



**Kaupunkisuunnittelu / Yleiskaavoitus
Vantaan yleiskaava 2020 (ehdotusvaihe)**

	Lausunnonantaja	Sivu
NRO 1	Caruna Oy	1
NRO 2	Espoon kaupunki	3
NRO 3	Finavia Oyj	6
NRO 4	Fingrid Oyj	10
NRO 5	Helen Sähköverkko Oy	12
NRO 6	Helsingin kaupunki	13
NRO 7	Helsingin seudun kauppakamari	21
NRO 8	Helsingin seurakuntayhtymä	29
NRO 9	HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä	33
NRO 10	HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut	44
NRO 11	Keravan kaupunginhallitus	48
NRO 12	Metsähallitus	51
NRO 13	MTK-Uusimaa	53
NRO 14	Puolustusvoimat	56
NRO 15	Sipoon kunta	58
NRO 16	SLC ja SLC Nyland	69
NRO 17	SLC Nylandin paikallisosasto Helsinge	75
NRO 18	Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ry.	78
NRO 19	Suomen Metsäkeskus	118
NRO 20	Tringa Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys	124
NRO 21	Tuusulan kunta	127
NRO 22	Uudenmaan ELY-keskus	130
NRO 23	Uudenmaan liitto	142
NRO 24	Vantaan Energia Sähköverkot Oy	165
NRO 25	Vantaan kaupunginmuseo	169
NRO 26	Vantaan kaupunkikulttuurin toimiala	172
NRO 27	Vantaan liikunnan palvelualue	173
NRO 28	Vantaan seurakuntayhtymä	180
NRO 29	VR-Yhtymä Oy	182
NRO 30	Väylävirasto	187

24.6.2020

Vantaan kaupunki, Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan Kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

LAUSUNTO, Vantaan yleiskaavaehdotus

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella sijaitseva Caruna Oy:n nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko on esitetty kaavassa asianmukaisesti.

Suurjännitteisen jakeluverkon uudet yhteystarpeet

Olemme harkinneet uusia voimajohtoyhteyksiä, joiden reitti kulki osittain kaava-alueella. Ensimmäinen voimajohtoyhteystarve on Leppävaaran sähköaseman ja suunnitellun Juvanmalmin sähköaseman välillä. Yhteystarve on merkitty liitteen 1 kuvaan vihreällä viivalla.

Toinen voimajohtoyhteystarve koskee kantaverkkoyhtiö Fingridin Länsi-Vantaalle, mahdollisesti Petikon alueelle alustavasti suunnittelemaa kantaverkon sähköasemaa. Mikäli kyseinen sähköasema rakennetaan Vantaan yleiskaava-alueelle, Carunalla on tarve rakentaa sieltä voimajohtoyhteydet Leppävaaran sekä Juvanmalmin sähköasemille. Liitteen 1 kuvassa näitä yhteystarpeita on kuvattu Carunan sähköasemat yhdistävän vihreän viivan lisäksi Petikon suuntaan menevällä keltaisella viivalla.

Caruna toivoo, että edellä mainitut yhteystarpeet huomioidaan yleiskaavassa. Harkinnassa olevista voimajohdoista ei ole tehty tarkempia suunnitelmia tai selvityksiä, joten johtovaraukset tulisi merkitä kaavaan voimajohdon yhteystarve -merkinnällä, joka mahdollistaa erilaiset suunnitteluratkaisut. Voimajohtoyhteydet voisivat kuitenkin noudatella mahdollisuuksien mukaan olemassa olevia johtokäytäviä.

Kunnioitavasti

Caruna Oy

Sähköverkot



Jani Stenroos

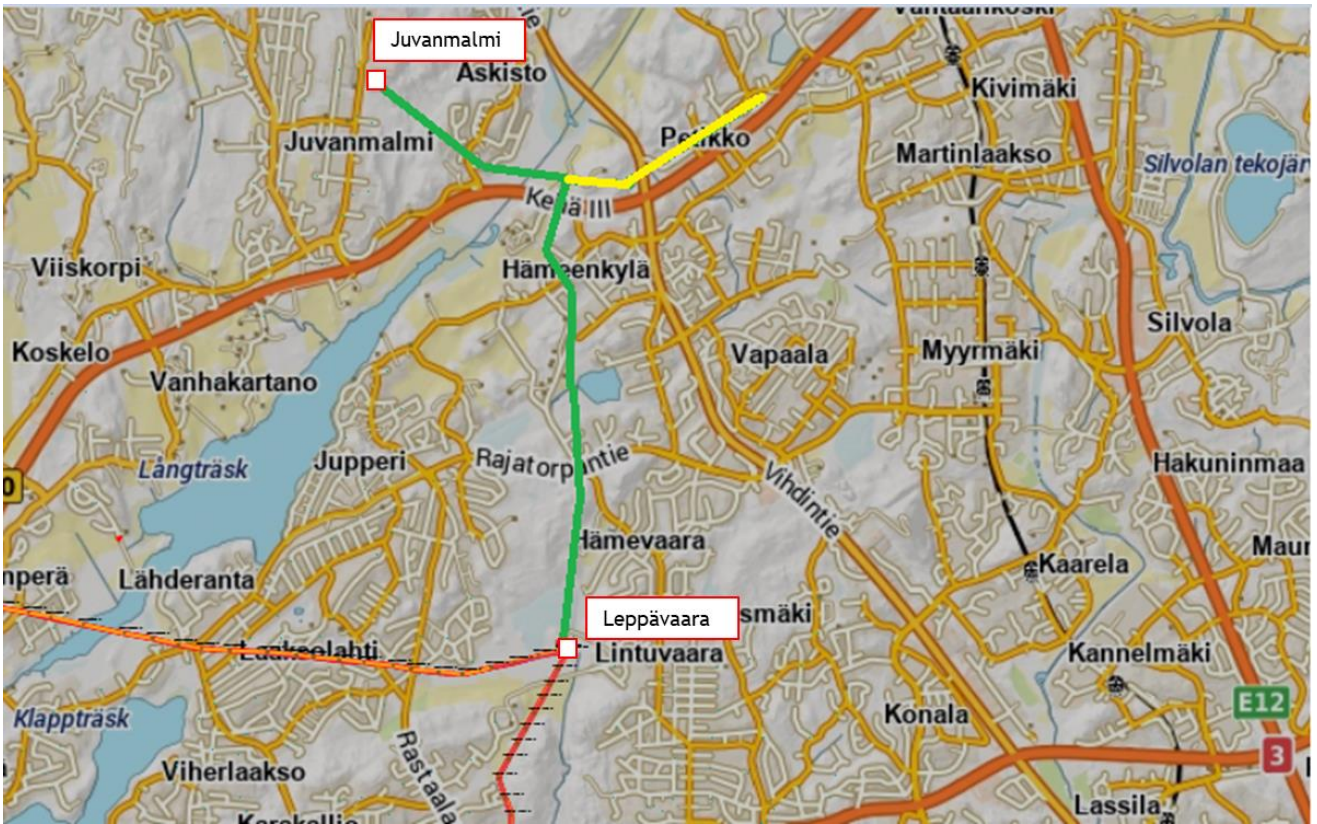
Verkostoanalyttikko

Puh. +358 40 7293920

Sähköposti: jani.stenroos@caruna.fi

24.6.2020

LIITE 1: Voimajohtoyhteystarpeet



Espoon kaupunginhallituksen lausunto Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

Yhteenveto

- Suunnittelun seudulliseen kokonaisuuteen ja seudullisiin vaikutuksiin on hyvä kiinnittää yhä tarkemmin huomiota.
- Yleiskaavalla tulee varmistaa valtakunnallisesti merkittävän Tallinnan tunnelin toteuttamisedellytykset, mutta tunnelin linjausvaihtoehtoja ei tule keskeneräisessä suunnittelu- ja vaikutustenarviointitilanteessa lukita muilta osin, kuin että se osoitetaan kulkemaan lentokentän kautta.
- Joukkoliikenteen runkoyhteys ja baana tulisi lisätä Vihdintien liikennekäytävään.

Kaupunkirakenne ja mitoitus

Vantaan yleiskaavassa ei ole yhtä ainoaa mitoitustavoitetta. Skenaarioissa on tunnistettu erilaisia kasvun vaihtoehtoja. Asukasluvun vaihteluväli on Hitaan kasvun 268 000 asukkaasta erittäin voimakkaan kasvun 370 000 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Työpaikoissa vaihteluväli on 128 000–221 000 työpaikkaa vuonna 2050. Yleiskaavoituksen ratkaisuja on valmisteltu rinnan ja vuorovaikutuksessa sekä MAL 2019-suunnitelman että Uusimaa 2050 -maakuntakaavan kanssa, ja ratkaisut ovat siten samansuuntaiset kaikissa suunnitelmissa.

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

Espoon kaupunginhallitus uudistaa luonnoksesta esittämänsä lausuman, että suunnittelun seudulliseen kokonaisuuteen ja seudullisiin vaikutuksiin on hyvä kiinnittää yhä tarkemmin huomiota.

Liikenne

Espoo on tyytyväinen, että Tikkurilantien jatke on Vantaan yleiskaavaehdotuksessa. Tikkurilantien jatke lyhentää Kalajärven ja Kivistön välistä joukkoliikenteen matka-aikaa noin 10 minuuttia ja henkilöauton matka-aikaa noin 5 minuuttia, sekä keventää Vihdintien kuormitusta Kehä III:n pohjoispuolella. Tikkurilantien jatke parantaa selkeästi sekä joukkoliikenne- että henkilöautoliikenneyhteyksiä Pohjois-Espoosta Kivistön seudulle ja Kehäradalle. Yhteys mahdollistaa myös uuden pyöräily-yhteyden alueiden välille.

1.6.2020

5032/2017

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyön ehdotusvaiheessa kaavakartalle on lisätty joukkoliikenteen runkoyhteys Vihdintien käytävään Kalajärveltä Vantaan rajalle. Joukkoliikenteen runkoyhteys jatkuisi Vihdintien käytävässä Helsinkiin, joten Vantaan yleiskaavaan tulisi lisätä Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Vihdintien käytävään Espoon rajalta Rajatorpantien liittymään.

Vantaan yleiskaavakartalle on merkitty seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintipaikat, joista espoolaisia nykyään tai tulevaisuudessa eniten palvelevat Kivistön, Vehkalan ja Vantaankosken asemien liityntäpysäköinti. Yleiskaavaehdotukseen on lisätty myös Martinlaakson ja Korson asemille seudullisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen merkintä.

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyön ehdotusvaiheessa Espoon baanaverkkoa on esitetty merkittävästi täydennettäväksi ja kaavakartalle on Vihdintien käytävään lisätty baana Kalajärveltä Vantaan rajalle. Jotta Espoon Vihdintien käytävän baana liittyisi pääkaupunkiseudun muuhun baanaverkkoon, tulisi Vantaan yleiskaavaan lisätä pyöräilyn baana Vihdintien käytävään, josta baana voisi yhdistyä pääkaupunkiseudun muuhun baanaverkkoon esimerkiksi Myyrmäessä.

Kehä II:n jatke on poistettu Vantaan yleiskaavaehdotuksesta ja hyväksymiskäsittelyssä olevasta maakuntakaavaehdotuksesta. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että Kuninkaankolmion alueelle voidaan toteuttaa järkevä asuinaluekokonaisuus kaupunkien välisistä rajoista huolimatta. Yhteisellä suunnittelulla tulee varmistaa myös hyvät liikenneyhteydet syntyvälle aluekokonaisuudelle. Alueen toteutus ei ole lähivuosien ohjelmissa, mutta nousee varmasti pidemmällä tähtäimellä tarpeelliseksi. Koska Kehä II:sta ei tulla jatkamaan seudullisena väylänä Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle, Espoo ei enää omissa suunnitelmissaan varaudu Kehä II:n jatkeen käytävässä seudulliseen ajoneuvoliikenteen läpiajoliikenteeseen. Kuitenkin yleiskaavassa tulisi mahdollistaa Espoon katuverkon yhteys Vantaan katuverkkoon Kehä II käytävässä.

Yleiskaavaluonnoksesta on Tallinnatunnelin ja Lentoradan esitystapa muuttunut. Yleiskaavaehdotuksessa on ohjeellisena linjauksena Raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve. Linjassa on yhdistetty Tallinnatunneli ja Lentorata samaan linjaan lentoasemalta etelään kohti Helsingin keskustaa. Maakuntakaavaehdotuksessa Tallinnatunnelista on esitetty vain Helsingin keskustan kautta kulkeva vaihtoehto. Tunneli on hyvin pitkän aikavälin hanke, joten tässä vaiheessa ei voida varmuudella lyödä lukkoon sen linjausta. Mikäli suunnittelun edetessä käy ilmi, että Espoon Otaniemen kautta kulkeva linjaus olisi kuitenkin toteutuskelpoisiin, tulee Vantaan yleiskaavaa (ja maakuntakaavaa) tulevaisuudessa muuttaa tältä osin.

1.6.2020

5032/2017

Kaupan ja työpaikkojen ratkaisut

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

Yleiskaavaehdotukseen kaupan määräyksiä on täsmennetty mm. keskusta-alueiden ulkopuolelle sijoittuvan kaupan osalta. Tämä on selkeyttänyt yleiskaavan ratkaisua ja helpottaa kaupan ohjaamista.

Työpaikkojen kasvuun on varauduttu. Osa nykyisistä työpaikka-alueista on mahdollista muuttaa kokonaan tai osittain asumiseen. Tämä edellyttää muun muassa nykyisten työpaikka-alueiden tiivistämistä ja tehostamista. Tilaa vaativien työpaikkojen osalta on tehty jaottelua ympäristöhäiriötä aiheuttaviin ja aiheuttamattomiin alueisiin. Tämä vaikuttaa mm. mahdollisuuteen sijoittaa työpaikkoja asumisen läheisyyteen. Työpaikkojen tilatarpeen arvioiminen tulevaisuudessa on haastavaa, siksi yleiskaavassa on varauduttu melko suureen tilatarpeeseen, joka kaikki ei välttämättä toteudu suunnitteluajankänteellä.

Luonnonympäristö ja viherrakenne

Vantaan yleiskaavaehdotukseen on luonnoksen nähtävillä olon jälkeen täydennetty uuden puroluontoselvityksen kohteilla.

Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin ekologinen verkosto osana kaupunkirakennetta ja seudullista kokonaisuutta.

Kaavakartta ja kaavamääräykset

Yleiskaava on aluevarauskaava, johon on tuotu strategisia elementtejä. Luonnoksen nähtävillä olon jälkeen on Yleiskaavakartta päädytty jakamaan kolmeksi kartaksi. Pääkartan lisäksi on omiksi oikeusvaikutteisiksi kartoikseen erotettu kulttuuriympäristöt ja Luo-alueet. Lisäksi kartan esitystapaa on muutenkin terävöitetty, mikä näkyy parantuneena luettavuutena.

VANTAAN KAUPUNKI

kirjaamo@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 5.6.2020
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Lausuntopyyntö 7.4.2020

Finavia Oyj:n lausunto Vantaan yleiskaavan 2020 ehdotuksesta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Vantaan yleiskaavan 2020 ehdotuksesta 5.6.2020 mennessä. Finavia kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa.

Finavia on antanut lausunnon kaavan luonnoksesta 23.4.2019. Lausunnossaan Finavia esitti muutoksia mm. seuraaviin kaavamerkintöihin ja/tai -määräyksiin:

- LL-alueen raja
- raitiotien linjauksen merkintätarkkuus
- lentokonemelualueiden kaavamerkintä ja niiden -määräykset
- tutkien merkintä kaavaan
- esterajoituspintojen liittäminen kaava-aineistoon
- sähkölinjamerkinnän poistaminen
- lentoaseman suoja-aidan tilantarve

Vantaan kaupunki on lausuntojen vastineessaan (Luonnokset lausunnot ja vastineet 23.3.2020) kuvannut, millä tavoin Finavian lausunto on otettu ehdotuksessa huomioon.

LL-alueen raja

Vantaa: (Finavian) Ehdotukseen sisältyi joitakin lentokentästä irrallisia alueita, jotka sijaitsevat teiden tai katujen takana. Näitä ei ole merkitty LL-alueina, mutta on huomioitu, että merkinnät eivät estä esimerkiksi laskeutumisvalojen tai tutkien sijoittamista alueille. ... Finavian vesienkäsitelyalueista osa on esitetty teknisen huollon (ET) aluevarauksena, mikä mahdollistaa niiden kehittämisen lentokentän toimintaa tukevana alueina.

Finavia: Ratkaisu ei ole tyydyttävä. Yleiskaavan mitatakaavatasolla LL-alueet tulee voida esittää kartassa Finavian esittämällä tavalla, mukaan lukien

Turbiinitien itäpuolinen tarve. Ilmakehän eteläpuolella on WH-merkintä (hulevesitulva-allas), joka ei kata Finavian alueelle suunnittelemaa, yksinomaan lentoaseman hulevesille tarkoitettua kosteikko-tyyppistä vesienkäsittelyratkaisua. LL-alueen ja ET-alueen merkintä ko. paikassa tulee vielä tarkastella Finavian kanssa yhteistyössä.

Vantaa: Yleiskaavaluonnokseen nähden TP-aluerajausta on hieman siirretty Tietotien kohdalla.

Finavia: Muutos on liian vähäinen ja sitä on selvennettävä vastamaan Finavian vaatimusta siitä, että TP-alue rajautuu idästä Tietotiehen. Perustelut tälle tarpeelle on esitetty Finavian kaavaluonnosta koskevassa lausunnossa.

Vantaa: Merkinnät Lentoterminaalien alue ja Kiitotien alue (luonnoksessa Kiitotie) ovat mm. uuden asemavarauksen sekä lentomelun kannalta keskeisiä, joten niitä ei ole poistettu kaavasta.

Finavia: Ratkaisu ei ole tyydyttävä. Terminaalien ja kiitoteiden merkintä LL-alueen sisällä on sekava, tarpeeton ja rajaava. "Lentoterminaalien alue" -merkintä kattaa nyt myös paljon land-side -toimintoja. LL-alueen sisäpuolisesta maankäytöstä ei määrätä yleiskaavalla. Merkintä tiukasti tulkittuna estäisi esimerkiksi Non-Schengen -terminaalien jatkamisen lännen suuntaan. "Kiitotien alue" ja "Lentoterminaalien alue" -merkinnät tulee poistaa.

Raitiotien linjauksen merkintätarkkuus

Vantaa: Yleiskaavaehdotuksessa Raitiotie-merkinnän linjausta on muutettu LL-alueella, mutta sitä ei osoiteta katkoviivalla. Merkinnällä halutaan osoittaa lentoaseman tärkeys raitiotien päätepysäkinä ja vaihtopaikkana. Selostukseen on lisäksi tarkennettu, että raitiotien linjaus lentoasemalla tarkentuu sen suunnittelun edetessä.

Finavia: Raitiotien ulottumisesta lentoasemalle on olemassa Finavian ja kaupungin periaatetasolla yhteisymmärrys. Suunnittelu on kuitenkin siinä määrin kesken, että tarpeettoman määräävä kaavamääräys on muutettava muotoon "Raitiotien **ohjeellinen** reitti".

Lentokonemelu (sekä esterajoituspinnat, tutkat)

Vantaa: Laskeutumis-vyöhykkeen merkintä on esitetty kartalla ja määräys sisältää ääneneristävyysvaatimuksen.

Finavia: Finavia on pitänyt merkintää erittäin hyvänä. Merkinnän maantieteellinen laajuus on kuitenkin pienempi kuin vastaava merkintä maakuntakaavan liitekartalla L3¹. Finavian käsityksen mukaan Vantaan tarkoituksena on kuitenkin ollut käyttää samaa merkintää. Kyse on ilmeisestä teknisestä virheestä. Myöskään Finavia ei tarkistanut merkintää riittävän yksityiskohtaisesti kaavan luonnoksessa.

Vantaa: Finavia katsoo, että Kivistön ja Lapinkylän asemien väliselle alueelle esitetty Lentomelualueen laajenemisvyöhyke (/LM2, kaavaluonnoksessa merkintä oli /LM1) tulisi olla nimeltään Asuntovaltainen keskusta-alue lentokonemelualueella.

Finavia: Finavia pitää kaavamerkinnän nimen vaihtamista edelleen aiheellisena.

Vantaa: Finavian lausunnossaan toivomat lentoreittien tiheyskartat on lisätty kaavaselostuksen liitemateriaaliin, samoin kartat esterajoituspinnoista sekä tutkien suoja-alueista.

Finavia: Reittitiheyskartat havainnollistavat hyvin lentoreittien maantieteellistä hajontaa ja ovat tärkeä tietomateriaali kaavamerkintöjen ja määräysten ymmärtämisessä. Aineisto ei vielä ollut liitetty lausuttavana olevaan materiaaliin.

Finavia oli myös esittänyt, että tutka-asemat merkitään LL-alueeksi. Kaavaehdotuksessa Hanskallion tutka-asema kohdalla on kaavaluonnoksesta poiketen merkintä "Voimajohto", mikä on ilmeisessä ristiriidassa tutkan toimintaedellytysten kanssa. Voimajohtomerkintä on siirrettävä. Tutkan merkitseminen LL-alueeksi merkitseminen olisi estänyt ristiriitaisen maankäyttöehdotuksen.

Pohjavesialue-merkintä

Finavia ei lausunut lentoaseman kakkoskiitotielle ulottuvasta pohjavesialue-merkinnästä luonnosvaiheessa. Finavia kuitenkin toteaa, että lentoasema toimii lainvoimaisen ympäristöluvan perusteella ja sen ympäristövaikutukset ovat hyväksytyt ja hallinnassa, eikä pohjavesialue-merkinnän ulottaminen lentoasema-

¹ Uusimaa-kaava 2050: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavojen ehdotukset | SELOSTUKSEN LIITEKARTAT, Lausunnoilla 21.3.–24.5.2019

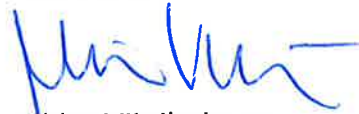
alueelle tule merkitä minkäänlaisia MRL:n perusteella asetettavia vaatimuksia lentoaseman toiminnalle.

Kaavan yleismääräykset

Kaavaehdotuksessa on yleismääräys *”Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen”*. Lunastus- ja korvauskysymykset käsitellään asianomaisen lainsäädännön mukaan, eikä tämän kaltaisilla määräyksillä ole asiassa juridista merkitystä. Määräys ei vähennä kaavoittajan vastuuta. Yleismääräys tulee harhaanjohtavana poistaa.

Lisätietoja antamista Finaviassa koordinoi allekirjoittanut 25.6. saakka sekä tämän jälkeen ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin 020 708 2278, satu.routama@finavia.fi.

FINAVIA OYJ
Tekniikka & vastuullisuus



Mikko Viinikainen
kestävän kehityksen johtaja

Liitteet

-

Tiedoksi

Tekniikka & ympäristö
Kiinteistöt
Helsinki-Vantaan lentoasema

5.6.2020

Vantaan kaupungin kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 7.4.2020

Yleiskaava 2020 (YK0048), ehdotus

Kiitämme lausuntopyynnöstä. Vantaan alueelle sijoittuu useita Fingridin nykyisiä voimajohtoja. Fingridin sähköasemista suurimmat ovat Vantaalla Tammisto ja Länsisalmi. Olemme lausuneet yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 18.2.2017 ja luonnoksesta 25.3.2019. Lausunnossamme olemme tuoneet esille Vantaan alueelle sijoittuvat Fingridin hankkeet, joita ovat 400 kV voimajohto Länsisalmi - Vuosaari, 400 kV kaapeli Länsisalmi-Viikinmäki ja 400 kV voimajohto Länsisalmi-Anttila.

Olemme tutustuneet kaavanlaatijan vastineeseen 23.3.2020 liittyen edelliseen lausuntoomme. Yleiskaavan voimajohtomerkintä on yleispiirteinen ja kattaa selkeästi useat voimajohtorakenteet ja niiden kehittämistarpeet. Kuten vastineessa todetaan, *yleiskaava mahdollistaa uuden Länsisalmi-Anttila-voimajohtoyhteyden toteuttamisen nykyisen johtokäytävän yhteyteen ja että, asemakaavoituksessa huomioidaan johtokäytävän tilavaraus.* Fingridillä ei ole huomauttamista asiasta.

Yleiskaavaehdotuksessa merkintään "kehitettävä voimajohto" liittyy edelleen määräys, joka viittaa voimajohtojen sijoittamiseen maan alle: "Voimajohto, jonka sijoittaminen maan alle tulee selvittää johdon uusimisen tai ympäröivän maankäytön muutoksen yhteydessä". Tällainen merkintä on esitetty Pakkalassa Fingridin 400 kV voimajohdoille Espoo Tammisto ja Tammisto-Forssa (Väinö Tannerin tien–Tasetien suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä). Haluamme vielä muistuttaa siitä, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaavamerkintä viittaa vain selvittämiseen, mutta silti on pohdittava, onko tällainen kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Sähkökulutuksen kasvaessa ja sähköverkon käyttövarmuuden turvaamiseksi tulevaisuudessa kantaverkosta on tarpeen lisätä syöttömahdollisuuksia Espoon ja Vantaa sähkönsiirtoverkkoon. Tulevaisuudessa tällainen mahdollinen muuntoasema voisi sijoittua Kehä 3 läheisyyteen Petikon ja Espoon rajan väliselle alueelle.

Fingridillä ei ole muutoin huomauttamista kaavaehdotusmateriaalista. Edellisessä lausunnossamme esiintuodut asiat on otettava huomioon myös asemakaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

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

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

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

5.6.2020

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

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj
Maankäyttö ja ympäristö



Mika Penttilä
vanhempi asiantuntija

28.5.2020

Verkon strateginen suunnittelu

Vantaan kaupungin kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 7.4.2020, Vantaan yleiskaava 2020 ehdotus (YK0048)

VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUS (YK0048)

Olemme tutustuneet otsikossa mainittuun Vantaan yleiskaava 2020 ehdotukseen ja lausumme siitä seuraavasti:

- Helen Sähköverkko on lausunut Uusimaa kaava 2050 yhteydessä kehitettävistä energiahuoltoalueista ja niiden välisistä yhteystarpeista. Tiedot löytyvät Uusimaa kaava 2050 kaavaehdotuksen liitekartasta.
- Yleiskaavassa kehitettäväksi merkityt voimajohtoyhteyksien kaapelointimahdollisuudet tarkastellaan tarvittaessa, mutta yhden johtoyhteyden muuttaminen voi tarkoittaa muutostarpeita koko pääkaupunkiseudun sähkönsiirtojärjestelmään. Tällaiset muutokset voivat olla teknisesti haastavia toteuttaa ja viedä ajallisesti jopa vuosikymmeniä ja edellyttää maankäytön muutoksia muuallakin.
- Sähköisen raideliikenteen risteily ja sijainti voimajohtojen läheisyydessä voivat aiheuttaa teknisiä ongelmia sekä raideliikenteelle että voimajohdoille. Asiat tulee tarkastella pitkäjänteisesti ja kokonaisuus huomioiden.
- Asumisen sijoittuminen voimajohtojen läheisyyteen aiheuttaa monesti huolenaiheita kaupunkilaisten keskuudessa voimajohdoista aiheutuvien sähkö- ja magneettikenttien takia. Yleismaailmallisesti raja-arvot em. kenttien altistumiselle tullevat tiukkenemaan tulevaisuudessa.
- Selostuksen kohdassa 7.6.6 on virheellisesti mainittu yhteyden kehittäminen Vuosaaren suuntaan. Tämä tulisi olla Mellunkylän suuntaan.

HELEN SÄHKÖVERKKO OY

Aki Hämäläinen
suunnittelupäällikkö



VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 5.6.2020
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

§ 318

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

HEL 2020-004734 T 10 03 01

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta seuraavan lausunnon:

Yleiskaavaehdotus on hyvin perusteltu ja tukee pääkaupunkiseudun tavoiteltua kehitystä. Kasvun ohjaaminen kaupunkirakenteen sisään tukee kestävästä liikkumisesta, parantaa kaupunkitilan laatua ja vastaa urbaanin asumisen kasvavaan kysyntään. Merkittävimmän kasvukäytävän sijoittaminen raitiotien varteen tukee raideliikenteen verkoston vahvistumista ja verkostomaisen aluerakenteen kehittymistä koko pääkaupunkiseudun tasolla.

Helsingin kaupungin kaavaluonnoksesta esittämät mielipiteet on pääosin hyvin huomioitu. Yhteistyö Helsingin ja Vantaan kaupunkien kesken niin tässä asiassa kuin Östersundomin yhteisen yleiskaavan, MAL 2019 -suunnitelman sekä muiden seudullisten suunnitelmien osalta on ollut sujuvaa ja toimivaa.

Östersundomin alueella Helsingin hallinto-oikeus on kumonnut Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteisen yleiskaavan hyväksymistä koskevan päätöksen. Valitusprosessi on kesken. Östersundomin yleiskaavan ratkaisut on tuotu lähes sellaisenaan Vantaan yleiskaavaehdotukseen, mutta niitä on varauduttu täsmentämään. Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Länsisalmen alueen uuden kaupunkirakenteen toteutus on perustellusti sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen toteutukseen.

Ilmastonäkökulmasta Vantaan yleiskaavaehdotus on Helsingin yleiskaavan tapaan mahdollistava. Maankäytön tiivistäminen vähentää hiilidioksidipäästöjä liikennejärjestelmän kautta, mutta tämän vaikuttavuutta kokonaisuuteen ei ole tarkemmin arvioitu. Yleiskaavaehdotus muo-



dostaa hyvän rungon uusien energiajärjestelmien suunnitteluun ja rakentamisen aikaisten päästöjen arviointiin.

Selostuksessa on erikseen tunnistettu Aviapoliksen, Tikkurilan ja Helsingin Malmin keskinäinen historiallinen yhteys ja hahmoteltu tulevaisuuden seudullista keskustavisiota näitä yhdistävään Keravanjokeen tukeutuen. Avaus on lähtökohtana hedelmällinen ja tarjoaa hyvien yhteyksiensä ansiosta vahvan kehittämispotentiaalin. Keravanjoen ohella on paikallaan tunnistaa Tuusulanbulevardi, sen raitiotie ja koko Käpylästä Pakkalan ja Aviapoliksen alueille ulottuva kokonaisuus seutua laajemminkin yhdistävänä tekijänä. Suunnittelu yhteistyötä edellyttäviä yhteyksiä on muuallakin, kuten lännessä Kehäradan varrella, idässä Mellunmäen, Jakomäen ja Hakunilan välillä sekä Östersundomissa.

Keskustoja ja kaupan sijoittumista koskevat merkinnät ovat tarkentuneet luonnoksesta. Tavoitteet ovat hyvin linjassa Helsingin vastaavien kanssa.

Liikenne ja verkostot

Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkinnät on muutettu luonnoksessa olleista ohjeellisista linjauksista poiketen yhteystarvemerkinneksi, jonka perusteella ratasuunnitelmien hyväksyminen ei ole mahdollista. Merkintä tulee säilyttää viimeisimpien suunnitelmien mukaisena ohjeellisena linjausmerkintänä, jotta varauksella on riittävät oikeusvaikutukset.

Vantaan raitiotien yhteystarpeet Viikin–Malmin raitiotiehen on otettu huomioon, samoin varikon tilavarauksen riittävyys myös muiden seudullisten raitiolinjojen käyttöön. Vielä on kuitenkin selvitettävä raitiotien vaikutus liityntäpysäköinnin tarpeeseen ja sen kustannukset. Vantaan raitiotien yhdistäminen mahdollisesti Vantaalle jatkettavaan Tuusulanbulevardin raitiotiehen tulee varmistaa verkostomaisen rakenteen vahvistamiseksi.

Östersundomin yleiskaavassa on osoitettu metron kanssa rinnakkainen joukkoliikenteen runkolinjavaraus uuden pääkadun yhteyteen. Vantaan yleiskaavassa tämä katu on kuvattu tärkeäksi paikallista liikennettä palvelevaksi väyläksi, kun Östersundomin yleiskaavassa yhteys toimii seudullisen tieyhteyden osana. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että seudullinen yhteystarve toteutuu.

Kehä III:n ja Itäväylän liittymä on Östersundomin yleiskaavassa esitetty eritasoliittymän symbolilla. Merkintä tulisi esittää myös Vantaan yleiskaavassa, vaikka se sijoittuisikin pääosin Helsingin puolelle.

Tiivistyvä kaupunkirakenne voi vaarantaa tilaa vaativien logistiikka-alueiden riittävyyden. Helsinki pitää tärkeänä, että Vuosaaren sataman



logistiikkaketjujen kannalta välttämättömille logistisille toiminnoille voidaan tulevaisuudessakin osoittaa riittävät varaukset. Erityistä huomiota tulee kiinnittää riittävään määrään raskaan liikenteen taukopaikkoja.

Pyöräilybaanoiden linjaukset on ehdotuksessa tarkennettu sopimaan hyvin yhteen Helsingin suunnitelmien kanssa.

On hyvä, että Vantaan yleiskaavaehdotuksen yleismääräyksiin on lisätty maininta yhdyskuntateknisten tilojen ja laitteiden sijoittamisesta. Kaavakartalla olisi lisäksi hyvä huomioida Östersundomin yleiskaavakartalla osoitetut tärkeimmät yhdyskuntatekniset johdot, putket ja tunnelit. Näitä ovat esimerkiksi yhdyskuntateknisen huollon tunnelit (yk) ja pääkaupunkiseudun itäisen jätevedenpuhdistuslaitoksen jätevesitunneli (j).

Junaliikenteen varikot

Raideliikenteen kasvu koko pääkaupunkiseudulla on positiivinen asia, mutta tuo mukanaan tarpeen varata maa-alueita siihen liittyville välttämättömille toiminnoille, kuten junavarikoille. Helsingin ja koko seudun näkökulmasta on tarpeen, että Vantaa osoittaa yleiskaavassa riittävät ja selkeät liikennealuevaraukset kasvavan junaliikenteen varikkotarpeisiin, seudullisen junaliikenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaiseen paikkaan.

Viheryhteydet ja virkistys

Viheryhteyksien liittyminen Helsingin yleiskaavassa osoitettuun viherverkostoon on otettu hyvin huomioon. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä seudullisten ulkoilureittien ja ekologisten yhteyksien jatkuvuuden turvaamista. Yhteistyö reitistön, virkistyspalveluiden ja viheryhteyksien kehittämiskohtien sekä ekologisten verkostojen suunnittelussa on ollut hyvää ja se on jatkossakin tarpeellista.

Seudullisen ulkoilureittiverkoston kehittämisen kannalta on erityisen tärkeää, että Helsingin Vanhankaupunginlahdelta alkavaa Kivikon ulkoilupuiston, Jakomäen, Vaaralan ja Hakunilan liikuntapuiston kautta Sipoonkorpeen kulkevaa seudullista yhteyttä kehitetään ottaen huomioon metsäalueiden kytkeytyneisyys ja reitistön sujuvuus. Yleiskaavaehdotuksessa on otettu huomioon ekologiset yhteydet, jokivarsien virkistysvyöhykkeen kehittäminen ja ohjeelliset virkistysreitit, pyöräilybaanat ja baanoiden yhteystarpeet, mitkä tukevat seudullisen viher- ja virkistysverkoston kehittämistä.

Hallinto-oikeuden kumoaman Östersundomin yhteisen yleiskaavan tavoitteellinen virkistysverkkosuunnitelma on huomioitu keskeisiltä osin. Sipoonkorven ja Mustavuoren välinen ekologinen yhteys on huomioitu



Vantaan yleiskaavaehdotuksen ajoitusmääräyksissä, viheryhteyden kehittämiskohteina ja ekologisen runkoyhteyden merkinnällä. Östersundomin yleiskaavassa ekologisen yhteyden kehittämisestä on määrätty vielä Vantaan yleiskaavaehdotusta yksityiskohtaisemmin Natura-alueen metsälajiston yhteyksien turvaamiseksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

Muutoksenhaku

Otteet

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 4.6.2020 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 5.6.2020.

Kaupunginhallitus



11

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

HEL 2020-004734 T 10 03 01

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta seuraavan lausunnon:

Yleiskaavaehdotus on hyvin perusteltu ja tukee pääkaupunkiseudun tavoiteltua kehitystä. Kasvun ohjaaminen kaupunkirakenteen sisään tukee kestävästä liikkumisesta, parantaa kaupunkitilan laatua ja vastaa urbaanin asumisen kasvavaan kysyntään. Merkittävimmän kasvukäytävän sijoittaminen raitiotien varteen tukee raideliikenteen verkoston vahvistumista ja verkostomaisen aluerakenteen kehittymistä koko pääkaupunkiseudun tasolla.

Helsingin kaupungin kaavaluonnoksesta esittämät mielipiteet on pääosin hyvin huomioitu. Yhteistyö Helsingin ja Vantaan kaupunkien kesken niin tässä asiassa kuin Östersundomin yhteisen yleiskaavan, MAL 2019 -suunnitelman sekä muiden seudullisten suunnitelmien osalta on ollut sujuvaa ja toimivaa.

Östersundomin alueella Helsingin hallinto-oikeus on kumonnut Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteisen yleiskaavan hyväksymistä koskevan päätöksen. Valitusprosessi on kesken. Östersundomin yleiskaavan ratkaisut on tuotu lähes sellaisenaan Vantaan yleiskaavaehdotukseen, mutta niitä on varauduttu täsmentämään. Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Länsisalmen alueen uuden kaupunkirakenteen toteutus on perustellusti sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen toteutukseen.

Ilmastonäkökulmasta Vantaan yleiskaavaehdotus on Helsingin yleiskaavan tapaan mahdollistava. Maankäytön tiivistäminen vähentää hiilidioksidipäästöjä liikennejärjestelmän kautta, mutta tämän vaikuttavuutta kokonaisuuteen ei ole tarkemmin arvioitu. Yleiskaavaehdotus muodostaa hyvän rungon uusien energiajärjestelmien suunnitteluun ja rakentamisen aikaisten päästöjen arviointiin.

Selostuksessa on erikseen tunnistettu Aviapoliksen, Tikkurilan ja Helsingin Malmin keskinäinen historiallinen yhteys ja hahmoteltu tulevaisuuden seudullista keskustavisiota näitä yhdistävään Keravanjokeen tukeutuen. Avaus on lähtökohtana hedelmällinen ja tarjoaa hyvien yhteyksiensä ansiosta vahvan kehittämispotentiaalin. Keravanjoen ohella



on paikallaan tunnistaa Tuusulanbulevardi, sen raitiotie ja koko Käpylästä Pakkalan ja Aviapoliksen alueille ulottuva kokonaisuus seutua laajemminkin yhdistävänä tekijänä. Suunnitteluyhteistyötä edellyttäviä yhteyksiä on muuallakin, kuten lännessä Kehäradan varrella, idässä Mellunmäen, Jakomäen ja Hakunilan välillä sekä Östersundomissa.

Keskustoja ja kaupan sijoittumista koskevat merkinnät ovat tarkentuneet luonnoksesta. Tavoitteet ovat hyvin linjassa Helsingin vastaavien kanssa.

Liikenne ja verkostot

Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkinnät on muutettu luonnoksessa olleista ohjeellisista linjauksista poiketen yhteystarvemerkinnäksi, jonka perusteella ratasuunnitelmien hyväksyminen ei ole mahdollista. Merkintä tulee säilyttää viimeisimpien suunnitelmien mukaisena ohjeellisena linjausmerkintänä, jotta varauksella on riittävät oikeusvaikutukset.

