillä vaikutetaan läheisten keskusten päivittäistavarakaupan kehittymisedellytyksiin. Tällaisia kohteita ovat mm. Vantaanportti, jonka vaikutuksen heijastuvat Aviapoliksen keskustan kehittymiseen sekä Porttipuisto, joka puolestaan vaikuttaa Hakunilan keskustan kaupallisiin palveluihin. Kaupallisten palveluiden alueille sijoittuva tilaa vaativa kauppa ei vaikuta keskustojen kaupallisten palveluiden kehittymisedellytyksiin.

Arvioinnin pohjalta selkeytettiin kauppaa ohjaavia määräyksiä siltä osin, minkälaisia kaupan yksiköitä sallitaan asumisen alueille (A, AP) työpaikka-alueille (TP, TY, TT) sekä kaupan alueilla (KM). Myös keskustatoimintojen alueen (C) ja asuntovaltaisen keskusta-alueen välistä eroa täsmennettiin.

8.9 Asumisen vaikutukset

Asumisen vaikutusten arviointi rajattiin yleiskaavan asumisen ratkaisujen rakentamiseen ja rakentamisen ohjaukseen kohdistuviin vaikutuksiin. Arvioinnin tueksi teetettiin konsulttityönä kolmelta kohdealueelta yleiskaavan ratkaisujen erilaisia toteutumisvaihtoehtoja havainnollistava työ. Havainnollistamisen työssä kustakin kohdealueesta tehtiin yleiskaavaluonnoksen pohjalta kaksi erilaista tulkintaa alueen mahdollisista kehityspoluista.

Vaikutustenarvioinnissa ei huomioitu asumisen ratkaisujen ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia, koska niitä arvioitiin yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa.

Asumisen vaikutustenarvioinnin pohjaksi asetettiin kysymyksiä kahdesta näkökulmasta: miten yleiskaava vaikuttaa kaupungin asuntotuotannon ohjaukseen ja toimintamalleihin sekä minkälaista asuntorakentamista yleiskaava

mahdollistaa ja mitä todennäköisimmin toteutuu. Arvioinnissa ei haarukoitu kaupungin kantaa asumisen kehittämisen suunnasta, koska sitä linjataan omilla asunto- ja maapoliittisilla linjauksilla.

Arvioinnin pohjalta todettiin, että yleiskaavan tulkintamahdollisuuksien väljentäminen luo mahdollisuuksia asemakaavoituksessa ottaa huomioon sellaisia toteutustapoja ja käytäntöjä, mitä ei yleiskaavan laadinnan yhteydessä vielä osata ennakoida. Tämä on perusteltua ennen kaikkea yleiskaavan kestävyys tavoitetta ajateltuna, sillä tieto siitä, mikä on kestävyys kannalta paras mahdollinen rakentamisen malli, päivittyy tällä hetkellä kiivasta vauhtia. Suunnittelukäytäntöjen muuttamisessa ja laaja-alaisesti erilaisia mittareita läpäisevien kestävien ratkaisujen kehittämisessä on tilausta paljon sellaiselle tiedolle, jota ei vielä ole käytössä. Yleiskaavaluonnos tähtää vuoteen 2050 ja monet yhteiskunnan päästötavoitteista vuosikymmeniin ennen sitä. On perusteltua, että yleiskaavaratkaisuissa on otettu päivittyvän tiedon mahdollisuus huomioon.

Arvioinnissa todettiin, että tulkintamahdollisuuksien laajentamisessa on myös toinen puoli: se luo herkästi ns. porsaanreikiä kehitykselle, jota ei haluta tukea. Yleiskaavan monet tulkinnan mahdollisuudet luovat tarpeita kaavarunkotyyppisille tarkasteluille keskustojen lisäksi mm. ratikan varrelle sekä alueille, jotka on esitetty muuntumaan työpaikka-alueista toiminnallisesti monipuolisemmiksi kaupunginosiksi tai asumisen alueiksi.

Yleiskaavaluonnoksen ratkaisujen arvioimiseksi teetetystä havainnollistamisen työssä näkyi yleiskaavan tulkintamahdollisuuksien kirjo. Vaikka vaihtoehdot laadittiin samalla annetulla väestökehityksellä, oli kokonaisratkaisulla merkittävä rooli siinä, miten paljon lisärakentamista alueelle sijoittui.

Yleiskaavan yleispiirteinen esitystapa selkiyttää kaupungin strategisesti merkittävien alueiden hahmotettavuutta, jolloin esimerkiksi yleisöä tai muuta asiointiliikennettä tuottavat hankkeet on helpompi ohjata niille soveltuviin sijainteihin. Yleispiirteisestä esitystavasta huolimatta on paikalliset erityispiirteet otettavissa huomioon yksityiskohtaisemmissa suunnitelmissa. Asemakaavoituksen paikallisissa tulkinnoissa haasteeksi voi nousta maanomistajien tasapuolinen kohtelu eri puolilla kaupunkia. Yleispiirteinen aluevarausraja voi rakentamattomia alueita asemakaavoitettaessa nk. siirtää selvitystarpeita yleiskaavasta asemakaavaan' rakentamisen ja rakentamattoman käytännössä mahdollisen reunan löytymiseksi.

Asumisen merkintöjen osalta yleiskaavaluonnoksessa oli epäloogisuuksia ainakin maankäyttöluokkien nimeämisessä ja aluevarausten luokitteluperusteissa. Tämä näkyi osittain myös kartalla, mikä herätti paljon keskustelua mm. vuorovaikutustilanteissa. A ja AP merkintöjen esittäminen kartalla oli paikoin ristiriitaista, eikä noudattanut tasapuolisesti vyöhykemallin ajatusta.

Asumisen vaikutusten arvioinnin pohjalta todettiin, että yleiskaavan ratkaisut edellyttävät muutosta tavassa tulkita yleiskaavaa. Yleiskaavaratkaisut voivat luoda uutta joustoa yleiskaavan ohjaukseen ja samalla siirtävät yksityiskohtien päätösvastuuta asemakaavoitukseen ja muuhun tarkemman mittakaavan ohjaukseen, lähemmäs toteutusta. Yleiskaava voi luoda odotusarvoja ympäristön laadusta ja kehittämisen paikoista. Yleiskaavan asumisen ratkaisut voi avata pohjan kehittää vyöhykeajatteluun pohjautuvia strategisia linjauksia esim. pysäköinnin ohjaukseen tai palveluverkon kehittämiseen.

Yleiskaavaluonnoksen ratkaisut eivät varsinaisesti tuo muutosta kaupungin asuntotuotannon ohjaukseen. Uusi yleiskaava mahdollistaa Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten toteuttamista ja tukee niissä esitettyjen asuntorakentamisen ja kaupunkirakenteen kehityksen tavoitteita.

8.10 Elinkeinopoliittiset vaikutukset

Yleiskaavan elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi koostui kahdesta toisiinsa lomittuvasta työvaiheesta: varsinaisesta selvityksestä ja vuorovaikutuksesta elinkeinoelämän asiantuntijoiden kanssa. Varsinainen vaikutusten arviointi laadittiin kaavamääräyksiin ja rakentamismahdollisuuksiin sekä tähänastiseen kehitykseen perustuen asiantuntijatyönä. Yleiskaavan lisäksi tausta-aineistona hyödynnettiin uutta elinvoimaohjelmaa sekä maa- ja asuntopoliittisia linjauksia. Arviointi sisältää nykytilanteen ja kehitystrendien kuvauksen sekä vaikutusten arvioinnit suuralueittain ja aiheittain. Asiaa on tarkasteltu keskustojen, kaupan ja palveluiden, työpaikka-alueiden, liikennejärjestelmän ja saavutettavuuden sekä tulevaisuuden toimialojen näkökulmista. Lisäksi on lyhyesti kuvattu seudullisia vaikutuksia. Elinkeinopoliittinen vaikutusten arviointi sisältää myös suuraluetaiset arvioinnit, joita ei tähän tiivistelmään ole tuotu.

Vaikutusten arvioinnin tulokset ovat hyvin yleispiirteisiä, koska elinkeinoelämän kehitystä pitkälle tulevaisuuteen on äärimmäisen vaikea ennustaa. Näin ollen voitiin arvioida kehitystä suhteessa nykytilanteeseen ja tämän hetken kehityssuuntaan. Vantaan arvioitiin kasvavan nykyisten vahvojen toimialojen kaupan, rakentamisen ja logistiikan osalta myös tulevaisuudessa. Tulevaisuuden toimialoja ovat myös tietointensiiviset alat ja majoitus- ja ravitsemustoiminta. Tärkeää on, että yleiskaava mahdollistaa monipuolisen kehityksen, mitä tulee vahvasti toteuttamisvaiheessa ohjata. Kaupan kasvussa tarvetta on löytää riittävästi tilaa kasvavan väestön päivittäistavarakaupan rakentamismahdollisuuksille. Yleiskaava ohjaa tätä asumisen ja keskustojen palveluverkkoa määräyksien avulla: myös elinkeinopoliittinen arviointi ehdotti niiden täsmentämistä, mikä ehdotukseen tehtiin.

Arvioinnin mukaan yleiskaavan ratkaisut tukevat elinkeinoelämän ja yritysten kehittämistä osoittamalla riittävät aluevaraukset ja parantamalla saavutettavuutta. Tuottavuuden näkökulmasta tiivistyvät ja laajentuvat kaupunkikeskustat ovat alueita, joille elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulee keskittää. Ne ovat vetovoimaisia nimenomaan palveluille, toimistoille ja samalla työntekijöille haluttuja työympäristöjä. Keskustojen laajuus kaksinkertaistuu suhteessa yleiskaava 2007:ään ja Marja-Vantaan osayleiskaavaan.

Yleiskaava muuttaa osan kestäväen kasvun vyöhykkeen työpaikka-alueista asumisen tai keskustatoimintojen alueiksi, mikä saattaa yksipuolistaa alueita asuntovaltaisiksi. Tämän estäminen edellyttää vahvaa ohjausta yleiskaavaa tarkemmassa suunnittelussa. Yleiskaavaehdotukseen päädyttiin myös vaikutusten arvioinnin pohjalta muuttamaan asumiin muuttuvia työpaikka-alueita asumisen ja työpaikkojen alueiksi.

Säilyvien työpaikka-alueiden osalta tavoitteena on tiivistyminen, kuten muillakin kasvavan kaupungin alueilla. Maan käytön tehokkuudella on vaikutuksia alueen tuottavuuteen. Keskittymisen vaikutusta tuottavuuteen on tarkasteltu useissa tutkimuksissa. Tutkimusten mukaan keskittymän koon kaksinkertaistuminen tai saavutettavuuden paraneminen kaksinkertaiseksi, lisää tuottavuutta kaikilla toimialoilla. Työpaikka-alueiden tiivistyminen johtaa siihen, ettei Vantaalla enää tulevaisuudessa ole sijoittumispaikkoja paljon tilaa vieville logistiikkahankkeille. Logistiikan toimialalta löytyy paljon toimintoja, jotka tiivistyvään kaupunkiin sopivat.

8.11 Sosiaaliset vaikutukset

Sosiaalisilla vaikutuksilla on useita yhtymäkohtia muihin yleiskaavan vaikutuksiin, ja niitä on arvioitu myös useassa muussa yleiskaavaaluonnoksesta laaditussa vaikutusten arvioinnissa. Vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin sosiaalisia vaikutuksia kahden kokonaisuuden osalta: vaikutuksista asukkaiden arjen toimintaympäristöön sekä asukkaiden kokemaan elinympäristöön. Arjen toimintaympäristöä tarkastellaan liikkumisen ja kulkutapojen, työssäkäynnin, palveluiden, asumisen sekä vapaa-ajan ja virkistykseen osalta. Asukkaiden kokemaa elinympäristöä tarkastellaan imagon, identiteetin, yhteisöllisyyden, viihtyisyyden sekä terveellisuuden näkökulmista. Yleiskaava 2020:n keskeisimpinä periaatteina on, että kasvunäkymistä huolimatta uusia kaupunkirakenteen avauksia ei kaavassa osoiteta, vaan kasvu ohjataan nykyrakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Tämän takia myös sosiaalisia vaikutuksia ilmenee jo ennen uusien asukkaiden muuttamista nykyisten asukkaiden arjessa.

Liikenteen osalta kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja siten liikenteen haitalliset vaikutukset voivat vähentyä. Itäisellä Vantaalla keskustojen välinen saavutettavuus paranee ratikan myötä. Ratikka luo myös hyviä kaupunkikehittämisen edellytyksiä, joiden toteutumista yleiskaavan ratkaisut tukevat. Lentorata parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja vahvistaa sen asemaa seudullisena työpaikkakeskittymänä. Keskustojen kasvu lisää niiden houkuttelevuutta työvoimavaltaisten alojen näkökulmasta. Työssäkävijöiden näkökulmasta kaupungin sekoittunut rakenne helpottaa arkea lyhentämällä työmatkoja.

Yleiskaava mahdollistaa toiminnallisesti monipuolisen rakenteen myös asumisen alueilla siten, että palvelut voivat sijoittua lähelle käyttäjiään. Yleiskaavan mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja tehostaminen lisää niin julkisten kuin kaupallisten palveluiden käyttäjämääriä, mikä mahdollistaa tiheän palveluverkon toteuttamisen. Haasteena on sijainnin ja riittävän suuren tontin löytyminen riippuen palvelusta. Tiivis ja urbaani kaupunkirakenne pakottaa myös palvelut uudentamaan konseptiään.

Virkistysalueiden verkostoon kohdistuvat muutokset ovat pääasiassa paikallisia ja pienehköjä, ja osa niistä parantaa virkistykseen mahdollisuuksia ja parantaa edellytyksiä mm. ulkoilureittien perustamiseen. Muutos V-alueista SL-alueiksi muuttaa virkistyskäytön luonnetta ja edellyttää resursseja sen ohjaamiseen. Yleiskaavan perusratkaisu, kaupungin

kasvu sisäänpäin, johtaa paineeseen ottaa asemakaavoitettuja viheralueita rakentamiskäyttöön samaan aikaan, kun käyttäjien määrä lisääntyy. Tiivistyvässä kaupungissa tarvitaan entistä kulutuskestävämpiä ja rakennetumpia viheralueita.

Asumisen ratkaisuihin keskustoissa ja asemien ympäristöissä, sekä niiden läheisillä alueilla maankäytön odotetaan lisääntyvän sekä monipuolistuvan ja seikoittuvan toiminnallisesti siten, että asuntojen lisäksi alueille on mahdollista rakentaa tiloja palveluille, kaupalle ja asumisen kanssa samoihin kortteleihin soveltuville työpaikoille. Vaikka täydennysrakentaminen voi olla vaikea prosessi ja koetaan usein asukkaiden näkökulmasta uhkana asuinalueen viihtyisälle luonteelle, lopputulos on usein sekä asukkaita että kaupunkia hyödyttävä. Täydennysrakentamisella ja kaupungin tiivistymisellä on myös haitallisia vaikutuksia: Alueiden täydennysrakentaminen vähentää ihmisen itsensä toteuttamisen tilan tilaa alueilla rakennusten välissä. Tämän tilan turvaaminen tiivistyvässä kaupungissa on tärkeää, joten asiaa tulee tarkastella jatkosuunnittelussa useista näkökulmista. Asuinympäristöissä käyttäjämäärien lisääntyminen lisää kaupunkiympäristölle ominaisia potentiaalisia häiriötekijöitä asumiselle. Kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä on aiheellista huomioida suunnittelusta lähtien asuinympäristöjen rauhallisuus.