Vantaan raitiotien yhteystarpeet Viikin–Malmin raitiotiehen on otettu huomioon, samoin varikon tilavaruksen riittävyys myös muiden seudullisten raitiolinjojen käyttöön. Vielä on kuitenkin selvitettävä raitiotien vaikutus liityntäpysäköinnin tarpeeseen ja sen kustannukset. Vantaan raitiotien yhdistäminen mahdollisesti Vantaalle jatkettavaan Tuusulanbulevardin raitiotiehen tulee varmistaa verkostomaisen rakenteen vahvistamiseksi.

Östersundomin yleiskaavassa on osoitettu metron kanssa rinnakkainen joukkoliikenteen runkolinjavaraus uuden pääkadun yhteyteen. Vantaan yleiskaavassa tämä katu on kuvattu tärkeäksi paikallista liikennettä palvelevaksi väyläksi, kun Östersundomin yleiskaavassa yhteys toimii seudullisen tieyhteyden osana. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että seudullinen yhteystarve toteutuu.

Kehä III:n ja Itäväylän liittymä on Östersundomin yleiskaavassa esitetty eritasoliittymän symbolilla. Merkintä tulisi esittää myös Vantaan yleiskaavassa, vaikka se sijoittuisikin pääosin Helsingin puolelle.

Tiivistyvä kaupunkirakenne voi vaarantaa tilaa vaativien logistiikka-alueiden riittävyyden. Helsinki pitää tärkeänä, että Vuosaaren sataman logistiikkaketjujen kannalta välttämättömille logistisille toiminnoille voidaan tulevaisuudessakin osoittaa riittävät varaukset. Erityistä huomiota tulee kiinnittää riittävään määrään raskaan liikenteen taukopaikkoja.

Pyöräilybaanojen linjaukset on ehdotuksessa tarkennettu sopimaan hyvin yhteen Helsingin suunnitelmien kanssa.



On hyvä, että Vantaan yleiskaavaehdotuksen yleismääräyksiin on lisätty maininta yhdyskuntateknisten tilojen ja laitteiden sijoittamisesta. Kaavakartalla olisi lisäksi hyvä huomioida Östersundomin yleiskaavakartalla osoitetut tärkeimmät yhdyskuntatekniset johdot, putket ja tunnelit. Näitä ovat esimerkiksi yhdyskuntateknisen huollon tunnelit (yk) ja pääkaupunkiseudun itäisen jätevedenpuhdistuslaitoksen jätevesitunneli (j).

Junaliikenteen varikot

Raideliikenteen kasvu koko pääkaupunkiseudulla on positiivinen asia, mutta tuo mukanaan tarpeen varata maa-alueita siihen liittyville välttämättömille toiminnoille, kuten junavarikoille. Helsingin ja koko seudun näkökulmasta on tarpeen, että Vantaa osoittaa yleiskaavassa riittävät ja selkeät liikennealuevaraukset kasvavan junaliikenteen varikkotarpeisiin, seudullisen junaliikenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaiseen paikkaan.

Viheryhteydet ja virkistys

Viheryhteyksien liittyminen Helsingin yleiskaavassa osoitettuun viherverkostoon on otettu hyvin huomioon. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä seudullisten ulkoilureittien ja ekologisten yhteyksien jatkuvuuden turvaamista. Yhteistyö reitistön, virkistyspalveluiden ja viheryhteyksien kehittämiskohtien sekä ekologisten verkostojen suunnittelussa on ollut hyvää ja se on jatkossakin tarpeellista.

Seudullisen ulkoilureittiverkoston kehittämisen kannalta on erityisen tärkeää, että Helsingin Vanhankaupunginlahdelta alkavaa Kivikon ulkoilupuiston, Jakomäen, Vaaralan ja Hakunilan liikuntapuiston kautta Sipoonkorpeen kulkevaa seudullista yhteyttä kehitetään ottaen huomioon metsäalueiden kytkeytyneisyys ja reitistön sujuvuus. Yleiskaavaehdotuksessa on otettu huomioon ekologiset yhteydet, jokivarsien virkistysvyöhykkeen kehittäminen ja ohjeelliset virkistysreitit, pyöräilyn baanat ja baanien yhteystarpeet, mitkä tukevat seudullisen viher- ja virkistysverkoston kehittämistä.

Hallinto-oikeuden kumoaman Östersundomin yhteisen yleiskaavan tavoitteellinen virkistysverkkosuunnitelma on huomioitu keskeisiltä osin. Sipoonkorven ja Mustavuoren välinen ekologinen yhteys on huomioitu Vantaan yleiskaavaehdotuksen ajoitusmääräyksissä, viheryhteyden kehittämiskohteina ja ekologisen runkoyhteyden merkinnällä. Östersundomin yleiskaavassa ekologisen yhteyden kehittämisestä on määrätty vielä Vantaan yleiskaavaehdotusta yksityiskohtaisemmin Natura-alueen metsälajiston yhteyksien turvaamiseksi.

Esittelijän perustelut



Lausuntopyyntö

Vantaan kaupunki pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa 5.6.2020 mennessä.

Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotus

Vantaan yleiskaava kattaa koko kaupungin alueen ja osoittaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, Vantaan kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua. Kaavan aikatahtäin on vuodessa 2050, joka on sama aikatahtäin kuin Helsingin yleiskaavassa 2016 ja Uusimaa-kaavassa.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana. Se ohjaa asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmenävät yleiskaavamääräykset. Nähtävillä oleva materiaali koostuu kaavakartasta ja kahdesta liitekartasta, kaavamääräyksistä sekä kaavaselostuksesta. Lisäksi yleiskaavasta on laadittu laajat vaikutusten arvioinnit sekä muita selvityksiä.

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Esitys on lautakunnan lausunnon mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

Muutoksenhaku

Otteet



LAUSUNTO

1(8)

5.6.2020

Vantaan kaupunki

VANTAAN YLEISKAAVA 2020 -EHDOTUS

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

1. Yhteenveto lausunnon pääkohdista

- Yleiskaavan tärkeinä lähtökohtina pitää olla joustavuus ja vaihtoehtoisten kehityskulkujen mahdollistaminen, ei rajoittaminen.
- Kaupan sijainnin ohjaus on liian yksityiskohtaista ja johtaa myymälöiden yksikkökoon pienenemiseen ja korkeampaan hintatasoon. Suurempien päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä suuryksiköiden toimintaedellytykset tulee turvata tiivistyvässä kaupunkirakenteessa varamalla niille tilaa keskusta-alueilta.
- Kaupan laatuun liittyvät määritelmät ja ratkaisut tulee poistaa kaava-aineistosta ja keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita (KM) käsitellä yhdenmukaisesti. Jollei laatumäärittämisestä kokonaan luovuta, tulee suuryksiköiden alittavat mitoitukset joka tapauksessa poistaa KM-määräyksestä.
- Kaavassa tulee ottaa huomioon seudun kokonaisuus ja Vantaan logistisesti edullinen sijainti seudun keskellä. On välttämätöntä, että yleiskaava mahdollistaa logistiikkatoiminnot Vantaalla ja että kaavassa varataan riittävästi alueita uusille tilaa vaativille logistiikkatoiminnoille.
- Asukasmäärän kasvaessa on järkevää varautua erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen. Samalla on huolehdittava autoliikenteen toimivuudesta, koska joukkoliikenne ei ole kaikille realistinen vaihtoehto ja tavaraj- ja huoltoliikenne tarvitsevat jatkossakin kumipyöriä. On hyvä, että kaavassa varaudutaan seudulliseen liityntäpysäköintiin useilla liikenteellisesti keskeisillä paikoilla sijaitsevilla rautatieasemilla.
- On erittäin tärkeää, että yleiskaavaehdotuksessa varaudutaan lentoaseman pohjoispuolisen Kehä IV -yhteyden (maantien 152 jatke) toteuttamiseen.
- Yleiskaavassa tulee varata vähintään kaksi tarkoituksenmukaisissa paikoissa sijaitsevaa aluetta raskaan liikenteen pysyviksi taukopaikka-alueiksi, jotta voidaan varmistaa taukopaikkojen toteuttaminen MAL-sopimuksen mukaisesti.

2. Yleistä Yleiskaavaehdotuksessa varaudutaan 335 000 asukkaaseen ja 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050, mikä tarkoittaisi noin 100 000 asukkaan ja 80 000 työpaikan lisäystä nykytilanteeseen verrattuna. Kasvu ohjataan pääasiassa olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Erityisesti Tikkurilaa, Myyrmäkeä ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Olemassa olevia ja uusia asemanseutuja kehitetään seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Vantaan ratikka parantaa poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja lentoaseman välillä. Sen varten uskotaan rakentuvan vahva kehityskäytävä, joka tuo mukanaan uutta ja täydentävää asuntorakentamista. Päivittäistavarakauppaa ohjataan vahvasti keskuksiin.



Kauppakamari pitää Vantaan yleiskaavaa merkittävänä Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailukyvyyn kehittämiseen vaikuttavana linjauksena. Kaupungistumisen ja seudun väestönkasvun on ennustettu jatkuvan voimakkaana tulevaisuudessakin. Yleiskaavan tärkeinä lähtökohtina pitää olla joustavuus ja vaihtoehtoisten kehityskulkujen mahdollistaminen, ei rajoittaminen. Yleiskaavan on turvattava pitkälle tulevaisuuteen yleiset kasvu- ja kehittymismahdollisuudet, yritysten toimintaedellytykset, kaupan kilpailu ja laajenemismahdollisuudet, kohtuuhintainen asuntotuotanto sekä kaikkien liikennemuotojen toimivuus.

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

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

3. Maankäytön ratkaisut

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä maata luonnolle ja tulevaisuuden muutoksille. Suuri osa kasvusta keskitetään joukkoliikennekaupungin alueelle, missä liikkuminen voi tukeutua ensisijaisesti kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

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

Täydennysrakentamiseen ja uudistavaan lisärakentamiseen liittyy suuria haasteita mm. asukkaiden vastustuksen ja menettelyjen monimutkaisuuden vuoksi. Kaupungin tuleekin määrätietoisesti edistää kaupunkirakenteen tiivistämistä mm. omalla maankäyttöpolitiikallaan ja tukitoimenpiteillään.

Kauppakamari pitää hyvänä, että yleiskaavaan sisältyy myös yksi uusi merkittävä kehityskäytävä - Vantaan ratikka - laajoinen maankäytön kehittämispotentiaaleineen. Se mahdollistaa paitsi uusien alueiden rakentamisen myös Itä-Vantaan nykyisen kaupunki- ja palvelurakenteen kohentamisen.

3.1 Keskustat ja asemanseudut

Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki on ehdotuksessa nostettu pääkeskuksiksi, joihin mahdollistetaan voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Laajimmat C-alueisäykset painottuvat



ensisijaisesti kolmeen pääkeskustaan, mutta aluelaajennuksia ja keskustamerkintälisäyksiä esitetään eri puolille kaupunkia. Keskusta-alueiden laajentamisella halutaan edistää mm. joukkoliikennekaupungin kehittymisen edellytyksiä ja palveluiden saavutettavuutta ilman autoa. Pysäköinnin järjestämiseen edellytetään ratkaisuja, jotka tukevat mahdollisimman tehokkaassa käytössä olevia ja kaupunkikuvasta vähän tilaa vaativia järjestelyjä.

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

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

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

3.2 Kaupan sijoittumisen ohjaaminen

Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja erillisten ns. kaupan alueiden osalta. Ehdotuksen mukaan keskeistä on mahdollistaa keskustojen ja kaupan alueiden kasvu ja parantaa niiden saavutettavuutta eri kulkumuodoilla. Kaupunkikeskustoja (C) kehitetään ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina. Julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on keskeisillä keskusta-alueilla osoitettava liike- ja toimitiloiksi. Kaupallisten palveluiden alueille (KM) sijoittuu suuria erikoiskauppoja sekä tilaa vaativaa kauppaa. Niitä on yleiskaavaehdotuksessa samassa laajuudessa kuin voimassa olevassa yleiskaavassa, ja tilaa lisärakentamiselle on vielä kaikilla alueilla. Kaupan alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa. Kaupan alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Lisäksi kaavamääräyksissä on useita kaupan alueiden aluekohtaisia määräyksiä mm. päivittäistavarakaupan maksimimitoituksesta.

Vantaan väestömäärän kasvaessa ja ostovoiman lisääntyessä tulee yleiskaavan mahdollistaa riittävän palvelu- ja myymäläverkoston syntyminen. Yleiskaavaehdotuksessa korostuu kaupan ohjaaminen keskuksiin ja uusien sijaintipaikkojen tarjoaminen erityisesti pienimuotoisemmalle päivittäis- ja erikoistavaran kaupalle. Asiakkaille pitäisi kuitenkin antaa mahdollisuus asioida haluamassaan kaupassa kulloisenkin elämäntilanteen ja tarpeen mukaan. Lisäksi on otettava huomioon, että voimakkaassa kasvussa olevan verkkokaupan logistiikka vaatii riittävän suuria päivittäistavarakaupan yksiköitä liikenteellisesti hyvillä paikoilla.

Kaupunkikeskustojen laajentaminen ja vahvistaminen sekä niiden sijoittuminen raideliikenneyhteyksien varteen on sinänsä positiivista, mutta vaatimus



päivittäistavarakauppojen sijoittamisesta ensisijaisesti vain keskustoihin ja rakennusten kivijalkoihin johtaa kaupan yksikkökoon ja valikoiman pienenemiseen sekä korkeampaan hintatasoon. Ehdotuksessa esitetyt olemassa olevien C-alueiden laajennukset ovat kannatettavia, mutta kohdistuvat suurimmassa osassa keskustoja jo rakennettuihin asuin- ja liikekortteleihin. Näin ollen ne tarjoavat vain rajoitetut mahdollisuudet vastata kasvavaan päivittäistavaroiden kysyntään ko. alueilla.

Asukasmäärän kasvaessa asiointimatkojen määrä lisääntyy. Ostosmatkoihin liittyy usein muutakin toimintaa kuin pelkkä ostosten tekeminen. Pieni lähimyyrmälä ei valikoimaltaan tai hintatasoltaan vastaa kuluttajien kaikkia vaatimuksia. Mikäli kaupan verkosto painottuu keskustoissa liiaksi pieniin myymälöihin, ajavat ihmiset autolla kauemmaksi paremman valikoiman ja helpomman asiointin perässä. Näin ollen on tärkeää, että myös suurempien päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä suuryksiköiden toimintaedellytykset turvataan tiivistyvässä kaupunkirakenteessa varaamalla niille tilaa keskusta-alueilta.

Olemassa olevien kaupan yksiköiden toimintaedellytykset ja kehittyminen on turvattava, mutta kilpailun edistäminen edellyttää, että sijoittumismahdollisuuksia löytyy uusillekin toimijoille. Kilpailuetu on aina jo markkinalla valmiiksi olevalla toimijalla. Kauppakamari ei pidä hyvänä kaupan alueiden (KM) kaavamääräystä, jolla päivittäistavarakaupan mitoitusta rajoitetaan vielä erikseen alle suuryksikkörajan aluekohtaisesti. Määräys rajoittaa kilpailua ja vaikeuttaa ko. alueilla jo sijaitsevien yksiköiden kehittämistä. Joillain alueilla määräyksen mukainen mitoitus on käytännössä jo täynnä. Jollei laatumäärityksistä kokonaan luovuta (ks. vaatimus alla), tulee suuryksikkörajan alittavat mitoitukset joka tapauksessa poistaa KM-määräyksestä.

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

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

Ehdotuksessa MRL:n muutos on sivuutettu. Keskusten ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden ohjaus perustuu edelleen kaupan laatuun eli kauppa on jaettu päivittäistavarakauppaan, keskustahakuiseen erikoiskauppaan ja ei-keskustahakuiseen erikoiskauppaan (tilaa vaativaa kauppa). Kaupallisia palveluita koskeva KM-kaavamääräys on lisäksi kaupan laatua koskevilta osin epäselvä ja tulkinnanvarainen.



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

MRL:n mukaan kaavoituksella on edistettävä kaupan kilpailua, mikä on käytännössä mahdollista vain tarjoamalla kaupan toimijoille riittävästi vaihtoehtoisia sijoittumispaikkoja. Kauppa tarvitsee niitä myös voidakseen reagoida muuttuvaan toimintaympäristöön.

Kauppakamari vaatii, että kaupan laatuun liittyvät määritelmät ja ratkaisut poistetaan kokonaan kaava-aineistosta ja että keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita käsitellään yhdenmukaisesti. Missään tapauksessa yleiskaavassa ei pidä rajoittaa ko. alueiden kaupan laatua ja määrää tiukemmin kuin uudessa Uudenmaan maakuntakaavassa. Kaupan konseptien kehittämisen mahdollistamiseksi, lisääntyvän asiakasmäärän tarpeiden tyydyttämiseksi ja kilpailun edistämiseksi tulee kaavan joustavuus pitää maakuntakaavan määrittelemällä tasolla.

KM-alueita koskevissa aluekohtaisissa määräyksissä käytetään ilmaisua ”päivittäistavarakaupan suuryksikkö”. Koska laki ei kyseistä ilmaisua tunne, tulee se tulkintaongelmien ja väärinkäsitysten välttämiseksi korvata toisella, lainmukaisella ilmaisulla, tai sen merkitys selittää.

3.3 Toimitila-alueet ja työpaikat

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

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

Kauppakamari pitää tärkeänä, että maankäytön suunnittelussa turvataan teollisuusyrityksille mahdollisuus toimia Uudellamaalla myös tulevaisuudessa. On hyvä, että ympäristöhäiriöitä aiheuttavien yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi on yleiskaavaehdotuksessa varattu alueita yksinomaan tuotanto- ja



varastotoiminnalle. Huomioon on otettava sekä uusien vaihtoehtoisten sijaintipaikkojen osoittaminen että olemassa olevan toiminnan jatkuminen ja mahdollinen laajentuminen.

Pääosa logistiikka-alan toimijoista on sijoittunut Kehä III:n varrelle tai sen välittömään läheisyyteen. Pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen tiivistyessä logistiikkatoimintoja on vähitellen siirtymässä kauemmaksi Kehä III:n vyöhykkeeltä, mutta esim. verkkokaupan logistiikka edellyttää mahdollisuutta operoida kohtuullisen läheltä asiakkaita. Kappaletavara- ja pakettilajittelua ei kannata tehdä kovin kaukana pääasiakasalueesta, sillä kuljetuskustannukset kasvavat nopeasti etäisyyden lisääntyessä. Tätä lisäkustannusta ei pysty kompensoimaan edes maan edullisempi hinta kauempana reuna-alueilla.

Kaavaehdotuksen mukaan työpaikka-alueiden tiivistyminen johtaa siihen, ettei Vantaalla enää tulevaisuudessa ole sijoittumispaikkoja paljon tilaa vieville logistiikkahankkeille. Kauppakamari korostaa, että Vantaan tulee maankäytön suunnittelussaan ottaa huomioon myös seudun kokonaisuus ja oma logistisesti edullinen sijaintinsa seudun keskellä. On välttämätöntä, että yleiskaava mahdollistaa logistiikkatoiminnot Vantaalla ja että kaavassa varataan riittävästi alueita uusille tilaa vaativille logistiikkatoiminnoille.

3.4 Asuntorakentamisen ohjaus

Yleiskaavaehdotuksessa on varattu tilaa uudelle asuntorakentamiselle ensisijaisesti olemassa olevan, väljästi rakennetun rakenteen sisään. Uusina asuntorakentamiseen varattavina alueina on esitetty aiemmin muuhun maankäyttöön osoitettuja alueita. Esim. Vantaan ratikan reitin varrella on muutettu työpaikka-alueita asumiselle. Suurin muutos asuntorakentamisessa on merkintöjen joustavampi määritelmä uudisrakentamisen tavasta, mikä monin paikoin mahdollistaa nykyistä monipuolisempaa ja tehokkaampaa maankäyttöä. Samaan kortteliin halutaan mahdollistaa sekä kerrostalojen että pientalojen toteutuminen ja näiden talotyyppien välimuotojen kehittyminen. Laajoja uusia aluevarauksia asuntorakentamiselle esitetään vain Länsisalmeen metroaseman ympäristöön.

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

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

On järkevää kohdentaa asuntorakentamista olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, jossa on jo valmiina yhdyskuntatekninen infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet. Täydennysrakentaminen voi kuitenkin olla monella tavoin haastavampaa ja hitaampaa kuin täysin neitseelliselle alueelle rakentaminen esim. asukkaiden vastustuksesta johtuen. Ottaen huomioon, että yleiskaava ohjaa asuntorakentamisen paljolti jo rakennetuille alueille, tulee Vantaan kaupungin pyrkiä omilla toimenpiteillään määrätietoisesti edistämään täydennysrakentamista.



Muuten on vaarana, että yleiskaava ei mahdollista riittävää asuntotuotantoa eivätkä seudullisesti sovitut asuntotuotantotavoitteet Vantaan osalta toteudu.

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

3.5 Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Yleiskaavan tavoitteena on luoda yhdyskuntarakenne, jossa palvelut ja työpaikat ovat saatavissa myös ilman henkilöautoa. Päärunkoyhteytenä Vantaalla toimii juna, ja yleiskaavaehdotuksessa esitetään varauksia raitioteille sekä muille joukkoliikenteen runkoyhteyksille. Pääradan varteen on merkitty uusi Vallinajan asema maankäyttöineen. Kehäradalla on neljä vielä toteuttamatonta asemavarausta: Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä ja Petas. Lentoterminalin kasvuun on varauduttu osoittamalla riittävät varaukset lentoliikenteen alueelle sekä uudelle lentoterminalialueelle Viinikkalan asemavarausten yhteyteen. Lisäksi varaudutaan maanalaiseen Lentorataan, joka kulkee pääradalta lentoterminalin kautta Helsingin keskustaan, sekä Tallinna-tunneliin, joka kulkee lentoterminalilta Tallinnaan.

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

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

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

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



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

Pääkaupunkiseudulla on jo pitkään ollut pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista taukopaikoista. Viimeisimmän selvityksen mukaan seudulla on välitön tarve 2-3 taukopaikalle enintään 30 minuutin ajoajan päässä Helsingin satamista, lentoasemalta, Kehä III:n logistiikka-alueilta sekä suurista rakennustyömaista. Potentiaalisia taukopaikka-alueita on Vantaalta tunnistettu Hämeenlinnantien varrelta Keimolasta, Kehä III:n tuntumasta Tikkurilantien varrelta sekä Tuusulanväylän itäpuolelta Koivukylänväylän varrelta. Juuri päättyneissä MAL-neuvotteluissa on sovittu, että kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle laaditaan kaavat siten, että niiden toteuttaminen voi käynnistyä ensimmäisen neuvotusjakson aikana.

Logistiikan sujuvuuden kannalta on välttämätöntä, että asiassa päästään viimein toteutusvaiheeseen. Kysymyksessä on ennen kaikkea seudullinen maankäytön ongelma, jonka ratkaisemisesta kunnat eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen. Ongelman ratkaisemiseksi ei riitä, että raskaalle liikenteelle järjestetään väliaikaisia alueita, vaan alueiden sijaintipaikat on turvattava osoittamalla kaavoissa pysyväksi tarkoitettuja taukopaikka-alueita.

Kaavaehdotuksessa on tehty varaus taukopaikalle Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen, mutta yhtään em. selvityksessä nimetyistä alueista ei ole ehdotukseen merkitty. Ehdotuksen mukaan kaava mahdollistaa taukopaikkojen sijoittumisen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille, mutta em. potentiaaliset taukopaikkakohteet eivät sijaitse kaavaehdotuksen TT-alueilla. Kauppakamari vaatii, että Vantaa panostaa ongelman ratkaisemiseen ja varaa yleiskaavasta em. alueita taukopaikka-alueiksi. Niiden osoittaminen yleiskaavassa on välttämätöntä, jotta voidaan varmistaa vähintään kahden tarkoituksenmukaisen sijainnin omaavan taukopaikan toteuttaminen MAL-sopimuksen mukaisesti. Taukopaikkojen osoittamista yleiskaavaan ovat vaatineet myös HSL, Uudenmaan ELY-keskus ja Väylävirasto.

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Heikki J. Perälä
toimitusjohtaja

Tiina Pasuri
maankäyttö- ja liikenneasioiden päällikkö

Helsingin seurakuntayhtymän lausunto Vantaan yleiskaavaehdotuksesta 2020

Helsingin seurakuntayhtymä kiittää yleiskaava 2020 ehdotusta siitä, että se on laadittu huolellisesti ja perusteellisesti. Yleiskaavan lähtökohdat olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämiseksi, joukkoliikenneverkoston kehittämiseksi ja luontoarvojen säilyttämiseksi noudattavat kestävän kehityksen mukaisia arvoja.

Seurakuntayhtymän verotulojen vähentyessä pääomatulojen merkitys kasvaa entisestään. Yleiskaavalla ja rakennusoikeudella on ratkaiseva merkitys seurakuntayhtymän taloustilanteeseen.

Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymien yhteinen maaomaisuus sijaitsee pääosin Jokiniemen ja Rekolanmetsän sekä Kulomäen alueilla.

Jokiniemen osalta seurakuntayhtymä esittää, että tiivis asuntorakentaminen ulotetaan Hiekkaharjusta Rekolanojan varteen saakka nyt esitettyä leveämmällä alueella radan molemmin puolin niin, että ainoastaan joen ranta jäisi virkistyskäyttöön. Tämän alueen kaavamerkintöjä on muutettu kaavaluonnoksesta siten, että seurakuntayhtymien rakentamismahdollisuuksia on merkittävästi kavennettu. Vantaan kaupungin ja seurakuntien välisessä aiesopimuksessa tavoitteena on ollut, että seurakuntien Vantaan Hiekkaharjussa ja Rekolan alueella olevat kaavoituskelpoiset maa-alueet voitaisiin kaavoittaa lähivuosina ja että niille voitaisiin rakentaa korkeatasoisia ja kaupunkirakennetta hyvin täydentäviä asuntoalueita tarvittavine palveluineen.

Leinelän pohjoispuolella olevien asuntoalueiden tulisi olla laajuudeltaan kaavaehdotuksessa esitettyä laajempia ja mahdollistaa tehokas asuntorakentaminen.

Seurakuntayhtymien maa-alueille ei tulisi kohtuuttomasti kaavoittaa puisto- ja ulkoilualueita. Kulomäen nykyisen asuinalueen eteläpuolelle tulisi mahdollistaa asuntorakentamista.

Elmon urheilupuistoalue on suunniteltu täysimääräisesti seurakuntayhtymien omistamille maa-alueille. Alueen kehittämisessä tulisi ottaa huomioon aiesopimuksessa sovitut asiat ja lisäksi tulisi taata kaavoituksen osalta seurakuntayhtymien muiden alueiden kaavamerkinnöissä ja mahdollisissa maanvaihdossa seurakuntayhtymille mahdollisuus käyttää maa-alueitaan rakentamiseen.

Seurakuntayhtymiä tulisi kohdella yhdenvertaisesti muiden kiinteistönomistajien kanssa. Seurakuntayhtymät antavat jo merkittävän panoksen Vantaan kaupungin metsä- ja kulttuurimaiseman sekä luontoarvojen turvaamiseksi. Seurakuntayhtymien tulee voida kohtuullisesti hyödyntää yleiskaavassa kiinteistöomaisuuttaan asuinrakentamiseen ja muuhunkin hyötykäyttöön enemmän kuin ehdotuksessa on esitetty.

**Helsingin seurakuntayhtymä
Yhteinen kirkkoneuvosto**

PÖYTÄKIRJANOTE

**Vantaan kaupunki,
kaupunkirakenne ja -ympäristö**

Aika 28.5.2020 klo 16–18.45
Paikka Seurakuntien talo, Helsinki

134 § Kokous todettiin laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

62/2019

152 § Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

Päätösehdotus

Seurakuntayhtymän johtaja Juha Rintamäki

Yhteinen kirkkoneuvosto päättää antaa Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2020 oheisen liitteen mukaisen lausunnon.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Liitteet

Helsingin seurakuntayhtymän lausunto Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2020

Puheenjohtaja antoi oikaisuvaatimusohjeet ja valitusosoituksen.

Yhteisen kirkkoneuvoston puolesta

Jukka Pakarinen, puheenjohtaja
Mirjami Toivakka, hallintolakimies, sihteeri

Otteen vakuudeksi Helsingissä 4.6.2020

Nora Yliruka
asianhallintasihteeri
allekirjoitettu koneellisesti

HELSINGIN SEURAKUNTAYHTYMÄ
Yhteinen kirkkoneuvosto**OIKAISUVAATIMUSOHJE**
Kirkollisasiat

Kokouspäivä: 28.5.2020

Pöytäkirjan § 152

Pöytäkirjan nähtäväksi asettaminen, pvm: 4.6.2020

Tiedoksianto asianosaiselle¹**Asianosainen: Vantaan kaupunki** Lähetetty tiedoksi kirjeellä (kirkkolaki 24:11).

Annettu postin kuljetettavaksi, päivämäärä ja tiedoksiantaja:

 Sähköisesti, päivämäärä ja tiedoksiantaja: 4.6.2020 / N. Yliruka Luovutettu asianosaiselle, paikka ja pvm:

Tiedoksiantajan allekirjoitus

Vastaanottajan allekirjoitus

 Muulla tavoin, miten:**Oikeus oikaisuvaatimuksen tekemiseen**

Päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä seurakuntayhtymän viranomaisen päätöksestä oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös seurakuntayhtymän jäsenseurakunta ja sen jäsen.

Oikaisuvaatimusaika ja tiedoksisaanti

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut päätöksestä tiedon.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä. Käytettäessä tavallista sähköistä tiedoksiantoa asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä kolmantena päivänä viestin lähettämisestä, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin. Seurakunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäväksi. Tiedoksisaantipäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi, ei oteta lukuun oikaisuvaatimusaikaa laskettaessa.

Oikaisuvaatimusviranomainen

Oikaisuvaatimus osoitetaan Helsingin seurakuntayhtymän yhteiselle kirkkoneuvostolle.

Oikaisuvaatimuksen sisältö

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi:

- oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi
- tiedot oikaisuvaatimuksen kohteena olevasta päätöksestä
- millaista oikaisua päätökseen vaaditaan
- millä perusteilla oikaisua päätökseen vaaditaan.

Oikaisuvaatimus on muutoksenhakijan, laillisen edustajan tai asiamiehen omakätisesti allekirjoitettava. Jos muutoksenhakijan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos oikaisuvaatimuksen laatijana on joku muu henkilö, oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimuksen voi omalla vastuullaan lähettää postitse, lähetin välityksellä tai sähköisesti. Oikaisuvaatimuksen on oltava perillä oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Sähköinen viesti katsotaan saapuneeksi silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä tietojärjestelmässä siten, että sitä voidaan käsitellä.

Oikaisuvaatimuksen toimitusosoite:

Helsingin seurakuntayhtymä/Kirjaamo

Käyntiosoite: Kolmas linja 22 B, Helsinki

Aukioloaika: 9-15

Postiosoite: Kolmas linja 22 B, 00530 Helsinki

Sähköposti: kirjaamo.hsrky@evl.fi

Lisätietoja

Kiinteistöjohtaja Kai Heinonen, 09 2340 2700, kai.heinonen@evl.fi

¹ Täytetään asianosaiselle annettavaan otteeseen. Täytetään myös viranomaiselle jäävään kaksoiskappaleeseen.

26.5.2020

247/10.02.02/2020

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 27.5.2020
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 - EHDOTUKSESTA

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

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 hyväksyttiin keväällä 2019 HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteiskouksessa ja KUUMA-johtokunnassa. Kukin em. toimielin hyväksyi sen toimivaltansa osalta ja sen jälkeen suunnitelma hyväksyttiin myös pääosassa seudun kunnista.

Lausunnossaan HSL kiinnittää huomiota siihen, miten kaavaehdotus on muuttanut luonnosvaiheesta ehdotusvaiheeseen sekä siihen, miten HSL:n Vantaan yleiskaavaluonnoksesta antama palaute on otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Lisäksi HSL nostaa edelleen esiin tarpeen esittää Kehäradan juna- varikko kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä sekä kaavaselostuksessa.

Tiivistelmä HSL:n lausunnosta kaavaluonnosvaiheessa

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, miten joukkoliikenteen toimintaedellytykset toteutuivat yleiskaavaluonnoksessa, millaisia mahdollisuuksia kaava tarjoaisi kestäväälle liikkumiselle ja kaupunkirakenteelle sekä siihen, miten yleiskaava toteuttaisi MAL 2019 -suunnitelman linjauksia. HSL piti Vantaan yleiskaavan kokonaisuutta erittäin onnistuneena ja totesi, että yleiskaavaluonnos oli hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.

HSL totesi lausunnossaan, että joukkoliikenteen runkoyhteyksiin panostaminen oli hyvin esillä kaavaratkaisuissa. HSL piti tärkeänä, että Vantaan ratikan riittävän suuresta keskinopeudesta (vähintään 25 km/h) huolehditaan. Raitiotien reitti alittaa junaradan tunnelissa Tikkurilan aseman kohdalla. Yleiskaavaluonnoksessa oli varalla myös toinen reitti pääradan alitse pohjoisempaan Valkoisenlähteentiellä. HSL korosti lausunnossaan, että ainoastaan raitiotien suora linjaus Tikkurilan keskustassa on tarkoituksenmukainen toteuttaa.

HSL mainitsi lausunnossaan, että yleiskaavaluonnokseen merkittyjen liityntä- pysäköintialueiden lisäksi myös Korso ja Martinlaakso ovat seudullisesti mer-

26.5.2020

247/10.02.02/2020

kittäviä alueita Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017).

HSL esitti lausunnossaan, että joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkinntät lisätäisiin myös Ruskeasannan, Myyrmäen ja Leinelän asemille.

HSL nosti lausunnossaan esiin, että Vantaalle Kehäradan varteen on tunnistettu tarve lähijunaliikenteen varikolle tai seisontapaikalle. Varikko palvelisi erityisesti Pisara-tilanteessa junaliikenteen aloittamista, päättämistä ja häiriönhallintaa. HSL esitti lausunnossaan, että Kehäradan varikon toimintoja ja tarkempia tilavarauksia tarkennettaisiin jatkosuunnittelussa ja sen varaus lisättäisiin yleiskaavaan.

Vantaan yleiskaavaluonnoksessa oli esitetty raitiotien varikko. HSL muistutti lausunnossaan, että myös Ojangan bussivarikko sekä bussivarikon varaus Länsi-Vantaalla tulisi merkitä yleiskaavaan.

HSL esitti lausunnossaan, että myös raskaan liikenteen taukopaikkavaraukset (Laminsuo, Keimola ja Koivukylänväylä) tulisi esittää yleiskaavakartalla, jotta niiden hyödyntäminen tähän käyttöön olisi tulevaisuudessa mahdollista.

Vantaan tekemät muutokset yleiskaavaehdotukseen HSL:n luonnosvaiheen lausunnon perusteella

Vantaan kaupunki totesi vastineessaan HSL:n lausuntoon, että se varaa myös jatkossa riittävät tilavaraukset kaupunkiympäristössä ja katutilassa turvataksaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset kaupungissa ja pitää HSL:n mukana asemanseutujen, varsinkin uusien, jatkosuunnittelussa. HSL:n lausunnossaan toivomat kartat, joissa pyöräilyn baanat sekä yleiskaavan tie- ja katuverkko näkyvät osana seudun muuta verkkoa, on lisäksi kaavaselostukseen.

Vantaa totesi vastineessaan, että Vantaan ratikan ensisijainen reittivaihtoehto Tikkurilassa on tunnelin kautta kulkeva reitti Ratakujan kautta, kuten myös HSL oli esittänyt luonnosvaiheen lausunnossaan. Vantaan kaupunginhallitus hylkäsi Vantaan ratikan jatkosuunnittelupäätöksessä pohjoisemman, Valkoisenlähteentietä kulkevan reitin, mutta yleiskaavaehdotuksen ja Vantaan ratikan käsittelyajankohtien takia tämä reitti oli vielä jäänyt yleiskaavaehdotukseen.

Vantaan yleiskaavaluonnoksessa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköinti-alue oli merkitty Vantaankoskelle, Vehkalaan, Kivistöön, Ruskeasantaan ja Tikkurilaan. Yleiskaavaehdotukseen lisättiin kyseinen merkintä myös Korson ja Martinlaakson asemille, kuten HSL oli lausunnossaan esittänyt. Sen sijaan yleiskaavaehdotukseen ei ole lisätty HSL:n lausunnossaan esittämää *Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka* -merkintää Ruskeasannan, Myyrmäen ja Leinelän asemille. Vantaa totesi vastineessaan, että kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä, eikä vaihtopaikkamerkintää siksi ole erikseen merkitty asemille.

26.5.2020

247/10.02.02/2020

Kehäradan lähijunaliikenteen junavarikkoa ei ole esitetty yleiskaavaehdotuksessa. Vantaa totesi vastineessaan, että varikolle on tutkittu sijainteja Väyläviraston selvityksessä.

Linja-autovarikot esitetään kaavaselostuksen liitekartalla, mutta niitä ei ole merkitty erikseen kaavakartalle. Ojangan linja-autovarikon rakentaminen on alkamassa vuoden 2020 aikana. Länsi-Vantaan varikolle on tutkittu sijaintia yleiskaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen ja sille on varattu tilaa Petaksen asemavarauksen länsipuoleisella TT-alueella. Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueen (TT) määräys mahdollistaa varikkotoimintojen sijoittamisen kyseiselle alueelle.

Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on tehty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muille vastaaville palvelualueille ei ole tehty varauksia liikennealueisiin, mutta Vantaan yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (TT). Keimolaan on suunnitteilla väliaikainen raskaan liikenteen pysäköintialue.

HSL:n lausunto Vantaan yleiskaavaehdotuksesta

Yleiskaavan kokonaisuus

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

Kokonaisuuteen on tehty luonnosvaiheesta ehdotukseen vain pieniä muutoksia ja HSL:n luonnosvaiheen lausunnossa esiin nostetut asiat on otettu pääosin hyvin huomioon.

Kehäradan varteen kaavaillusta lähijunavarikosta on saatu uutta tietoa. Väyläviraston selvitys lähijunaliikenteen varikoista (Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys) on valmistunut ja julkaistu 12.5.2020. Julkaisu löytyy linkistä: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-25_lahijunaliikennealueen_web.pdf

Junavarikko Kehäradan varteen

Väyläviraston 12.5.2020 valmistuneessa varikkoselvityksessä on tunnistettu tarve kolmelle lähijunavarikolle HSL:n lähijunaliikenteelle, joista yksi tulisi Kehäradan varteen Petakseen. Jos uusia junavarikoita ei toteuteta, HSL ei voi hankkia uutta junakalustoa, eikä junaliikennettä voida kehittää vastaamaan seudun kasvaessa lisääntyvää kysyntää.

Junaliikenteen kysyntä on kasvanut viime vuosina noin 2,5-3 % vuosittain, mikä on enemmän kuin joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvu keskimäärin. Joinakin vuosina kasvua on ollut jopa 8-9 % edellisen vuoden vertailukautteen nähden. Matkustajamäärien kasvaessa nykyinen HSL:n käytössä

26.5.2020

247/10.02.02/2020

oleva kalustomäärä ei riitä nykytasaisen liikenteen säilyttämiseen ja junista loppuu matkustajakapasiteetti ruuhka-aikoina.

Väylän varikkoselvityksen mukaan varikkokokonaisuuden toteutus on aloitettava Rantaradan tai Kehäradan Petaksen kunnossapitovarikosta, jotta uusi kalustohankinta voidaan käynnistää. Jos kalustohankinta aloitetaan vuonna 2020, ensimmäisen kunnossapitovarikon tulisi olla toiminnassa 2020-luvun puolivälissä. HSL:n näkemyksen mukaan junavarikon toteuttaminen on aika-
taulukriittistä ja ensimmäisen junavarikon tulisi sijaita Petaksessa myös kaa-
voitukseen liittyvistä aikataulusyistä.