Raitiotiellä voi olla positiivisia vaikutuksia alueiden imagoon ja siten vetovoimaan työpaikkojen, palveluiden ja asukkaiden näkökulmasta. Asumisen osalta Vantaalla on jatkossakin tarjolla monipuolisia asumisen vaihtoehtoja keskustoista pientaloalueisiin. Tiivistäminen muuttaa fyysisiä piirteitä. Kaupunkiympäristön laatuun liittyvät tavoitteet toteutuessaan parantavat kaupungin käytettävyyttä ja elinympäristön laatua. elinympäristötavoite toteutuessaan parantaa kaupungin imagoa houkuttelevana ja hyvin toimivana asuinympäristönä. Keskustojen uusiutumisen ja tiivistymisen tuoman muutoksen voi olettaa olevan monin paikoin positiivinen, mutta samalla saatetaan kadottaa erityispiirteitä alueiden identiteetille ominaisesta historiasta. Yleiskaavan arvokkaiden kulttuuriympäristöjen merkinnöillä varmistetaan näiden elementtien säilyminen, mutta tarkemman tason suunnittelussa näitä historian kiinnekohtia on syytä tunnistaa ja vahvistaa niiden roolia osana kaupunkia.

Lentomelualueet laajenevat ja siten lentomelualueilla asuu nyt laskennallisesti enemmän asukkaita kuin ennen. Raidemelu ei lisäännä merkittävästi, mutta asemanseutujen tiivistäminen tuo uusia asukkaita raidemelun piiriin. Liikenteen lisääntymisen myötä myös sen aiheuttamat ilmanlaatuhaavat lisääntyvät. Keskustamaisilla alueilla kaupunkirakenne on tiivis ja heikommin tuulettuva. Yleiskaava kuitenkin ohjaa etenkin tiiviimmillä alueilla kestävään liikkumiseen, jolloin autoliikenne voi vähentyä. Liikenteen ohella keskeinen ilmanlaatuun vaikuttava tekijä Vantaalla on puun pienpoltto. Erityisesti lämmityskaudella ilmanlaatu heikkenee paikoin tiiviillä pientaloalueilla. Keskeistä onkin huomioida uuden asutuksen sijoittaminen suhteessa melun ja ilman epäpuhtauksien lähteisiin.

Sosiaalisten vaikutusten ennakointi yleiskaavan yhteydessä on vaikutusten monitahoisen ja vaikeasti ennustettavan luonteen vuoksi haastavaa ennakoida. Vaikutukset ovat usein subjektiivisesti eri tavoin koettuja. Lisäksi monet vaikutuksista konkretisoituvat vasta tarkemman tason jatkosuunnittelun ratkaisujen myötä. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu useita lisäselvitystarpeita sekä jatkosuunnittelussa huomioitavia seikkoja. Näitä ovat mm. kaupan uusien konseptien ja maankäytön yhteensovittaminen, julkisten palveluiden palveluverkon saavutettavuuden ja riittävyyden ajantasainen varmistaminen, täydennysrakentamisen ja uudistamisen ympäristöhäiriöiden hallinta, ilmanlaatuvoimavarojen mukaiset suojaetäisyydet vilkasliikenteisistä teistä ja kaduista asumisen ja herkkien toimintojen osalta.

9. Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus

9.1 Viestintä ja vuorovaikutus

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

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

9.2 Aloitus- ja tavoitevaihe

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

Aloitusvaiheen aikana tavattiin kuntalaisia erilaisissa tilanteissa ja tietoa kerättiin myös kyselyillä. Lisäksi mielipiteitä saatiin eri kumppaneita ja sidosryhmiltä. Luonnosta tehtiin yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden kanssa. Palaute hyödynnettiin luonnoksen laadinnassa.

Yleiskaavatoimikunta hyväksyi lokakuussa 2017 osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Se oli nähtävillä 14.10. - 30.11.2017. Suunnitelmasta jätettiin yhteensä 26 mielipidettä, joista 6 oli viranomaiskannanottoja. Mielipiteet ja vastineet on koottu Vuorovaikutusraporttiin I.

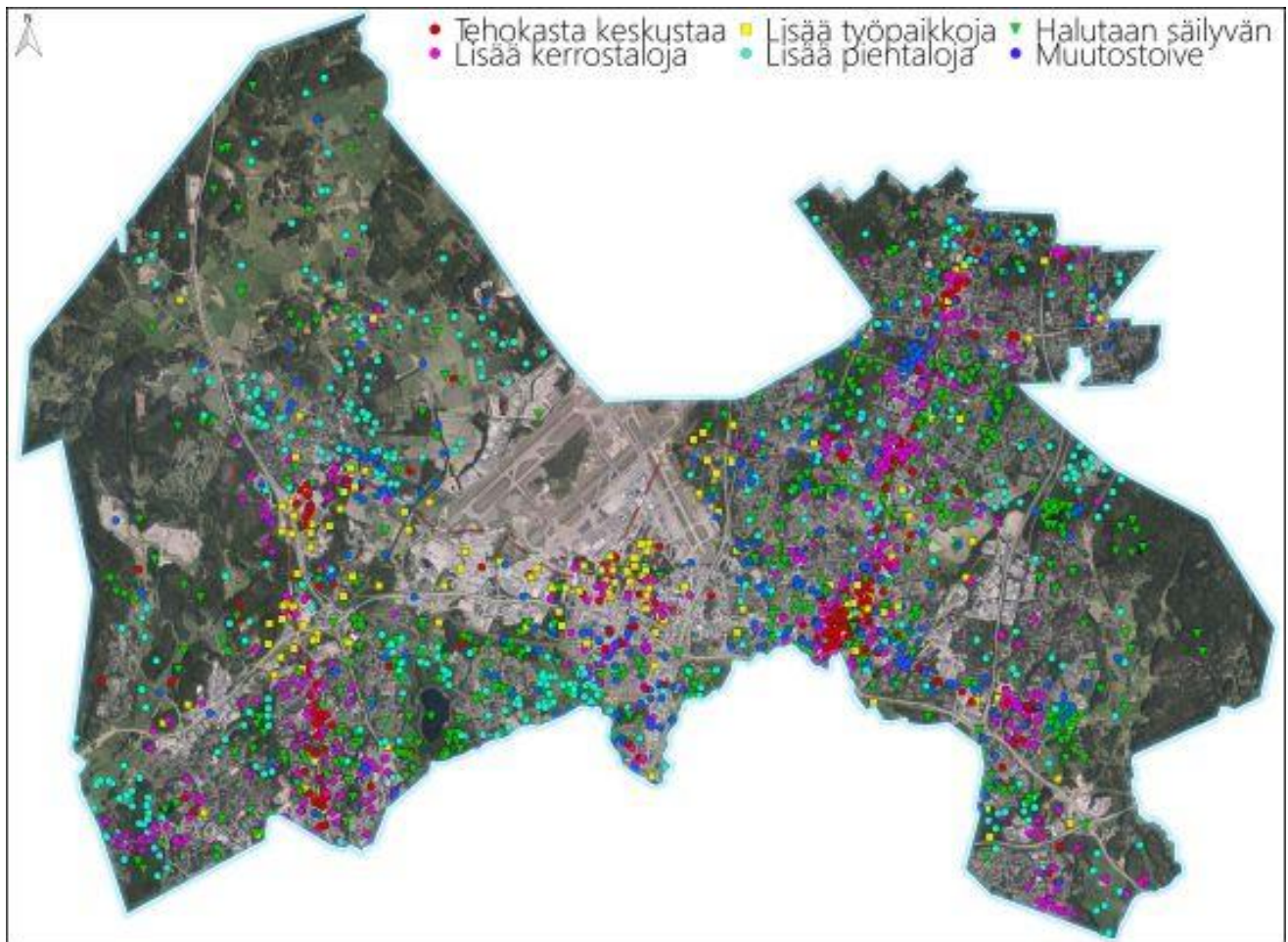
Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ollessa nähtävillä järjestettiin tilaisuus kaupunkisuunnittelun asiakaspalvelun tiloissa, jossa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa yleiskaavatyön lähtökohdista.