Petaksen varikko mahdollistaisi kustannustehokkaan liikennöinnin Kehäradalla, koska ylimääräisiä kalustosiirtoja ei tarvita. Esimerkiksi Kehäradan junien liikennöinti Hyvinkään varikolta nostaisi operointikustannuksia jopa 5 miljoonalla eurolla vuositasolla verrattuna siihen, että varikko olisi Kehäradan varressa. Lisäksi liikennöitävän radan varressa sijaitseva varikko mahdollistaa huomattavasti paremman häiriönhallinnan, jolloin esimerkiksi varakalustoa saadaan nopeasti liikenteeseen.

HSL:n näkemyksen mukaan nykyinen HSL:n junakalusto ei ole optimaalinen Kehäradan liikenteeseen ja käytännössä ainoastaan Petaksen varikko mahdollistaa Kehäradan tyyppiseen kaupunkirataliikenteeseen räätälöidyn junakaluston hankkimisen.

HSL:n lähijunaliikenteen varikkokokonaisuus (Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan varikot) mahdollistaa pidemmällä aikajänteellä junakaluston säännöllisen kunnossapidon siirtämisen pois Ilmalan varikolta, mikä vapauttaa huolto-
raiteet Helsingin ja Pasilan väliltä esimerkiksi kaukoliikenteen käyttöön. Lisä-
kapasiteetti Helsingin ja Pasilan välille on käytännössä edellytys esimerkiksi Lentoradan lisäliikenteen mahdollistamiseksi.

Väylän varikkoselvityksen mukaan Petaksen junavarikon rakentamiskustannukset ovat alhaisimmat verrattuna muihin selvityksen kunnossapitovarikoihin. Väylän selvityksessä on tutkittu huolellisesti myös muita sijainteja Kehäradan varteen, ja Petas osoittautui näistä toteuttamiskelpoisimmaksi. Yhtenä perusteluna sijainnille ovat myös lentokonemelun alueelle aiheuttamat maankäyttörajoitukset.

Lähijunaliikenteen varikon ympäristövaikutukset eivät yleisesti ottaen ole kovin merkittäviä. Suurimmaksi ympäristöhaitaksi voidaan arvioida valaistus. Moderneista sähkömoottorijunista varikolla ei esimerkiksi kuulu polttomoottorien tai tavaravaunujen yhteen kytkennöistä kuuluvaa ääntä. Junilla on varikolla alhainen nopeusrajoitus, jolloin niiden liikkumisesta aiheutuu selvästi vähemmän ääntä kuin liikenteessä olevista junista. Varikolla ei myöskään käytetä merkittäviä määriä kemikaaleja tai muita ympäristölle haitallisia aineita ja vähäiset käytettävät aineet kerätään talteen. Lisäksi varikon tarvitsema tavaravirta on hyvin vähäistä esimerkiksi verrattuna isojen tuotantolaitosten liikennemääriin. Henkilöautoliikenne koostuu pääosin henkilökunnan työmatkaliikenteestä. Junien huoltotoiminta tapahtuu sisällä halleissa.

26.5.2020

247/10.02.02/2020

HSL on valmis omalta osaltaan selvittämään varikkotoiminnasta aiheutuvia melu- ym. haittoja Vantaan yleiskaavaehdotuksen viimeistelyvaiheen tueksi.

HSL:n näkemyksen mukaan Petaksen varikko on paras vaihtoehto kustannustehokkuuden, häiriönhallinnan ja liikennöinnin näkökulmasta. Varikon toteuttaminen Petakseen vuoteen 2025 mennessä on välttämätöntä lähijunaliiikenteen kalustohankinnan käynnistämiseksi ja kaupunkiratamaisen liikennöinnin varmistamiseksi Kehäradalla myös tulevaisuudessa.

HSL pitää ehdottoman tärkeänä, että Petaksen varikko merkitään edellä esitetyin perustein Vantaan yleiskaavaan. Yleiskaavassa tulee olla Petaksen junavarikolle riittävät tilavaraukset, jotka koskevat sekä liikennealuetta (erkaantumisraiteet) että itse varikkoaluetta. Alue tulee varata kaavamerkinnällä nimenomaisesti junavarikon käyttöön. Lisäksi varikko tulee kuvata kaavaselostuksessa. Varikon osoittaminen yleiskaavassa riittävän yksilöidysti varmistaa myös sen toteuttamisen edellytyksenä jatkossa olevien asemakaavoituksen ja varikon ratasuunnittelun perustan.

Yleiskaavan liikenteen ratkaisut

HSL pitää erittäin myönteisenä yleiskaavalla tavoiteltavaa yhdyskuntarakennetta, jossa palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa suurelta osin myös ilman henkilöautoa. Kaavassa esitetyt seudulliset joukkoliikenteen runkoyhteydet, toimivat vaihtopaikat sekä pyöräilyn baanat ovat hyväksi todettuja keinoja kohti kestävästä liikkumisesta tavoitteita.

HSL pitää hyvänä esitystapana, että tie- ja katuverkosta esitetään kaavakartalla vain keskeisimmät yhteydet. Kaavakarttaa on tältä osin vielä entisestään selkeytetty Tikkurilassa, jossa paikallisia liikenneyhteyksiä palvelevia yhteyksiä on vähennetty kaavakartalta.

Joukkoliikenne

HSL kannattaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta luoda nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille. Kaavaratkaisussa on hyvin esillä runkoyhteyksiin panostaminen, erityisesti juna päärunkoyhteytenä. Seudullisen runko- ja raitioverkon suunnittelua on tarpeen jatkaa kuntien ja HSL:n välisenä yhteistyönä.

Vantaan ratikka

Vantaan ratikka Mellunmäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta Lentoasemalle on Vantaan 2020-luvun tärkein uusi joukkoliikennehanke ja erittäin tärkeä myös seudullisesti. Vantaan ratikka on mukana MAL 2019 -suunnitelmassa ennen vuotta 2030 aloitettavana liikennehankkeena. HSL pitää tärkeänä, että Vantaan ratikan riittävän suuresta nopeudesta huolehditaan. Raitiotien linjauksen tulee olla Tikkurilan keskustassa mahdollisimman suora ja tarjota erinomaiset vaihtomahdollisuudet junaan, kuten myös Vantaan kaupunginhalitus on linjannut.

Vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet

26.5.2020

247/10.02.02/2020

HSL pitää hyvänä, että yleiskaavaehdotuksen liityntäpysäköintiratkaisu on linjassa Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman kanssa, ja myös Korso ja Martinlaakso on merkitty kaavakartalle.

HSL pitää hyväksyttävänä Vantaan yleiskaavan ratkaisua, jonka mukaan asemille ei ole erikseen merkitty joukkoliikenteen vaihtopaikkoja, vaan kaikilla asemilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä.

Vaihtoterminaleista eniten haasteita vaihtojen sujuvuudessa on Myyrmäen asemalla ja siksi sen kehittämiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Pyöräilyn baanat

HSL pitää tärkeänä, että baanaverkko on esitetty yleiskaavassa. HSL korostaa edelleen, että laadukkaat ja sujuvat yhteydet ovat edellytys pyöräliikenteen suosion lisääntymiselle. Tämä edellyttää vahvaa panostusta pyöräliikenteen väyliin.

Raskaan liikenteen taukopaikat

HSL pitää hyvänä, että Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on tehty varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. HSL:n näkemyksen mukaan on tärkeää, että Keimolaan suunnitteilla oleva raskaan liikenteen väliaikainen pysäköintialue on käytössä Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen palvelualueen käyttöön ottoon saakka. Muita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueita ei ole esitetty kaavassa. HSL haluaa muistuttaa, että myös Lahdenväylän käytävään tarvitaan varaus raskaan liikenteen palvelualueelle, ja se tulisi esittää Vantaan yleiskaavassa.

Linja-autoliikenteen varikot

HSL pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen varikot otetaan huomioon, eikä niiden toteuttamista vaikeuteta kaavoituksessa. Linja-autovarikkoja ei ole erikseen merkitty kaavakartalle, mutta niiden sijainnit on esitetty selostuksen liitekartalla. HSL haluaa muistuttaa, että yleiskaavakartalla esitetyt oikeusvaikutteiset merkinnät tukisivat vahvemmin seudullisesti ja jopa valtakunnallisesti tärkeän liikennejärjestelmän tuki-infran (joukkoliikenteen varikot ja raskaan liikenteen palvelualueet) edistämistä esimerkiksi valitustilanteissa kuin nyt esitetty ratkaisu (selostus ja liitekartta).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja:

toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi

osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362

Hallitus

§ 108

26.5.2020

Lausunnon antaminen Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

Hallitus § 108

Esittelijä
Valmistelijat

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

Vantaalle laaditaan uutta koko kaupungin kattavaa yleiskaavaa. Yleiskaavan laatiminen on edennyt ehdotusvaiheeseen. Yleiskaavaehdotus ohjaa tavoitteidensa mukaisesti kasvun kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Yleiskaavaehdotus on työstetty luonnoksesta saadun palautteen ja luonnoksen pohjalta laadittujen vaikutusten arviointien pohjalta. Ehdotus on nähtävillä 22.4.-18.6.2020. Myös vaikutusten arvioinnit päivitetään ehdotuksen pohjalta.

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

Sivuilla on myös yleiskaavaluonnoksesta laaditut vaikutustenarviointit, vastineet luonnoksesta annettuihin lausuntoihin sekä muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoja yleiskaavaehdotuksesta perjantaihin 5.6.2020 mennessä sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi

Tiivistelmä

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 hyväksyttiin keväällä 2019 HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteiskokouksessa ja KUUMA-johtokunnassa. Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän näkemyksen mukaan Vantaan yleiskaavan kokonaisuus on erittäin onnistunut ja tarjoaa mahdollisuuksia kehittää kokonaisuutena kestävä maankäyttöä ja liikennejärjestelmää. Yleiskaavaehdotus on hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.

Kokonaisuuteen on tehty luonnosvaiheesta ehdotukseen vain pieniä muutoksia ja HSL:n luonnosvaiheen lausunnossa esiin nostetut asiat on otettu pääosin hyvin huomioon. Kehäradan varteen kaavaillusta lähijunavarikosta on saatu uutta tietoa, minkä HSL esittää ehdotusvaiheen lausunnossaan.

Väyläviraston 12.5.2020 valmistuneessa varikkoselvityksessä on tunnistettu tarve kolmelle lähijunavarikolle HSL:n lähijunaliikenteelle, joista yksi tulisi Kehäradan varteen Petakseen. HSL:n näkemyksen mukaan Petaksen varikko on paras vaihtoehto kustannustehokkuuden, häiriönhallinnan ja liikennöinnin näkökulmasta. Varikon toteuttaminen Petakseen vuoteen 2025 mennessä on välttämätöntä lähijunaliikenteen kalustohankinnan käynnistämiseksi kaupunkiratamaisen liikennöinnin varmistamiseksi Kehäradalla myös tulevaisuudessa.

HSL pitää ehdottoman tärkeänä, että Petaksen varikko merkitään Vantaan yleiskaavaan. Yleiskaavassa tulee olla Petaksen junavarikolle riittävät tilavaraukset, jotka koskevat sekä liikennealuetta (erkaantumisraiteet) että itse varikkoaluetta. Alue tulee varata kaavamerkinnällä nimenomaisesti junavarikon käyttöön. Lisäksi varikko tulee kuvata kaavaselostuksessa. Varikon osoittaminen yleiskaavassa riittävän yksilöidysti varmistaa myös sen toteuttamisen edellytyksenä jatkossa olevien asemakaavoituksen ja varikon ratasuunnittelun perustan.

HSL pitää erittäin myönteisenä yleiskaavalla tavoiteltavaa yhdyskuntarakennetta, jossa palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa suurelta osin myös ilman henkilöautoa. Kaavassa esitetyt seudulliset joukkoliikenteen runkoyhteydet, toimivat vaihtopaikat sekä pyöräilyn baanat ovat hyväksi todettuja keinoja kohti kestävästä liikkumisesta tavoitteita. HSL kannattaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta luoda nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille.

Vantaan ratikka Mellunmäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta Lentoasemalle on Vantaan 2020-luvun tärkein uusi joukkoliikennehanke ja erittäin tärkeä myös seudullisesti. HSL pitää tärkeänä, että raitiotien linjaus on Tikkurilan keskustassa mahdollisimman suora ja tarjoaa erinomaiset vaihtomahdollisuudet junaan, kuten myös Vantaan kaupunginhallitus on linjannut.

HSL pitää hyvänä, että Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on tehty varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. HSL haluaa muistuttaa, että myös Lahdenväylän (vt 4) käytävään tarvitaan varaus raskaan liikenteen palvelualueelle, ja se tulisi esittää Vantaan yleiskaavassa.

Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotus

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 kestävästä kasvun vyöhykkeelle. Kestävästä kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Uuden ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymiskehityksen uhkaamia alueita.

Monikeskuksisen kaupungin ytiminä ovat uudistuvat keskustat, joista etenkin Tikkurilaa, Aviapolista ja Myyrmäkeä vahvistetaan mahdollistamalla niihin voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Ratikan kehityskäytävän lisäksi joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan uudistamalla ja täydentämällä sekä 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.

Kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi yleiskaavassa on 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.

Yleiskaavaehdotus esittää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja uudistamista koko kaupungin alueella, niin kerros- kuin pientaloalueillakin. Tavoite riittävästä 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 kestäväällä liikkumisella.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana, jotta se ohjaa sujuvasti asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmentävät yleiskaavamääräykset, joissa on paljon tarkempaa suunnittelua ohjaavia linjauksia.

Ehdotus

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

Käsittely

Käsittelyn aikana jäsen Ville Ylikahri ehdotti puheenjohtaja Risto Rautavan kannattamana, että lausunnon kappaleeseen "Vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti" loppuun lisätään seuraava lause: "Vaihtoterminaleista eniten haasteita vaihtojen sujuvuudessa on Myyrmäen asemalla ja siksi sen kehittämiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota". Esittelijä muutti pohjaehdotustaan Ylikahrin lisäysehdotuksen mukaisesti.

Päätös

Hallitus päätti antaa Vantaan yleiskaava 2020-ehdotuksesta liitteen mukaisen lausunnon (esittelijän muutetun ehdotuksen mukaisesti).

Liite

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020-ehdotuksesta

Pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi)
26.5.2020.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetty tiedoksi 27.5.2020 sähköisesti.

Todistan pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 27.5.2020

Pirjo Sailavuo-Asikainen
assistentti

Muutoksenhakuohje/oikaisuvaatimus koskee pykälää: § 108**Muutoksenhakukielto**

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



Vantaan kaupunki
kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Lausunto
18.5.2020

1113/00.02.022.0220/2017

HSY:N LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUKSESTA

Vantaan kaupunki on pyytänyt Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymältä 7.4.2020 lausuntoa ehdotuksesta Vantaan yleiskaavaksi 2020. HSY:n hallitus on kokouksessaan 15.5.2020 päättänyt antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen

Vantaan yleiskaava 2020 -luonnoksen kokonaiskuva kaupungista, jossa kasvu ohjataan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja luodaan näin edellytyksiä sujuville ja kestäville liikennemuodoille, on tärkeä päämäärä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.

Yleiskaavaluonnoksessa on tunnistettu asemanseudut kestävän kasvunvyöhykkeinä. HSY on julkaissut Ilmastoviisaan alueen suunnittelutyökalun asemanseutujen tarkemman tason suunnitteluun. HSY suosittelee suunnittelutyökalun käyttöä sekä yleiskaavassa osoitettujen pääkeskusten – Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen – että muiden kestävän kasvun vyöhykkeelle sijoittuvien asemien jatkosuunnitteluun.

Yleiskaavassa on huomioitu laajojen yhtenäisten kasvillisuuspeitteisten alueiden turvaamisen lisäksi myös pienipiirteinen viherrakenne rakennetussa kaupunkitilassa, mikä on tärkeää paitsi viihtyisyyden ja monimuotoisuuden, myös hulevesien käsittelyn näkökulmasta. Yleiskaavassa varaudutaan sateisuuden lisääntymiseen myös varaamalla alueita hulevesialtaille. Kaupungin ilmastokestävyyttä lisää myös se, että rakentaminen ohjataan vesistötulva-alueiden ulkopuolelle.

Ilmansuojelu

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

Merkittävin ilmanlaatua heikentävä päästölähde pääkaupunkiseudulla on tieliikenne. Liikenteen päästöt purkautuvat suoraan hengityskorkeudelle, joten niillä on suuri vaikutus ihmisten terveyteen. Liikenteen pakokaasupäästöjen ennustetaan vähenevän tulevaisuudessa merkittävästi liikenteen sähköistymisen myötä, mutta teknologia ei ratkaise kaikkia päästöongelmia, kuten liikenteen katupölypäästöjä. Liikennesuunnittelun keinoin on syytä pyrkiä vähentämään autoliikenteen tarvetta ja liikennemääriä sekä ruuhkautumista, mikä tuottaa parempaa ilmanlaatua sekä viihtyisämpää ja terveellisempää kaupunkiympäristöä. Kaupunkisuunnittelussa tulee huomioida myös kadunkunnossapidon tarpeet, jotta katupölyntorjuntaa voidaan tehdä tehokkaasti.

Kaupunkirakenteen eheyttäminen voi lisätä liikenteen, energiantuotannon ja puunpolton päästöille altistumista. Altistumista ilmansaasteille voidaan vähentää erilaisilla suunnittelun ja kaavoituksen keinoilla. HSY suosittaa Uudenmaan ELY-keskuksen ”Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa” - oppaassa esitettyjen suojaetäisyyksien ja muiden altistumisen vähentämiskeinojen käyttämistä suunnittelun apuna (<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-244-2>). Liikenteen päästöille altistuminen vähennee, kun tarkemman tason suunnittelussa huomioidaan oppaassa esitetyt suojaetäisyydet. Lähimmäksi väylää voidaan sijoittaa vähemmän herkkiä toimintoja, kuten pysäköintiä, toimistoja ja suojaviheralueita.

Kotitalouksien puunpolto on tulevaisuudessa liikenteen katupölypäästöjen ohella toinen merkittävä ilmanlaatua heikentävä päästölähde. Puunpolton päästöt purkautuvat matalista piipuista asuinalueilla, mikä lisää niiden terveyshaittoja. Maankäytön suunnittelun mahdollisuudet puunpolton savuhaittojen torjumiseksi ovat rajalliset, mutta haittoja voidaan kuitenkin ehkäistä esimerkiksi välttämällä tiiviiden pientaloalueiden sijoittamista huonosti tuulettuviin notkelmiin ja suosittelemalla puuvajvoja pientaloihin, joissa on tulisija.

Vesihuolto

Kaavaselistuksessa on todettu vesihuollosta seuraavaa: ”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 molemmin puolin) on mainittu myös kaavamääräyksissä. Suojavyöhykkeellä toimimista varten on olemassa tarkempi ohje.”

HSY:n lausunto yleiskaavaluonnoksesta on huomioitu monella tapaa yleiskaavaehdotuksessa. Raakavesi- ja jätevesitunnelin suojavyöhykkeet on kirjattu kaavamääräykseen. Kaavaselistukseen on myös lisätty kartta yhdyskuntateknisen huollon verkostoista (kuva 48), samoin karttaan perustuva tarkentava liite 4. Kartassa huomio kiinnittyy vesihuollon osalta siihen, että siinä on esitetty ainoastaan raakavesitunneli ja jätevesitunneli, kun taas esim. maakaasun osalta on esitetty kattavasti runkolinjoja. Yhdenmukaisuuden vuoksi kartalla olisi syytä esittää myös vesihuollon tärkeimmät runkolinjat. Kartalla olisi tarpeen esittää myös vesitornit (Kivistön vesitornin aluevarausta mukaan lukien) ja raakavesi- ja jätevesitunnelin suojavyöhykkeet. Teknisten verkostojen merkintöjen selitykset poikkeavat kartalla esitetyistä viivatyörien osalta.

Lisäksi kaavakartan yhteyteen on lisätty yleismääräys yhdyskuntateknisten laitteiden ja tilojen sijoittamisesta. Yleismääräyksen olisi kuitenkin toivonut olevan lähempänä kaavaluonnoksesta annetussa lausunnossa esitettyä sanamuotoa.

Kaavaselistuksen kappaleessa 7 on yleiskaavaehdotus esitetty suuralueittain. Vesihuoltoa ei ole jostain syystä mainittu lainkaan suuralueiden teknistä verkostoa käsittelevissä kohdissa.

Yleiskaavassa ei osoiteta nykyisiä vesitorneja kuten ei myöskään aluevarausta Kivistön vielä rakentamattomalle vesitornille. Samoin raakavesitunnelin suojavyöhykettä ei esitetä yleiskaavassa. HSY esittää, että merkittäisiin yleiskaavaan. Suojavyöhykkeellä toimimista koskevaan ohjeeseen olisi hyvä lisätä viittaus.

Koko pääkaupunkiseudun vedenhankinta nojaa raakavesi- eli Päijännetunneliin. Sen toimintaedellytysten ja häiriöttömän toiminnan varmistamiseen on suhtauduttava korostetun suurella huolellisuudella.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluvaiheessa on esitetty tilavaraus uutta jätevedenpuhdistamoa varten. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella. Tunneleille suoja-
vyöhykkeineen tulee esittää varaus Vantaan yleiskaavassa. Pohjoisen tulotunnelin lähtöpiste on Suutarilan pumppaamo Kehä III:n pohjoispuolella. Tulotunneli on linjattu kulkemaan Vaaralan pumppaamon kautta, joka sijaitsee lähellä Hakunilantien ja Kehä III:n risteystä. Tunnelin kokonaispituus on noin 8,4 km. Eteläisen tulotunnelin lähtöpiste on Helsingissä Vartiokylänlahti - Viikinmäki viemäritunnelissa ja kulkee etelä-koillissuunnassa Itäväylän ja Kehä III alitse. Tunnelin kokonaispituus on noin 5,8 km. Pääpurkutunneli kulkee Vantaan alueella eteläisen tulotunnelin suuntaisesti.

Vesihuoltoverkoston tavoitteellinen elinkaari on 100 vuotta eli huomattavasti yleiskaavan aikajännettä pidempi. Pitkä elinkaari edellyttää hyvin laaja-alaista ja pitkäjänteistä näkemystä tulevista rakentamisalueista ja niiden vaikutuksista yksittäisiin investointeihin ja niiden mitoitukseen. Yhdyskuntarakenteen täydentäminen ja täydennysrakentaminen jo olemassa olevan kunnallistekniikan piiriin mahdollistaa jo rakennetun vesihuoltoverkoston tehokkaan hyödyntämisen. Toimenpiteet ovat myös kustannustehokkaita verrattuna uusien alueiden rakentamiseen. Kaupungin väkiluvun kasvu edellyttää kuitenkin väistämättä myös vesihuoltoverkoston laajentamista sekä kapasiteetin varmistamistoimenpiteitä. Toisaalta väkiluvun ja elinkeino toiminnan lisääntyminen saattaa edellyttää sekä vedenpuhdistuksen että jätevedenpuhdistuksen kapasiteetin lisäämistä, mikäli ominaiskulutus ja –kuormitus eivät laske. Vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset tulee turvata jatkosuunnittelussa ja yleiskaavassa riittävin tilavarauksin. Kaavan jatkotyössä ja tehtävissä selvityksissä ja suunnitelmissa tulee huomioida vesihuolto reunaehtoineen, ja ratkaisuja pohdittaessa tulee toimia jatkosakin yhteistyössä HSY:n asiantuntijoiden kanssa.

Jätehuolto

Kaavaselostuksessa jätteenkäsittelystä on todettu seuraavaa: "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 Seutulän suljettu kaatopaikka (nyk. Syysmäki) Hanskalliontiellä yleiskaavan suojaviheralueella (EV). Kummallakin entisellä kaatopaikalla on tarkkailusuunnitelma, lisäksi Sotungin kaatopaikalle on laadittu sulkemissuunnitelma. Seutulän vanha kaatopaikka on jo suljettu, maisemoitu ja aidattu."

Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin jätehuollon ja kiertotaloustoimintojen tarpeita, erityisesti kun huomioidaan TT- ja TY-alueet. HSY:n tarkoituksena on kehittää omistamaansa Seutulän aluetta (pois lukien suljetun kaatopaikan alue) kiertotaloutta edistäväksi ekoteollisuuskeskukseksi (Ekomo-alueeksi). HSY esittää alueen kehittämistä laajempaan maakunnallisena kohteena. Yleiskaavaehdotuksessa kaavamerkintä TT (tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue) mahdollistaa alueen kehittämisen kiertotalousalueena, mutta vielä selkeämpi kiertotalousaluetta osoittava merkintä vahvistaisi alueen luonnetta kehittyvänä kiertotalousalueena.

Ruskeasannan Sortti-asema on merkitty kaavakarttaan merkinnällä ET. Pääkaupunkiseudun Sortti-asemaverkoston tarpeen täydentää Vantaan osalta. Alustavissa tarkasteluissa mahdolliseksi uuden aseman sijaintialueeksi on hahmoteltu Luoteis-Vantaalta Petaksen aluetta. Petaksen alueella olisikin syytä merkitä ET -alue uutta Sortti -asemaa varten.

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

Yhteenveto

HSY pitää hyvänä Vantaan yleiskaavaehdotuksen tavoitetta eheyttää yhdyskuntarakennetta ja ohjata rakentamista ilmastonmuutosta hillitseväksi ja ilmastonmuutoksen vaikutuksia kestäväksi. Jatkosuunnittelu on tärkeää tehdä yhteistyössä HSY:n asiantuntijoiden kanssa, jotta vesi- ja jätehuoltopalvelut voidaan turvata jatkossakin.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Raimo Inkinen
toimitusjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 156 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

Dnro KH/KV: 341 /2019

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 4.6.2020
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

172 § KERAVAN KAUPUNGIN LAUSUNNON ANTAMINEN VANTAAN
YLEISKAVAEHDOTUKSESTA

Kaupunkikehitysjaosto 14.5.2020/28 §
Kaupunginhallitus 2.6.2020/172 §

Kkj 28 §

Vantaan kaupunginhallitus on 06.04.2020 päättänyt asettaa nähtävillä Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksen MRA 19 §:n perusteella.

Kaavaluonnos on nähtävillä 22.4.-18.06.2020. Samalla kaupunginhallitus antoi liitteen mukaiset vastineet luonnoksesta annettuihin lausuntoihin.

Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus.

Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:
<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Sivuilla on myös yleiskaavaluonnoksesta laaditut vaikutustenarvioinnit sekä muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoa yleiskaavaehdotuksesta perjantaihin 5.6.2020 mennessä sähköisenä osoitteeseen sähköpostilla kirjaamo@vantaa.fi. Mikäli lausuntoa ei määräaikaan mennessä saada, tulkitaan asia siten, että lausunnonantajalla ei ole yleiskaavaluonnoksen johdosta huomautettavaa.

KERAVAN KAUPUNGIN LAUSUNTO VANTAAN
YLEISKAVAEHDOTUKSESTA

Raja-alueiden maankäyttö

Keravan kaupunki pitää hyvänä, että Vantaa on ottanut Keravan vastaisten raja-alueiden maankäytön huomioon yleiskaavatyössään siten, että Vantaan ja Keravan rajan tuntumaan on varattu lähivirkistysaluetta. Tämä palvelee erityisesti sitä, että Keravan puoleiset teollisuustoiminnot eivät aiheuta mahdollisia haittoja Vantaan puoleisille asumiseen varatuille alueille.

Kerava on varannut riittävät alueet pyöräilyä palvelevalle baanayhteydelle pääradan varresta. Jatkosuunnittelun yhteydessä Keravan kaupunki jatkaa mielellään keskusteluita muiden ylikunnallisten pyöräilyreittien kehittämisestä.

Lentomelun laskeutumisvyöhyke

Vantaan yleiskaavaehdotuksen kaavakarttaan on merkitty lentomelun laskeutumisvyöhyke. Uusimaa-kaavan ehdotuksesta kyseinen

laskeutumisvyöhyke on luonnosvaiheen jälkeen poistettu ja se on siirretty oikeusvaikutuksettomalle liitekartalle.

Nyt kun laskeutumisvyöhyke ei ole Uusimaa-kaavan ehdotuksessa, on johdonmukaista, ettei merkintää käytetä myöskään kuntakaavotuksessa. Muiden lentomelukuntien näkökulmasta olisi hyvä, että yleiskaavoissa noudatettaisiin yhtenäistä linjaa lentomeluvyöhykkeiden suhteen, merkitsemällä kaavakartoille vain riittäviin selvityksiin perustuvat lentomelualueet (lentomeluvyöhyke 1 LDEN yli 60 dB ja lentomeluvyöhyke 2 LDEN 55-60 dB).

Keravan kaupunki näkee, että elinvoiman ja kasvun kannalta tarkoituksenmukaista olisikin, että kyseinen merkintä poistettaisiin Vantaan yleiskaavasta. Vantaan käyttäessään merkintää omassa yleiskaavassaan, luo se myös muille lentomelukunnille paineita käyttää merkintää tulevaisuudessa omissa kaavoissaan. Lentomelun laskeutumisvyöhyke-merkinnän käyttäminen saattaa tulevaisuudessa aiheuttaa vaikutuksia niin rakentamiskustannusten nousuun kuin alueiden monipuoliseen hyödyntämiseen.

Mikäli merkintä jää yleiskaavakartalle, tulee perusteet merkinnän käyttämiselle avata kaavaselostuksessa selkeästi. Oikea esitysmuoto kyseiselle kaavamerkinnälle olisi oikeusvaikutukseton liitekartta kuten Uudenmaanliitto on Uusimaa-kaavan yhteydessä tehnyt. (EM)

Ehdotus: Kaupunkikehitysjaosto päättää esittää kaupunginhallitukselle, että se antaa Vantaan kaupungille yllä esitetyn lausunnon Vantaan yleiskaavaehdotuksesta.

Päätös: Kaupunkikehitysjaosto hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti.

Kh 172 §

Ehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa Vantaan kaupungille yllä esitetyn lausunnon Vantaan yleiskaavaehdotuksesta.

Päätös: Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti.

Lisätietoja antavat:

yleissuunnittelunpäällikkö Emmi Malin, p. 040 318 4348
kaupunkisuunnittelujohtaja Pia Sjöroos, p. 040 318 2323

Päätöksen täytäntöönpano
Ote:
Vantaan kaupunki
Kaupunkikehityspalvelut

Otteen oikeaksi todistaa

Keravalla 4.6.2020

Tommy Koukka, arkistopäällikkö

5.6.2020

Vantaan kaupunki
Kirjaamo(at)vantaa.fi

Vantaan kaupungin lausuntopyyntö

Metsähallituksen lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

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

Metsähallitus muistuttaa edelleen, että yleiskaava on luonnonsuojelulain 65§:n mukainen suunnitelma, jonka laadinnan aikana on selvitettävä kaavan vaikutuksia Natura-alueisiin sekä pyydettyä siitä lausunto myös siltä, jonka hallinnassa luonnonsuojelualue on. Jos hanke tai suunnitelma joko yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää valtioneuvoston Natura 2000- verkostoon sisällytetyn alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000- verkostoon, hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on asianmukaisella tavalla arvioitava vaikutukset.

Maankäyttö- ja rakennuslain 197§ mukaan kaavaa hyväksyttäessä ja vahvistettaessa on noudatettava luonnonsuojelulain 10 luvussa säädetään ja kaavan hyväksymien edellyttää siten arviointi- ja lausuntomenettelyn kautta saatua varmuutta merkittävästi heikentävien vaikutusten poissulkemisesta. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tulkinnan mukaan hanke tai suunnitelma voidaan hyväksyä vasta silloin kun ei ole olemassa tieteelliseltä kannalta järkevää epäilyä hankkeen tai suunnitelman vahingollisia vaikutuksista Natura 2000-alueen valinnan perusteisiin. Vaikutusten arviointiin sovelletaan varovaisuusperiaatteita.

Metsähallitus katsoo, että yleiskaavan yhteydessä ei ole vielä tehty luonnonsuojelulain edellyttämää arviointia, jossa kaavan mahdollistamat maankäytön muutokset kunkin alueen suojelun perusteena oleviin luotoarvoihin olisi arvioitu laji- ja luontotyyppikohtaisesti asianmukaisella tavalla, ja että arviointi tulee tehdä vielä. Metsähallitus toi Östersundomin yleiskaavaprosessin aikana lausunnoissaan esille kantansa, että kaava merkittävästi heikensi suojelun perusteena olevia luonnonarvoja. Östersundomin yleiskaava on nyt



5.6.2020

valitusprosessissa, mutta otettu kuitenkin mukaan sellaisenaan Vantaan yleiskaavaan. Metsähallitus katsoo, että olisi selkeämpää rajata Östersundomin alue pois Vantaan yleiskaavasta valitusprosessin takia.



Mikael Nordström
Aluepäällikkö, Rannikon luontopalvelut





Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Asematie 7
01300 Vantaa
kirjaamo@vantaa.fi

MTK-Uusimaan lausunto Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

MTK-Uusimaa (jäljempänä MTK) kiittää mahdollisuudesta antaa kommentit kaavaehdotuksesta.

Metsien terveys

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

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

Puurakentaminen

Kaavaselostuksessa todetaan (s. 47), että rakennettaviksi tarkoitetut alueet on määrätty toteutettaviksi vihertehokkaasti, esimerkiksi puita säästäen. Sen sijaan puurakentamisesta ei mainita sanallakaan. Mielestämme puurakentaminen pitäisi nähdä mahdollisuutena kasvattaa pitkäkestoista hiilivarastoa, hyödyntää lähialueen resursseja ja pitää yllä suomalaista puurakentamiskulttuuria.

Luonnonsuojelualueet

Uusia luonnonsuojelualueita osoitetaan yksityismaille noin 250 hehtaarin alueella. Omistus jakautuu usean kymmenen maanomistajan kiinteistöille. Pidämme ongelmallisena luonnonsuojelualueiden osoittamista SL-merkinnällä ennen kuin alueesta on tehty suojelupäätös. Kaavaan merkitty SL-alue jää rajoittamaan maankäyttöä kaavan voimassaoloajaksi riippumatta siitä, toteutuuko suojelualue kaavan rajauksen mukaisesti. Maanomistajia on lähestytty kirjeitse vasta huhtikuussa, joten esimerkiksi mahdollisiin neuvotteluihin ei ole varattu riittävästi aikaa. Suojelualueiden osalta viitataan METSO-ohjelmaan, joka perustuu maanomistajien vapaaehtoisuuteen. Kaavan suojelualueella ei voida enää puhua aidosta vapaaehtoisuudesta. Maanomistajien suhtautuminen suojelualueen perustamiseen vaihtelee ja toteutuksen kannalta parempi tapa olisi neuvotella ennen

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Asematie 7
01300 Vantaa
kirjaamo@vantaa.fi



kaavamerkintöjen kartalla. Suojeluhaluukkuuteen vaikuttaa myös korvaustapa. Esimerkiksi maa- ja metsätaloustoimintaa elinkeinona harjoittaville hyvät vaihtomaat houkuttelevat rahallista korvausta enemmän.

Koska kaavan rajaukset eivät ota huomioon kiinteistöjen rajoja tai maanomistusta, on mahdollista, että suojelumerkinnällä pirstotaan tarpeettomasti pääasiallista maankäyttömuotoa tai tullaan tilanteeseen, jossa pienehkö suojelualue osuu usean kiinteistön alueelle. Tällaisessa tilanteessa on epätodennäköistä, että kukin maanomistaja pääsisi neuvottelemaan kohtuullisesta korvauksesta tai aiheutunut haitta ylittäisi korvausrajaa.

Selostuksessa todetaan (s. 49), että ”Kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita.” Onko näin myös yksityisillä suojelualueita ja ohjataanko asukkaita virkistäytymään näille alueille? Kun ihmisiä ohjataan virkistäytymään tietyille alueille, on otettava huomioon alueille kulku ja ennen kaikkea mahdolliset negatiiviset lieveilmiöt (esimerkiksi roskaaminen, paikkojen rikkominen, pysäköinti) ympäröivälle alueelle, esimerkiksi asuinkiinteistöille sekä viljellyille pelloille.

Virkistysalueet ja luo-alueet

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

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

Luo-merkintä aiheuttaa käytännössä hämmennystä ja aiheuttaa tarpeetonta lisärajoitetta oikeusvaikutteisena merkintänä ja toimisi paremmin informatiivisena merkintänä. Lajiesiintymien merkitseminen oikeusvaikutteiselle liitekartalle rajoittavana tekijänä on ongelmallista siksi, ettei esiintymä ole välttämättä pysyvä, ei noudata kaavan rajausta ja voi muuttua kaavan voimassaoloaikana. Potentiaalisten METSO-kohteiden perusteella ei merkintää myöskään pitäisi tehdä, sillä METSO-ohjelma perustuu maanomistajille vapaaehtoiseen suojeluun ja merkitsemällä kohteita kaavaan rikotaan ohjelman periaatteita. Sama näkökulma koskee myös suojelualueeseen kytkeytyneisyyttä. Tällaisissa tilanteissa vapaaehtoinen suojelu voi johtaa suojelun laajentamiseen viereisille alueille, mikä vie pohjaa suojeluohjelman

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Asematie 7
01300 Vantaa
kirjaamo@vantaa.fi



toteuttamiselta. Liitekartan määräyksestä ei käy ilmi, että luo-merkintä velvoittaa hakemaan MRL 128 § mukaista lupaa osalla alueista myös puunkaatoon.

EV, suojaviheralueet

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

Ohjeellinen ulkoilureitti

Ennen ulkoilureitin perustamista yksityismaille on maanomistajien kanssa käytävä neuvottelut reitin toteutusvaihtoehtojen selvittämiseksi. Samalla sovitaan vastuut ja korvaukset.

Arvokas kulttuuriympäristö (arvokkaat maisema-alueet, pellot)

Ainoa taloudellisesti järkevä tapa pitää maisema-alueiden pellot avoimina ja viljeltyinä on turvata maatalouden harjoittaminen alueella. Mikäli toiminnasta tulee liian rajoitettua ja käytännön kannalta mahdotonta, menetetään nämä monipuolisen maisemankin kannalta tärkeät alueet.

Helsingissä 5.6.2020

Asta Sarkki
Kenttäpäällikkö
MTK metsälinja

Matti Perälä
Toiminnanjohtaja
MTK-Uusimaa



05.06.2020

BQ9441
695/10.02/2020

Vantaan kaupunki

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 5.6.2020
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Asematie 7
01300 VANTAA

Vantaan kaupungin lausuntopyyntö BQ6185 7.4.2020

PUOLUSTUSVOIMIEN LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUKSEEN

1. Asia

Vantaan kaupunki on pyytänyt Puolustusvoimien lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta viitteenä olevalla asiakirjalla.

2. Puolustusvoimien mielipide

Puolustusvoimat on lausunut yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan asiakirjalla BN17984 27.11.2017, jossa on pyydetty huomioidaan yleiskaavaan yleismääräys tuulivoimaloista.

Puolustusvoimien hallintoyksiköt ovat tutustuneet nähtäville asetettuun ehdotukseen, eikä Puolustusvoimille ole lisättävää edelliseen lausuntoonsa BN17984.

3. Yhteystiedot

Asiaa 1. Logistiikkarykmentissä hoitaa kiinteistöinsinööri Antti Erämo puh. 0299 571 263 tai antti.eramo@mil.fi.