9.3 Luonnosvaihe

Kaupunginvaltuusto hyväksyi tavoitteet yleiskaavan laadinnan pohjaksi maaliskuussa 2018. Tämän jälkeen osallisia tavattiin Kivistön, Korson, Hakunilan, Myyrmäen, Koivukylän ja Aviapoliksen asukastilaisuuksissa ja lisäksi Tikkurilan Dixin infossa. Yleiskaavoittajat olivat tavattavissa myös kaupungin järjestämällä Alueiden päivillä Länsimäessä, Myyrmäessä, Kivistössä ja Koivukylässä.

Kaupunkilaisten ja muiden osallisten näkemysten hahmottamiseksi avattiin keväällä 2018 karttapohjainen kysely. Kyselyyn vastasi lähes tuhat vastaajaa, jotka tekivät kartalle yli 4500 merkintää ja ne koottiin Vuorovaikutusraporttiin II.

Kyselyn perusteella osalliset toivovat, että nykyisiä keskusta-alueita tiivistettäisiin täydennysrakentamalla ja katutilaan tuotaisiin lisää elämää ja vilskettä muun muassa kivijalkaliikkeiden ja kävelykatujen muodossa. Uusia isoja rakentamisen aluevarauksia ei koettu tarvittavan, mutta olemassa olevien pientalovaltaisten laajentaminen nähtiin ratkaisuna kasvupaineeseen vastaamiseksi. Työpaikkarakentamista toivottiin kohdistettavan etenkin Aviapolikseen, Tikkurilaan ja Kehäradan asemanseuduille. Jokivarsien virkistysyhteyksien parantamista toivottiin kyselyssä laajalti. Tärkeäksi koostettiin myös tiiviisti rakennettujen keskusta-alueiden virkistysalueiden kehittäminen.



Kuva 59. Yleiskaavan karttakyselyssä esitettiin satoja näkemyksiä niin tulevaisuuden kasvun rakentamisen paikoista kuin toiveista säilyttää jokin erityinen paikka nykyisellään.

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

Vuoden 2018 aikana on järjestetty muun muassa kaksi työpajaa kaupungin henkilöstölle, vierailtu kaupunginhallituksen asettamissa toimikunnissa ja alueellisissa kehittämistoimikunnissa, tavattu naapurikuntien edustajia ja neuvoteltu Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Yleiskaavaluonnosta käsiteltiin yleiskaavatoimikunnassa 21.1.2019. Toimikunta hyväksyi apulaiskaupunginjohtajan esityksen yleiskaavaluonnokseksi seuraavin muutoksin:

- Hakunilan keskustan viereinen tiivis asuntoalue (A) muutettiin osittain asuntovaltaiseksi keskusta-alueeksi (AC)
- Hakunilassa Hevoshaan koulun tontti merkittiin tiiviin asuntoalueen (A) sijasta palvelujen ja hallinnon alueeksi (P)
- Korson keskustan läheinen asumiseen muuntuva työpaikka-alue (A/TP) muutettiin asuntovaltaiseksi keskusta-alueeksi (AC)
- Linnaisissa Tuomelan koulun alue merkittiin pientalovaltaisen asuntoalueen (AP) sijasta palvelujen ja hallinnon alueeksi (P)

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 11.2.2019 § 13 asettaa yleiskaavan nähtäville MRA 30 § mukaisesti ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään tarvittavat lausunnot. Kaupunginhallitus päätti samalla myös kolmesta muutoksesta yleiskaavaluonnokseen. Lentokenttäaluetta laajennettiin terminaalien lähialueen osalta, Hiekkaharjussa rajattiin asuntoalueesta osa virkistysalueeksi ja kaupan alueen määräyksiä muutettiin Porttipuistossa siten, että alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa korkeintaan yhteensä 4000 k-m².

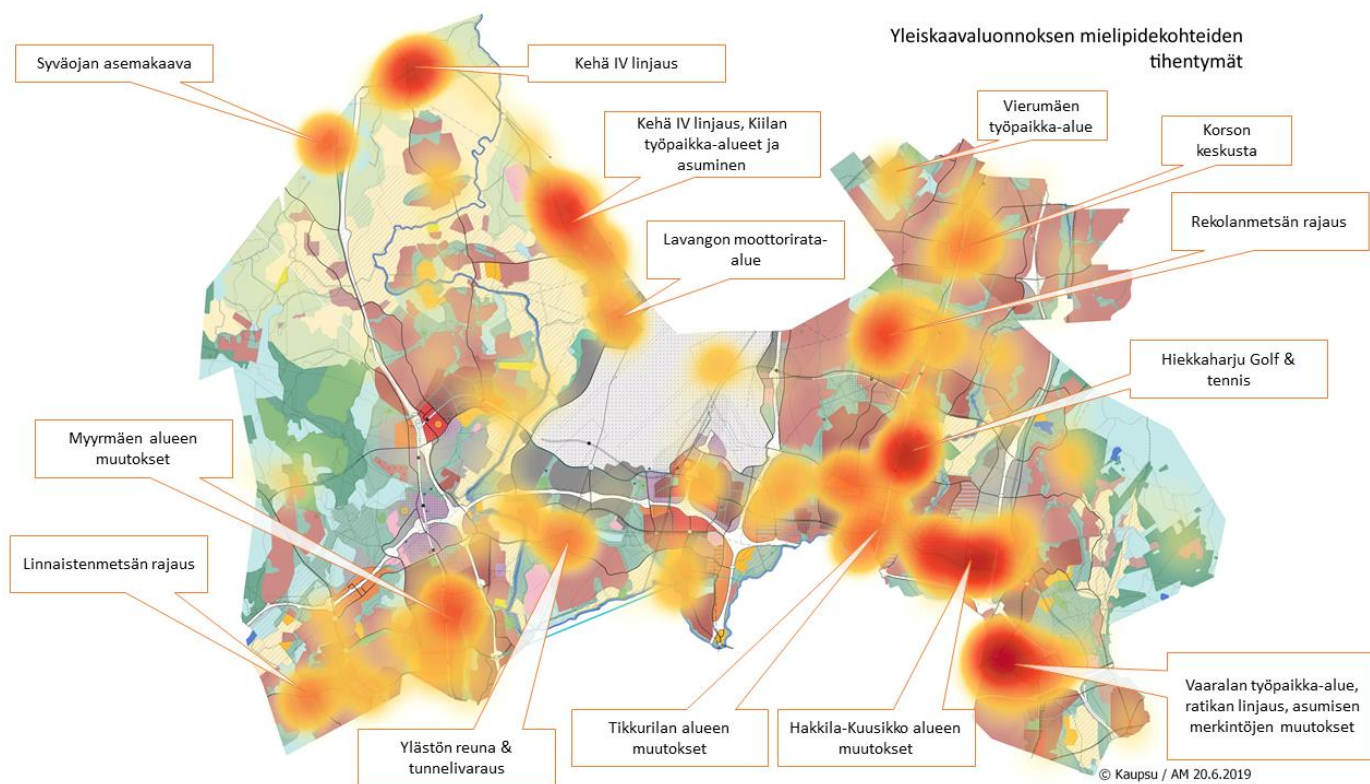
9.4 Kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseksi

Vantaan yleiskaavaluonnos oli nähtävillä 18.2. - 29.3.2019. maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan asiakaspalvelussa Tikkurilassa ja Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä sekä Korsossa (remontista johtuen vasta 11.3.2019 eteenpäin). Yleiskaavaluonnoksen kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä kaupungin karttapalvelussa, jossa luonnosta oli mahdollista verrata mm. ilmakehiin, karttoihin ja yleiskaava 2007:ään.