Komentaja
Eversti

Juha Kylä-Harakka

Osastopäällikkö
Everstiluutnantti

Juha Ratinen

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

LIITTEET

JAKELU

1. Logistiikkarykmentti
Esikunta
KOUVOLA

Lausunto

2 (2)
BQ9441
695/10.02/2020

TIEDOKSI

ILMAVE
MERIVE
KAARTJR
PVTIEDL
MAAVE



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

Lausunto Vantaan yleiskaavaehdotuksesta 2020 / Utlåtande om Vandas generalplaneförslag 2020

MAAJAOS § 41

Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen 20.5.2020
Valmistelija / Beredare: Kaavoituskoordinaattori /
planläggningskoordinator Suvi Kaski, suvi.kaski(at)sipoo.fi

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

Vantaan kaupunki valmistelee koko kuntaa koskevaa yleiskaavaa, joka on nyt ehdotusvaiheessa. Vantaan kaupunginhallitus on 06.04.2020 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksen MRA 19 §:n perusteella. Kaavaehdotus on nähtävillä 22.4.-18.06.2020. Samalla kaupunginhallitus antoi liitteen mukaiset vastineet luonnoksesta annettuihin lausuntoihin.

Päätöspöytäkirja on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:
https://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/paatoksenteko/muut_toimi_elimet/kaupunginhallituksen_asettamet_toimikunnat/yleiskaavatoi_mikunta/esityslistat__poytakirjat_ja_liitteet
Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:
<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>. Sivulla on myös yleiskaavaluonnoksesta laaditut vaikutustenviivaukset sekä muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.

Vantaan kaupunki pyytää Sipoon kunnan lausuntoa yleiskaavaehdotuksesta perjantaihin 5.6.2020 mennessä sähköisenä osoitteeseen sähköpostilla kirjaamo@vantaa.fi.

Yleiskaavaehdotuksen lähtökohdat

Yleiskaavaehdotukseen on määritelty tulevaisuuskuva Vantaan maankäytön kehityksestä vuoteen 2050 asti. Tehtävänsä mukaisesti yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua.

Yleiskaava on luonteeltaan strateginen aluevarauskaava, jotta se ohjaa sujuvasti asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmentävät yleiskaavamääräykset, joissa on paljon tarkempaa suunnittelua



Ote pöytäkirjasta Protokollisutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

ohjaavia linjauksia. Asemakaavoitetun alueen ulkopuolisen alueen määräykset mitoittavat rakentamisen määrää vuoden 1983 yleiskaavan ratkaisujen mukaisesti: kantatiloihin perustuva mitoitus on ohjausvaikutukseltaan tasapuolinen alueen maanomistajille.

Laadittavan Vantaan yleiskaavan 2020 tavoitevuodeksi on asetettu 2050. Yleiskaava mahdollistaa voimakkaan kasvun, mikä tarkoittaa vuositasolla esim. noin 2 280-2 670 asunnon rakentamisen. Yleiskaavassa varaudutaan 335 000 asukkaaseen ja 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050. Kasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarantojen lisäksi oltava reilut 7 miljoonaa kerrosneliometriä uutta asumisen kaavavarantoa. Yleiskaavavaranto on tarpeen ylimitoittaa, sillä kaikkea ei syystä tai toisesta voida hyödyntää. Työpaikkakasvun edellyttämän toimitilakerrosneliömetrimäärän arvioiminen on asumista haastavampaa. Epävarmuuksien takia yleiskaavan tulee mahdollistaa noin 6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentaminen.

Yleiskaavan merkittävin kasvukäytävä sijoittuu Vantaan ratikan varteeseen. Tälle alueelle on mahdollista rakentaa yli 3 miljoonaa kerrosneliometriä 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.

Yleiskaavaehdotus ohjaa tavoitteidensa mukaisesti kasvun kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, ns. kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävä kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Erityisesti Tikkurilaa, Myyrmäkeä ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Olemassa olevia ja uusia asemanseutuja kehitetään seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Vantaan ratikka parantaa merkittävästi poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja Lentokentän välillä. Ratikan varteeseen uskotaan rakentuvan vahva kehityskäytävä, joka tuo mukanaan uutta ja täydentävää asuntorakentamista. Uusina asemanseutuina yleiskaavaehdotuksessa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa, Vallinojan asemanseutua pääradan varressa ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmella.



Ote pöytäkirjasta Protokollisutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

Yleiskaava 2020 määrittelee seudulliset pyöräilyn baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston ja ottaa kantaa myös kevyen liikenteen reittien laatuun. Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaehdotukseen määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Nykyisen kaupunkirakenteen täydentäminen turvaa laajoja viheralue- ja kulttuurimaisemakokonaisuuksia. Seudullinen viheraluejärjestelmä ja Vantaan viheralueverkosto säilyvät.

Vantaan yleiskaavaluonnos oli nähtävillä 18.2.-29.3.2019. Kaikkiaan mielipiteitä jätettiin siis 734 kappaletta. Annetuista mielipiteistä laadittiin Vuorovaikutusraportti III, johon koottiin saadun palautteen keskeinen sisältö. Yleiskaavaluonnoksesta pyydettiin 23.4.2019 mennessä lausunnot 44 taholta. Lausunnot saatiin 28 taholta ja niihin on laadittu vastineet. Lausunnoista ja vastineista on koottu erillinen kooste osana yleiskaavatyötä (Vantaan yleiskaava 2020. Luonnoksen lausunnot ja vastineet, 23.3.2020. Vastine Sipoon lausuntoon on esitetty numerolla 14 raportin sivuilla 24-25).

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.

Yleiskaavaehdotus on työstetty luonnoksesta saadun palautteen ja luonnoksen pohjalta laadittujen vaikutusten arviointien pohjalta. Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset on esitetty selostuksen liitteessä 5. Sipoon näkökulmasta kaavaehdotus ei poikkea juurikaan kaavaluonnosratkaisusta.

Ehdotus on nähtävillä 22.4.-18.6.2020 ja siitä pyydetään lausunnot. Myös vaikutusten arviointeja päivitetään ehdotuksen pohjalta. Mikäli vuorovaikutus ja vaikutusten arvioinnit eivät tuota merkittäviä muutoksia, viimeistellään ehdotus hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2020.

Yleiskaava 2020 tulee hyväksymisensä jälkeen korvaamaan kaikki Vantaalla nyt voimassa olevat yleiskaavat.

Sipoon kunnan lausunto

Sipoon kunta kiittää Vantaan kaupunkia yleiskaavaluonnoksesta



Ote pöytäkirjasta Protokollisutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

annetun lausunnon vastineesta sekä yleiskaavaehdotusta koskevasta lausuntopyyntöstä. Sipoon kuntaa koskevat erityisesti rajan yli ulottuvat liikenneyhteydet sekä rajan pinnassa oleva maankäyttö.

Liikenneyhteydet ja -ratkaisut

Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Kulomäentie (mt 152) on merkitty liikenneyhteydeksi (= tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus) sekä katukuvan kehitysalueeksi pääradan ja Pihkalantien väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin sen katsotaan olevan jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena on, että maantien 152 tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäentiellä ei haluta lisätä raskasta liikennettä, vaan yhteyttä on tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi. Yleiskaavaehdotuksessa on kuitenkin varauduttu tulevan Kehä IV:sen kehittämiseen Tuusulanväylältä Hämeenlinnan väylälle asti siten, että maantien 152 jatke on osoitettu valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevana väylänä.

Kaavaluonnoksesta annetun lausunnon tavoin Sipoon kunta katsoo edelleen, että maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen Hämeenlinnan väylälle asti (maantien 152 jatke) on kannatettava, seudullisesti merkittävä hanke. Maantien 152 jatkeen osalta Vantaan yleiskaavaehdotus vastaa hyvin Kehä IV-yhteyden kehittämistarpeisiin. Yleiskaavaehdotuksen mukainen ratkaisu ei kuitenkaan huomioi riittävästi Kulomäentien (mt 152) toimimista osana tätä seudullisesti keskeistä poikittaista liikenneyhteyttä. Tältä osin yleiskaavaratkaisun tieverkko sisältää merkittävän katkoskohdan. Kulomäentien (mt 152) osoittaminen vain paikallista liikennettä palvelevana väylänä, jolle on osittain osoitettu katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä ja sitä koskevat määräykset ovat ristiriidassa seudullisten kehittämistavoitteiden ja ylemmän asteisten kaavojen (Uusimaa-kaava 2050) kanssa.

Maantie 152 ja sen jatke Hämeenlinnan väylälle on kokonaisuudessaan osoitettu Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksessa seudullisesti merkittävänä tienä ja liikenteen yhteystarve-merkinnällä. Tieyhteyden painoarvoa tulee tulevaisuudessa kasvattamaan MAL 2019-suunnitelmassa todettu logistiikan painopisteen siirtyminen Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. MAL 2019 -suunnitelmassa on tunnistettu ongelmaksi puutteelliset logistiikan poikittaisyhteydet juuri valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatie 25 ja Kehä III:n välisellä alueella, jotka osaltaan johtavat raskaan liikenteen kannalta joko



Ote pöytäkirjasta Protokollisutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. Näistä lähtökohdista maantien 152 ja sen jatkeen (Kehä IV:n) kehittämisen mahdollistaminen kokonaisuudessaan osana Helsingin seudun logistiikan poikittaisyhteyksien verkostoa on olennaista.

Seudullisten poikittaisyhteyksien tarve tulee kasvamaan juuri Kehä III:n ja Kehä V:sen välisellä alueella Sipoon Bastukärrin ja muiden Keski-Uudenmaan logistiikkatoimintojen alueiden kehittymisen myötä. Etenkin Kulomäentien (mt 152) rooli seudullisena raskaan liikenteen yhteytenä, valtateiden 4, 45 ja 3 välillä, tulee tulevaisuudessa kasvamaan, kun osa Bastukärrin työpaikka-alueen liikenteestä on tarkoitus ohjata tielle 1521 (Jokivarrentie) alueelta rakennettavan uuden katuyhteyden myötä.

Maantien 152 on keskeinen osa Kehä IV-yhteyttä, jolla on tärkeä rooli niin seudun tavaraliikenteen sujuvuuden ja valtakunnallisen huoltovarmuuden kuin kuljetusmatkojen minimoimisen näkökulmasta. Vantaan yleiskaavaratkaisulla ei tule heikentää tieyhteyden toimintavarmuutta. Tästä asiasta ovat lausuneet Vantaan yleiskaavaluonnoksen nähtävillä ollessa Sipoon ohella myös Keravan kaupunki ja Tuusulan kunta.

Em. näkökohtien pohjalta Sipoon kunta esittää, että
- Kulomäentien (mt 152) kaavamerkintä tulee muuttaa siten, että se huomioi paremmin raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä tieyhteyden roolin jo nyt osana seudullista liikenneverkkoa, eikä heikennä sen nykyistä asemaa.

Vantaan yleiskaavan pohjaksi on tehty laajat vaikutustarkastelut. Kaavaselostuksen vaikutusarvioinnista käy ilmi, että Vantaan yleiskaavan 2020 ratkaisun toimivuus ja tavoitteiden toteutuminen perustuu pitkälti oletukseen, että tiemaksut/liikenteen hinnoittelumuutokset toteutuvat MAL 2019 suunnitelman mukaisesti.

Sipoon kunta muistuttaa, että tiemaksujen toteuttamiseen liittyen on tehty vasta selvityksiä eikä niiden toteuttamisesta ole poliittista päätöstä tai sopimusta. Tämä on mainittu myös Vantaan yleiskaavaselostuksessa. Tästä syystä kaavaratkaisua ja sen toteutuspolkua ei voi perustaa ainoastaan tiemaksujen toteutumisen varaan.

Tämän vuoksi Sipoon kunta pitää tarpeellisena, että



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

- osana Vantaan yleiskaavatyötä on esitettävä myös vaihtoehtoinen kaavaratkaisun toteutuspolku ilman käyttöön otettavia tiemaksuja.

Raja-alueen maankäyttö

Raja-alueen maankäyttöratkaisujen osalta Sipoo pitää yleiskaavaehdotuksen mukaista ratkaisua ja Sipoon kunnalle annetussa vastineessa esitettyä toimintatapaa (yhteistyötä jatketaan kuntien välisenä yhteistyönä tarkemman suunnittelun tiimoilta) toimivana.

Yleistä

Kaiken kaikkiaan Vantaan yleiskaava sisältää kattavat ja selkeät esittelyaineistot. Yleiskaavaehdotuksen strateginen luonne ja esitystapa on perusteltu, havainnollinen ja selkeä, antaen kaavahierarkian mukaisesti sopivasti joustoa asemakaavoitukseen linjaten kuitenkin keskeisimmät kehittämisen periaatteet. Osana kaavatyötä on tunnistettu ja osoitettu hyvin ns. kehittämisen keihäänkärjet, jotka ohjaavat yleiskaavaratkaisua: 1) Kasvu sisään, uudistaen ja vahvistaen, 2) ratikkakaupungin rakentaminen, 3) viherverkon ja luontoarvojen vaaliminen sekä 4) lentokenttäkaupungin kehittäminen. Yleiskaavan kokonaisratkaisu on Sipoon kunnan mielestä toimiva.

Osana lausunnonantajien esittelyaineistoa oli ilahduttavasti havainnollinen yhdistelmäkuva seudun kuntien yleiskaavoista. Kuva auttoi jäsentämään Vantaan (yleiskaavaratkaisun) vaikuttavuutta osana seudun yhdyskuntarakennetta. Lisäksi osana kaavaselistusta oli esitetty havainnollisesti yleiskaavaratkaisun mukaisen liikenneverkon kytkeytyminen seudun ja etenkin Helsingin liikenneverkostoon.

Vs. Kehitysjohtajan ehdotus

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

Pykälä tarkastetaan välittömästi kokouksessa.

Tf. Utvecklingsdirektörens förslag

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

Paragrafen justeras omedelbart på mötet.



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

Vs. Kehitysjohtajan muutettu ehdotus

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

Pykälä tarkastetaan välittömästi kokouksessa.

Tf. Utvecklingsdirektörens ändrade förslag

Markanvändningssektionen beslutar föreslå kommunstyrelsen att den ger sitt utlåtande enligt den uppdaterade beredningstexten ovan till Vanda stad gällande förslaget till generalplan 2020.

Paragrafen justeras omedelbart på mötet.

Päätös

Maankäyttöjaosto hyväksyi yksimielisesti esittelijän muutetun ehdotuksen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi kokouksessa.

Beslut

Markanvändningssektionen beslöt enhälligt godkänna föredragandens ändrade förslag.

Paragrafen justerades omedelbart på mötet.

KH § 138

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 25.5.2020

Sipoon kunnan lausunto:

Sipoon kunta kiittää Vantaan kaupunkia yleiskaavaluonnoksesta annetun lausunnon vastineesta sekä yleiskaavaehdotusta koskevasta lausuntopyynnöstä. Sipoon kuntaa koskevat erityisesti rajan yli ulottuvat liikenneyhteydet sekä rajan pinnassa oleva maankäyttö.

Liikenneyhteydet ja -ratkaisut

Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Kulomäentie (mt 152) on merkitty liikenneyhteydeksi (= tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus) sekä katukuvan kehitysalueeksi pääradan ja Pihkalantien väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin sen katsotaan olevan jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena on, että maantien 152



Ote pöytäkirjasta Protokollisutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäentiellä ei haluta lisätä raskasta liikennettä, vaan yhteyttä on tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi. Yleiskaavaehdotuksessa on kuitenkin varauduttu tulevan Kehä IV:sen kehittämiseen Tuusulanväylältä Hämeenlinnan väylälle asti siten, että maantien 152 jatke on osoitettu valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevana väylänä.

Kaavaluonnoksesta annetun lausunnon tavoin Sipoon kunta katsoo edelleen, että maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen Hämeenlinnan väylälle asti (maantien 152 jatke) on kannatettava, seudullisesti merkittävä hanke. Maantien 152 jatkeen osalta Vantaan yleiskaavaehdotus vastaa hyvin Kehä IV-yhteyden kehittämistarpeisiin. Yleiskaavaehdotuksen mukainen ratkaisu ei kuitenkaan huomioi riittävästi Kulomäentien (mt 152) toimimista osana tätä seudullisesti keskeistä poikittaista liikenneyhteyttä. Tältä osin yleiskaavaratkaisun tieverkko sisältää merkittävän katkoskohdan. Kulomäentien (mt 152) osoittaminen vain paikallista liikennettä palvelevana väylänä, jolle on osittain osoitettu katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä ja sitä koskevat määräykset ovat ristiriidassa seudullisten kehittämistavoitteiden ja yleisemmän asteisten kaavojen (Uusimaa-kaava 2050) kanssa.

Maantie 152 ja sen jatke Hämeenlinnan väylälle on kokonaisuudessaan osoitettu Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksessa seudullisesti merkittävänä tienä ja liikenteen yhteystarve-merkinnällä. Tieyhteyden painoarvoa tulee tulevaisuudessa kasvattamaan MAL 2019-suunnitelmassa todettu logistiikan painopisteen siirtyminen Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. MAL 2019 -suunnitelmassa on tunnistettu ongelmaksi puutteelliset logistiikan poikittaisyhteydet juuri valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatie 25 ja Kehä III:n välisellä alueella, jotka osaltaan johtavat raskaan liikenteen kannalta joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. Näistä lähtökohdista maantien 152 ja sen jatkeen (Kehä IV:n) kehittämisen mahdollistaminen kokonaisuudessaan osana Helsingin seudun logistiikan poikittaisyhteyksien verkostoa on olennaista.

Seudullisten poikittaisyhteyksien tarve tulee kasvamaan juuri Kehä III:n ja Kehä V:sen välisellä alueella Sipoon Bastukärrin ja muiden Keski-Uudenmaan logistiikkatoimintojen alueiden kehittymisen myötä. Etenkin Kulomäentien (mt 152) rooli seudullisena raskaan liikenteen yhteytenä, valtateiden 4, 45 ja 3 välillä, tulee tulevaisuudessa kasvamaan, kun osa Bastukärrin



Ote pöytäkirjasta Protokollisutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

työpaikka-alueen liikenteestä on tarkoitus ohjata tielle 1521 (Jokivarrentie) alueelta rakennettavan uuden katuyhteyden myötä.

Maantien 152 on keskeinen osa Kehä IV-yhteyttä, jolla on tärkeä rooli niin seudun tavaraliikenteen sujuvuuden ja valtakunnallisen huoltovarmuuden kuin kuljetusmatkojen minimoimisen näkökulmasta. Vantaan yleiskaavaratkaisulla ei tule heikentää tieyhteyden toimintavarmuutta. Tästä asiasta ovat lausuneet Vantaan yleiskaavaluonnoksen nähtävillä ollessa Sipoon ohella myös Keravan kaupunki ja Tuusulan kunta.

Em. näkökohtien pohjalta Sipoon kunta esittää, että Kulomäentien (mt 152) kaavamerkintä tulee muuttaa siten, että se huomioi paremmin raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä tieyhteyden roolin jo nyt osana seudullista liikenneverkkoa, eikä heikennä sen nykyistä asemaa.

Vantaan yleiskaavan pohjaksi on tehty laajat vaikutustarkastelut. Kaavaselostuksen vaikutusarvioinnista käy ilmi, että Vantaan yleiskaavan 2020 ratkaisun toimivuus ja tavoitteiden toteutuminen perustuu pitkälti oletukseen, että tiemaksut/liikenteen hinnoittelumuutokset toteutuvat MAL 2019 suunnitelman mukaisesti.

Sipoon kunta muistuttaa, että tiemaksujen toteuttamiseen liittyen on tehty vasta selvityksiä eikä niiden toteuttamisesta ole poliittista päätöstä tai sopimusta. Tämä on mainittu myös Vantaan yleiskaavaselostuksessa. Tästä syystä kaavaratkaisua ja sen toteutuspolkua ei voi perustaa ainoastaan tiemaksujen toteutumisen varaan. Sipoon kunta ei muiden KUUMA-kuntien mukaisesti hyväksy tietullien käyttöönottoa eikä ole niiden käyttöönottoon MAL 2019 -suunnitelmassa sitoutunut.

Tämän vuoksi Sipoon kunta pitää tarpeellisena, että osana Vantaan yleiskaavatyötä on esitettävä myös vaihtoehtoinen kaavaratkaisun toteutuspolku ilman käyttöön otettavia tiemaksuja.

Raja-alueen maankäyttö

Raja-alueen maankäyttöratkaisujen osalta Sipoo pitää yleiskaavaehdotuksen mukaista ratkaisua ja Sipoon kunnalle annetussa vastineessa esitettyä toimintatapaa (yhteistyötä jatketaan kuntien välisenä yhteistyönä tarkemman suunnittelun tiimoilta) toimivana.

Yleistä

Kaiken kaikkiaan Vantaan yleiskaava sisältää kattavat ja selkeät



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

esittelyaineistot. Yleiskaavaehdotuksen strateginen luonne ja esitystapa on perusteltu, havainnollinen ja selkeä, antaen kaavahierarkian mukaisesti sopivasti joustoa asemakaavoitukseen linjaten kuitenkin keskeisimmät kehittämisen periaatteet. Osana kaavatyötä on tunnistettu ja osoitettu hyvin ns. kehittämisen keihäänkärjet, jotka ohjaavat yleiskaavaratkaisua: 1) kasvu sisään, uudistaen ja vahvistaen, 2) ratikkakaupungin rakentaminen, 3) viherverkon ja luontoarvojen vaaliminen sekä 4) lentokenttäkaupungin kehittäminen. Yleiskaavan kokonaisratkaisu on Sipoon kunnan mielestä toimiva.

Osana lausunnonantajien esittelyaineistoa oli ilahduttavasti havainnollinen yhdistelmäkuva seudun kuntien yleiskaavoista. Kuva auttoi jäsentämään Vantaan (yleiskaavaratkaisun) vaikuttavuutta osana seudun yhdyskuntarakennetta. Lisäksi osana kaavaselostusta oli esitetty havainnollisesti yleiskaavaratkaisun mukaisen liikenneverkon kytkeytyminen seudun ja etenkin Helsingin liikenneverkostoon.

Kunnanjohtajan ehdotus

Kunnanhallitus päättää, että kunta antaa Vantaan kaupungille yleiskaava 2020 ehdotuksesta päivitetyn valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Kommundirektörens förslag

Kommunstyrelsen beslutar att kommunen ger sitt utlåtande enligt den uppdaterade beredningstexten ovan till Vanda stad gällande förslaget till generalplan 2020.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Beslut

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.



**Ote pöytäkirjasta
Protokollsutdrag**

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

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

Heidi Huldén
hallinnon suunnittelija / förvaltningsplanerare
Sipoossa/Sibbo den 2.6.2020

Vanda stad
kirjaamo@vantaa.fi

UTLÅTANDE GÄLLANDE FÖRSLAGET TILL GENERALPLAN FÖR VANDA 2020

Svenska lantbruksproducenternas centralförbund SLC och Nylands svenska producentförbund (SLC Nyland), i fortsättningen SLC, har tagit del av förslaget till generalplan och önskar å våra markägarmedlemmars vägnar framföra följande:

Allmänt

Vi noterar att några punkter som SLC anmärkt om i utkastskedet har beaktats i förslaget. Men fortfarande finns det en brister och problematiska frågor i förslaget.

Generalplanen påverkar ett stort antal privata markägare. De jord- och skogsbruksdominerade områdena utgör till arealen en betydande del av markanvändningsformen på det aktuella planområdet. Området består till 75 % av växtlig mark, av vilket största delen består av skog och åker. Av de odlade åkrarna utgörs 87 % av goda enhetliga åkerområden. Vi anser det positivt att staden strävar till att bevara en stor del av den kvarvarande åkermarken, i synnerhet stora enhetliga åkerområden i odling. SLC framhåller att en splittring av enhetliga skogs- och åkerområden bör undvikas. Enligt de riksomfattande målen för markanvändningen skall goda och enhetliga åkerområden inte heller utan särskilda grunder tas i bruk för tätortsfunktioner.

Vanda har förbundit sig att uppnå kolneutralitet till år 2030. För att uppnå önskat resultat bör man stärka förutsättningarna för ekonomiskogsbruket och undvika ny infrastruktur på skogsmark. Genom att säkerställa möjligheterna att bedriva och utveckla ekonomiskogsbruket ökar även tillväxten och kolbindningen i skogarna. I planförslaget skulle det även vara viktigt att befrämja förutsättningarna för utnyttjandet av bioenergi och annan förnybar energi.

Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter (Markanvändnings- och bygglag 39 §). Särskilt fokus bör sättas på markägarnas rättsskydd och en rättvis behandling av markägarna. De föreslagna nya naturskyddsområdena, luu-områdena och ekologiska förbindelserna begränsar bedrivandet av ekonomiskogsbruk och lantbrukets verksamhetsförutsättningar. Markägarna bör ersättas till fullo för de begränsningar och förluster som beteckningarna medför. Vi förordar ett tätare samarbete med markägarna under den fortsatta beredningen.

Skyddsområden, leder och förbindelser

I förslaget har ritats in 521 ha nya skyddsområden utan att markägarna har kontaktats på förhand. Berörda markägare kontaktades brevlades först nu under våren. Totalt omfattar SL-beteckningen ca 2241 ha vilket motsvarar 9,3 % (i materialet förekommer lite olika siffror på olika ställen) av Vandas areal. **Naturskydd skall inte genomföras genom planläggning, utan genom det förfarande som föreskrivs i naturvårdslagen.**

Skyddsområdesbeteckningen får inte medföra oskälig olägenhet för markägaren. Enligt vår uppfattning omfattar SL-beteckningen områden som kan ses som vanlig ekonomiskog och inte uppfyller skyddskriterierna. Införandet av skydds-beteckning på områden med ekonomiskog, för vilka man inte entydigt kan påvisa att skyddskriterierna uppfylls **är mot skrivningen i grundlagen om egendomsskydd, enligt vilken vars och ens egendom är tryggad.** Angående expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms genom lag. Grundlagen förutsätter alltså att egendom endast kan tas till gemensam användning genom lag och mot full ersättning.

Skyddsområdena är avsedda att fredas enligt 24 § i naturvårdslagen. Skyddsområdesbeteckningen i planen innebär inte per automatik att naturvårdslagens skyddskriterier uppfylls. Markägaren sätts i kläm, då man utan att kunna utnyttja sin mark kan tvingas vänta i många år på en möjlig, men osäker, kompensation. **De föreslagna nya SL-områdena bör därför strykas ur planen**, om de inte redan är skyddade enligt lag eller man nått en särskild överenskommelse med markägaren om att de skall ingå som skyddsområden.

Man bör sträva efter att skyddsområden, leder och förbindelserna i första hand styrs till kommunal och statlig mark. Samtidigt bör man beakta närliggande privata marker och i planbeskrivningarna säkra deras möjlighet att utöva sin näringsverksamhet. Skogarnas mångfald tryggas bäst genom frivilliga naturvårdsåtgärder och frivilligt miljöskydd, t.ex. via Metso-programmet. Tidsbegränsade frivilliga skyddsområden bör inte intas med skydds-beteckning i planen. Planbeteckningarna kan innebära betydande ekonomiska förluster för skogsägarna. De föreslagna skydds-beteckningarna skulle försämra många gårdars verksamhetsförutsättningar. Om skyddsområdena inte är fastställda av staten eller av NTM-centralen bör kommunen svara för ersättningarna till markägarna. Möjlighet till byte av mark bör utredas.

Staden har redan mycket fredade områden och rekreationsområden. De fredade områdena är inte alltid attraktiva för rekreation, då de är oskötta och oframkomliga, vilket styr människor till omkringliggande områden. Fler skyddsområden skulle snarast försämra möjligheterna till rekreation. De naturvärden som man nu vill skydda har uppstått genom god skogsskötsel i enlighet med skogslagen och hållbart virkesuttag med hänsyn till miljövärdena och omkringliggande miljön.

Skogslagen upphör att gälla på SL-områden. Då har skogsägaren inte heller möjlighet att få Kemera-stöd. Skogsskadelagen är inte heller i kraft, varvid skogsägaren inte har skyldighet att avlägsna skadade träd. Om skogsskadelagen skulle gälla, då skulle markägaren vara skyldig och ta bort skadade träd från skogen och lager, som det står i lagen 1087/2013 6 §. Om skadade träd lämnas kvar till skogen, kan sjukdomar sprida sig till omkringliggande skogar och utgöra en fara även vid rekreationsbruk.

Gällande olika leder och korridorer är kartan även så grovdragen att det är svårt för markägarna att kunna placera gränserna och veta om det berör just dem och i så fall exakt vilka områden. Avgränsningen av biotoper och naturvärden följer inte naturliga gränser. Detta föranleder onödig splittring av markanvändningen och försämrar markägarnas position.

Jord- och skogsbruket och dess verksamhet är en del av och av stor betydelse för kulturmiljön och kulturarvet i en allt mer urbaniserad omgivning. **Möjligheterna att bedriva och utveckla ekonomiskogsbruket bör säkerställas överlag och även på områden med luo-beteckning.** Luo-beteckningen orsakar närmast förvirring och onödiga begränsningar som beteckning med rättsverkan. Den **skulle fungera bättre som en informativ beteckning.** Utmärkandet av t.ex. en art på en karta med rättsverkan är problematisk, då dess förekomst där inte nödvändigtvis är bestående, inte följer avgränsningen och kan ändras betydligt under den tid planen är i kraft. Skogen utgör en viktig del av gårdarnas ekonomiska helhet och verksamhetsförutsättningar samt möjligheterna att fortsätta med lantbruket.

När man sköter skogen, planterar, röjer och anlägger ungskog garanterar man att skogens kolbindningsförmåga på sikt hålls hög. Skogarna är den viktigaste kolsänkan i Finland. Välskötta växande skogar är den bästa kolsänkan.

Jord- och skogsbruksområde

Planens **konsekvenser för jord- och skogsbruket har under beredningsskedet inte utvärderats i tillräcklig omfattning**. Vi anser att det är viktigt att man i samband med den numera lagstadgade konsekvensbedömningen beaktar de ekonomiska konsekvenserna och riskerna för befintlig näringsverksamhet. I planen bör beaktas resultaten i den konsekvensbedömning av vilken inverkan planebeteckningarna har för skogsbruket, som enligt uppgift lär vara beställd.

En central princip i planläggningen är tydlighet. **Områden som är avsedda för bedrivande av jord- och skogsbruk borde fortsättningsvis ha beteckningen "Jordbruksdominerat / Jord- och skogsbruksdominerat område" (M eller MT)**. Vi framhåller att denna beteckning i sig redan är tillräcklig för att trygga de värdefulla landskap och randskogen kring dessa, samt viktiga ekologiska korridorer, som man strävar efter att säkra.

Vi understöder att man på icke deltaljplanerade områden bibehåller den så kallade stomlägenhetsprincipen. Den så kallade glesbyggnadsrätten är central på M-områden, där det bör finnas möjligheter att bedriva och utveckla sidonäringsgrenar och företagverksamhet i anslutning till jord- och skogsbruket.

Rekreationsområde

SLC anser att alltför mycket privatägd skog i aktiv skogsbruksanvändning reserverats som rekreationsområde. **Privat mark skall inte utan mycket vägande skäl anges som rekreationsområden**. I och med att allemansrätten i huvudstadsregionen redan skapar ett stort tryck och medför olägenheter på jord- och skogsbruksmarkerna bör rekreationstrycket styras till områden som staten, kommunerna eller Föreningen Nylands friluftsområden äger eller förvaltar.

SLC ifrågasätter om det finns verkliga grunder för att så stora områden planerats som rekreationsområden? Rekreationsområdesbeteckningen kan inte anses vara avsedd för väldigt stora områden. Grundandet av rekreationsområden och leder på privat mark bör grunda sig på frivillighet och ersättningsfrågorna bör utredas redan i planeringsskedet. Införandet av beteckningen MU kunde vara ett möjligt alternativ för vissa av dessa områden i generalplanen.

Samtidigt måste man även beakta att närliggande privata marker och möjligheter att idka näringsverksamhet inte påverkas negativt. Då människor styrs till vissa friluftsområden är det viktigt att man beaktar möjligheterna att ta sig dit och de negativa biverkningarna för området och omkringliggande områden, t.ex. parkering, nedskräpning och risk för skogsbrand. Olika leder över privata marker bör utformas i nära samarbete med markägarna. **I planbeskrivningen bör framhållas att jord- och skogsbruk skall kunna idkas på rekreationsområden och grönförbindelser**.

Rekreationsområdesbeteckningen kan inte anses vara avsedd för väldigt stora områden. **Grundandet av rekreationsområden och leder på privat mark bör grunda sig på frivillighet och ersättningsfrågorna bör utredas redan i planeringsskedet**. Införandet av beteckningen MU kunde vara ett möjligt alternativ för vissa av dessa områden i generalplanen.

Utförandet av skogsvårdsåtgärder anpassat till rådande väder- och marknadsförhållanden kan försvåras och blir dyrt för skogsägaren, när lov nu föreslås krävas på skog med beteckningen "Rekreationsområde" (VL, VR). Kravet som gäller avverkning borde slopas. Det bör räcka att man följer gällande skogsbruksplan och att det för avverkningarna alltid görs en obligatorisk anmälan om användning av skog till behörig myndighet.

Ekologisk stamförbindelse och grönförbindelse

Även här bör man sträva efter att förbindelserna i första hand bör styras till kommunal och statlig mark. Samtidigt bör man beakta närliggande privata marker och i planbeskrivningarna säkra deras möjlighet att utöva sin näringsverksamhet. Förbindelserna kan också bestå av öppna områden och skog i olika utvecklingsskeden. Då dessa även avses användas som friluftsleder bör man i den mer detaljerade planeringen och förverkligandet se till att detta inte inverkar negativt på djurlivet och bedrivandet av jord- och skogsbruk på området.

Skyddsgrönområde

SLC anser att beteckningen för skyddsgrönområde är onödig och kan strykas ur planen. Det är viktigt att notera att en åtgärdsbegränsning i enlighet med MBL 140 § 3 mom skall ersättas. "Förvägras tillstånd till --- åtgärd på nämnda områden och kan markägaren därför inte använda sin mark på ett sätt som medför skälig nytta, har han rätt att av kommunen få ersättning för den skada som sålunda åsamkas honom." På samma sätt skall förfaras om tillstånd ges med så stränga villkor att det i praktiken kan ses förvägrat.

Värdefull kulturmiljö

Kulturlandskapet bevaras även i framtiden bäst via beteckningen "Jord- och skogsbruksområde". Jord- och skogsbruket och dess verksamhet är en del av och har en väldigt stor betydelse, för att kulturmiljön och kulturarvet bevaras i en allt mer urbaniserad omgivning. Beteckningen för områden, som är viktiga för kulturmiljön eller landskapsvården, får inte äventyra ett aktivt jord- och skogsbruk.

SVENSKA LANTBRUKSPRODUCENTERNAS CENTRALFÖRBUND

Viktor Harvå
Skogsombudsman

NYLANDS SVENSKA PRODUCENTFÖRBUND NSP r.f.

Bjarne Westerlund
Verksamhetsledare

Aaltonen Patrik

Lähetäjä: Bjarne Westerlund <bjarne.westerlund@slc.fi>
Lähetetty: perjantai 12. kesäkuuta 2020 10.25
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Muukka Laura; Viktor Harvio; thomas.antas@kolumbus.fi; Mats Nylund; Mikaela Strömberg-Schalin; eklund.erik@hotmail.com; tom.pehkonen@elisanet.fi
Aihe: Utlåtande om Vanda generalplan
Liitteet: Utlåtande Vanda generalplan 110620 SLC.pdf

Seurantamerkintä: Seuranta
Merkinnän tila: Merkitty

Bästa mottagare,

Bifogat SLC:s och SLC Nylands utlåtande om förslaget till Vanda generalplan.

Vi hoppas att våra synpunkter beaktas i den fortsatta beredningen.

Lausunnon tiivistelmä suomeksi:

1. Luonnonsuojelua ei pidä toteuttaa kaavalla, vaan luonnonsuojelulain mukaisin menettelyin. **Suojelualuemerkinästä ei saa aiheutua maanomistajalle kohtuutonta haittaa.** Siltä osin, kun suojelualueiksi on osoitettu muitakin alueita, kuin LSL:n suojeltuja tai lakiperusteisesti suojeltavaksi tarkoitettuja alueita, **kaavamerkinnet tulee poistaa kaavaehdotuksesta.**
2. Suojelualuemerkinnet lisääminen talousmetsäalueille, joiden suojelukriteerien täyttymistä ei ole yksiselitteisesti voitu osoittaa, **soitii perustuslain kohtaa vastaan, jossa turvataan oikeus hyödyntää omaisuuttaan.** Maanomistajalla on oikeus taloudelliseen kompensatioon suojelluille alueille. Tämä edellyttää tosin sitä, että luonnonsuojelukriteerit täyttyvät. Suojelualuemerkinnet kaavassa ei suoraan tarkoita sitä, että luonnonsuojelulain kriteerit täyttyvät. Periaatteena pitää olla **ensin suojelupäätös, sitten vasta merkinnet kaavaan.**
3. **Suojelualueista ja luontoarvoista tehdyt selvitykset eivät ole riittäviä ja ajan-tasalla.** Kaavamerkinnetöjen vaikutusarviointi metsätalouden osalta on myös ollut puutteellinen ja arvioinnin valmistuttua sen tulokset on huomioitava kaavassa.
4. Maa- ja metsätalouden harjoittaminen ja kehittäminen pitää varmistaa myös siellä missä luo-merkinnet. **Luo-merkinnet toimisi paremmin informatiivisena merkinnetänä.**
5. **Kaikki maa- ja metsätalouden harjoittamiseen tarkoitettut alueet pitäisi merkitä M tai MT-merkinnetillä.**
6. **Yksityismaita ei pidä osoittaa virkistysalueiksi ilman erittäin painavia perusteita.** Jokaisen yksityisen maille ehdotetun uuden virkistysalueen kohdalla on erikseen sovittava virkistysalueen perustamisesta maanomistajan kanssa, sekä mahdollisista korvauskäytännöistä.
7. MRL 140.3 § mukaan evätty toimenpide, esimerkiksi puiden kaatamiseen, **oikeuttaa maanomistajan saamaan kunnalta korvauksia.** Myös ankarin ehdoin myönnetty toimenpidelupa voidaan katsoa tosiasiallisesti evättyksi.
8. Kaavan mahdollisista rajoituksista ja vaikutuksista yksityismaille on **maanomistajien kanssa käytävä neuvottelut** ja sovittava mahdollista korvauksista.
9. Järkevin tapa pitää maisema-alueiden pelot avoimina ja viljeltyinä on **turvata maatalouden harjoittaminen alueella.**

Ystävällisin terveisin,

Vänliga hälsningar,

Bjarne Westerlund

Nylands svenska producentförbund NSP r.f.

Fredriksgatan 61 A 34, 00100 Helsingfors

+358 40 503 7188

facebook.com/SLC.Nyland/

nsp@slc.fi



Iivonen Jaana

Lähettsj: Erik Eklund <eklund.erik@hotmail.com>
Lähetetty: 3. kesäkuuta 2020 20:01
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Bjarne Westerlund; Bror Åvall; Anders Åvall; meilby@elisanet.fi; Johan Eklund;
tom.pehkonen@elisanet.fi
Aihe: Vantaan yleiskaavaehdotus2020 - SLC Nyland paikallisosaston Helsingen lausunto

Hej,

Vantaan yleiskaavaehdotus2020 - SLC Nyland paikallisosaston Helsingen lausunto.

Alla on sama lausunto käännettynä suomeksi.

För oss som idkar jord- och skogsbruk yrkesmässigt i Vanda är ekonomiskogen en viktig del av företagets verksamhet. Det är en del av vår ekonomi. Vi, som skriver under detta utlåtande, är medlemmar i styrelsen av Svenska lantbruksproducenternas centralförbund (senare SLC) Nylands lokalavdelning Helsinge.