Nähtävillä olon aikana yleiskaavaluonnosta esiteltiin asukastilaisuuksissa kaikilla Vantaan suuralueilla: Kivistössä, Myyrmäessä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Korsossa, Koivukylässä ja Hakunilassa. Lisäksi kaupungintalolla järjestettiin tilaisuudet ruotsiksi ja englanniksi. Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 600 osallistujaa. Myyrmäen esittely nauhoitettiin ja on nähtävissä Vantaa-kanavalla.

Kaupunki käytti ensimmäisen kerran yleiskaavaluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä Maptionnaire-karttapalautejärjestelmää. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipidekohteita. Karttasovelluksen lisäksi virallisia mielipiteitä pystyi lähettämään kaupungin Kirjaamoon sähköpostilla tai kirjeellä.

Luonnoksesta jätettiin yhteensä noin 658 mielipidettä, joista noin 551 saapui karttapalautejärjestelmän kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden käsittelyyn otettiin mukaan myös 76 anonymisti karttajärjestelmän kautta jätettyä mielipidettä. Osa mielipiteistä jätettiin nimettömänä, mutta kaikki saadut mielipiteet huomioitiin yleiskaavaehdotuksen valmistelussa. Kaikkiaan mielipiteitä jätettiin siis 734 kappaletta. Annetuista mielipiteistä laadittiin Vuorovaikutusraportti III, johon koottiin saadun palautteen keskeinen sisältö. (Kuva 60.)



Kuva 60. Yleiskaavaluonnoksen mielipiteiden tiheyttä ja eniten puhututtaneita aiheita.

Yleiskaavaluonnoksesta pyydettiin 23.4.2019 mennessä lausunnot 44 taholta. Lausunnot saatiin 28 taholta ja niihin on laadittu vastineet. Lausunnoista ja vastineista on koottu erillinen kooste osana yleiskaavatyötä.

Saatu palaute oli valtaosin positiivista ja varsinaisia muutosesityksiä luonnokseen esitettiin vähän. Useat lausunnot koskivat liikennekysymyksiä, joita oli mukana hyvin eri mittakaavoissa Lentoradasta aina pyöräpysäköintiin. Ekologiseen verkostoon ja luonnonsuojelualueisiin saatiin myös täsmennys- ja täydennysehdotuksia. Vantaan kaupungin sivistystoimelta, sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalta sekä elinkeinopalveluilta pyydettiin lausunnot. Maankäytön,

rakentamisen ja ympäristön toimialan tulosityksiköiltä pyydettiin epävirallisempi palaute suoraan valmistelijoille. Useista lausunnoissa esiin nostetuista aiheista on jatkettu keskustelua asianomaisten tahojen kanssa, jotta linjauksia on voitu kehittää yleiskaavaehdotukseen. Lisäksi lausunnot toimivat vaikutusten arviointien pohjana. Lausunnoista on tehty erillinen kooste, missä saadut lausunnot ovat kokonaisuudessaan, sekä tiivistelmä, joka sisältää lausuntoihin annetut vastineet.

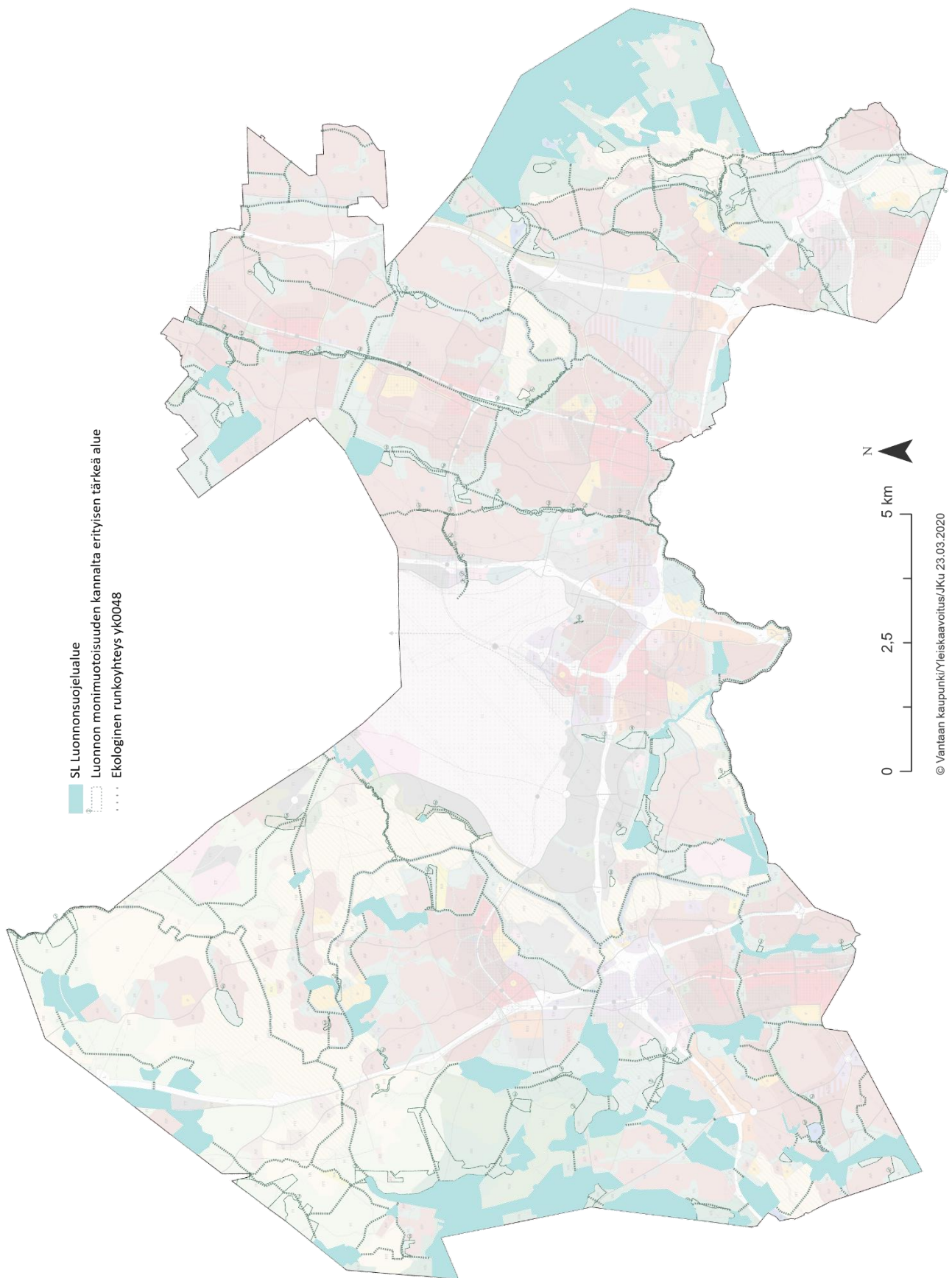
Yleiskaavatoimikunta käsitteli yleiskaavaehdotuksen sisältöä kokouksessaan 27.02. 2020 ja hyväksyi apulaiskaupunginjohtajan esityksen sekä muutokset yleiskaavamääräyksiin sekä kaavakartan maankäyttömerkintöihin. Useasta kohdasta jätettiin myös pöytäkirjalausumia sekä eriävä mielipide. Tehdyt muutokset ovat liitteessä 5.