Vi sköter våra ekonomiskogar enligt regelrätta praxis. Vi äger plantskogar, unga skogar, gallrade skogar och skogar som möter slutavverkning. Förenande faktorn är välskötta figurer genom alla våra ekonomiskogar i Vanda. På flesta bilder som man träffar i litteraturen eller i reklamaffischer, som ska ge den lugnande känslan för människan, är välskötta ekonomiskogar (tycker vi, som experter inom branschen).

Vi trivs ute i skogen och det är trevligt om andra Vandabor också trivs i våra skogar t. ex. och plockar bär eller är ute med hunden. Vi kräver att ekonomiskog som inte ingår i fastställda skyddsprogram inte får en SL-status i generalplanen i Vanda. Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter (Markanvändnings- och bygglag 39 §). Generalplanen påverkar ett stort antal privata markägare. Särskilt fokus bör sättas på markägarnas rättsskydd och en rättvis behandling av markägarna. Staden har under de senaste 15 åren själv förstört sina egna stora enhetliga och fina skogsområden och berg söder om flygfältet, bl.a. till stora logistikcentraler. Nu känns det som att privatägda skogsmarker skyddas efter att Vanda stad har förstört ägna skogsområden och att markägarna blir tvungna att avstå från rätten att utföra skogsbruk i sin egen skog. Flera gårdar i Vanda har nog redan belastats hårt av vägar och flygfält från tidigare år.

Enligt vår uppfattning omfattar SL-beteckningen områden som kan ses som vanlig ekonomiskog och inte uppfyller skyddskriterierna. Intagandet av dessa nya skyddsområden i generalplanen strider mot den i grundlagen tryggade rätten att utnyttja sin egendom. De föreslagna nya SL-områdena bör därför strykas ur planen, om de inte redan är skyddade enligt lag eller man nått en särskild överenskommelse med markägaren om att de skall ingå som skyddsområden.

Vi förutsätter att det görs en konsekvensbedömning av vilken inverkan planebeteckningarna har för skogsbruket. Markägarna bör ersättas till 100% för de begränsningar och förluster som beteckningarna medför. Vars och ens egendom är tryggad enligt finsk lagstiftning. Om skyddsområden intas som inte är fastställda av staten eller av NTM-centralen bör kommunen svara för ersättningarna till markägarna. Genomförandet av ett i planen anvisat skyddsområde förutsätter enligt naturvårdslagen ett godkännande av markägaren såväl beträffande områdesavgränsning som utbetalda ersättningar. Markägaren har rätt till ekonomisk kompensation för de skyddade områdena. Detta förutsätter dock att skyddskriterierna verkligen uppfylls, vilket inte automatiskt garanteras av att området ges en SL-beteckning i generalplanen. Markägaren sätts i kläm, då man utan att kunna utnyttja sin mark kan tvingas vänta i många år på en möjlig, men osäker, kompensation. Skogarnas mångfald tryggas bäst genom frivilliga naturvårdsåtgärder och frivilligt miljöskydd, t.ex. via Metso-programmet. Tidsbegränsade frivilliga skyddsområden bör inte intas med skydds-beteckning i planen.

Skogslagen upphör att gälla på SL-områden. Då har skogsägaren inte heller möjlighet att få Kemera-stöd. Skogsskadelagen är inte heller i kraft, varvid skogsägaren inte har skyldighet att avlägsna skadade träd. Om skogsskadelagen skulle gälla, då skulle markägaren vara skyldig och ta bort skadade träd från skogen och lager, som det står i lagen 1087/2013 6 §. Om skadade träd lämnas kvar till skogen, kan sjukdomar sprida sig till omkringliggande skogar och utgöra en fara även vid rekreativ bruk. Vem är då skyldig att betala ersättning?

De gröna näringarna har en viktig roll inom kolbindningen och uppnåendet av målsättningen om kolneutralitet. Välskötta växande skogar är den bästa kolsänkan och attraktivare för rekreation än de ovårdade skogarna.

Vi anser att alltför mycket privatägd skog i aktiv skogsbruksanvändning reserverats som rekreativ område. V-beteckningen är inte avsedd för väldigt stora områden. Privat mark skall inte utan mycket vägande skäl anges som rekreativ områden. I och med att allemansrätten i huvudstadsregionen redan skapar ett stort tryck och medför olägenheter på jord- och skogsbruksmarkerna bör rekreativstrycket styras till områden som staten, kommunerna eller Föreningen Nylands friluftsområden äger eller förvaltar. Vi kräver även att gång- och cykelvägar ska bort från Vanda generalplans förslag vid å stränderna i våra skogar. Vi kräver att ekologiska stomförbindelser slopas från Vanda generalplan i privatägda skogar.

Jord- och skogsbruket och dess verksamhet är en del av och har en väldigt stor betydelse, för att kulturmiljön och kulturarvet bevaras i en allt mer urbaniserad omgivning. Man får inte glömma att det är tack vare jord och skogsbruk som vi har kulturmiljö i staden. Beteckningen för områden, som är viktiga för kulturmiljön eller landskapsvärden, får inte äventyra ett aktivt jord- och skogsbruk.

Vänligen,

SLC Nylands lokalavdelning Helsinges styrelse:

Ordförande: Tom Pehkonen

Vice ordförande / Miljö- och markpolitik: Erik Eklund

Sekreterare: Johan Eklund

Meille, jotka harjoitamme maa- ja metsätaloutta ammatiksemme Vantaalla, talousmetsä on osa meidän liiketoimintaamme ja talouttamme. Me, jotka allekirjoitamme tämän lausunnon, olemme Svenska Lantbruksproducenternas Centralförbund (SLC) Nylandin paikallisosaston Helsingin hallituksen jäseniä. SLC Nyland on ruotsinkielisten maataloustuottajien keskusliitto Uudellamaalla. Helsingin (Helsingin pitäjän) paikallisosasto vaikuttaa koko Vantaan alueella.

Me hoidamme talousmetsiämme säännönmukaisia käytäntöjä noudattaen. Me omistamme istutettuja metsiä, nuoria metsiä, harvennettuja metsiä ja metsiä, jotka pian kohtaavat pätehakkuun. Yhdistävä tekijä talousmetsiemme välillä ovat hyvin hoidetut metsäkuviot läpi koko Vantaan alueella. Useissa tiloissa ja mainoksissa olemme huomanneet, että ihmismieltä rauhoittavat kuvat ja mainokset (joita kohtaamme esimerkiksi lentoaseman wc-tiloissa) ovat hyvin hoidettuja talousmetsiä (tämä on meidän ammattikuntamme arvio kuvista).

Me viihdymme metsässä ja on mukava huomata, että myös vantaalaiset viihtyvät esimerkiksi koirien kanssa meidän talousmetsissämme. Me vaadimme, että talousmetsät, jotka eivät kuulu luonnonsuojeluohjelmaan, eivät saa SL-merkintää yleiskaavaan Vantaalla. Maanomistajan tulee saada täysi korvaus alueista, jotka saavat suojelumerkinnän. Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa (maankäyttö- ja rakennuslaki 39 §). Yleiskaava vaikuttaa useita yksityisiä maanomistajia. On huomioitava ja painotettava yksityisten maanomistajien oikeusturvaan ja oikeudenmukainen käsittelyn yleiskaavaa laadittaessa ja hyväksyttäessä. Kaupunki on 15 vuoden aikana itse tuhonnut suuret ja yhtenäiset metsäalueet lentokentän eteläpuolella logistiikkakeskusten tieltä pois. Nyt tuntuu siltä, että yksityisten metsämaat suojataan SL-merkinnällä

ja, että yksityisiltä metsänomistajilta viedään oikeus harjoittaa talousmetsää. Useat maa- ja metsätilat Vantaalla ovat entuudestaan kuormitettuja teiden ja lentokenttien rakentamisen seurauksena.

Meidän käsityksemme mukaan SL-statuksen omaavat alueet ovat talousmetsää, eivätkä ne täytä suojelukriteereitä. SL-merkinnän lisääminen talousmetsän kohdalle yleiskaavassa sotii perustuslain kohtaa, jossa turvataan oikeus hyödyntää omaisuuttaan. Tämän takia Vantaan yleiskaavassa esitetyt SL-alueet on poistettava, ellei maanomistajan kanssa erikseen ole sovittu, että kyseiselle alueelle tulee saada SL-merkintä.

Maanomistajan tulee saada 100 % korvaus niistä rajoituksista ja tappioista, jotka yleiskaavan merkinnät tuovat mukanaan. Kaikkien omaisuus on turvattu suomen lainsäädännön mukaan. Jos suojelualue ei ole määritelty valtion tai ELY-keskuksen toimesta, on kunnan maksettava korvaus maanomistajalle. Luonnonsuojelulaki vaatii maanomistajan hyväksynnän niin aluerajauksen kuin maksettavan korvauksen osalta. Maanomistajalla on oikeus taloudelliseen kompensaatioon suojatuille alueille. Tämä edellyttää tosin sitä, että luonnonsuojelukriteerit täyttyvät. SL-merkintä Vantaan yleiskaavassa ei suoraan tarkoita sitä, että luonnonsuojelulain kriteerit täyttyvät. Tämä johtaa siihen, että maanomistajalla on epävarmat ajat edessään odotellessaan päätöstä siitä, että täytyvätkö luonnonsuojelun kriteerit vai ei ja, että onko hän oikeutettu kompensaatioon. Metsien monimuotoisuus turvataan parhaiten vapaaehtoisilla luonnonsuojelutoimenpiteillä, kuten esimerkiksi Metso-ohjelmalla. Aikarajoitteisten vapaaehtoisten suojelualueiden ei tule saada SL-merkintää yleiskaavaan.

Metsälaki ei ole voimassa SL-alueilla. Tällöin maanomistajalla ei ole oikeutta Kemera-tukeen. Metsätuholaki ei myöskään ole voimassa. Tällöin metsänomistaja ei ole velvollinen korjaamaan vioittuneita puita metsästä pois. Jos metsälaki olisi voimassa, olisi maanomistaja velvollinen korjaamaan vioittuneet puut metsästä ja välivarastoista, kuten metsälajissa 1087/2013 6 § on todettu. Vioittuneet puut voivat levittää metsätauteja naapurimetsiin ja virkistysalueille. Talousmetsät kaupungin hoitamattomien virkistysalueiden läheisyydessä huolettaa erityisen paljon. Kuka on korvausvelvollinen?

Maa- ja metsätaloudella on tärkeä rooli hiilen sidonnassa ja kun halutaan saavuttaa hiilineutraali yhteiskunta. Hyvin hoidetut kasvavat metsät ovat paras hiilinielu ja viehättävämpi virkistysalue kuin hoitamaton metsä.

Meidän mielestämme liian paljon yksityisomisteisia talousmetsiä on varattu virkistysalueiksi yleiskaavassa. V-merkintä ei ole tarkoitettu suurille alueille. Yksityisiä maita ei tule merkitä virkistysalueiksi ilman painavaa syytä. Jokamiehen oikeus tuo maa- ja metsätaloukselle haittatekijöitä, joten virkistyskäyttö tulee ohjata alueille, jotka valtio, kunta tai yhdistykset omistavat tai hallitsevat. Vaadimme myös, että jalka- ja pyörätiet tai ulkoilureitit jokien varsilla meidän metsissämme poistetaan Vantaan yleiskaavaehdotuksesta. Vaadimme, että ekoloogiset runkoyhteydet poistetaan yksityisomisteisista metsistä.

Maa- ja metsätaloudella on osa ja suuri merkitys, jotta kulttuuriympäristö ja kulttuuriperintö säilytetään kaupunkimaisemmassa ympäristössä. Me emme saa unohtaa, että maa- ja metsätalouden ansoista meillä on kulttuuriympäristö kaupungissa. Merkinnät yleiskaavassa alueille, jotka ovat tärkeitä kulttuuriympäristölle tai maisemansuojelulle, eivät saa uhata aktiivista maa- ja metsätaloutta.

Ystävällisin terveisin,

SLC Nylandin paikallisosaston Helsingin hallitus:

Puheenjohtaja: Tom Pehkonen

Varapuheenjohtaja / Ympäristö- ja maapolitiikka: Erik Eklund

Sihteeri: Johan Eklund



18.6.2020

Vantaan kaupungille

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 kaavaehdotuksesta

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ovat antaneet aikanaan yhteisen lausunnon kaavaluonnoksesta. Joitakin lausunnossa esiin nostettuja asioita on huomioitu kaavaehdotuksessa osittain tai kokonaan, mistä kiitämme.

Valtaosa eli yli 90 % lausunnon muutosesityksistä koskien yksittäisiä aluevarauksia tai kaavan pohjaksi tarvittavien luontoselvityksien täydentämistä on kuitenkin jätetty huomiotta. Joudumme siksi valitettavasti uusimaan valtaosan luonnoslausuntomme asiasisällöstä. Varsinkin aluevarauskohtaisten muutosesitysten osalta tässä ehdotusvaiheen lausunnossa on kuitenkin pyritty ja pystytty aikaisempaa kattavampaan ongelmakohteiden yksilöintiin.

Yhdistysten päätoimenkuvan eli luonnon- ja ympäristönsuojelun edistämisen takia lausunnossa keskitytään toimivan viherrakenteen säilyttämisen sekä arvokkaiden luontokohteiden riittävän turvaamisen kannalta olennaisimpina pitämiimme kysymyksiin.

Kaavan jatkotyöstön tarvitsemasta lisäajasta

Kaavaehdotukseen liittyy niin paljon selvitys- ja muutostarpeita, että esitämme kaavavalmistelun jatkamista kunnollisella lisäajalla. Tämä mahdollistaisi myös tarvittavat lisäselvitykset.

Keskeisimpiä lisäselvitystarpeita liittyy uusien rakentamisvarausten ohella vuoden 2007 yleiskaavasta siirtyviin asemakaavoittamattomiin metsäalueiden rakentamisvarauksiin. On varsin ilmeistä, että isolla osalla näistä ei ole tehty yleiskaavatason kannalta riittäviä luontoselvityksiä sen enempää vuoden 2007 yleiskaavan kuin uuden yleiskaavankaan valmistelun yhteydessä.

Kaavan kasvutavoitteista

Vantaan kaltaisen nopeasti kasvavan kaupungin alueidenkäytön kestävä suunnittelu on vääjäämättä haastavaa. Nyt tekeillä olevassa, aikaisempaa yleispiirteisemmässä yleiskaavassa huomattavat kasvukivut ovat ilmeisiä.

Eniten julkista huomiota ovat saaneet kaavaillun väestönkasvun Vantaan päätteille todennäköisesti aiheuttamat ruuhkat sekä eräiden lähivirkistysalueiden nakertuminen. Vähemmän huomiota on saanut kaavan kasvutavoitteista aiheutuva metsämaiden mittava tuhoutuminen, joka uhkaa osaltaan kaupungin vuosikymmeniä jatkuneen luonnon monimuotoisuuden ja lähivirkistysalueiden luontorikkauden vaalimisen tuloksia.

Nyky-Vantaan eräät keskeiset vahvuudet asukkaiden kannalta kumpuavat hyvästä viheralueverkostosta. Tällaisen riittävän luontoverkoston hyödyistä muun muassa nykyisten ja tulevien kuntalaisten terveyden ja hyvinvoinnin kannalta on vuoden 2007 yleiskaavan jälkeen saatu runsaasti uutta tutkimustietoa. Valitettavasti tieto ei ole vaikuttanut riittävästi siihen, että ymmärrettäisiin pitää asukas- ja työpaikkakasvuun liittyvät tavoitteet sen verran kohtuullisina, että muutos pysyy hallittavana.

Hyvän elinympäristön ja viheralueverkoston toimintakyvyn säilyttämisen kannalta on kaikki perusteet laskea nykyisiä kaavaehdotuksen asukasmäärätavoitteita voimakkaan kasvun luvuista (370 000 asukasta v. 2050) esimerkiksi 300 000-320 000 asukkaaseen. Vastaavaa maltillistamista kaipaavat myös työpaikkatavoitteet. Myös eräiden liikennehankkeiden edistämisen tarpeellisuutta tällä yleiskaavakaudella kannattaa vielä vakavasti harkita.

Maltillisemmat kasvutavoitteet saattaisivat moniarvoistaa ja joustavoittaa myös Vantaan asemakaavoitusta, jonka tuotokset ja kaavasunnitelmien järkähtämätön edistäminen ovat esimerkiksi Kivistön alueella edustaneet pääkaupunkiseudun synkintä asemakaavaosastoa luontoarvojen huomioinnin osalta. Pääsyyinä ongelmiin Kivistössä ovat olleet kestäviin mahdollisuuksiin nähden liian kunnianhimoiset ja ylimitoitettut asukasmäärä- ja työpaikkatavoitteet sekä vasta kaavaratkaisujen jälkivaiheessa tai jopa niiden jälkeen tehdyt luontoselvitykset.

Viheraluejärjestelmän huomioinnista yleisesti

Kaavaehdotuksessa on ymmärretty hyvin se, että viheralueverkoston huomiointi kasvavassa kaupungissa vaatii erityishuomiointia sekä useita kaavallisia työkaluja. Tältä osin Vantaan yleiskaavoitus eroaa positiivisesti edukseen naapurikaupunki Espoosta sekä varsinkin Helsingistä.

Kaavaehdotuksen viheraluerakenteen huomioinnin keskeinen ”työkaluvalikko” eli suojelualuevaraukset, luo-alueet, erilaiset virkistysalueet sekä ekologiset runkoyhteydet on nähdäksemme hyvin onnistunut. Erityistä kiitosta kaupunki ansaitsee suojelualueiden varaamisen perinteen jatkamisesta, luo-merkinnän säilyttämisestä, ekologisten runkoyhteyksien tuomisesta oikeusvaikutteiselle kaavakartalle sekä pienvesiluonnon suojelun kaavallisesta tehostamisesta.

Kritiikkiä ansaitsee puolestaan se, että yleiskaavan kautta ollaan synnyttämässä turhan paljon tilanteita, joissa samoja luontoalueita koskevat erilaiset, tavoitteiltaan ristiriitaiset kaavavaraukset, ohjeelliset reittivaraukset sekä ominaispiirre- ja kehittämismarkinnat. Varsinkin suojelualuevarauksilla sekä vesistöjen varsilla on luotu runsaasti selkeitä kaavallisia ristiriitatilanteita luontoarvojen säilyttämisen ja virkistyskäytön kehittämisen välille. Kaavan pitäisi olla alueidenkäytöllinen väline ristiriitojen ratkaisemiseen, ei niiden lisäämiseen.

Kaavan luontotietopohjaan parantaminen

Kaavaehdotuksessa on huomattavan paljon sellaisia luontoalueille esitettyjä, pääosin vuoden 2007 yleiskaavasta periytyviä asemakaavoittamattomia rakentamisvarauksia, joiden luontoarvoja ei ole riittävällä minimikattavuudella selvitetty sen enempää vuoden 2007 yleiskaavan teon yhteydessä kuin tällä uusimmalla kaavakierroksella. Selvitysvajetta eivät kata yhden sammallajin esiintymiseen liittyvät selvitykset.

Olemme omassa luonnosvaiheen lausunnossamme sekä luontovaikutusten arviointiin liittyvässä työpajassa nostaneet näitä isoja tietokatveja esille. Kaupungin vastine ei tältä osin kunnolla vastaa lausuntomme kritiikkiin. Keskeisen tärkeä kysymys kaavan luontotietopohjaan liittyvistä merkittävistä ongelmista rakentamisvarausten osalta kuitataan lähinnä yhden sammallajin selvitystuloksilla sekä linkillä luonnonsuojelualueita koskeviin kaupungin julkaisuihin.

On toki hyvä, että Vantaa on selvityksillä todentanut laho-kaviosammalen esiintymistilanteen merkittävässä osassa Vantaan metsistä sekä koonnut olemassa olevan luontotiedon uusista esitettävistä SL- ja luo-kohteista. Tämä ei kuitenkaan riitä kompensoimaan sitä, että iso määrä luontoarvoiltaan mahdollisesti tai jopa todetusti hyvinkin merkittäviä metsiä päätyy ilman kaava-aineistoihin liitettyjä selvityksiä myös uuden kaavan rakentamisvarauksiksi.

Lopputulokseksi näyttää jäävän se, että uudessa yleiskaavassa esitetään useampia tuhansia hehtaareja sellaisia rakentamisvarauksia, joiden luontoarvoista ei ole varsinkaan mahdollisten luontotyyppiarvojen osalta olemassa mitään dokumentoitua 2000-luvun selvitystä. Tai jos selvityksiä onkin olemassa, niin merkittävää osaa niistä ei ole liitetty kaavan aineistoihin. Riittämättömällä luontopohjatiedoilla edistettävä yleiskaava ei ole kunniaksi Vantaan kaupungille. Se tarkoittaa myös sitä, että yhä useampi asemakaavahanke törmää aikanaan siihen, että kaava-alueelta paikallistuu luontoarvoja, joiden takia alue ei, ainakaan ilman luontoarvojen huomiointivelvoitteista tinkimistä, sovellu yleiskaavassa osoitettuun pääkäyttöön.

Ongelman muodostaa myös se, että selvästikään kaavaa tehtäessä ei ole huomioitu edes kaikkea olemassa olevaa kaupungin omaa luontotietoa. Selvässä alikäytössä ovat olleet muun muassa kaupungin omistamien metsien metsänhoitosuunnitelmien luontotiedot.

Esitämme, että kaupunki käynnistää pikaisesti selvityshankkeen, jossa käydään läpi ne laajemmat viheralueet, joiden luontotietopohja on vähäinen ja joihin ollaan osoittamassa rakentamisvarauksia, tieyhteyksiä, uusia ulkoilureittejä, uusia ratsastusreittejä, uusia kaasuputkia tai uusia voimalinjoja. Selvityksessä on syytä kiinnittää erityistä huomiota luontotyyppitaso merkittäviin arvokeskittymiin eli alueisiin, joilla esiintyy merkittävä määrä uhanalaisia tai silmälläpidettäviä luontotyyppisiä tai varsinkin kangas- ja kalliometsien sekä turvekankaiden kohdalla merkittäviä METSO-arvojen keskittymiä.

Kaavan mahdollistama metsämaan väheneminen

Kaavan ympäristövaikutusten arvioinnissa on arvioitu, että kaava osoittaa rakentavaan maankäyttöön lähes kolmasosan (noin 3000 ha) Vantaan nykyisistä metsistä. Pääosa tästä periytyy jo vuoden 2007 yleiskaavasta, mutta jonkin verran on esitetty myös voimassa olevan yleiskaavan virkistysaluevarausten siirtämistä rakentamisvarauksien piiriin. Ymmärrämme, että rakennettavien metsien määrä ei tule olemaan aivan näin korkea, koska asemakaavavaiheessa säilytetään myös lähivirkistysalueita ja -puistoja. Tähän suuntaan vaikuttanee myös kaavan maltillinen yleispiirteistäminen.

Selvää on kuitenkin se, että pääosa nyt rakentamisvarausten alle jäävistä metsistä on tarkoitus seuraavan parinkymmen vuoden aikana muuttaa rakennetuiksi alueiksi tai pienialaisiksi ja pirstoutuneiksi puisto- ja lähivirkistysmetsiksi. Niiden kyky ylläpitää muun muassa metsäluonnon monimuotoisuutta on heikompi kuin laajemmilla ja paremmin ekologisesti kytkeytyneillä metsillä. Vantaan nykyisin rikas metsäluonto ei minkään luonnonsuojelubiologisen teorian mukaan voi kestää näin mittavaa vähentämistä ja pirstomista.

Esitämme, että kaavan jatkotyöstössä rakennettavien alueiden määrä vähennetään vähintään kolmanneksella. Lausuntomme aluevarauskohtaisissa huomioissa on yksilöity noin 40 aluetta, joilla rakentamisvarausten vähentäminen on luonto- ja virkistysarvojen kannalta erityisen perusteltua.

Lisäksi rakentamisen haittoja on mahdollista osaltaan kompensoida lisäämällä suojelu- ja luo-alueita. Tältäkin osin lausuntomme aluehuomioista löytyy runsaasti sopivia lisäkohteita.

Tikkurilan Keskuspuiston huomiointi

Esitämme, että kaavaehdotukseen rajataan sen jatkotyöstössä omalla kaavamerkinnällään Tikkurilan Keskuspuisto-niminen viheraluekokonaisuus, joka kattaa yhtenäiset virkistys- ja suojelualueet etelästä Koivuhaasta pohjoiseen Korson koillisosan Ankkalampien alueeseen asti. Tämän laajan viheraluekokonaisuuden arvo ja käyttö kasvaa koko ajan. Vuonna 2020 on hyvä aika konkretisoida yleiskaavatasolla aluekokonaisuus, jonka tärkeys on Vantaalla tiedostettu jo vuosikymmeniä.

Mimimitoimenpiteenä tulee poistaa Tikkurilan Keskuspuiston alueelta rakentamisvaraukset niiltä alueilta, jotka on yksilöity lausuntomme aluekohtaisissa huomioissa. Lisäksi keskuspuiston luontoarvojen huomiointia on syytä tehostaa erällä SL- ja luo-alueisiin liittyvillä lisäyksillä.

Suojelualueverkoston kehittäminen ja alueiden osoittaminen

On hienoa, että Vantaan kaupunki jatkaa suojelualueverkoston kehittämistä myös uudessa yleiskaavassa. Kaikki yleiskaavaehdotuksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät arviomme mukaan luonnonsuojelulaissa määritellyt suojelualueiden perustamisedellytykset. Ne vahvistavat osaltaan niin Vantaan kuin koko pääkaupunkiseudun Viherkehän suojelualueverkostoa. Monet alueista täyttävät myös maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen kriteerit, joitakin on pinta-alan sekä luontotyypin- ja lajistoarvojen osalta syytä pitää 2020-luvun Suomessa jopa valtakunnallisesti arvokkaina.

Tuemme lämpimästi kaikkia esityksiä, mutta samalla korostamme sitä, että usean alueen esitettyä rajausta on perusteltua laajentaa. Esitämmekin lausunnon kohdekohtaisissa huomioissa eräiden alueiden laajentamista sekä joukkoa uusia suojeluvarausalueita.

Suojelualueiden kaavamääräykset ja ulkoilureitit

Kaavaehdotuksessa on luonnosvaiheen kritiikistämme huolimatta säilytetty kaikille SL-kohteille eli sekä perustetuille suojelualueille että kaavan suojelualuevarauksille osoitettu kaavamääräys, joka sallii ulkoilureittien rakentamisen, kunhan luontoarvot eivät vaarannu. (*”Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu”*). Vastaavaa kaavamääräystä ei ole Vantaan yleiskaavoissa aikaisemmin käytetty.

Pidämme suojelualueen ulkoilureittien yleisen ja yksilöimättömän rakentamisen sallivaa kaavamääräystä huonosti harkittuna ja esitämme edelleen sen poistamista.

Suojelualueiden ja -varausten ohjeelliset ulkoilureitit ja ratsastusreitit

Kaavaehdotuksessa on esitetty kohtuuton määrä uusia ulkoilureittejä sekä ohjeellisia ratsastusreittejä sekä olemassa oleville suojelualueille että suojelualuevarauksille. Uusia reittejä on esitetty jopa Sipoonkorven kansallispuistoon sekä Natura-alueille. Eräät reittiehdotuksista ovat jo pinnallisen perehtymisen pohjalta suojelualueiden luontoarvoille niin haitallisia, ettei niitä voi pitää toteuttamiskelpoisina. Ne ovat myös ristiriidassa yleiskaavan suojelualueille esitetyn yleisen, ulkoilureittien luontoarvojen huomiointivelvoitetta koskevan suunnittelumääräyksen kanssa.

Esimerkkejä erityisen haitallista ja toteuttamiskelvottomista reiteistä ovat Pitkäsuon täyttömäen eteläpuoliselle suojelualueelle osoitetut reitit (yksi reiteistä on vedetty alueen runsaslahopuustoisimman korpialueen poikki), Vestra-Herukkapuron suojelukokonaisuuden uudet reitit, Sotilaskorven suojelualuevarauksen halki esitetyt uudet reitit, Raappavuoren suojeluvarauksen pohjoisosan uusi reitti sekä Hagakärnsbergenin SL-varauksen halkaiseva uusi reitti.

Myös Sipoonkorven kansallispuiston alueelle on esitetty huolestuttavan paljon uusia ohjeellisia ulkoilureittejä sekä ohjeellisia ratsastusreittejä. Näiden suhde mm. nykyiseen polku- ja reittiverkoston jää kaava-aineistojen pohjalta täysin epäselväksi. On selvää, että kansallispuiston alueelle tapahtuva reittien rakentaminen tapahtuu korkeintaan hoito- ja käyttösuunnitelmaprosessin kautta eikä Vantaan yleiskaavalla tule alueen reitistöjä kaavaehdotuksen tapaan visioida ja ennakkosuunnitella. Metsähallitus on omassa kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossaan puuttunut ongelmaan ja todennut myös sen, että *”ratsastus tullaan kansallispuistossa ohjaaman järjestyssäännöillä hoito- ja käyttösuunnitelman mukaisille reiteille.”* Tästä huolimatta reittejä ei ole poistettu edes Sipoonkorven osalta.

Suojelualueille esitetyt uudet ohjeelliset ulkoilureitit ja ratsastusreitit on syytä poistaa, koska niiden pohjalla ei selvästikään ole yleiskaavatason näkökulmasta riittäviä selvityksiä, joiden perusteella reittien toteutettavuus olisi mahdollista luontoarvojen huomioinnin näkökulmasta arvioida.

Suojelualueiden osalta uusien reittien osalta pitäisi ennen niiden kaavallista osoittamista olla olemassa reittikohtaiset selvitykset niiden toteuttamiskelpoisuudesta sekä näihin perustuva, Uudenmaan ELY-keskuksen hyväksymä reittisuunnitelma. Nyt tilanne on se, että reiteiltä puuttuvat sekä asianmukaiset selvitykset että ELY-keskuksen hyväksymä reittisuunnitelma. Esitetyt ohjeellisia ulkoilureittejä ei siten voi pitää riittäviin selvityksiin ja vaikutusarvioiteihin perustuvina.

Edellä esitetty uusien reittien poistoratkaisu ei ole kaavakokonaisuuden tai edes reittisuunnittelun kannalta erityisen ongelmallinen, koska reittisuunnittelu ei sinällään edellytä reittien osoittamista yleiskaavatasolla. Yleiskaavan ohjeellinen varaus ei vastaavasti ratkaise reitin toteutettavuutta suojelualueella tai -varauksella ilman asianmukaisia selvityksiä. Osoitetulla yleiskaavan ohjeellisella reittivarauksella ei myöskään voida kiertää olemassa olevien suojelualueiden rauhoitusmääräyksiä tai SL-varausten kaavamääräyksiä, jotka edellyttävät suojeluarvojen vaarantamisesta pidättäytymistä mahdollisessa lisäreitityksessä.

Luo-alueet

On hyvä, että Vantaa jatkaa uudessa aikaisempaa yleispiirteisemmässä yleiskaavassa myös luo-alueiden osoittamista. Varsinkin kaupungin omistamilla alueilla merkintä on osoittautunut toimivaksi työkaluksi arvojen osoittamisen, säilyttämisen ja lisäämisen kannalta. Erityisen hienoa on se, että tällä kertaa myös pienvesiluonto on saanut ansaitsemansa erityistarkastelun.

Kaikki esitetyt luo-alueet ovat arviomme mukaan perusteltuja ja tuemme niiden esittämistä. Esitettyjen luo-alueiden rajauksissa on jonkin verran perusteltuja laajennustarpeita. Lisäksi yleiskaavaan on perusteita lisätä muutamia siitä puuttuvia arvokkaita alueita. Eräiden kohteiden osalta kannattaisi luo-alueen sijasta harkita vakavasti SL-varauksen käyttöä. Rajaustäydennyksiin, statusmuutoksiin sekä ehdotettaviin uusiin alueisiin liittyvät muutosesitykset löytyvät lausunnon lopusta suuraluekohtaisista muutosesityksistä.

Ekologiset runkoyhteydet

Ekologisten runkoyhteyksien pohjana toimiva selvitys on pääosaltaan erinomainen etenkin tärkeimpien runkoyhteyksien tunnistamisen kannalta. Selvityksessä on kuitenkin Aviapoliksen itäosan osalta merkittävä puute eli siinä ei ole tunnistettu Tikkurilantien pohjoispuolella Kytökalliolta Aviabulevardin ylitse itään Pyttisbergetille kulkevaa tärkeää länsi-itäsuuntaista yhteyttä. Tämä vakavan tuhoutumisuhkan kohteena oleva, Aviapoliksen itäosan metsäisten viheralueiden kannalta korvaamaton (eli ainoa) yhteystarve on syytä lisätä yleiskaavaan.

Ekologiselle runkoyhteydelle esitetty kaavamääräys on arviomme mukaan riittävän ohjaava, selkeä sekä maanomistajien kannalta kohtuullinen. Käynnissä olevat asemakaavat esimerkiksi Kivistön alueella eivät kuitenkaan ole viitanneet siihen, että yhteyden huomiointi asemakaavatasolla välttämättä vastaa kaavamääräyksen suunnittelumääräyksen toiveita. Toivomme kaupungilta ryhdistäytymistä asiassa eli ekologisten runkoyhteyksien huomioinnissa jo ennen uuden yleiskaavan lainvoimaisuutta. Yhteyksien turvaamista on edellytetty jo valtuustokauden strategiatavoitteissa.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke

Kehittämismerkintää on käytetty kaavassa liian laajalti. Samalla on luotu useita tilanteita, joissa samalla jokiosuudella on kaavallinen status ekologisena runkoyhteytenä sekä joenvartta pelkästään virkistyskäytön kehittämiskohteena tarkastelevana kehittämisvyöhykkeenä. Selkeimmät törmäyskohdat tulisi ratkaista vähentämällä vyöhykemerkinän käyttöä selkeitä luontoarvoja omaavilla jokiosuuksilla.

Vähintäänkin kehittämisvyöhykkeen kaavamääräystä tulee muokata siten, että ekologisen runkoyhteyden alueella sijaitsevilla osuuksilla virkistyskäytön kehittämisessä tulee painotetusti huomioida kyseisen yhteyden luonnonsuojelubiologisen laadun säilyttäminen.

Kehittämisvyöhykkeellä on osoitettu myös Matarinkosken ja Pikkukosken luo-alueeseen sisältyvä osa Keravanjoen varresta. Jokiosuus on lisäksi kaavassa ekologista runkoyhteyttä. Kehittämisvyöhyke on syytä poistaa tältä osalta, koska alueen luontoarvot eivät mahdollista erityistä joenvarren virkistyskäytön lisäkehittämistä.

ALUEKOHTAISET KOMMENTIT SUURALUEITTAIN

Kaavaehdotuksessa on satoja tilanteita ja ratkaisuja, joissa Vantaan monimuotoisuuden kannalta olennaiset luontoarvot sekä viheralueverkoston toimintakyky hyötyisivät olennaisella tavalla esitettyä säilyttävämistä ja suojelevimmista ratkaisuista. Olemme koonneet alle suuraluekohtaisesti kommentit 75 kaavan yksilöityyn maankäyttöratkaisuun.

Useimmat muutosesityksistämme on pystytty uskoaksemme riittävässä määrin konkretisoimaan ilman erillisiä karttarajauksia muun muassa hyödyntämällä muutosesitysten yksilöinnissä kaupungin maiden osalta metsäsuunnitelmien kuvionumeroita. Eräiden karttatäsmennystä vaativien muutosesitysten osalta toimitamme kuitenkin 10.7.2020 mennessä muutosesitykset kaavaehdotuksen kartalle rajattuna.

1. MYYRMÄEN SUURALUE

1.1 Raappavuoren suojelualuevarauksen lounaispuoliset A-alueet

Myyrmäen kasvu lisää Raappavuoren merkitystä Lounais-Vantaan tärkeimpänä luontovirkistysalueena. Myös alueen luontoarvot ovat 2000-luvulla kehittyneet olennaisesti. Tämä näkyy muun muassa METSO-arvoja omaavien metsien huomattavana määränä sekä liito-oravan ja lahokaviosammalen kaltaisten lajien runsaana esiintymisenä. Luontoarvojen takia Raappavuoren ydinosa on osoitettu SL-varauksena yleiskaavaehdotuksessa sekä Uusimaa-kaavan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa.

Alueen kasvava merkitys antaa erittäin vankat perusteet miettiä uudestaan Raappavuoren lounaispuolelle esitetyn uuden eli vielä asemakaavoittamattoman lisärakentamisen järkevyys. Esitämme, että ainakin Avaintien itä- ja pohjoispuolen A-varaus muutetaan VL-varaukseksi.

Pidämme Raappavuoren luontoalueen ekologisen kestävyuden kannalta huonosti harkittuna poliitikkojen päätöstä muuttaa Luhtitien pohjoispuoliset AP-alueet tehokkaamman rakentamisen mahdollistaviksi A-alueiksi. Esitämme AP-aluevarauksen palauttamista niille Luhtitien pohjoispuolisille alueille, jotka ylipäättensä asuinrakentamiseen esitetään.

1.2 Kaivokselan länsiluoteispuoliset metsäiset alueet

Mätäojanlaakson luonto- ja viheralueeseen kuuluvat Kaivokselan kaivosalue sekä sen pohjoispuolinen, metsäluonnoltaan arvokas Kaivospuiston alue on syytä osoittaa yleiskaavassa lähivirkistysalueena. Nyt nämä virkistys- ja luontoarvoiltaan tärkeät metsät ovat osa Kaivokselan A-alueita.

Kaivokselan luoteispuolinen, Mätäojanlaaksoon laskeva metsärinne sisältää METSO-arvoiltaan merkittäviä lehto- ja kangasmetsiä. Alueella elää myös liito-orava. Alueen eteläosa on Vantaan kaupungin omistuksessa, koillisosassa on myös muiden omistajien omistamaa metsää.

Esitämme VL/luo-alueeksi kaupungin omistamia metsäkuvioita 1487 (0,7 ha), 1489 (1,2 ha), 1490 (0,2 ha) ja 1491 (0,2 ha) sekä näihin koillispuolelta liittyvää vanhapuustoista yksityismetsää (noin 1,4 ha) kattaen palstan vanhapuustoisen pohjois- ja länsireunan.

1.3 Mätäoajanlaakson viljelypalsta

Emme pidä Mätäoajan suojelualueen viereistä, valtakunnallisesti arvokkaaseen luhtakokonaisuuteen suoraan liittyvää pelto- ja niittyaluetta järkevänä paikkana uudelle viljelypalsta-alueelle. Mikäli alueelle viljelypalstoja perustettaisiin, tulisi välttää nollatoleranssi sellaisten vieraslajien käytölle, jotka voivat levitä luhta-alueelle sekä sen reunalehtoihin.

1.4 Linnaistenmetsä

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

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

Koillisessa rajausta on syytä laajentaa noin 13 hehtaarilla sisällyttämällä rajaukseen koko Vantaan kaupungin omistama osa metsästä (Myyrmäen metsäsuunnitelman kuviot 1072-1082 sekä kuviot 1086-1088). Lisäksi rajaukseen on syytä sisällyttää parin vuoden takaisessa metsänhakkuussa säästynyt yksityismaapalstan eteläosa (noin 1,5 ha), jossa on hienoa, metsäpalon kokenutta kalliometsää.

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

Esitetyt laajennusalueet sisältyvät muutamaa länsilounaisosan kuviota lukuun ottamatta Uudenmaan liiton luontoselvityksessä vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todettuun Linnaistenmetsän rajaukseen.

Yleiskaavaehdotuksen AP-aluevarauksen alle jää lännessä ja etelässä myös metsiä, jotka on kaupunginvaltuuston 27.8.2018 hyväksymässä Linnaisten omakotialueen laajennuksen asemakaavassa osoitettu VL/luo-alueeksi. Kyseinen kaavaratkaisu on tällä hetkellä muutoksenhaun kohteena. Mikäli oikeusasteiden ratkaisut pitävät asemakaavan voimassa, esitämme, että yleiskaavan AP-alue rajataan hyvin selkeästi koskemaan sitä aluetta, joka on asemakaavassa AP-alueita. Mikäli kaava kumotaan osin tai kokonaan, kumoutuvat alueet on syytä kaavoittaa yleiskaavassa VL/luo-alueeksi.

1.5 Pöllökallio

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

1.6 Hämeenköyläntien ja Rajatorpantien risteuksen länsipuolisen AP-varauksen palauttaminen VL-alueeksi

On hyvä, että kaavaluonnoksen päätyttyä virhearvio on kaavaehdotuksessa korjattu. Vaikka tehdyt metsänhakuut ovatkin osin heikentäneet metsäalueen arvoa, on sen sijainti suojelukohteiden välissä ja osana Linnaisten ja Hämeenköylän välistä metsäistä luontokokonaisuutta edelleen merkittävä niin virkistykseen kuin luontoarvojenkin kannalta.

1.7 Furumossen-Tuomiston suojelun alueen ja Lammaslammen väliset arvometsät

Suojelun alueeseen suoraan itäpuolelta liittyvät Vantaan kaupungin omistamat lehto-, kangas- ja kalliometsät (kuviot 1567-1572) on todettu Myyrmäen metsäsuunnitelman laadinnan yhteydessä luontoarvoiltaan merkittäviksi. Varsinkin monipuulajiset ja lahopuustoiset lehtokuviot ovat luonnoltaan arvokkaita. Vuoden 2007 yleiskaavassa ne ovat osa pääosin rakennettua AP-aluetta. Sama kaavaratkaisu on säilytetty yleiskaavaehdotuksessa. Esitämme, että AP-varausta supistetaan siten, että edellä mainitut Vantaan kaupungin omistamat metsät (yht. 3,1 ha) osoitetaan VL/luo-alueeksi.

1.8 Lammaslampi tulo- ja laskupuroineen

Kaavaehdotukseen lisätty luo-alue on hyvin perusteltu. Rajausta on kuitenkin syytä täydentää siten, että mukaan rajaukseen sisällytetään myös Lammaslammen lounais- ja länsipuoliset rantaluhat ja -lehdot lammen ja ulkoilureitin välistä. Esittämämme laajennus koskee Myyrmäen metsäsuunnitelman kuvioita 1547, 1548, 1552 ja 1553.

1.9 Variston sähköaseman varaus

Esitetty ET-alueen laajennus kohdistuu puustoiselle alueelle, jonka poikki kulkee Raappavuoren ja Petikon luontoalueiden välinen tärkeä ekologinen yhteys. Kyseinen yhteys on nykyisen ET-alueen länsipuolella jo nykyisin niin kapea, että sitä ei ole syytä yhtään enempää kaventaa ja heikentää. Esitämme ET-varaukseen esitetyn laajennuksen poistamista.

1.10 Askistonmetsä

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

1.11 Pitkäjärven SL-varaus

Pitkäjärven pohjoispää on suojelun aluevarauksensa ansainnut niin linnustoarvojen kuin erilaisten luhtabiotoppien pinta-alan ja monipuolisuuden perusteella. Vanhasta yleiskaavasta periytyvän suojelun aluevarauksen ilmeiset laajentamistarpeet on syytä tarkastella uuden yleiskaavan laadinnan yhteydessä. Luontojärjestöedustajien maastokäyntien havaintojen ja ilmakuvan perusteella suojelun aluevaraukseen on perusteltua sisällyttää eteläpuolelta koko Vantaan puoleinen osa järvestä sekä tämän osan kapeat luhta- ja metsärannat.

Pohjoisessa suojeluvarausta kannattaisi täydentää edustavalla ja melko laaja-alaisella pajuluhtavaltaisella alueella, joka sijoittuu ulkoilureitin ja Kehä III:n väliin. Tähän luhta-alueeseen liittyy itäkaakkoispuolelta (ulkoilureitin pohjoispuoli) myös kuvio runsaslahopuustoista METSO I-luokan lehtoa. Nämä alueet on kaavoitettu lähivirkistysalueeksi. Todellisuudessa niiden virkistyskäyttö rajoittuu lähes kokonaan alueen poikki kulkevan ulkoilureitin käyttöön, jolloin suojeluvaraus olisi maankäyttöratkaisuna toimiva myös virkistysarvojen huomioinnin näkökulmasta.

Kohtuullista suojeluarvo on kehittymässä myös Tukonkanaalin ympäristön niittymäisellä pohjalla kasvaviin lehtimetsiin. Nämäkin vähällä virkistyskäytöllä olevat alueet on kaavoitettu VL-alueeksi.

1.12 Koivurinteen luo-alueen laajennus

Suojelualueverkoston ekologisen kytkeytyneisyyden turvaamisen kannalta olisi erittäin perusteltua laajentaa luo-aluetta etelässä Vihdintien ylitse kiinni Timmermalmin suojelualueeseen. Pääosa alueesta on melko monipuolista kangas- ja kalliometsäluontoa.

1.13 Friimetsän suojelualueen ympäristö

On perusteltua laajentaa Friimetsän suojelualuetta esitetyllä tavalla pohjoiseen. Sitä vastoin on huonosti harkittua ulottaa uudessakin yleiskaavassa AP-aluevaraus suoraan kiinni nykyiseen suojelualueeseen. Ongelmaan on kiinnitetty Friimetsän osalta huomiota myös kaavan ympäristövaikutusten arvioinnissa.

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

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

Esitetyt laajennukset loisivat suojelualuekokonaisuuden, joka kattaisi pääosan erityisen arvokkaista, METSO-arvoja omaavista metsikkökuvioista. Kokonaisuus olisi samalla suojeluarvojen pitkäaikaisen säilymisen kannalta nykyistä esitystä toimivampi ja vähentäisi ristiriitoja uuden rakentamisen sekä tärkeimpien luontoarvojen säilymisen välillä. Myös virkistyskäyttö hyötyisi laajemmasta metsien säilyttämisestä.

Suojelualueen ja sen laajennusosan ympärille tulee joka tapauksessa kaavoittaa ainakin kapea VL-vyöhyke puskuriksi AP-rakentamista vasten.

1.14 Hermaskär

On hienoa, että luonnosvaiheen luo-aluesityksen rajausta on korjattu sellaiseksi, että se kattaa valtaosan arvokkaista metsäkuvioista.

1.15 Karhusuo

Fyysisesti yhtenäinen suojelualuevaraus on esitelty kaavaselostuksessa kahtena suojeluvarauksena eli Myyrmäen osuudessa Karhusuona ja Kivistön osuudessa Tyttömäkenä. Koska varaus on yhtenäinen, niin esitämme, että kohde nimetään jatkossa Karhusuo-Tyttömäeksi.

Kiitämme kaupunkia Karhusuon osa-alueen suojelualuevarauksen täydentämisestä kahdella erityisen arvokkaalla metsäkuviolla. Tyttömäen osa-alueeseen kohdistuvat kommentit käsitellään Kivistön suuralueen kohdekommentoinnin yhteydessä.

1.16 Petikon luo-alueen laajennus

Luo-aluetta on syytä laajentaa siten, että rajaukseen sisällytetään koillispuolelta myös eräät Petikon oloissa edustavat luonnontilaisen kaltaiset kalliometsäalueet sekä näihin liittyvät METSO-arvoja omaavat kangasmetsät. Esitetty laajennus kehittäisi olennaisesti luo-alueen luonnonsuojelubiologista laatua sekä lisäisi sen biotooppimonipuolisuutta.

Laajennusesitys (noin 6 ha) sisältää Myyrmäen metsäsuunnitelman metsikkökuviot 1811, 1812, 1815, 1820 ja 1821. Kuvioiden luontoarvot on yksilöity luontojärjestöjen Myyrmäen metsänhoitosuunnitelman valmistelun yhteydessä tekemillä maastokäynneillä sekä näiden pohjalta tehdyissä kirjallisissa kommentteissa.

1.17 Alkärr

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

1.18 Tikkurilantien jatko (osin Kivistön suuralueella)

Esitetty tielinjaus on erittäin haitallinen Petikon valtakunnallisten luonto-, virkistys- ja maisema-arvojen kannalta. Kehä III:n parantaminen on jo osaltaan vähentänyt uuden tielinjauksen perusteita. Esitämme varauksen poistamista.

1.19 Petikonhuipun täyttömäen jatkokäyttö

Vantaalla on jo Jaakko Vähämäen virkamiespäivistä asti ollut ymmärrystä käytöstä poistettujen täyttömäkien potentiaalista edistää luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Hyviä käytäntöjä löytyy nykyisin muun muassa Helsingin Vuosaaren täyttömäeltä. Pinta-alan ja sijainnin puolesta Petikonhuipun täyttämällä on runsaasti mahdollisuuksia edistää erilaisten virkistyskäyttömuotojen ohella avoimien ja puoliavoimien maiden elinympäristöjen ja lajiston suojelua sekä reuna-alueilla myös metsäisten elinympäristöjen lisäämistä. Esitämme, että luontoarvojen huomiointia koskeva kehittämistavoite sisällytetään osaksi täyttömäen jatkokäytön suunnittelumääräyksiä.

1.20 Herukkaajan laakson VU-varaus

Kuvaavampi nimi varauksen sijainnille olisi Pyymosan laakso. Esitetty varaus on etelä- ja pohjoisosastaan liian laaja eli se ulottuu niissä luonnonsuojelullisesti arvokkaisiin metsiin, eteläosassa varaus tulee lisäksi kiinni asutukseen. Esitämme varauksen supistamista siten, että se kattaa vain keskiosan eli nykyisen golf-kentän.

2. KIVISTÖN SUURALUE

2.1. Petikon VR-alue

Petikon VR-aluevarausta on sen pohjoisosassa syytä laajentaa siten, että kaupungin omistamat luonnetilat (Riitukki, Keimola, Keimolan purolaakso ja räme) sekä Keimolan kuntoradan ja ulkoilumajan muodostama virkistysaluekokonaisuus sisältyvät kattavasti VR-alueen rajaukseen. Nyt nämä alueet, mukaan lukien kaupungin omistamat maat Keimolan pururadan ympärillä, sisältyvät M-alueeseen. Tämä antaa täysin väärän kuvan alueen metsien nykyisestä ja kaavaillusta maankäytöstä ja roolista esim. metsätalouden harjoittamisen kannalta.

2.2 Petas-Vehkalan alue

Yleiskaavaehdotuksen luontoarvojen kannalta ongelmallisimpiin kuuluvat aluevaraukset löytyvät Petaksen asuinalueen pohjois- ja itäpuolelta sekä esitetyn Tyttömäen SL-varauksen kaakkoispuolelta. Näillä alueilla on esitetty yli 70 ha TY- ja TP-varauksia luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviin metsiin.

Alueella on säilynyt huomattava määrä luontoarvoiltaan merkittäviä lehto-, kangas- ja korpialueita. Aluetta koskeva luontoselvitystieto on varsinkin luontototyyppitason tiedon osalta ilmeisen puutteellista. Lajistotiedot alueelta rajoittunevat liito-orava- ja lahokaviosammalselvityksiin. Ainakin liito-orava käyttää alueen metsiä laajemmin kuin mitä 2016 selvityksessä oli todettu.

Aluekokonaisuuden merkitystä lisää olennaisesti se, että metsät ovat lännessä suoraan kytkeytyneitä Petikon ydinosaan valtakunnallisesti merkittäviin luontoalueisiin. Käytännössä ne ovat osa Petikon metsäistä kokonaisuutta. Kaavan jatkotyössä on syytä korvata Petaksen asuinalueen pohjois- ja itäpuolen sekä Tyttömäen SL-varauksen kaakkoispuolen luonnontilaisen kaltaisiin, pääosin vanha- ja lahoppuustoisiin metsiin esitetyt TY- ja TP-varaukset säilyttävillä aluevarauksilla (VL/luo).

Myös esitettyä Tyttömäen SL-varausta on syytä idässä ja kaakossa laajentaa siten, että se kattaa edes kaikkein arvokkaimmat METSO I-luokan lehto-, kangas- ja korpimetsät. Kaakossa arvokas metsäalue rajautuu kesken kaavaprosessia (Vehkalan länsipuoli 1) tehtyyn laajaan avohakkuualueeseen. Laajennusalueella elää kevään 2019 maastokäynnin perusteella (Keijo Savolan tiedoksianto Vantaan ympäristökeskukselle 25.4.2019) liito-orava. Lisäksi suojelualuevarauksen kaakkoispuolella on edustava, vesilain suojaamiin luontotyypeihin kuuluva luonnontilainen noro.

2.3 Vestra-Herukkapuron SL-alue

SL-varausta on perusteltua laajentaa sen pohjoisluoteisreunaan rajautuvilla kolmella Vantaan metsäsuunnitelmassa arvometsäksi nostetulla metsikkökuviolla (kuviot 2001, 2002 ja 2006). Kaavaehdotuksessa kuviot ovat VR-aluetta.

2.4 Vestra-Herukkapuron suojelualan ja Vetrantien välinen AP-varaus

Kaavan luontovaikutusten arvioinnissakin ongelmalliseksi tunnistettu AP-varaus Vestrantie 70-72 kohdalla on syytä muuttaa VL-varaukseksi.

2.5 Kivistön alueen metsät

Luonnonsuojelujärjestöt ovat jo luonnosvaiheen lausunnossaan nostaneet esille tarpeen tarkastella yleiskaavan laadinnan yhteydessä uudestaan asemakaavoittamaton osa Kivistön alueen metsäalueiden maankäytöstä. Ikävä kyllä tällaista kattavampaa uudelleen tarkastelua ei ole tehty.

Kivistön asemasta 0,5-1 km koilliseen ja itään sijaitsevilla metsäalueilla on valitettavan tärkeä rooli Luoteis-Vantaan metsäekologisen verkoston kannalta. Myös Vantaan omissa selvityksissä alueen halki kulkeva ekologinen käytävä on todettu tärkeäksi ekologiseksi runkoyhteydeksi. Alueella on säilynyt merkittävä keskittymä METSO-arvoja omaavia lehto- ja kangasmetsiä sekä vanha- ja lahopuustoisia turvekankaita. Lisäksi alueen metsät ovat jo nykyisellään tärkeitä Kivistön alueen liito-oravakannan pidempiaikaisen säilymisen kannalta. Nämä arvot ovat jääneet pahasti Vantaan maankäytön nykyisen ”luontoarvolempilajin” eli lahoaviosammalen huomiointi- ja huomiottajättökeskustelun jalkoihin.

Erityisen tärkeää on muuttaa kaavaehdotusta siten, että Kehäradan ja Tikkurilantien välinen laajempi Koivupäänojan metsäalue osoitetaan AC-alueen sijasta VL/luo-alueeksi. Lisäksi tulee varmistaa nykyistä säilyttävämällä merkinnöillä Murronpuiston, Lippupuiston sekä Kivistönkorventien itäpuolisen yhtenäisen metsäalueen säilyminen.

2.6 Lapinniityn luo-alue

Esitetty luo-alue on metsiltään monipuolinen ja tärkeä muun muassa Kivistön alueen liito-oravien suojelun kannalta. Esitetty raja on kuitenkin selvästi suppeampi kuin Vantaan 2016 liito-oravaselvityksessä lajin kannalta arvokkaaksi todettu alue. Mikäli näitä laajemman rajauksen metsiä ei ole liito-oravan ja muiden metsäarvojen osalta vakavasti vaurioitettu viime vuosien metsänhakuilla, on luo-aluetta syytä laajentaa. Luonnoltaan monipuolinen ja laajempi aluekokonaisuus on myös virkistyskäytön kannalta parempi.

2.7 Sotilaskorpi ja sen länsilounaispuoli

Sotilaskorven suojelualuevaraus on erittäin merkittävä lisä Vantaan kaavalliseen suojelualueverkostoon. Tuemme esitettyä suojelua, mutta toteamme lisäksi, että alueen ydinosa reunustavien metsien luonto- ja virkistysarvot on syytä huomioida esitettyä paremmin.

AP-aluevaraus on varsinkin Sotilaskorven länsilounaispuolella liian laaja. Alueella sijaitsevat, osin kaupungin omistamat monipuoliset kangas- ja lehtometsät (noin 7 ha) on syytä osoittaa rakentamisvarauksen sijasta VL-alueena tai mieluiten VL/luo-alueena. Alueen luontoarvot ja kuuluminen Sotilaskorven vähintään maakunnallisesti merkittävään luontoalueeseen on todennettu myös Uudenmaan liiton Uusimaa 2050-kaavaan liittyvässä luontoselvityskoosteessa. Laajempi lähivirkistysalue on tarpeen jo senkin takia, että vältetään kaiken virkistyskäytön ohjautuminen Sotilaskorven SL-varaukselle.

2.8 Linnan joenvarsimetsä

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

2.9 Yli-Kistolän luo-alue

Arvokasta uutta luo-aluetta on perusteltua laajentaa koillisessa sisällyttämällä rajaukseen arvometsänä Kivistön metsäsuunnitelmassa huomioitu lehto- ja niittykuvio 2444 sekä metsätaloustalouden 2429 pohjoisosa.

2.10 Lavangon VU-aluevaraus

Esitetty VU-aluevaraus on kohtuuttoman laaja niin idässä kuin pohjoisessa. Asemakaavan mukaista nykyistä VU-aluetta on koillisessa mahdollista hieman laajentaa nykyisille avomaille, mutta liika on liikaa. Idässä kaavaehdotuksen VU-varaus ulottuu osaltaan arvokkaan metsäalueen päälle. Rajausta on syytä supistaa siten, että se päättyy idässä joko Katriinantiehen tai viimeistään Aurinkotiehen.

Pohjoisessa VU-varaus on syytä rajata siten, että luo-alueeksi osoitettu puronvarsi lähimetsineen jää sen ulkopuolelle. Voimassa olevan asemakaavan mukainen VL-alue Vähäjoen ympärillä on perusteltu esittää myös yleiskaavatasolla.

2.11 Kiilan VU-aluevaraus

Aluevaraus on kaavoitettu luontoarvojen kannalta turhan arvokkaksi lehto- ja kangasmetsiin ilman mitään luontoselvityksiä. Esitämme, että VU-aluevaraus poistetaan ja sille haetaan vaihtoehtoinen sijaintialue avomailta.

2.12 Lamminsuon kaakkoispuolinen metsä

Rajausta on syytä laajentaa kaakkoon siten, että suojelurajauksen piiriin tulevat vanha- ja runsaslahopuustoiset lehtoturvekankaat, jotka jatkuvat myös kaupungin palstan itäpuolelle. Alueella on muun muassa toinen Vantaalta kautta aikain havaitusta sitkaskäävän (VU) kasvupaikoista. Vantaan kaupungin omistama metsikkökuvio 2391 on nostettu metsäsuunnitelmassa arvometsäksi (C5), nyt se jää valtaosin SL-varauksen ulkopuolelle.

Esitetty laajennusalue (noin 3 ha) sisältyy Uusimaa 2050-kaavan maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden selvityksessä arvokkaaksi todetun alueen rajaukseen.

2.13 Syväojan suojelualuevaraus

On hienoa, että Syväojan valtakunnallista arvoluokkaa oleva luontoalue on osoitettu kaavassa SL-varauksena.

Suojelualuevarauksen ja Sompiontien välissä sijaitseva liito-oravankin käyttämä pieni, mutta monipuolinen sekametsäalue on kaavassa AP-aluetta. Metsäalue tulisi selvyyden ja luontoarvojen vuoksi kaavoittaa joko osaksi SL-aluevarausta tai sitten VL-alueeksi.

2.14 Konkoonkalliot

Luoteis-Vantaan edustavin kalliometsäalue eli Konkoonkalliot lähimetsineen on esitetty yleiskaavaehdotuksessa noin 30 ha laajuksena M/luo-alueena. Alueen keskeiset luontoarvot eli metsien vanha- ja lahoppuustoisuus sekä pääosalla aluetta myös luonnontilainen kaltainen puustorakenne ovat sellaisia arvoja, jotka säilyäkseen edellyttävät yksityismaakohteella SL-varausta. Tämä on erityisen perusteltua sen jälkeen, kun M-varaukset rajattiin maisematyölupamenettelyn ulkopuolelle. Esitämme kaavavarauksen muuttamista SL-varaukseksi.

2.15 Palokallio

Esitetty 36 ha luo-alue on heterogeeninen niin maanomistuksen (kaupunkia ja yksityistä), luontoarvojen kuin alueella harjoitettavan metsätaloudenkin osalta. 2000-luvun metsätaloudelta hyvin säästyneet kaupungin omistamat osat luo-alueesta (sen keski- ja länsiosat) on perusteltua esittää kaavassa M/luo-alueen sijasta SL-varauksena, johon liittyisi koillisessa ja kaakossa yksityisomisteisia, M/luo-alueeksi jääviä alueita. Kaupungin maihin välittömästi liittyvät yksityismaiden luontoarvoiltaan erityisen arvokkaat osat (mm. pohjoisosan palstarajan jakama, kartallakin näkyvä arvokas korpikuvio) on syytä sisällyttää SL-varaukseen.

Vantaan kaupungin omistukset alueella ovat olennaisesti lisääntyneet Kivistön metsäsuunnitelman teon jälkeen eli kaupunki omistaa nykyisin myös metsäisen palstan 92-416-3-76. Palstan koillisitiosa ei sisälly esitettyyn luo-rajaukseen. Alueen käytön suunnittelun kannalta olisi järkevää sisällyttää koko kaupungin omistama palsta luontokohteen rajaukseen, olkoon sen status sitten SL tai M/luo.

2.16 Rauhamaan metsä

Suojelualuevaraus sisältää vain osan luonnontilaisen kaltaisesta koillisosan palstasta (92-416-4-83), joka on kokonaisuudessaan säilynyt puustoltaan luonnontilassa. Rajausta on syytä laajentaa siten, että palstan lahoppuustoiset kangas- ja kalliometsät sekä hieno korpi sisältyvät siihen kokonaan. Esitetty laajennus on todettu pääosaltaan maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen osaksi myös Uudenmaan liiton maakunnallisesti arvokkaita luontoalueita koskevassa selvityksessä.

2.17 Kehä IV:n kaavavaraus

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

- a) Tielinjauksen vaatimat vihersiltojen/viheralutusten paikat kaikkien ekologisten runkoyhteyksien kohdalle. Nyt tällaisia on merkitty kaavaan vain Josvaholmiin sekä Tuusulanjoen tuntumaan.
- b) Siltajärjestelyt joilla estetään Josvaholmin lähteikön (jonka ylitse kaavaahdotuksen tielinjauksen kulkee) vaurioituminen.
- c) Tielinjauksen tunnelointi Königstedinvuoren alueella. Tunnelointi tulee merkitä myös kaavaan. Näin on menetelty esim. Petikon alueen eteläosan lävitse osoitetun Tikkurilantien jatkon tievarauksen tunneloitavaksi tarkoitetun osan kohdalla.

Kaikki edellä mainitut huomioinnit tulee sisällyttää myös yleiskaavaan, mikäli tievaraus siinä esitetään.

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

3. AVIAPOLIKSEN SUURALUE

3.1 Silvolanmetsän suojelualueen koillispuolinen asemakaavoittamaton AP-varaus

Alueella on luonto- ja virkistysarvoiltaan merkittäviä ja kehityskelpoisia eri-ikäisiä lehto- ja kangasmetsiä sekä hiljalleen lehdoiksi palautuvia pensaikkoisia maatalousmaita. Alueen arvoa lisäävät alueella kulkeva luontopolku sekä osaltaan luonnonmukainen Hiilimiilunoja. Alue on suosittua virkistysaluetta. Esitämme aluevarauksen muuttamista AP-alueesta VL-alueeksi. Myös suojelualueen kestävä käytön kannalta on tärkeää, että alueella ei tietoisesti luoda tilannetta, jossa ainoa lähivirkistykseen soveltuva metsäalue on suojelualuetta.

3.2 Hagakärrensbergenin ja lähiympäristön huomiointi

Hagakärrensbergenin esittäminen SL-varauksella on erittäin perusteltua. Kaavassa arvokkaimmasta aluekokonaisuudesta (noin 46 ha) on kuitenkin esitetty SL-varauksena vain länsiosa. Tämä jättää suojelun ulkopuolelle muun muassa alueelta havaitut liito-oravametsät sekä pääosan alueen lahoppuustoisimmista lehtometsistä. Rajauksen laajentamista kannattaa vielä vakavasti harkita. Perusteet rajauksen laajentamiselle löytyvät mm. Uudenmaan liiton maakunnallisesti arvokkaita luontoalueita koskevasta selvityksestä.

Edellä mainitusta huolimatta on hyvä, että luo-alueella on kaavaehdotuksessa yhdistetty olemassa oleva Blåbärskärrebergetin suojelualue sekä esitetty uusi suojelualuevaraus. Kiitoksen ansaitsee myös se, että kaavaehdotuksessa on palautettu luonnoksessa Hakasuontien länsipuolelle esitetty AP-aluevaraus VL-alueeksi.

Luo-aluetta kannattaisi kuitenkin laajentaa siten, että sen piiriin tulisi myös tuo Hakasuontien länsipuolinen VL-alue. Alueella on mm. runsalahoppuustoisia metsiä. Pieni luo-alueen laajennus kannattaisi tehdä myös Blåbärskärrebergetin itäpuolelle liittämällä siihen kaupungin omistama haapavaltainen metsikkökuvio 3125.

Hagakärrensbergenin poikki esitetyn liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuutta tulee pidentää pohjoisessa noin 250 metrillä siten, että uusi varaus kulkee tunnelissa koko metsäalueen osalta. Tämä on erityisen perusteltua sekä aluekokonaisuuden huomattavien luontoarvojen että koko ajan kasvavan virkistykäyttöarvon takia.

3.3 Tammiston luonnonsuojelualueen lounaisosa

Tammiston luonnonsuojelualueeseen välittömästi liittyvä monipuolinen kaupungin omistama metsikkökuvio 3103 on yleiskaavaehdotuksessa A-alueita. Kuvio kannattaisi liittää tärkeään, mutta kooltaan pieneen suojelualueeseen, mistä syystä esitämme sen aluevaraukseksi SL.

3.4 Viinikan luo-alue

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

3.5 Plootukallio

Tämä Aviapoliksen vähiin yhtenäisiin laajempiin metsiin kuuluva metsäalue on syytä esittää yleiskaavassa nykyistä selvästi laajempina virkistysalueena. Esitämme virkistysaluevarauksen laajentamista itään päin Lentoasemantiehen saakka.

3.6 Kytökallio-Aviabulevardi-Pyttisberget ekologinen yhteys Tikkurilantien pohjoispuolella

Kytökalliolta lännestä Lokinpuiston kautta Aviabulevardin itä- ja länsipuolisten metsien kautta itään Pyttisbergetille ulottuva metsäisten alueiden keskittymä Tikkurilantien pohjoispuolella tulisi saada välittömästi pois rakentavan asemakaavoituksen piiristä. Yleiskaavassa alueen suurimmat säilyneet metsiköt tulisi merkitä virkistysalueina ja lisäksi alueen poikki tulisi osoittaa länsi-itäsuuntainen ekologinen yhteys. Kyseisen selkeän ja Aviapoliksen itäosan metsien kannalta korvaamattoman yhteyden poisjätö Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksestä on joko vakava työtaturma tai sitten se on rajattu pois lähivuosien todennäköistä kaavoitusta ennakoivilla erityisperusteilla. Yhteyden olemassaolo selittänee mm. Pyttisbergetin alueelta keväällä 2020 havaitun liito-oravan ydinalueen

3.7 Pyttisberget

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

Säilyvän virkistysaluevarauksen piiriin on erityisen tärkeää saada Pyttisbergetin nykyisen metsäalueen luontoarvoiltaan arvokkain osa eli Pyhtäänkorvenkujan ja Tikkurilantien risteuksen pohjoisluoteispuolinen edustava vanhan metsän alue (noin 1,6 ha), sen pohjoispuoliset pienemmät kallioalueet sekä Pytinojan ympäristön lehto- ja kangasmetsät. Viimeksi mainitulta osa-alueelta havaittiin keväällä 2020 (Keijo Savola) liito-oravan asuttama ydinalue.

4. KORSON JA KOIVUKYLÄN SUURALUEET

4.1 Vierumäen luo-alue

Esitetyn uuden luo-alueen keskeisistä suojeluarvoista ovat unohtuneet Vierumäen metsäalueen ainoa vesitaloudeltaan luonnontilainen lähde sekä alueella 2016 tehdyn kääpäselvityksen havainnot.

Esitetty luo-alue tukee hyvin länsipuolista SL-varausta, mutta on auttamatta liian suppea. Luo-alueen rajausta on syytä laajentaa eteläkaakossa siten, että siihen sisältyy laajemmin Huuhkajamäen luonnoltaan monipuolisia lehto- ja kangasmetsiä. Järkevää olisi myös kytkeä luo-alueella toisiinsa Vierumäen metsän SL-varaus sekä Tussinkosken luonnonsuojelualue.

4.2. Vierumäen metsän TY-varaus

On hyvä, että yleiskaavaluonnoksen huomattavan laajaa ja Vierumäki- Vallinojan metsien luonto- ja virkistyarvoille hyvin haitallista aluevarausta on hieman supistettu. Länsiosaltaan aluevaraus alkaa olla toteuttamiskelpoinen, mutta idässä sen alle jää edelleen turhan arvokkaita metsiä. Esitämme, että aluevarauksesta poistetaan ainakin koillisosan kaupungin omistamat metsät.

4.3 Myllyniitynojan luo-alue ja sen luoteispuolen A-varaus

Pienvetenä ja ekologisena yhteytenä aidosti merkittävää kohdetta on syytä lännessä hieman laajentaa ulottamalla rajaus kiinni Lehmustontiehen. Lisäksi sen pohjoisluoteispuolelle esitettyä A-aluevarausta on syytä eteläosastaan muuttaa VL-alueeksi noin 100 m leveään kaistan verran. Tämä turvaisi kaavaehdotuksessa esitettyä paremmin luonto- ja virkistysarvot.

Pienvesiarvojen kannalta ongelmallista AP-aluevarausta on syytä muuttaa VL-varaukseksi myös Tilhitien ja Savimaantien AP-varauksen ja luo-alueen reunamilla.

4.4 Anttilanpuisto

Koko metsäinen, kaupungin omistama Anttilanpuiston alue on merkitty kaavassa AP-alueeksi. Ainakin puolet nykyisestä metsäalueesta tulisi osoittaa lähivirkistysalueeksi jo senkin takia, että kaavassa esitetään Vallinojan asemaa ja siihen tukeutuvaa merkittävää A-rakentamista radan länsipuolelle. Nykyiset ja tulevat asukkaat tarvitsevat puronvarsien lisäksi myös muita metsäisiä lähivirkistysalueita.

4.5 Metsolansuon virkistysalueen ja Lahdenväylän väliset metsät

Uuden metsäsuunnitelman laadinnan yhteydessä sekä lahkaviosammalselvityksissä Metsolansuon pohjoisosan metsät sekä sen ja Lahdenväylän väliset metsät Harmaahylkeentien ympäristössä ovat osoittautuneet luonnoltaan monipuolisiksi.

Vain osa arvokkaista metsistä sisältyy alueelle esitettyyn luo-alueeseen. Lahopuustoisia ja monipuolisia lehtoja ja turvekankaita löytyy varsinkin Jokivarrenkujan pohjois- ja koillispuolelta. Varsinaisen Metsolansuon itäpuoliset metsät ovat kaavaehdotuksessa AP-aluevarausta, lisäksi alueelle on esitetty pieni ET-alue.

Uudet tiedot luontoarvoista antavat hyvät asiaperusteet tarkastella uudelleen alueen rakentamiskaavailuja, jotka periytyvät suurelta osin vuoden 2007 yleiskaavasta. Esitämmekin Metsolansuon VL-aluevarauksen ja Lahdenväylän välisiin metsiin esitetyt, vielä asemakaavoittamattomat AP- aluevaraukset muutettavaksi VL-alueeksi. Myös ET-aluevaraus on syytä poistaa.

4.6 Leppäkorven itäpuoliset metsät

Yleiskaavaehdotuksessa yli puolet alueen metsistä on esitetty AP-varaukseksi, VL-alueena on esitetty säästettäväksi vain pohjoisreunan kunnanrajaan rajoittuvia metsiä. Nykyistä suurempi osa alueen metsistä on syytä rajata säästyviksi.

Esitämme, että kaavaan rajataan Lumikkopuiston kohdalla etelään Leppäkorventielle ulottuva lähivirkistysaluekaistale. Tämä lisää säästyvän metsäalueen pinta-alaa ja varmistaa samalla Leppäkorven pohjoisosan metsien kytkeytyneisyyden turvaamisen Metsolansuon suuntaan varmemmin kuin kaavaehdotuksen ratkaisu (= AP-alue, jonka poikki kulkee ekologinen runkoyhteys ja ulkoilureittiyhteys).

4.7 Siimapuisto-Karppipuisto-Ahvenpuisto-Siikapuiston kokonaisuus

Pohjois-Nikinmäen keskeisin, vielä melko hyvin kytkeytynyt metsäinen viheralueverkosto on osoittautunut luontojärjestöedustajien maastokäyntien, metsäsuunnitelman teon sekä kaupungin tilaamien luontoselvitysten perusteella luontoarvoiltaan merkittävien metsien tärkeäksi keskittymäksi. Alueelta paikallistettu puustoltaan luonnontilaisen kaltaisten ja /tai lahopuustoisten kangas-, kallio-, korpi- ja lehtometsien keskittymä tekee siitä Koillis-Vantaan mitassa merkittävän. Merkittävä osa arvokkaista metsistä on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa AP-alueeksi, vähäisempi osa on VL-aluetta.

Yleiskaavan valmisteluaikana kertyneellä uudella luontotyyppi- ja lajistotiedolla ei ole ollut mitään vaikutusta alueen yleiskaavaratkaisuun eli käytännössä kaavaehdotukseen on säilyvien virkistysalueiden osalta siirretty vuoden 2007 yleiskaavaratkaisut melko lailla sellaisenaan.

Esitämme, että alueen yleiskaavaratkaisu tarkastellaan vielä uudestaan siten, että virkistysalueena säilyvien metsien määrää lisätään olennaisesti. Säästöratkaisut on syytä kohdentaa merkittäviin METSO-metsien keskittymiin, joista osa on myös mm. tärkeitä lahopuustometsien ydinalueita sekä oletettavasti myös muulle vaateliaalle lahotajalajistolle tärkeitä.

4.8 Heinäsirkanpuisto-Lukkipuiston metsät

Nikinmäen kaakkoisosassa sijaitsevat metsäalueet ovat tavanomaista tärkeämpiä reuna-alueen metsiä, sillä ne kytkevät Nikinmäen ja Pohjois-Nikinmäen metsät Sipoon puolella sijaitsevan Sipoonkorven metsiin. Uuden metsäsuunnitelman teon yhteydessä tehdyillä luontojärjestöedustajien maastokäynneillä kaupungin Heinäsirkanpuiston alueella omistamat metsät on todettu luontoarvoiltaan merkittäviksi vanhoiksi metsiksi.

Yleiskaavan teon yhteydessä vanhan 2007 yleiskaavan rakentamisvaraukset on siirretty sellaisenaan uuteen yleiskaavaehdotukseen. Ainoa viherrakennetta säilyttävä myönnytys se, että Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä todettu yhteys on osoitettu kaavakartalla ekologisena runkoyhteytenä. Emme pidä pelkkää yhteysmerkintää metsien huomattavien sijaintiarvojen takia riittävänä eli esitämme, että Heinäsirkanpuisto ja Lukkipuisto osoitetaan yleiskaavassa VL-varauksella.

4.9 Matarinkosken ja Pikkukosken luo-alue

Vuoden 2007 yleiskaavasta sellaisenaan siirretyn luo-alueen rajausta on syytä tarkistaa siten, että lopputuloksena on metsäisten luontoarvojen kehittämisen kannalta nykyistä mielekkäämpi rajausta. Uuden metsäsuunnitelman valmistelun yhteydessä on vuonna 2019 paikallistettu nykyisen luo-alueen reunamilta noin 12 ha luontoarvoiltaan merkittäviä tai hyvin kehityskelpoisia metsikkökuvioita, jotka on syytä sisällyttää luo-alueeseen. Esitämme luo-alueen laajentamista vähintään metsäsuunnitelmaluonnoksen kuvioilla 5464, 5630, 5631, 5632, 5633, 5651, 5657, 6003 ja 6004.

Kaavakartassa luo-alueeseen sisältyvät Keravanjoen varret on esitetty *joen varren virkistyskäytön kehittämisyöhykkeenä*. Tämä kehittämisyöhyke on luo-alueen osalta syytä poistaa, koska luo-alueella ei ole kestävästi mahdollisuutta ottaa joen varsia nykyistä tehokkaammin virkistyskäyttöön ilman luontoarvoille sekä ekologiselle runkoyhteydelle koituvia olennaisia laatuhaittoja.

4.10 Leinelän pohjoiskoillispuolinen sekä Rekolanmäen uusi rakentaminen

Kaavaehdotus ohjaa rakentamiseen (A-varausta) lähes 50 ha Tikkurilan Keskuspuistoon keskeisesti kuuluvia metsiä. Määrä on kohtuuton ja aiheuttaa peruttamatonta tuhoa toiselle Koillis-Vantaan tärkeimmistä luonto- ja virkistysalueista. Rakentamisvarauksia on ilman kunnollisia, osallisten nähtävillä olevia luontoselvityksiä jopa laajennettu olennaisesti vuoden 2007 ylimitoitetuista A2-rakentamisvarauksista.

Esitämme Leinelän pohjoiskoillispuolisten alueiden osoittamista yleiskaavassa lähivirkistysalueina vähintään vuoden 2007 yleiskaavan laajuudessa. Perusteita suuremmillekin rakentamisvarausten poistoille vielä asemakaavoittamattomien metsien osalta olisi.

4.11 Simonkylänpuiston urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka

Yleiskaavan selostuksesta ei käy ilmi, minkä laajuista urheilurakentamista alueelle kaavaillaan. Tämä on osallisten kannanmuodostuksen ja vaikutusten arvioinnin kannalta olennainen puute.

Mahdollinen urheilurakentaminen tulee pystyä rajoittamaan selvästi nykyiselle avoimelle maatalousalueelle (noin 8 ha). Avoimen alueen reunametsistä suuri osa on luontoarvoiltaan merkittäviä eikä urheilurakentamista tule toteuttaa niiden päälle eikä välittömästi niihin rajoittuvana (= metsänhoitopaine). Mikäli kaavailuissa on 5-6 hehtaaria laajempi urheilurakentaminen, tulee merkintä poistaa.

4.12 Kylmäojan metsän luo-alue

Luo-alue (8 ha) on siirretty uuteen yleiskaavaan suoraan vuoden 2007 yleiskaavasta suorittamatta asiallista rajaustarkastelua. Uuden metsäsuunnitelman teon yhteydessä on 2019 tunnistettu luo-alueen etelä- ja kaakkoispuolelta siihen suoraan liittyvä arvokas, noin 15 ha laajuinen metsäluontoalue. Kyseinen alue sisältää Korson, Koivukylän ja Tikkurilan alueen metsäsuunnitelman metsikkökuviot 4243, 4324, 5003, 5006, 5007, 5012, 5020, 5021, 5028, 5030, 5032, 5033, 5034, 5037, 5038 ja 5043. Lähes kaikki edellä mainitut metsät on metsäsuunnitelmaluonnoksessa jätetty luontoarvojen takia hakkuu- ja hoitotoimenpiteiden ulkopuolelle sekä osoitettu arvometsien hoitoluokkaan.