10. Miten yleiskaavan valmistelu jatkuu?

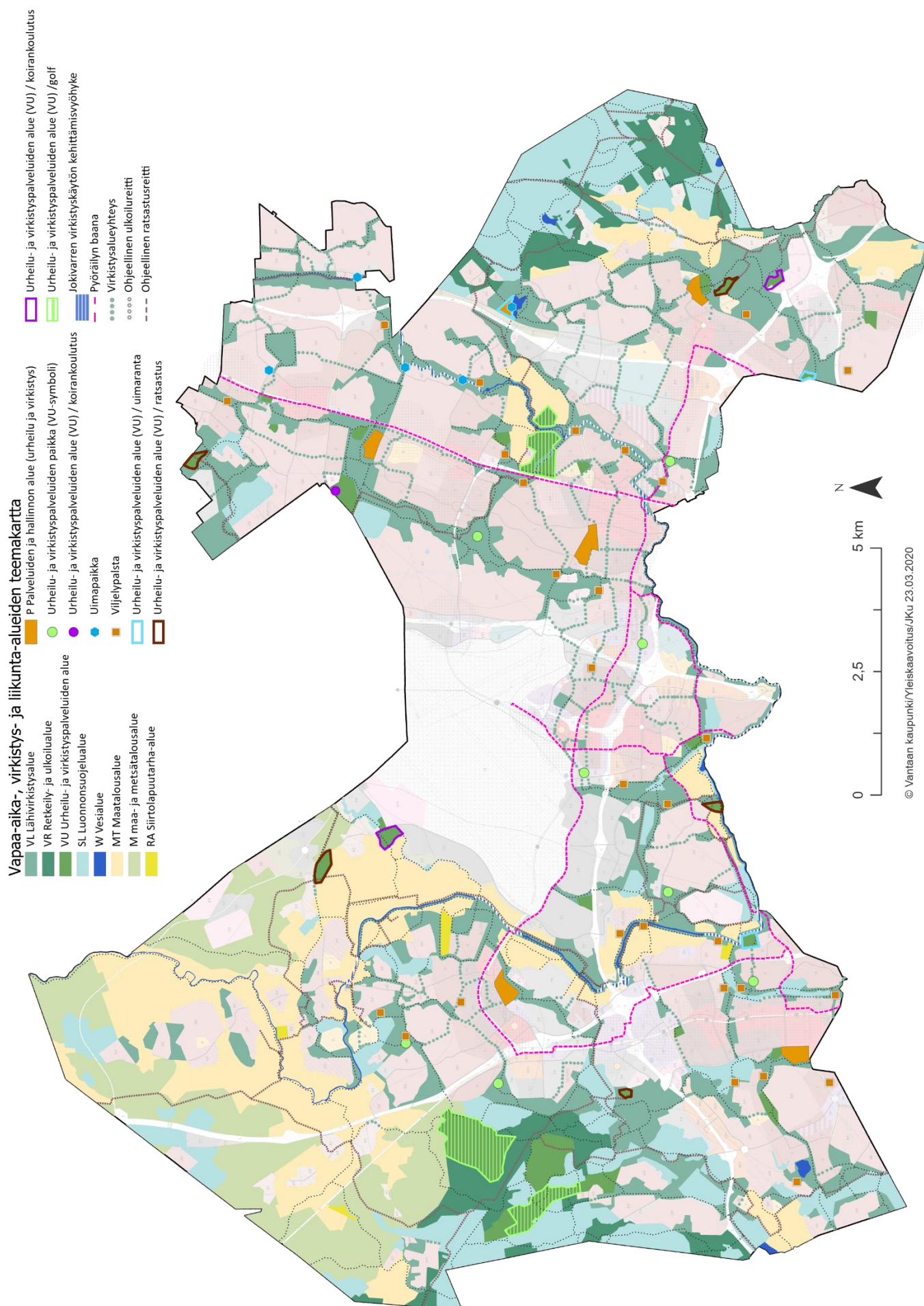
Yleiskaavaprosessissa seuraavaksi on vuorossa ehdotusvaiheen vuorovaikutus, jolloin kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot viranomaistahoilta, naapurikunnilta sekä muilta yleiskaavan kannalta merkittäviltä tahoilta. Muut osalliset voivat jättää ehdotuksesta muistutuksen. Ehdotusvaiheen vuorovaikutus ajoittuu kevääseen 2020, jolloin järjestetään myös yleisötilaisuuksia eri puolilla kaupunkia.

Ehdotusvaiheen vuorovaikutuksen jälkeen yleiskaavaan tehdään tarvittavat muutokset ja sen jälkeen edetään yleiskaavan hyväksymisvaiheeseen, jonka on määrä ajoittua vuoden 2020 loppuun.

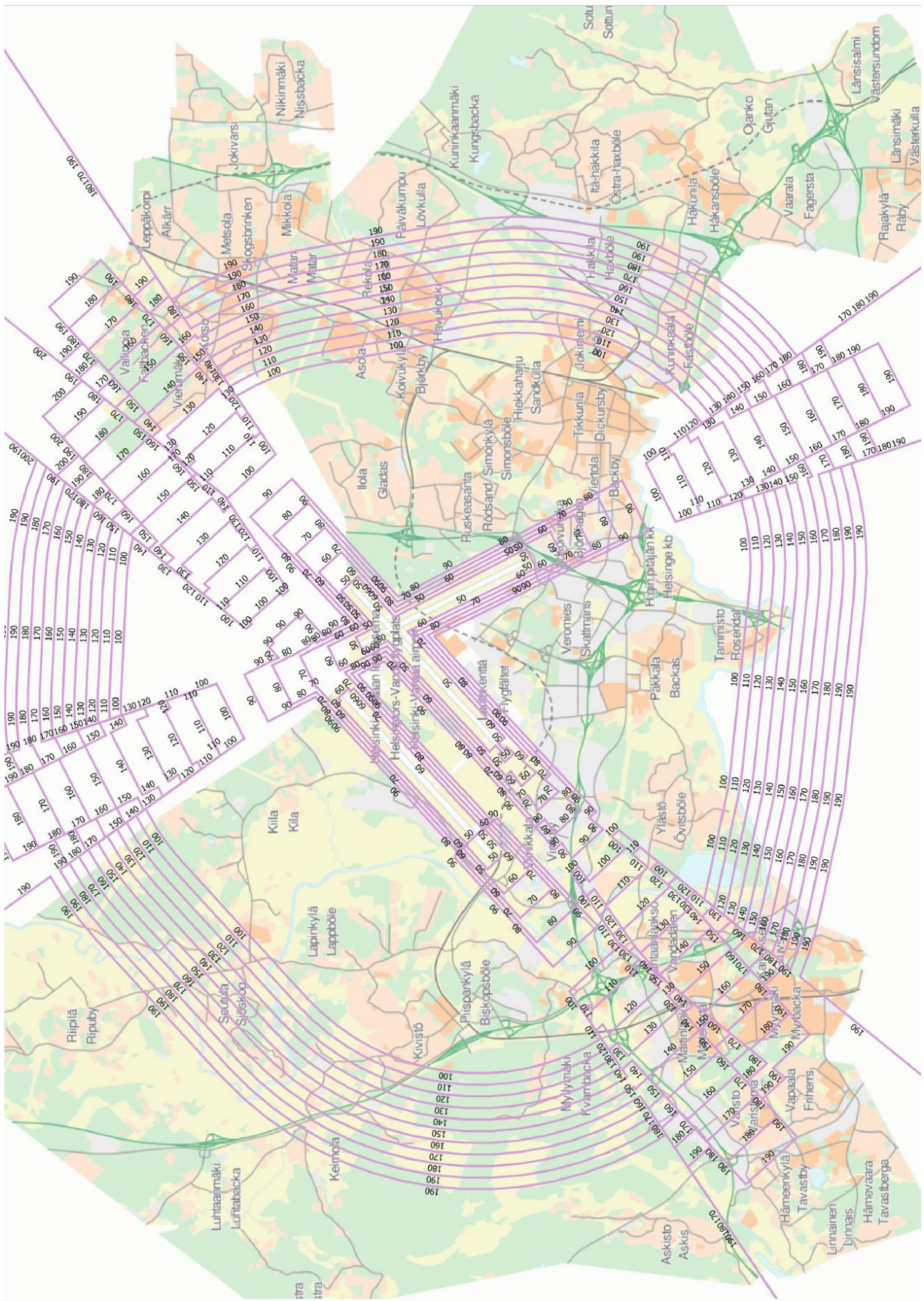
Liite 1. Ekologinen verkosto



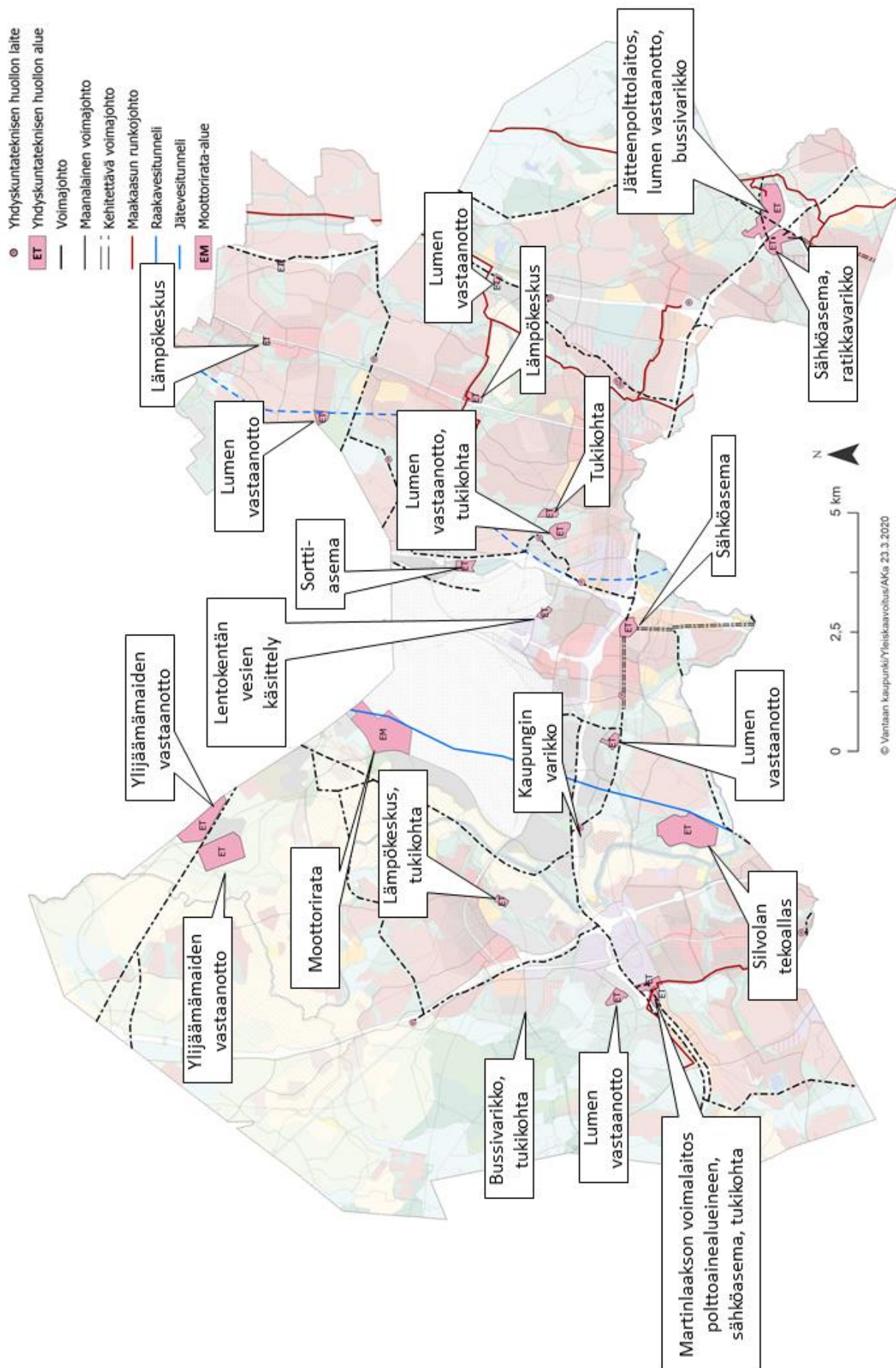
Liite 2. Vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta



Liite 3. Lentoestekorkeudet Vantaalla



Liite 4. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto



Liite 5. Yleiskaavatoimikunnan muutokset yleiskaavaehdotukseen 27.02.2020

Yleiskaavatoimikunnan päättämät muutokset yleiskaavaehdotukseen (muutosesitysten numerointi viittaa toimikunnan 27.02.2020 liitteen 14. numerointiin):

KOKO KAAVAA KOSKEVAT HUOMIOT

1. Päättiin lisätä yleismääräyksiin lause: Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen.
2. Päättiin lisätä kaavakarttaan merkintä nykyisille ja tuleville palstaviljelyalueille sekä niitä koskeva kaavamääräys.
4. Päättiin lisätä yleismääräyksiin meluntorjuntaa käsittelevään kohtaan seuraava lause: ”Sama vaatimus koskee ilmanlaatua.”

Jätetty pöytäkirjalausuma, muutosesitys 4

KD:n ja keskustan pöytäkirjalausuma: ”Koska kestävän kasvun vyöhyke sekä asumisen aluemarkkintojen rajoitukset on merkitty suuntaa-antavasti, niin niitä ei voi käyttää suoraan ilman asemakaavoitusta yksittäisten tonttien muutosten perusteena. Rajatapauksessa tulee asemakaavoituksessa käyttää erityistä harkintaa, koska ehdotettu yleiskaava jättää valtavasti tulkinnanvaraa ja vaikuttaa oleellisesti asuin ympäristön laatuun ja alueiden yleisilmeeseen. Pientaloalueiden profiilia pitää vaalia. Ne tuovat vaurautta Vantaalle.

MÄÄRÄYKSIÄ KOSKEVAT MUUTOKSET JA YLEISET HUOMIOT

5. Päättiin poistaa kaavamääräyksistä lause, jonka mukaan Porttipuiston alueella päivittäistavarakauppa ohjataan A/KM-alueelle.

Jätetty eriävä mielipide, muutosesitys nro 5

SDP:n ja vihreiden eriävä mielipide: ”Äänestyspäätöksellä 5-5 syntynyt yleiskaavaratkaisu Porttipuiston päivittäistavarakaupan osalta ei edusta valtuuston voimasuhteita. Päätös ei myöskään tue kestävän kaupunkirakenteen kehittämistä. Virkamiesehdotus, jossa Porttipuistoon sallittavat päivittäistavarakaupan yksiköt olisi sijoitettu yleiskaavaehdotuksesta merkitylle A/KM -alueelle, oli perusteltu ja tuemme sen mukaisen yleiskaavaehdotuksen jatkovalmistelua. Se myös turvaa paremmin Hakunilan alueen keskustan kehittämistä ja on ilmasto- poliittisesti kestävämpi vaihtoehto.

6. Päättiin lisätä VR-alueita koskevaan määräykseen lause: Alueella voi tehdä MRL 128§ mukaisia pienimuotoisia metsänhoitotoita.

MUUTOKSET KAUPUNGINOSITTAIN

10 Linnainen

7. Päättiin muuttaa Rajatorpantien ja Hämeenyläntien länsi –pohjoiskulman pientalovaltainen alue (AP) lähivirkistysalueeksi (VL).