Edellä yksilöity 23 ha laajuinen luontoalue on luontoarvoiltaan niin merkittävä, että sen kohdalla on kaikki perusteet harkita yleiskaavataso SL-varausta. Tämä olisi erityisen perusteltua tilanteessa, jossa Tikkurilan ympäristöstä puuttuvat kokonaan suojelualueet (lähin kaakossa Kalkkikalliolla). Esitämme, että tällainen tarkastelu eli vakavampi suojelualueharkinta Kylmäojan metsän osalta vielä kaavan jatkotyöstön yhteydessä tehdään.

Vähimmäistoimia luontoarvojen turvaamisen kannalta on se, että luo-aluetta laajennetaan kattamaan koko 23 ha laajuinen alue.

5. TIKKURILAN SUURALUE

5.1 Simonkyläntien itäpuolen metsät

Tikkurilan Keskuspuisto on kapeimmillaan Simonlaakson ja Ruskeasannan välillä. Kapenenemisuhkaa on syytä torjua muuttamalla lähivirkistysalueeksi Simonkyläntien ja Simonmetsän asutuksen välissä sijaitseva, nykyisessä asemakaavassa virkistysalueeksi varattu Simonlaakson metsäselänne. Yleiskaavaehdotuksessa alue on osa Simonkylän huomattavan laajaa A-varausta.

5.2. Simonkylän koulun itäpuolen A-varaus

Vastineessa lausuntoomme todetaan, että koulun itäpuolisen, voimassaolevassa yleiskaavassa VL-varauksena olevan Simpparinmäen osoittaminen A-alueeksi johtuu yleiskaavan yleispiirteistämisestä. Noin 2,3 ha laajuinen metsäalue on kooltaan sen verran iso, että se hieman aikaisempaa strategisemmassakin yleiskaavassa sopii hyvin rajattavaksi mukaan Simonkylänpuiston VL-kokonaisuuteen. Erityisperusteena alueen kuuluminen Simonkylänpuiston kokonaisuuteen (joka puolestaan osa Tikkurilan Keskuspuistoa), merkittävä virkistyskäyttö sekä hyvät luontoarvot.

5.3 Simonkallion Maitikkapuisto

Tikkurilan Keskuspuistoon kuuluvat metsät on syytä uudessakin yleiskaavassa osoittaa virkistysalueena, mikä on niiden kaavallinen asema myös voimassa olevassa vuoden 2007 yleiskaavassa. Kaavaehdotuksessa Maitikkapuiston itäosa on osoitettu osaksi hyvin laajaa A-varausta.

5.4 Simonsillan metsän luo-alueen metsä- ja pienvesilaajennukset

Kylmäojan metsän (8 ha) ja Simonsillan metsän ja puronvarren (5 ha) luo-alueet on siirretty uuteen yleiskaavaan sellaisenaan vuoden 2007 yleiskaavasta. Alueet on mahdollista ja perusteltua yhdistää yhdeksi kokonaisuudeksi pienvesien sekä pääosaltaan jo tällä hetkellä arvokkaiden metsäisten luontoalueiden avulla. Kylmäojan metsän luo-alueen laajennusperusteita on käsitelty Koivukylän ja Korson suuralueen kohdekohtaisten kommenttien kohdassa 4.12.

Simonsillan metsän metsäluonnon kannalta tärkeimmät laajennusalueet sijoittuvat nykyisen luo-rajauksen pohjoiskoillispuolelle. Esitämme luo-rajauksen laajentamista Koivukylän uuden metsäsuunnitelman kuvioilla 4239, 4240, 4241 sekä luo-alueen ulkopuolelle rajatun kuvion 4238 itäreunalla. Yhteensä laajennukset ovat noin 5,7 ha.

Pienvesiarvojen suojelun kannalta on kaikki perusteet täydentää luo-aluetta Kylmäojan varrella ja lähilehdoilla pohjoisessa rataan ja Kylmäojan luo-alueen länsireunaan asti. Myös tätä kapeammalla Iolanojalla on merkittäviä luonnonsuojelubiologisia arvoja.

5.5 Hanabölen peltoalueen etelä- ja itäosan metsät

Yleiskaavaehdotuksessa esitetään Hanabölen peltoalueen eteläpuolisten metsien nykyisen yleiskaavastatuksen (VL) muuttamista A-alueeksi. Metsät ovat itsessään monipuolisia ja hyvin kytkeytyneitä koillispuolisiin, kaavaehdotuksessa säilyväksi esitettyihin Brunabergetin eli Rusokallion länsireunan metsiin.

Esitämme A-varauksen palauttamista VL-varaukseksi. Tällöin Vantaan yleiskaavoituksessa jo pitkään tietoisesti varjeltu kunnollinen metsäreunus Hanabölen peltoalueen etelä- ja itäpuolella säilyy kokonaisuutena niin ihmisten kuin luonnonkin kannalta.

Uuden metsäsuunnitelman teon yhteydessä alueelta on havaittu merkittäviä luontoarvoja, joiden takia alueelle kannattaisi vakavasti harkita kaksiosaista luo- aluetta. Pienempi, noin 4 ha arvoalue sijaitsee Kunnaantien ja Keravanjoen välissä sisältäen uuden metsäsuunnitelman metsikkökuviot 4097, 4101, 4102 ja 4103.

Laajempi luo-alueeksi esitettävä alue sisältää Rusokallion metsäselänteen keskiosan metsiä niin kaupungin mailta kuin sen itäpuolen muun omistajan palstalta (Brunabergetin hienon kalliomäen keskiosa sekä siihen liittyviä vanhapuustoisia rinnenmetsiä). Esityksemme sisältää kaupungin omistamat uuden metsäsuunnitelman kuviot 4116, 4117, 4118, 4129, 4121, 4123, 4124, 4125, 4129 ja 4130 (yht. 8,4 ha) sekä kaupungin maihin liittyvät Brunabergetin kalliomäen hienot laki- ja rinnenmetsät muun omistajan mailta (noin 1 ha).

5.6 Kuninkaalan Variskallio

Merkittäviä kallio- ja kangasmetsäluontoarvoja sisältävien metsien kokonaisuus (Tikkurilan metsäsuunnitelmaluonnoksen metsikkökuviot 4016, 4017 ja 4018) on syytä osoittaa VL/luo-kohteena. Metsäsuunnitelmassa kuviot 4017 ja 4018 on nostettu arvometsien hoitoluokkaan (C5). Yleiskaavaehdotuksessa Variskallio on osa kohtuuttoman laajaa AP-aluevarausta.

Tämän noin 7 ha laajuisen alueen huomiointi yleiskaavan luontokohteena tukisi osaltaan alueen säilymistä ja kehittymistä osin vastaavia biotooppeja sisältävän Kalkkikallion suojelualueen tukialueena.

5.7 Kuninkaalan Untipakka

Merkittäviä kallio- ja kangasmetsäarvoja sisältävä, lähivirkistysalueena tärkeä Untipakan yhtenäinen metsäalue (Tikkurilan metsäsuunnitelmaluonnoksen kuviot 4035-4041, noin 6 ha) on syytä osoittaa lähivirkistysalueeksi. Yleiskaavaehdotuksessa se on osa kohtuuttoman laajaa AP-aluevarausta ja lisäksi osa kestävän kasvun kehittämisperiaatemerkinnän alle jäävää aluetta. Alueen rakentamisen edistämistä ei ole syytä lukea kestävän kasvun mukaiseen kaavoitukseen.

5.8 Kalkkikallion suojelualuevaraus

Kaavassa on syytä osoittaa SL-varauksella nykyiseen suojelualueeseen suoraan pohjoispuolelta liittyvät Tikkurilan uuden metsäsuunnitelmaluonnoksen kuviot 4007 (1,0 ha) ja 4008 (3,2 ha). Molemmat kuviot on todettu METSO-arvoiltaan merkittäviksi ja osoitettu metsäsuunnitelmassa arvometsiksi (C5). Kaavan täydennys tältä osin purkaisi osaltaan harmittavaa tilannetta, jossa yleiskaava ei lainkaan kehittä Tikkurilan suuralueen suojelualueverkostoa.

6. HAKUNILAN SUURALUE

6.1 Kuusijärven etelä- ja lounaispuoliset metsät

Kuusijärven osalta kaavaehdotuksessa esitetty laaja luo-alue ei ole alueen arvokkaimpien osa-alueiden suojeluarvojen kannalta riittävä. Esitämme, että Kuusijärven lounais- ja eteläpuoliset kaupungin metsät osoitetaan noin 25 ha laajuisena SL-varauksena ja Kuusijärven kaakkois- ja itäpuoliset metsät luo-alueena. Ratkaisun perustelut löytyvät koottuna Uudenmaan liiton luontoselvityksestä (*Uusimaa-kaavan 2050 luontoselvitys-kohteiden 2017-2018 maakunnallinen arvo*).

Edellä mainittua muutosta tukee myös se, että SL-aluevarauksella esittämämme alueet on pääosaltaan esitetty 28 ha laajuisena SL-varauksena myös Uusimaa-kaavan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.

Mikäli esitettyä suojelualuevarausta ei yleiskaavassa haluta edistää, tulee minimitoimena edes täydentää luo-aluetta sen etelälounaisosan osalta lisäämällä siihen Vanhan Porvoontien pohjoispuolelta rajauksesta ilman riittäviä asiaperusteita ulosjätetyt Hakunilan metsäsuunnitelman kuviot 7154, 7157 ja 7158.

6.2 Oravamäki

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

Muutosesitys koskee Hakunilan metsäsuunnitelman (2017) metsikkökuvioita 7430 (2,5 ha, C5), 7431 (3,8 ha, C5), 7432 (0,3 ha, C2), 7433 (0,5 ha, C2), 7434 (2,0 ha, C2), 7447 (2,7 ha, C5), 7451 (0,6 ha, C2) ja 7452 (0,6 ha, C2).

6.3 Nissaksenpuisto-Saagapuisto

Nissaksenpuiston ja Saagapuiston alueella on säilynyt noin 10 ha laajuinen yhtenäinen metsäalue, joka sisältää luonnoltaan arvokkaita kangas-, kallio- lehto- ja korpimetsiä sekä arvokkaita pienvesiä. Aluekokonaisuuteen kuuluu myös Saagatien lounaispuolinen, voimassa olevassa vanhassa asemakaavassa YL-alueeksi kaavoitettu hyvin runsaslahopuustoinen turvekangas sekä siihen liittyviä vanhoja reheviä kangasmetsiä. Aluekokonaisuuden luontoarvot on dokumentoitu vuonna 2019 tehdyssä Saagapuiston metsäalueen luontoselvityksessä.

Arvokas metsäinen luontoalue ulottuu luoteessa kiinni uuteen esitettyyn luo-alueeseen (*Itä-Hakkilanojan alajuoksu ja Liinapelto*). Esitämme, että kyseistä luo-aluetta täydennetään Nissaksenpuisto-Saagapuiston arvokkaalla metsäalueella. Suojeluperusteiden ja minimirajauksen osalta viittaamme kaupungin virkamiehiltä löytyvään luontoselvitykseen. Saagatien lounaispuolisen

osan suhteen yleiskaavan muuttaminen säilyttäväksi (nykyinen A-varaus VL-varaukseksi) antaisi joka tapauksessa perusteet ja työkalut vanhentuneen ja luontoarvojen kannalta erittäin haitallisen asemakaavavaruksen muuttamiseen.

6.4 Rukinpyörän alue

Rukinpyörän alueen kaaavoittaminen lähivirkistysalueeksi on alueen virkistysarvojen kannalta hyvä ja perusteltu ratkaisu. Viheralueverkoston kannalta ratkaisu on kuitenkin jäänyt hieman puolinäiseksi eli kaavaehdotukseen on jätetty Ruukinpyörän kaakkoispuolelle Palttinatien ympärille kattava AP-aluevaraus. Tämä mahdollistaa Ruukinpyörän säilyvän viheralueen kaaavoittamisen irrallien kaakkoispuolisista Liinapellon ja Nissaksenpuiston metsä- ja viheralueista. Esitämme, että Palttinatien eteläpuolelle kaavoitetaan voimassa olevan yleiskaavan mukainen lähivirkistysalue, joka turvaa ekologisen kytkeytyneisyyden säilymisen.

6.5 Kelokallio

On hienoa, että Kelokallion hienon kalliomäen arvo virkistysalueena on ymmärretty kaavaprosessissa aikaisempaa paremmin, minkä seurauksena alue on osoitettu kaavaehdotuksessa VL-alueena (luonnoksessa osa A-alueetta). Kelokallion luontoarvot on todettu merkittäviksi vuoden 2017 Hakunilan metsäsuunnitelman teon yhteydessä, minkä takia lähes koko alue on nostettu arvometsien hoitoluokkaan (C5). Kelomäen luontoalue on kooltaan sen verran laaja, että pidämme perusteltuna sen kaaavoittamista VL/luo-alueeksi (nyt pelkkä VL). Alueen merkitystä lisää sen liittyminen kaakossa Koivurinteen suojeltuun lehmuslehtoon.

6.6 Fazerintien, Länsimäentien sekä Metsätien väliset metsät

Yleiskaavaehdotuksessa ollaan siirtämässä vuoden 2007 yleiskaavan asemakaavoittamattomat metsäiset rakentamisvaraukset myös uuteen yleiskaavaan. Fazerintien, Länsimäentien ja Metsätien välissä sijaitsevien metsien maankäytöksi ollaan kuitenkin muuttamassa T-varauksen sijasta T/AP. Esitämme, että rakentamisvarauksen sijasta metsäinen alue kaavoitetaan lähivirkistysalueeksi, jolloin se osaltaan tukee pohjoispuolisen Kuussillan metsäalueen virkistyskäyttöä ja luontoarvojen pidempiaikaista säilymistä.

6.7 Fazerilansuon ympäristö

Kaupungin omistama metsiltään ja soiltaan monipuolinen metsäalue on jo vuoden 2007 yleiskaavassa kaavoitettu osaksi isoa T-aluevarausta. Alueen asemakaavoitus ei ole 13 vuodessa edennyt. Sitä ollaan kaavaehdotuksessa esittämässä osaksi uutta laajaa ET-aluevarausta. Alueen metsien hyvän kytkeytyneisyyden ja monipuolisuuden takia esitämme kaupungin omistamaa aluetta VL-aluevaraukseksi.

6.8 Kuussillan luo-alue

Esitettyä uutta luo-alueetta olisi luontoarvojen kannalta perusteltua laajentaa lounaassa noin 3 hehtaarilla. Esitämme, että rajaukseen liitetään Hakunilan metsäsuunnitelman metsikkökuvioiden 7039 itä- ja keskiosa (tontin reuna pois) ja kuvion 7041 keski- ja pohjoisosa (Metsätien harvennettu varsi pois).

6.9 Långmossen

Långmossenin alue on kaavaehdotuksessa osoitettu tiiviin asumisen alueena (A), voimassa olevassa Vantaan yleiskaavassa se on virkistysaluetta. Alueen luontoarvot on todettu merkittäviksi Hakunilan metsäsuunnitelman teon yhteydessä sekä viime vuosina tehdyissä lahottalajistoon liittyvissä lajistokartoituksissa. Aluekokonaisuus sisältää monipuolisia korpia, rämeitä, muuttumia, turvekankaita sekä näihin liittyviä kangas- ja kalliometsiä

Långmossen on luontoalueena erittäin hyvin kytkeytynyt eteläpuoliseen, Uudenmaan liiton selvityksissä luontoalueena vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todettuun Myllymäen alueeseen, joka on Vantaan yleiskaavassa sekä yleiskaavaehdotuksessa luo- aluetta.

Esitämme Långmossenin kaavoittamista A-varauksen sijasta VL/luo-merkinnällä, joka ulotetaan etelässä kiinni sekä pieneen SL-alueeseen (suojeltu jalopuumetsä) sekä Myllymäen luo-alueeseen.

6.10 Myllymäki

Vähintään maakunnallisesti merkittäväksi luontoalueeksi Uudenmaan liiton selvityksessä todettu alue oli luontoarvojen merkittävyyden takia ehdolla maakuntakaavan suojelualuvaraukseksi. Se poistettiin Vantaan kaupungin lausunnon takia. Esitämme alueen osoittamista SL-varauksena Uudenmaan liiton selvityksen mukaisella rajauksella ja noin 22 ha laajuuisena niillä perusteilla, jotka Uudenmaan liiton selvityksestä hyvin ilmi käyvät.

6.11 Länsisalmen alueen maankäyttö

Yleiskaavaehdotus kopioi alueelle pääosan Helsingin hallinto-oikeuden kumoamasta Östersundomin yhteisen yleiskaavan maankäytöstä. Emme pidä ratkaisua järkevänä saati laillisena.

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

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

Kaavaehdotuksessa on luonnoksen tapaa esitetty raskasta rakentamista (C- ja A-varaus) Uuden Porvoontien pohjoispuolelle Sipoonkorven ja Mustavuoren välisen nykyisen hyvin toimivan ja laadukkaan metsäekologisen yhteyden päälle. Kaavaratkaisun seurauksena kyseinen yhteys katkeaa ja sen kyky toimia tuhoutuu täydellisesti.

Samalla alueella sijaitsee Vantaan lainvoimaisen yleiskaavan Länsimetsän SL-varaus (19,9 ha) sekä siihen eteläpuolelta liittyvä luo-alue. Myös nämä jäävät rakentamisvarauksien alle.

Yhteys on esitetty korvattavaksi lännemmäksi, Westerkullan peltojen itäreunaan, muodostettavalla ekologisella yhteydellä, joka koostuisi alueella jo nyt olemassa olevista metsistä sekä näiden välisistä pelloista. On esitetty että kyseisestä uudesta ekologisesta yhteydestä muodostuisi nykyisen yhteyden korvaava yhteys muutamassa vuosikymmenessä. Tulkinta on virheellinen.

Kaavassa esitettyä ratkaisua ei voi pitää hyväksyttävänä, koska:

1) nykyinen yhteys koostuu merkittäviltä osin vanhoista, luonnontilaisen kaltaisista metsistä, ja korvaavan yhteyden kehittäminen vastaavan laatuiseksi vie pitkälti toistasataa vuotta, ei vain muutamaa vuosikymmentä,

2) uusi rakentaminen sijoittuisi lainvoimaisen kaavan suojeluvarauksen ja sitä tukevan luo-alueen päälle. Uudenmaan ELY-keskus on lausunnossaan edellyttänyt että metsäekologinen yhteys säilytetään nykyisellä paikallaan. Samaa edellyttää myös Östersundomin hyväksyty, mutta vielä vailla lainvoimaa oleva maakuntakaava. Näitä tulee ekologisen yhteyden osalta noudattaa myös Vantaan yleiskaavassa.

Maakuntakaavoittajan selkeänä tarkoituksena on ollut turvata lukuisat Östersundomin alueen tärkeät luontoarvot. Ehdotetussa yleiskaavassa nämä arvot on monin osin jätetty huomioimatta, ja luontoarvoiltaan tärkeitä alueita on pitkälti osoitettu rakentamiseen. On todettava, että ehdotettu yleiskaava vaarantaa tältä osin maakuntakaavojen perustavoitteita eikä se sopeudu maakuntakaavojen kokonaisuuteen. Kyseessä ei myöskään ole maakuntakaavan täsmentyminen eikä hyväksyttävä eroavuus maakuntakaavasta.

Ekologiselle yhteydelle yleiskaavaehdotuksessa esitetyt kaavamerkinnot tulee korvata säilyttävillä merkinnöillä. Länsimetsän nykyinen yleiskaavan SL-varaus tulee osoittaa myös uudessa yleiskaavassa SL-varauksena.

Kaava-alueen metsistä ei joko ole tehty metsien avainlajiryhmien – sammalten, jäkälien ja lahottajasienten – kartoituksia, tai tehtyjen kartoitusten tuloksia ei ole sisällytetty osaksi nähtävillä olevaa kaava-aineistoa.

Lopuksi

Pyydämme kaavapäätöstä tiedoksi osoitteella Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri, Itälahdenkatu 22 b A, 00210, uusimaa@sll.fi

Lisätietoja

- luonnonsuojeluasiantuntija Keijo Savola, puhelin 045 652 1974, keijo.savola@gmail.com

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON UUDENMAAN PIIRI RY

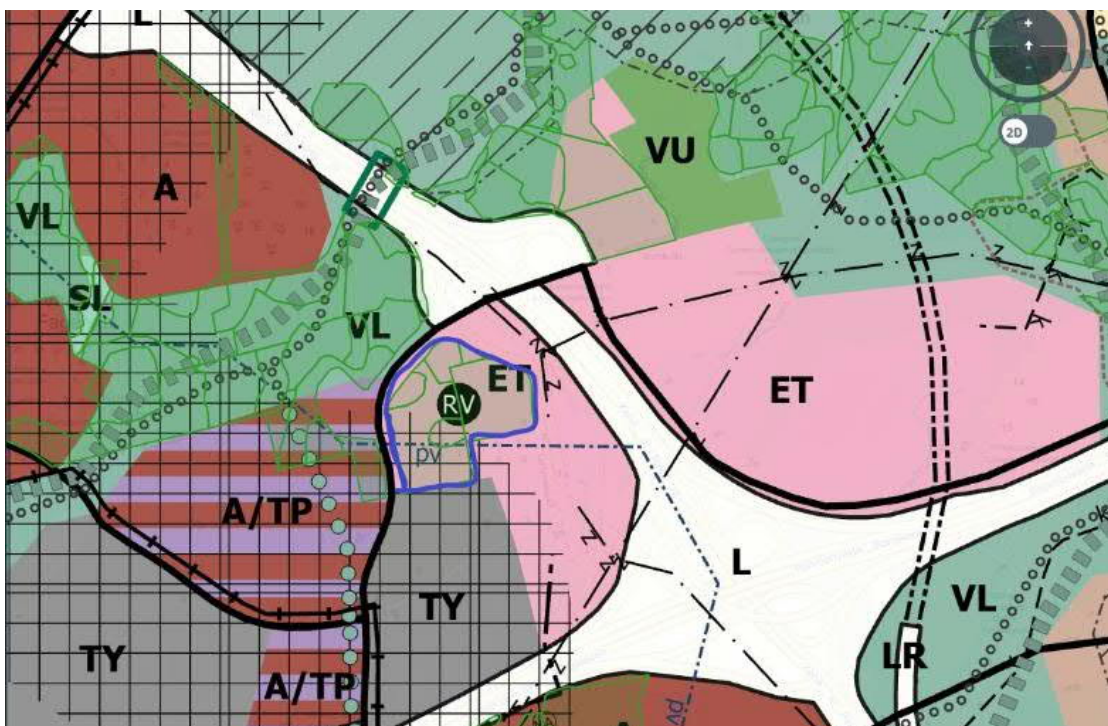
Laura Räsänen	Tapani Veistola
puheenjohtaja	erityisasiantuntija

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON VANTAAN YHDISTYS RY

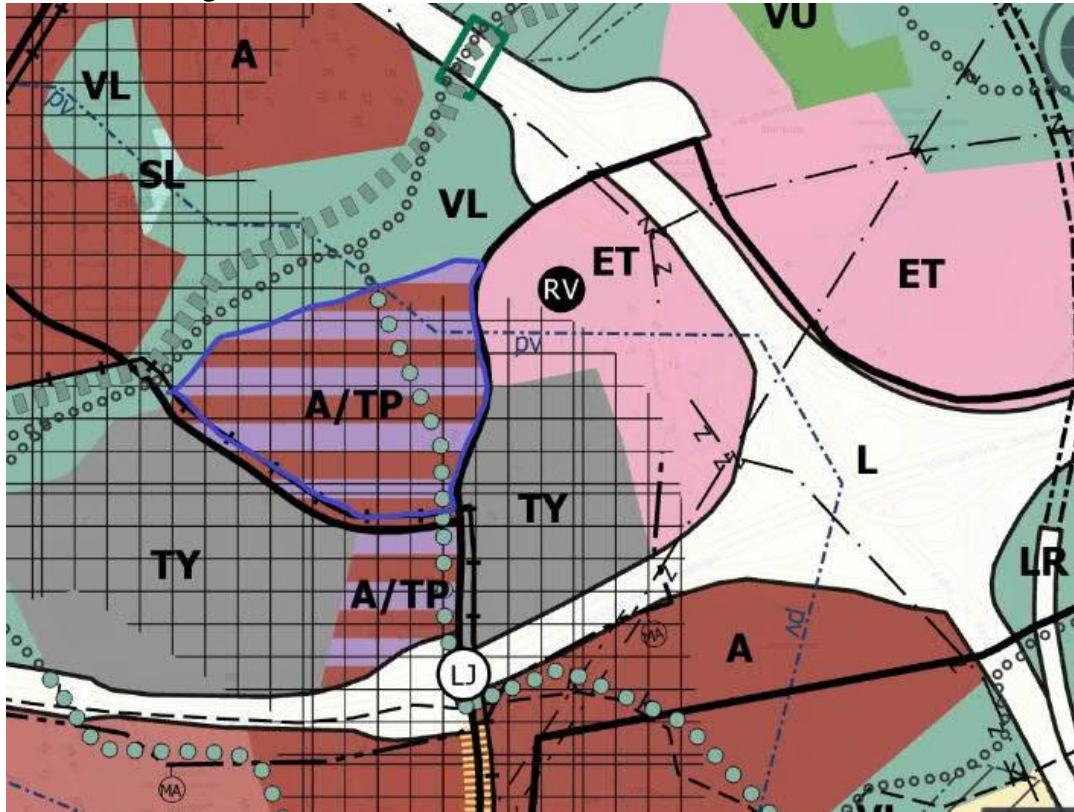
Kimmo Jääskeläinen
puheenjohtaja

Suomen luonnonsuojeluliiton
Uudenmaan piirin 1.9.2020 saapuneet
karttatäydennykset
yleiskaava 2020 ehdotuksesta
annettuun (saapunut
18.6.2020) lausuntoon

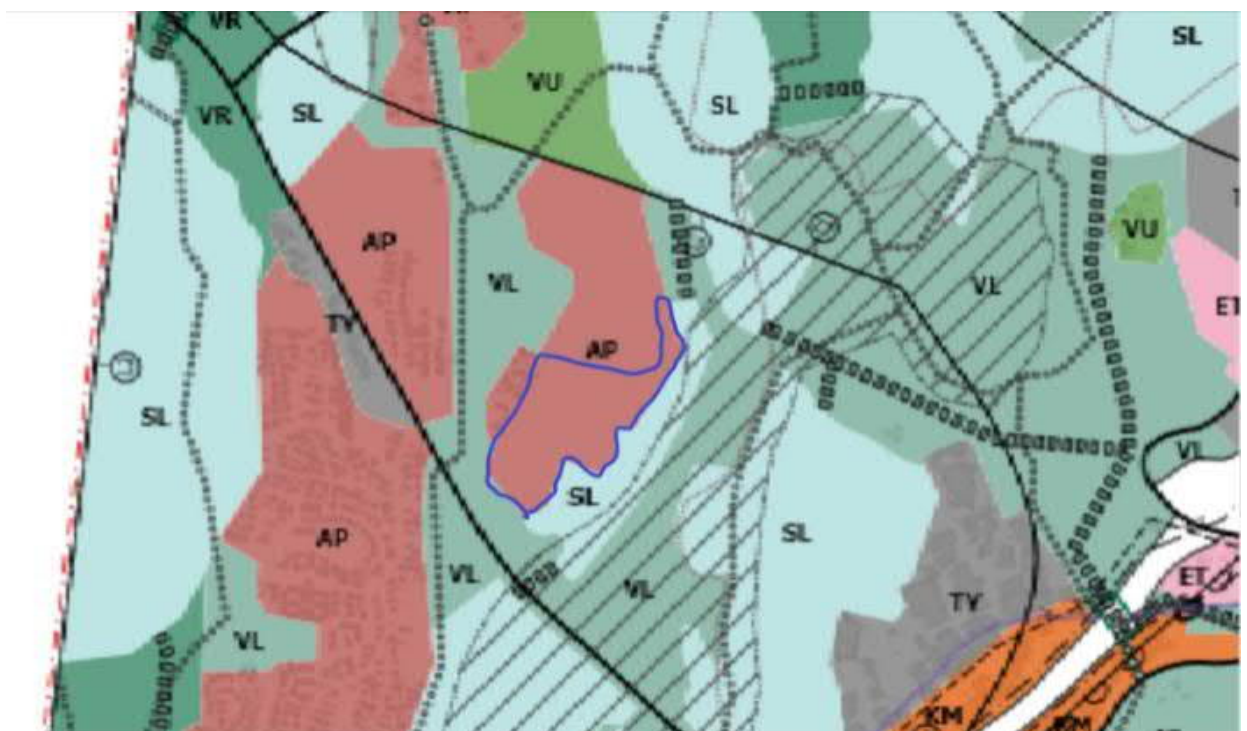
Fazerilansuon ympäristö



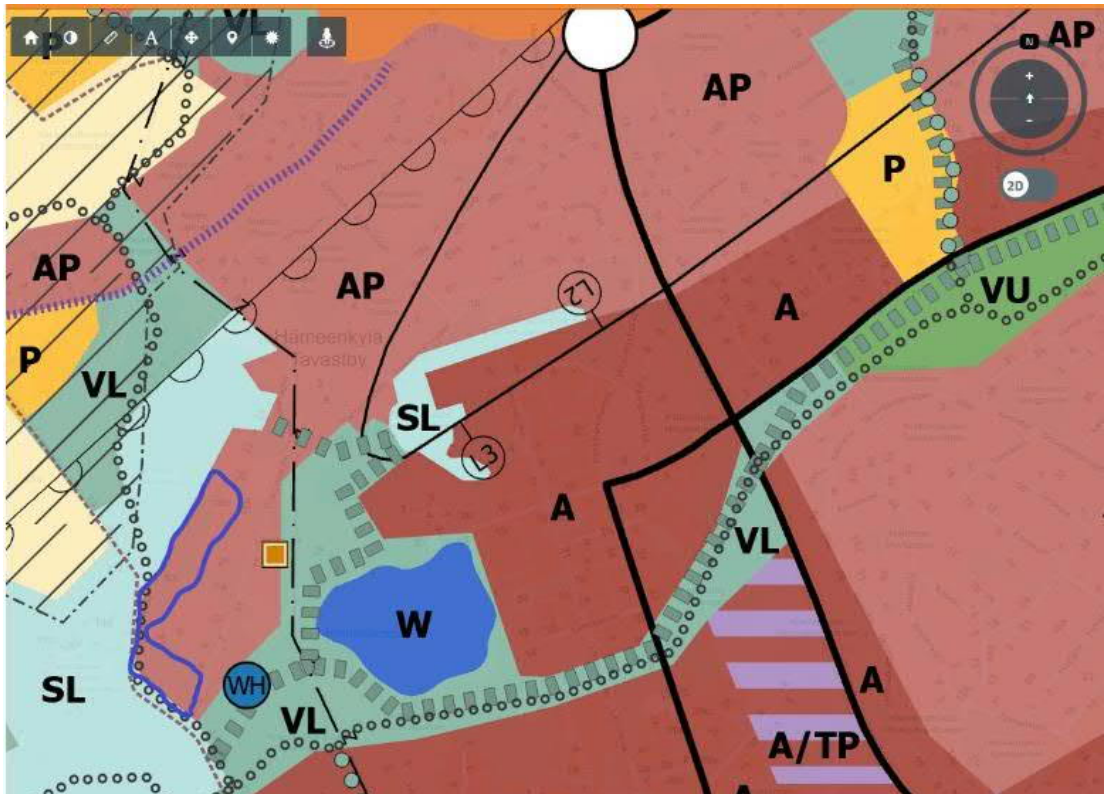
Fazerintien ja Metsätien välinen metsä



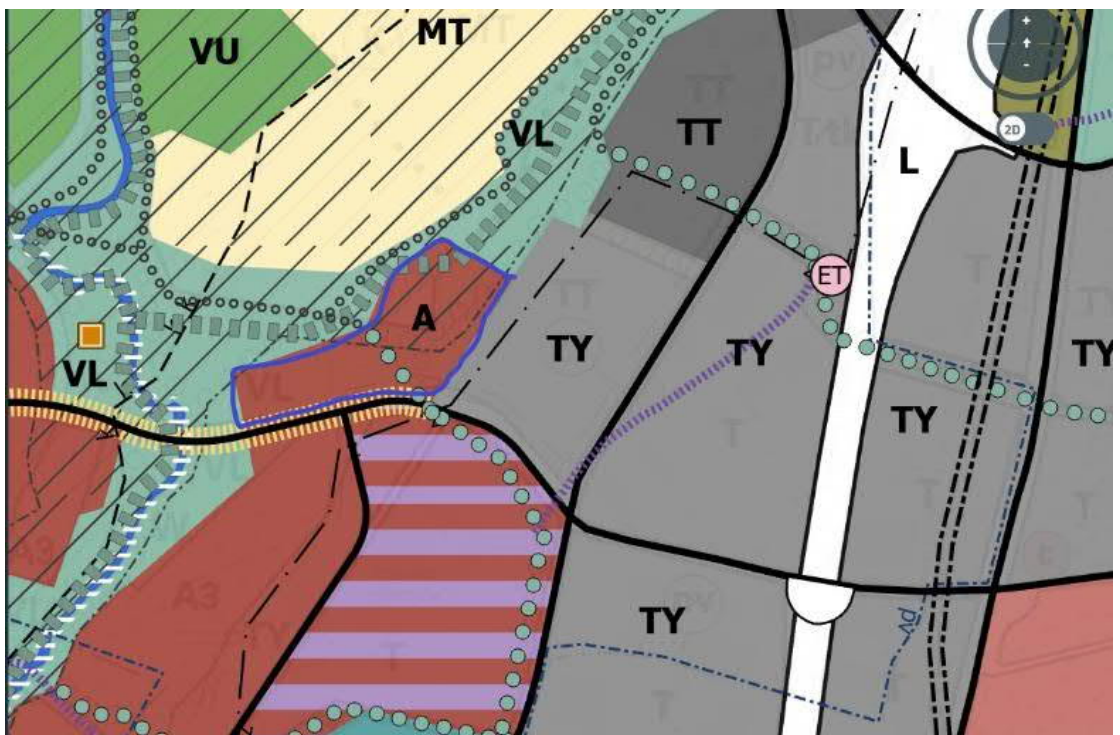
Friimetsä



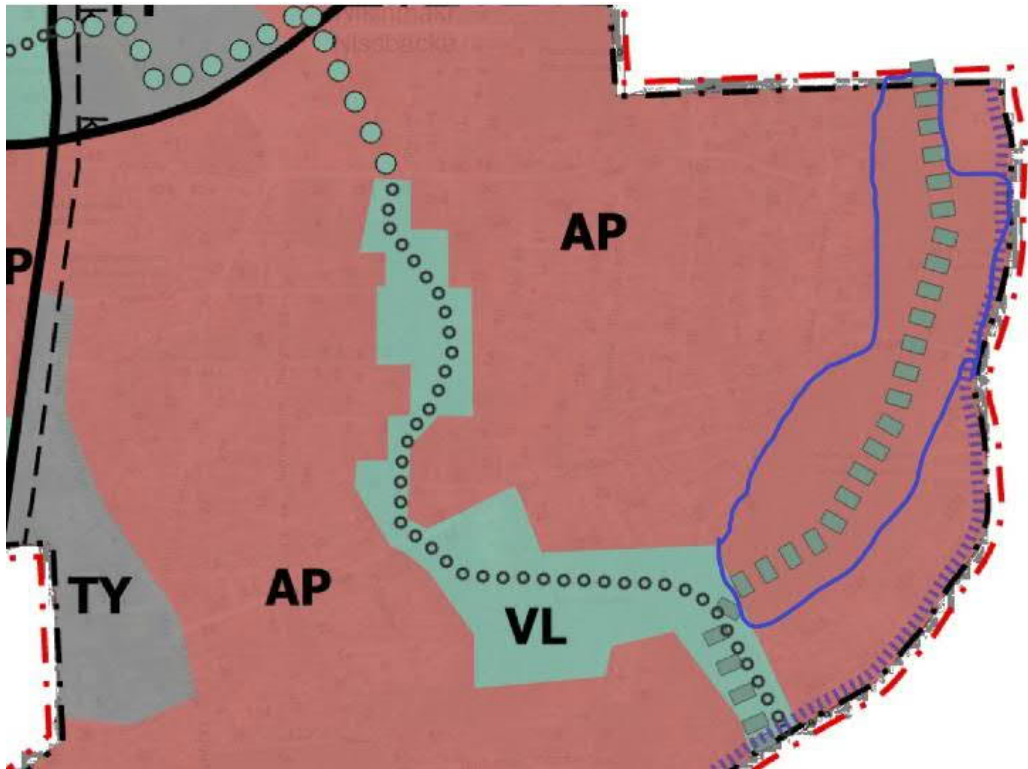
Furumossenin itäpuoli



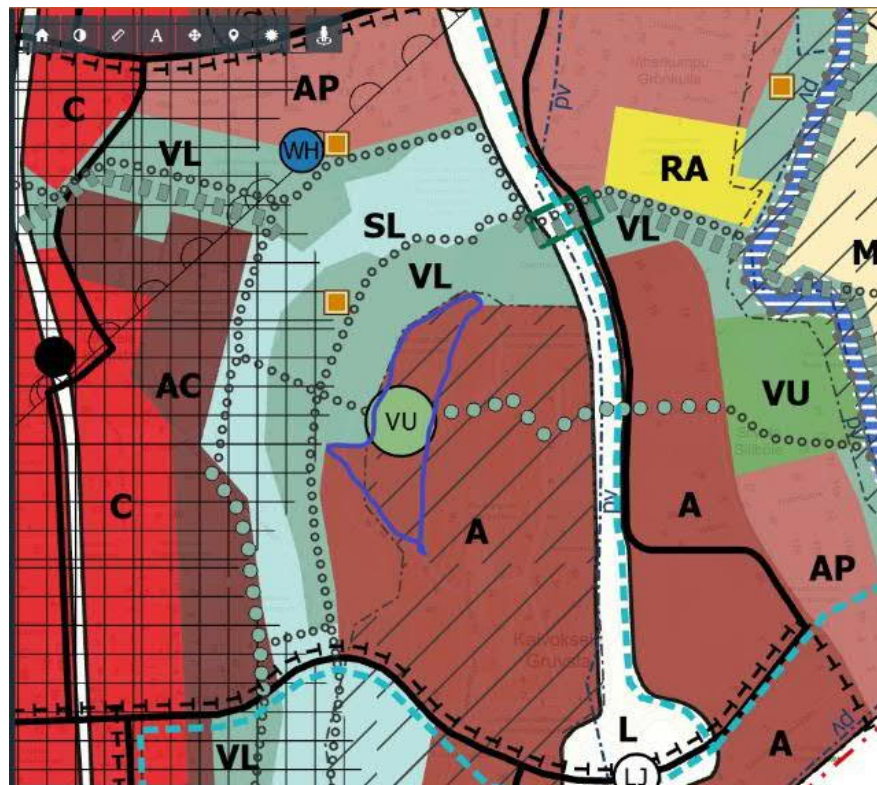
Hanabölen peltoalueen eteläpuolen A-varau