11 Hämevaara

- 9., 10. Päättiin muuttaa Rajatorpantien varren asuinalue (A) pientalovaltaiseksi asuinalueeksi (AP).

14 Varisto

12. Päättiin merkitä Pellaksen vanha alue AP-alueeksi. Luhtitien varsi A.

15 Myyrmäki

13. Päättiin merkitä Louhelassa Eräkujan pään puistoalue VL-alueeksi.

32 Riipilä

18. Päättiin muuttaa Lamminsuon luo-alue SL-alueeksi alueen arvokkaiden luontoarvojen vuoksi.

33 Seutula

19. Päättiin lisätä joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykettä Seutulaa Riipiläntien itäpuolelle.

34 Kiila

- 22.-26. Päättiin, että palautetaan maantie 152 -linjauksen osalta kaavakarttaan Tuusulan puolella kulkevan tielinjauksen osoittavat nuolet.

- 27.-29. Päättiin muuttaa Lavangon moottoriradan alueen osalta kaavamerkintä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT) moottorirata-alueeksi (EM) ja lisätä moottorirata-alueen merkintä kaavamääräyksiin.

50 Tammisto

Jätetty pöytäkirjalausuma, muutosesitykset nro 33 ja 34

KD:n ja keskustan pöytäkirjalausuma: Koska Pyöräilyn baana ja ulkoilureitti eivät molemmat mahdu joukkoliikennekadun rinnalle Tammistontie 24-30 kohdalla, tulee esim. ulkoilureitti ohjata joen rantaan.

Baanan osalta on huomioitava turvallisuus, varsinkin Tammistonpolun ja Tammistontien risteyksessä on alamaiden yhteydessä mutkassa tonttiliittymä ja saman pihan pensasaita näkymäesteenä kulman takaa tuleville.

64 Kuninkaala

Jätetty pöytäkirjalausuma, muutosesitykset nro 37 ja 38

Vihreiden pöytäkirjalausuma: Kyytitien pohjois- ja eteläpuolella olisi otettava huomioon alueen kiinteistökehitys ja tuleva ratikkareitti. A-merkintä etenkin tien varressa tukisi näitä tavoitteita AP-merkintää paremmin.

69 Helsingin pitäjän kirkonkylä

42. Päätettiin siirtää pyöräilyn baana hautausmaa-alueen (EH) reunaan.

73 Rekola

45.-47. Päätettiin, että Rekolan aseman läheinen asuinalue (A) muutetaan pientalovaltaiseksi asuinalueeksi (AP), kuitenkin siten, että alueelle jää kestävä kasvun vyöhykettä osoittava rasterointi.

74 Havukoski

48. Päätettiin rajata Havukosken viljelypalsta-alue kaavassa pois asuinalueesta (A).

88 Vallinoja

50. Päätettiin rajata Vierumäen tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TY) pienemmäksi Kytölädon alueella työpaikka-alueen itälaidassa ja työpaikka-alueen keskiosassa Korven alueella.

91 Länsimäki

Jätetty pöytäkirjalausuma, muutosesitys nro 51

KD:n ja keskustan pöytäkirjalausuma: Länsimäen Westerkullan kartanon peltojen kohdalla metrolinjan lopullinen rakentaminen toteutettava linjausten ja rakenteiden osalta mahdollisimman hyvin luontomaiseman arvoa kunnioittaen.

93 Vaarala

52. Päätettiin muuttaa Fazerin vieressä oleva asuinalue (A) yhdistetyksi asumisen ja monipuolisen työpaikka-alueen alueeksi (A/TP).

Jätetty pöytäkirjalausuma, muutosesitys nro 52

KD:n, keskustan ja vasemmistoliiton pöytäkirjalausuma: Vaaralan pohjavesialueella toivoisi suosittavan asuntorakentamista, koska hulevedet voidaan ohjata paremmin imeytymään maaperään kuin työpaikka-alueilla. Sijainti merkittävän viheralueyhteyden vieressä puoltaa myös asuntorakentamista, luontovaikutusten ja ulkoilunäkökulmien vuoksi.

Jätetty pöytäkirjalausuma, muutosesitys nro 53

KD:n ja keskustan pöytäkirjalausuma: Mikäli ei haluta käyttää viheryhteyden kehittämiskohtamerkintää, esitimme kuitenkin ulkoilureittisillan varaamista jatkosuunnittelun yhteydessä Kuussillantien kohdalle. Virkistysyhteysreitti "Viikki Kivikko vihersormi" alkaa Helsingin puolella Viikistä ja Kivikosta jatkuu Vantaan puolelle Vaaralan hiekkalampien ohi ja jatkuu Kehä 3:n yli Hakunilan urheilupuiston suuntaan. Helsingin puolella tavoite on viheralueiden yhdistyminen turvallisista ja viihtyisistä reiteistä. Tämä on Itä-Vantaan ja Helsingin välinen tärkein ulkoilureittiyhteys, varsinkin hiihtoreittinä, jonka ainoa puuttuva lenkki Vantaan puolella on Kuussillantien ylitys/alitus, jotta yhtenäinen hiihtoreitti olisi valmis. Yhteydet suurten liikenneväylien - mukaan lukien pikaraitiotiekadut - yli/ tai ali ovat luontevia ja riittäviä alueen saavuttamiseksi ja yhtenäisen viheralueen hahmottamiseksi.

54. Päätettiin muuttaa Vaaralan vanha pientaloalue Harjunreuna ja sen luoteispuolen merkinnäksi pientalovaltainen asuinalue (AP).

Jätetty pöytäkirjalausuma, muutosesitys nro 57

KD:n ja keskustan pöytäkirjalausuma: Vaaralan lähdepuiston kaava-alueella olevien korkeajännitelinjojen tolppaparin siirto Kehä 3:n toiselle toisi kaava-alueelle merkittävän edun tonttien myyntiin asumisviihtyvyyden parantuessa. Samalla se yhtenäistäisi sähkölinjan reitin avonaisessa maisemassa tien samalle puolelle. Puustoltaan tien vieressä kasvaa ei-jalopuu statuksen omaavia koivuja. Nykyisellään voimalinjaylitys on vanha 25m viereisestä tontista.

94 Hakunila

Jätetty pöytäkirjalausuma, muutosesitys nro 58

KD:n ja keskustan pöytäkirjalausuma: Hakunilantie on turvallisesti liittymä Kehä III:lta ja nopein reitti Hakunilan keskusta-alueelle sekä Hakunilan läpi urheilupuiston, Sotungin, Nissaksen, Itä-Hakkilan suuntaan mm. Vaaralan, Jakomäen ja Länsimäen suunnasta. Toinen reitti Hakunilaan Kehä 3:ltä kulkee Vanhan Lahdentien vaarallisemman ja kolariherkemmän liittymän kautta, joka on aivan Lahden moottoritien liittymässä kiinni. Myös tätä reittiä käyttäen kuljetaan pikaraitiotiereittiä Hakunilan keskustassa. Tämä puoltaa liikenneyhteys -merkinnän säilyttämistä ja kadun rakentamista riittävän toimivana. Siltojen poistaminen korottamisen sijaan ratikan takia vähentää jalankulkuturvallisuutta.

60. Päätettiin muuttaa Nissbackan kartanon viereinen viheralue mukaan luettuna Rauniopuisto asuinalueesta (A) lähivirkistysalueeksi (VL).

96 Itä-Hakkila

61.-63. Päätettiin muuttaa Rukinpyörän asuinalue (A) lähivirkistysalueeksi (VL).

98 Sotunki

64. Päätettiin muuttaa Sotungissa olevasta isosta retkeily- ja ulkoilualueesta (VR) n. 10 hehtaarin alue maatalousvaltaiseksi alueeksi (MT).