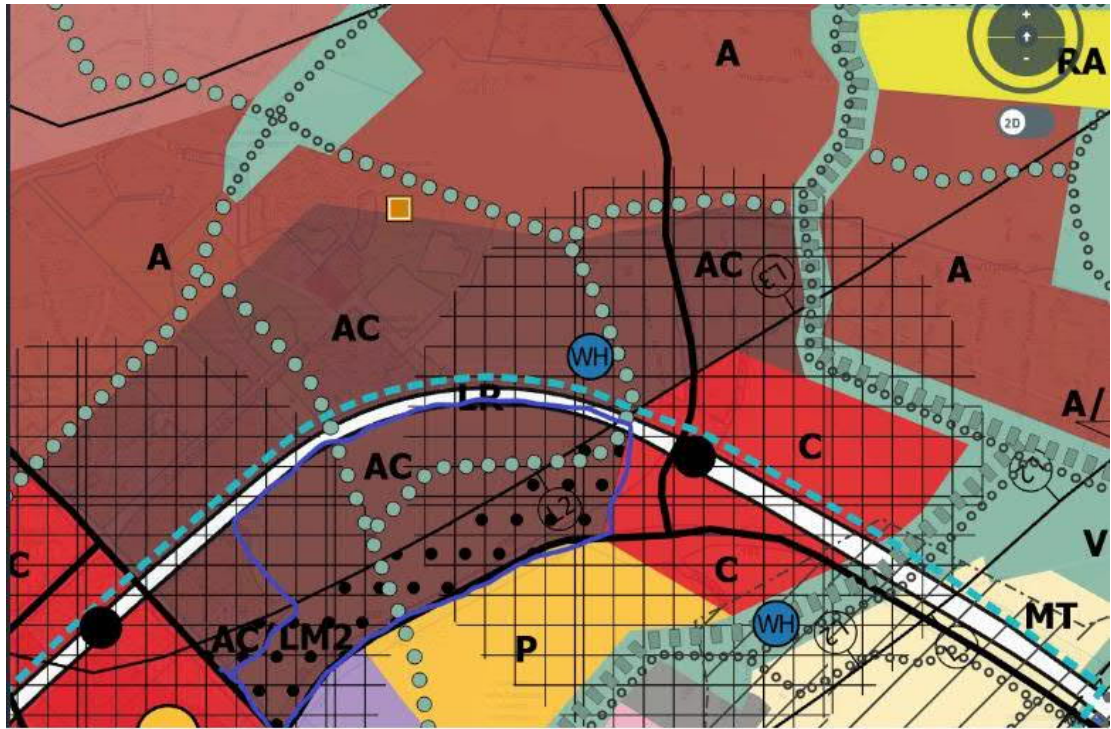
Heinäsirkanpuisto Lukkipuisto



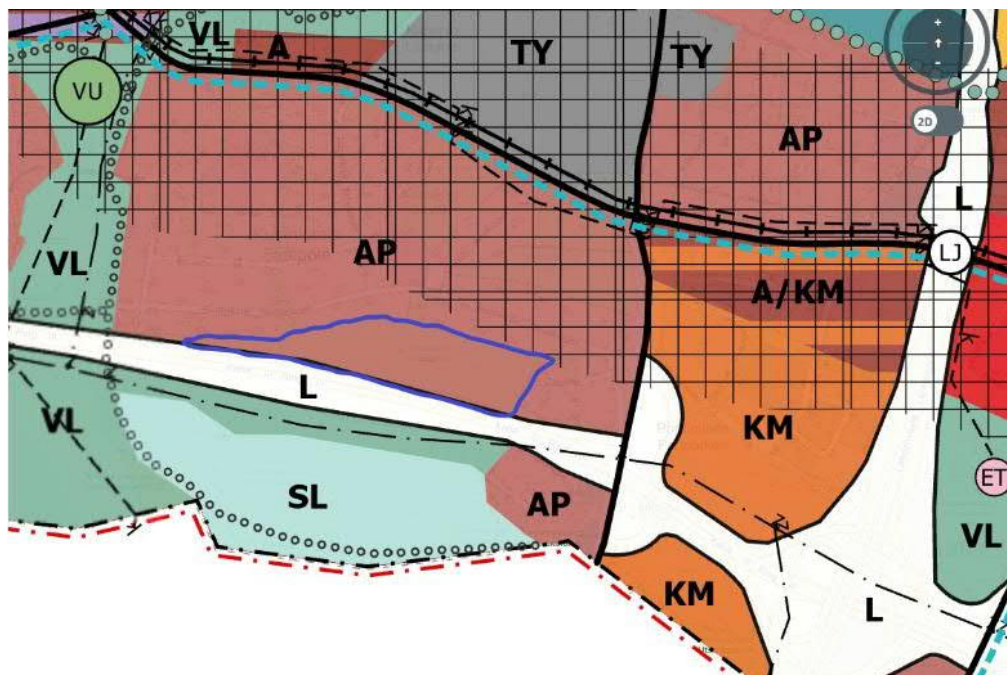
Kaivokselan länsiluoteispuolinen A-alue



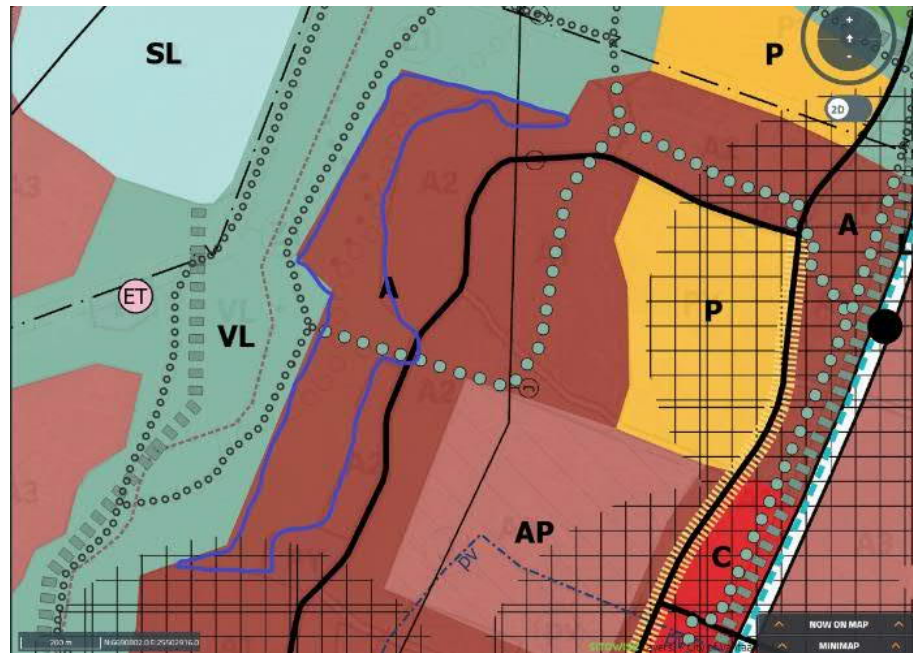
Kivistön Koivupäänojan metsä



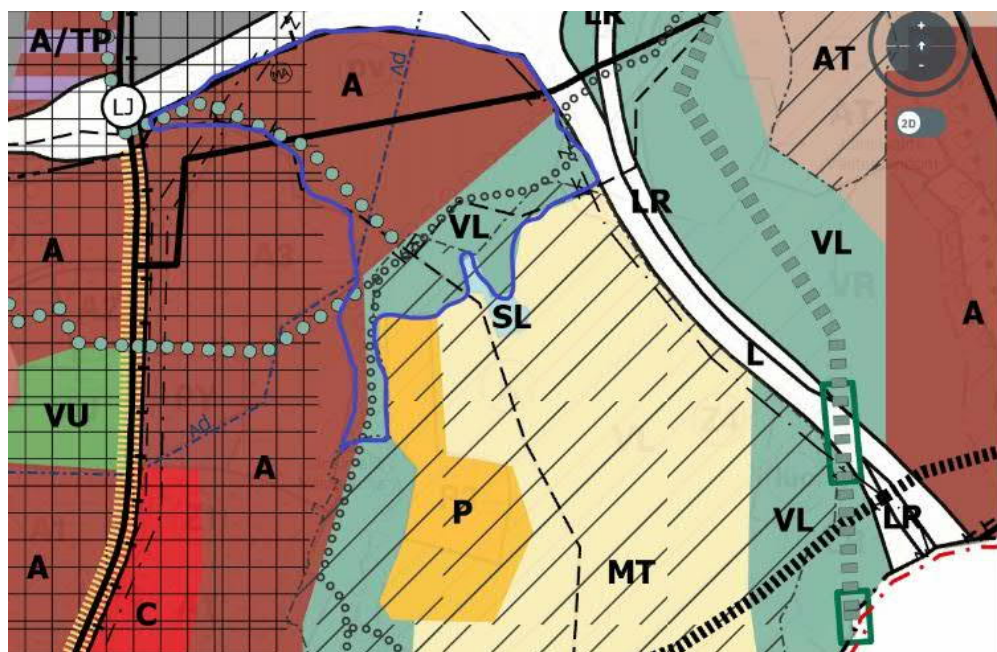
Kuninkaala Variskallio



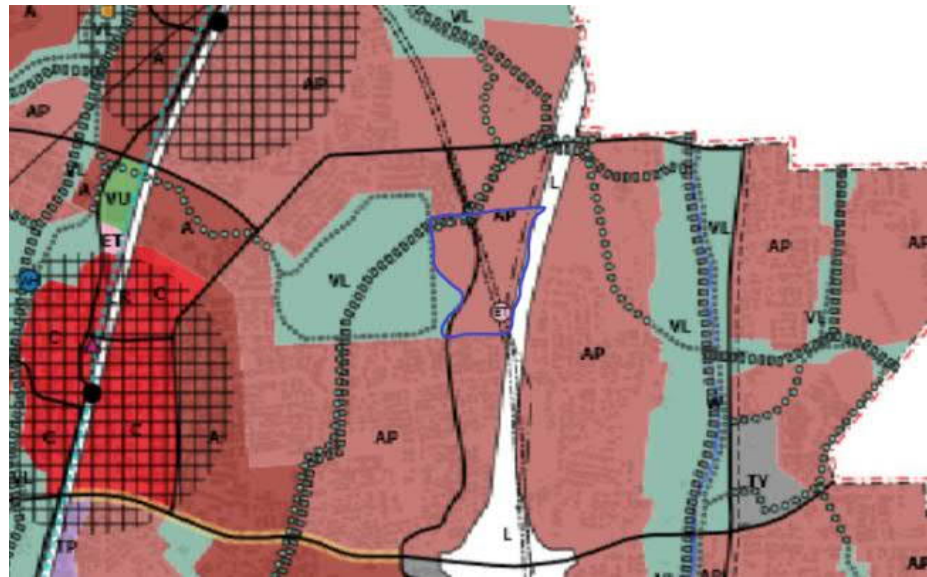
Leinelän koillispuoli ja Rekolanmäki



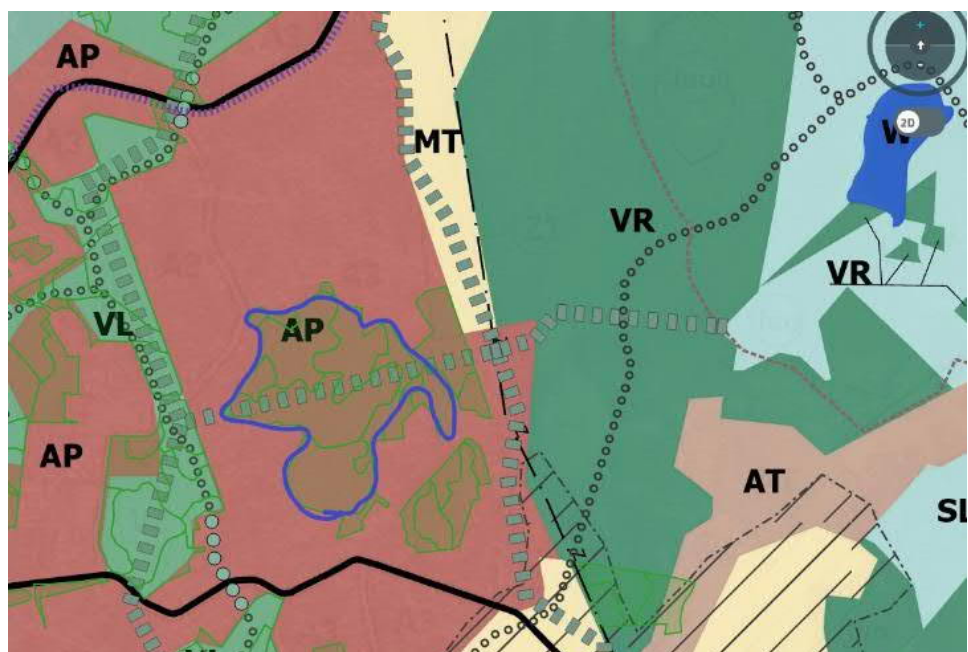
Långmossen



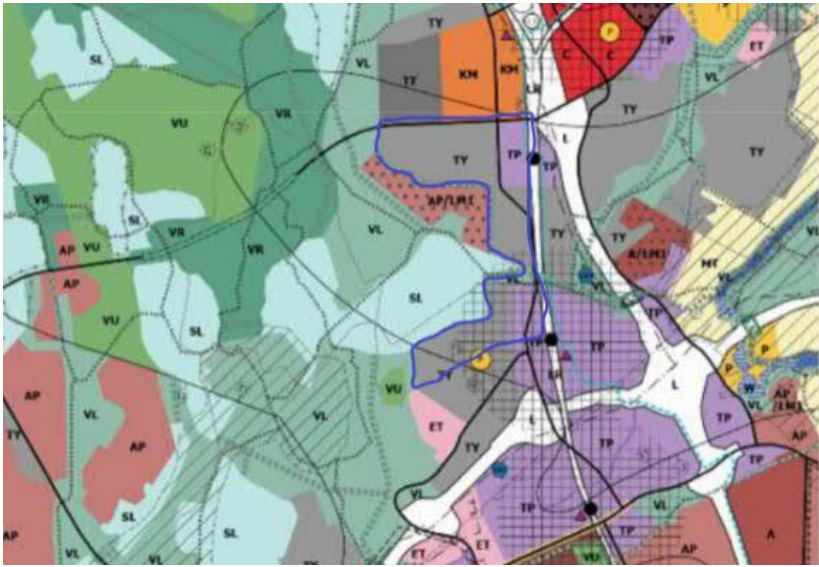
Metsolansuon itäpuolen metsät



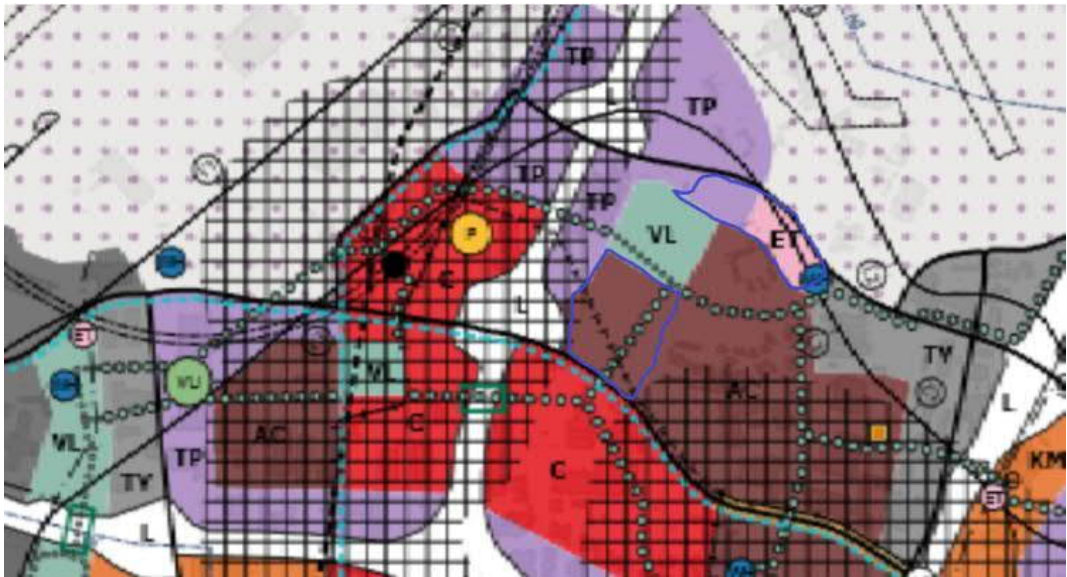
Oravamäki



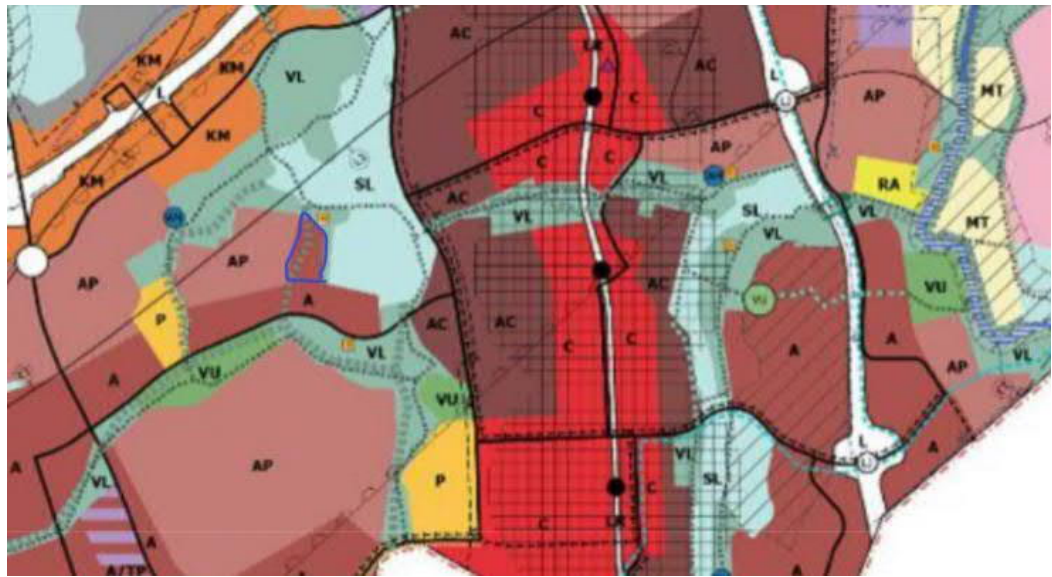
Petas-Vehkala



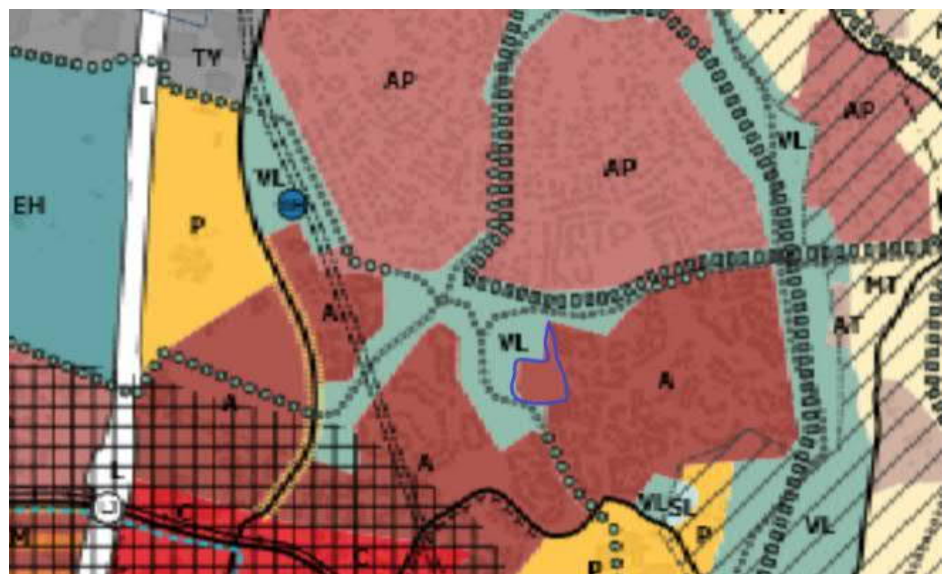
Pyttisberget



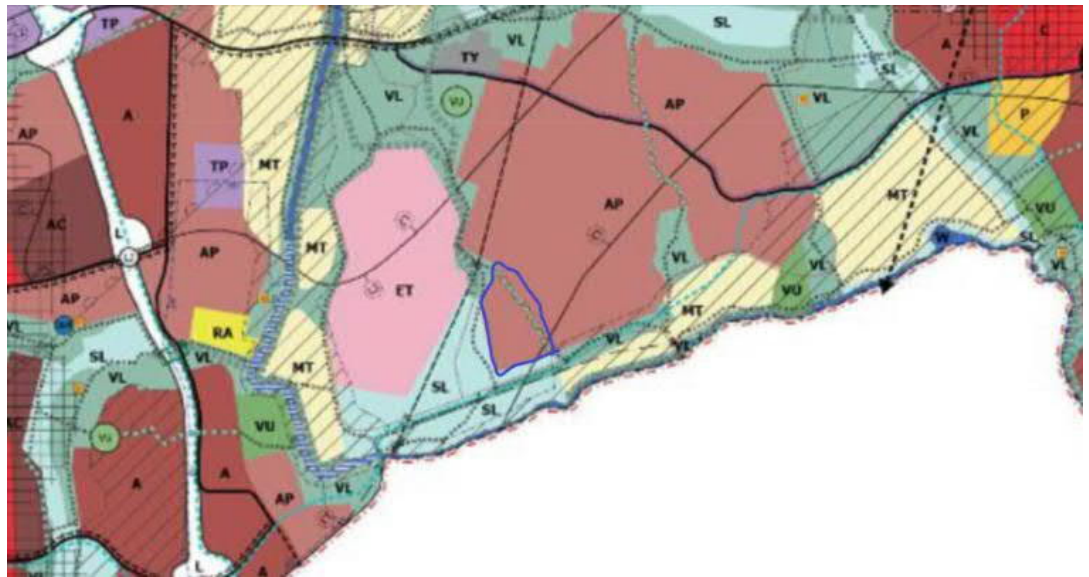
Raappavuoren lounaispuolinen A-alue



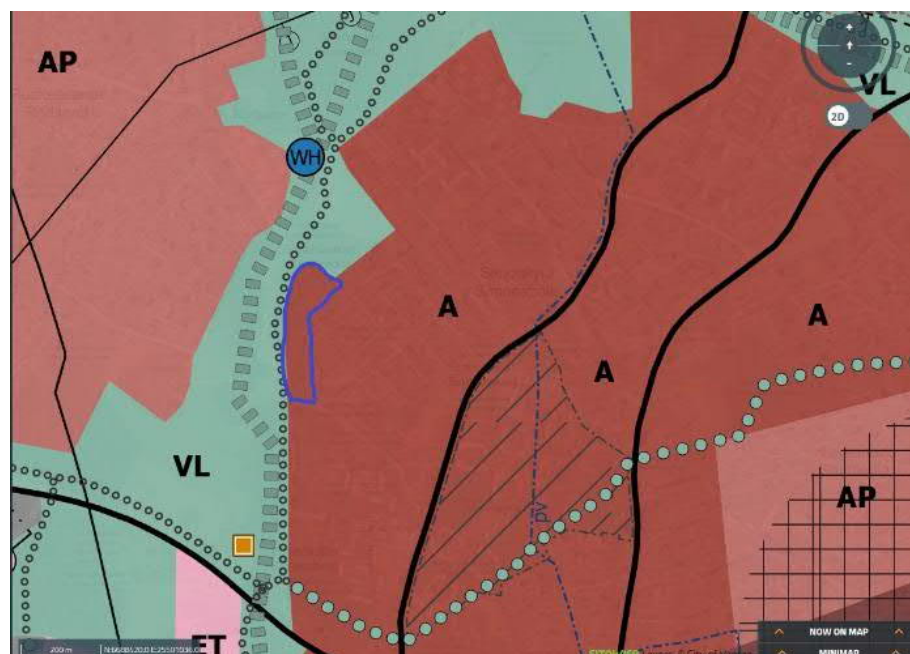
Saagapuisto



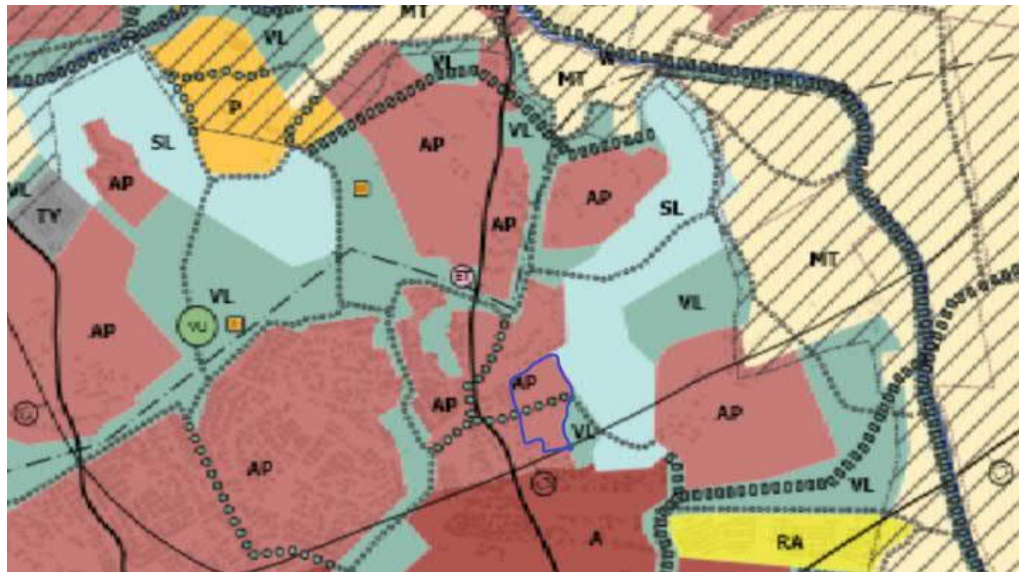
Silvolanmetsän koillispuolinen AP



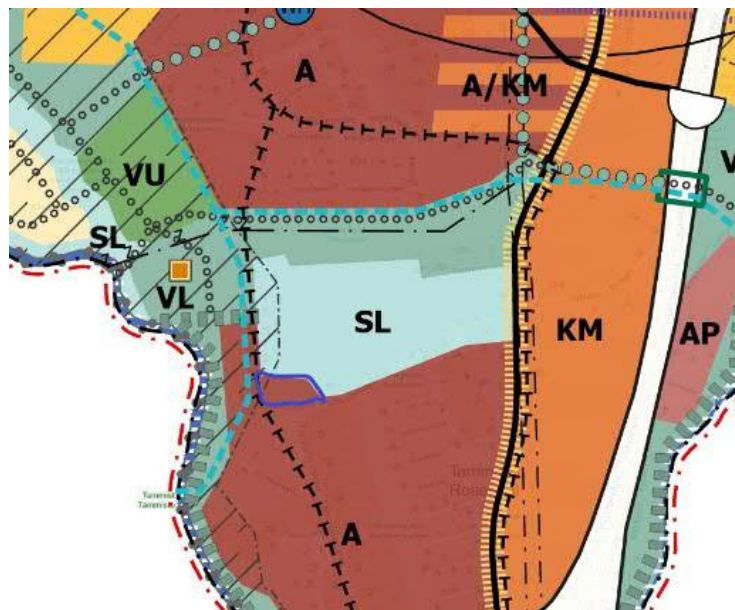
Simonkylän metsä



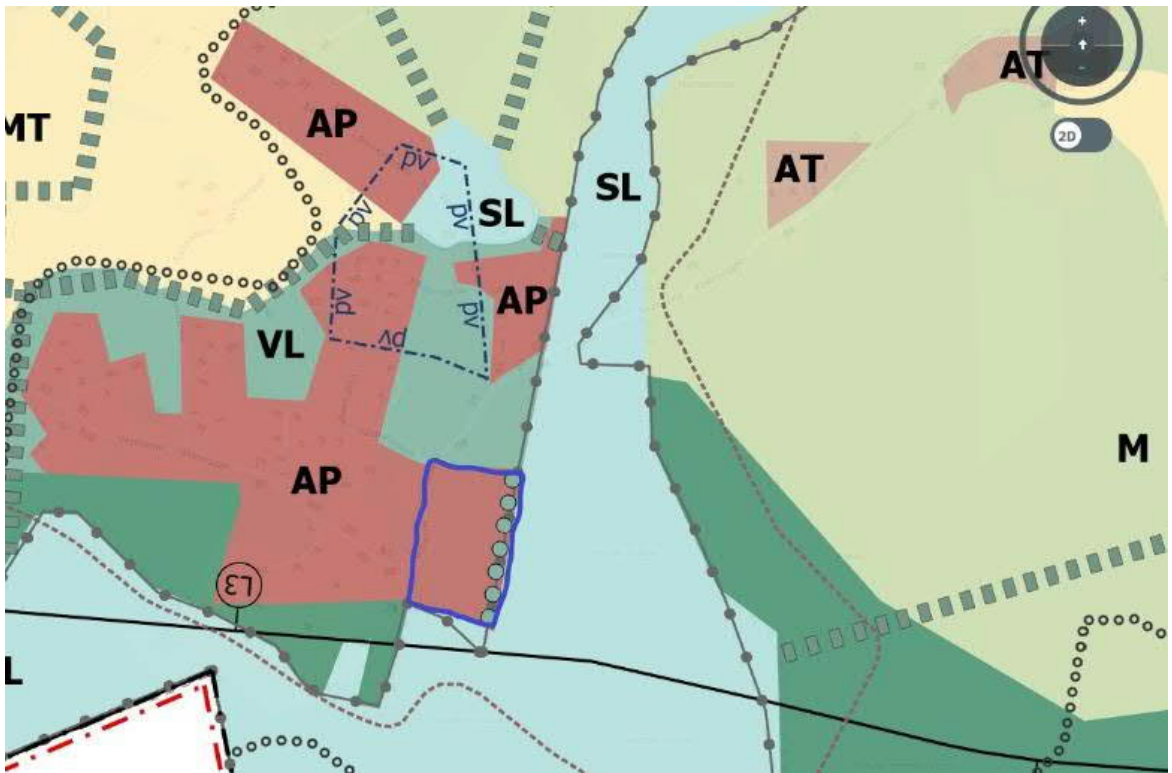
Sotilaskorven länsipuoli



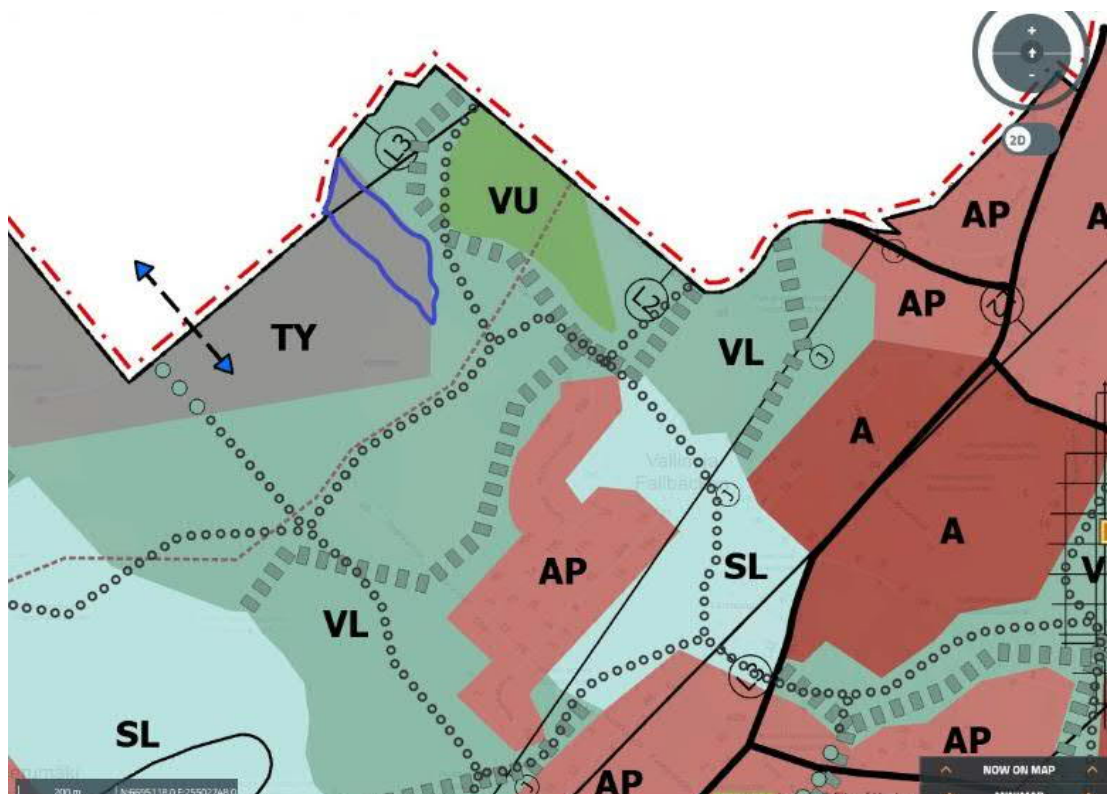
Tammistonmetsä



Vestrantien AP-varaus



Vierumäen metsän TY-varaus



18.6.2020

Dnro 1496/00.08/2020

	VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut:	18.6.2020
Dn:o	VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Suomen metsäkeskuksen lausunto: Vantaan yleiskaava 2020

Yleistä

Vantaan kaupunki on laatimassa koko kaupungin yleiskaavaa. Kaavan valmistelussa on hyvä huomioida, että metsälaki (1093/1996) sovelletaan yleiskaavan maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Yleiskaavan muilla alueilla metsälaki ei ole voimassa. Metsälaki velvoittaa noudattamaan luonnonsuojelulain (1096/1996), vesilain (587/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014) ja muinaismuistolain (295/1963) säädöksiä. Kun metsälaki ei ole voimassa, aiheuttaa se seurannaisvaikutuksia muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimaantumiseen, kuten kestävän metsätalouden määräaikaiseen rahoituslakiin (34/2015) (Kemera) ja lakiin metsätuhojen torjunnasta (1087/2013) (metsätuholaki). Nämä lait ovat riippuvaisia metsälain soveltamisesta. Suomen metsäkeskus valvoo metsälainsäädännön noudattamista.

Alueilla joilla metsälaki sovelletaan metsälaki ohjaa metsien hoitoa ja käyttöä. Metsälain ohella metsien käyttöä säätelevät myös metsälain nojalla annettu valtioneuvoston asetus metsien kestävästä hoidosta ja käytöstä sekä esimerkiksi laki metsätuhojen torjunnasta. Myös ympäristölainsäädännöllä on vaikutuksia metsätalouteen. Metsälaki asettaa metsien hoidolle ja käytölle vähimmäisvaatimukset. Vähimmäisvaatimuksissa säädetään muun muassa puun korjuusta, metsän uudistamisesta ja metsäluonnon monimuotoisuuden turvaamisesta.

Metsäkeskuksen lainsäädännöllisiin tehtäviin kuulu metsiin perustuvien elinkeinojen edistäminen. Kaavoitettavien ja kaavoitettujen alueiden osalta Suomen metsäkeskuksen tulee olla riittävässä yhteistyössä kuntien kanssa Metsälain ja maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden yhteen sovittamiseksi (Metsälaki 25 §).

Suomen metsäkeskuksessa haluamme uudistaa suomalaista metsäalaa ja tehdä metsän omistamisen, hoitamisen, hyödyntämisen ja suojelun mahdollisimman palkitsevaksi ja helpoksi. Lisäksi tuemme metsänomistajien tavoitteisiin perustuvaa metsien käyttöä ja hoitoa. Kunnan kaavoittaessa omistamiaan metsäalueita kunta huomioi tavoitteensa kaavaprosessin yhteydessä. Yksityisten metsänomistajien alueita kaavoitettaessa metsänkäyttöön mahdollisesti kohdistuvat rajoitukset heikentävät metsänomistajien mahdollisuuksia hoitaa ja käyttää metsiään tavoitteidensa mukaisesti.

Metsätalous ja ilmastotavoitteet Vantaalla

Yleiskaavassa voidaan maankäytön suunnittelulla vaikuttaa metsien hiilinielujen ja -varaston ylläpitoon, säilymiseen ja kasvattamiseen. Metsien hiilinielujen kannalta suunnittelussa on tärkeintä huomioida, että metsäalueita ei osoiteta muuhun maankäyttöön ilman erityisiä perusteita. Eheä yhdyskuntarakenne, haja-asutuksen leviämisen rajoittaminen ja yhtenäisten metsätalousvaltaisten alueiden säilyttäminen tukevat hiilinielujen ylläpitoa, säilymistä ja lisäämistä. Näin turvataan myös ekologiset yhteydet ja viherverkostojen sekä virkistysalueiden kehittämisen luontoarvot säilyttäen.

Metsien hiilinielut ovat kuntien ilmastotavoitteiden saavuttamisessa merkittävässä osassa. Maankäyttösektorilla hiilinieluja tulisi kasvattaa ja tähän voidaan vaikuttaa merkittävästi hyvällä metsänhoidolla.

Hiilensidonnan määrään voidaan vaikuttaa lisäämällä puuston kasvua. Metsänhoidolla voidaan vaikuttaa puuston kasvuun, laatuun ja kokoon. Laadukkaalla tukkipuulla sidotaan hiiltä pitkäksi aikaa lopputuotteisiin, kuitupuulla korvataan uusiutumattomia raaka-aineita ja lisäksi sivuvirtoja käytetään bioenergiana korvaamaan fossiilisia polttoaineita.

Ilmastonmuutoksen hillitsemisen keinoja tarkasteltaessa on tärkeää huomioida, miten eri toimenpiteet vaikuttavat hiilensidontaan. Metsänhoidollisilla keinoilla voidaan vaikuttaa hiilivarastoihin ja -nieluihin. Hakkuiden vähentäminen lisää lyhyellä aikavälillä metsien hiilinielua, mutta pidemmällä aikavälillä hakkuiden rajoittamisella on monimutkaisemmat vaikutukset hiilitaseeseen ja kokonaisuus voi käännyä negatiiviseksi.

Ilmastonmuutoksen seurauksena lisääntyvät sään ääri-ilmiöt lisäävät metsiin kohdistuvaa myrsky- ja hyönteistuhoriskiä. Luonnonvarakeskus on kartoittanut ilmastonmuutoksen aiheuttamia riskejä metsätaloudelle. Metsätaloudessa suurimpien riskien on arvioitu liittyvän mahdollisiin metsätuhoihin. Yhdeksi tärkeimmäksi toimenpidesuositukseksi metsätalouden ilmatoriskien vähentämiseksi on määritelty käytössä olevien metsänhoitosuositusten noudattaminen.

Yleiskaavan Ilmastovaikutusten arvioinnissa todetaan, että "Riittävän isot ja monipuoliset metsäalueet ovat vastustuskykyisempiä esimerkiksi myrsky- ja tuholaisvahingoille.". Monipuolisilla metsäalueilla on syytä kiinnittää huomioita myös puuston ikäjakamaan. Vantaan yleiskaava-alueen metsien ikä painottuu kehitysluokiltaan vartuneisiin kasvatus- ja uudistuskypsiin metsiköihin, joiden kasvu alkaa hidastua ja on heikompaa kuin nuorissa kasvatusmetsiköissä (liite 1 ja 2 kuvat 3 ja 6). Nuoria metsiä Vantaalla on vähän (liite 1 ja 2). Ikääntyvä puustorakenne saattaa lisätä metsien tuhoriskiä, mikä vaikuttaa taloudelliseen tuottoon ja voi vaarantaa hiilinielujen kasvun.

Uudenmaan metsäohjelman tavoitteena on, että metsävarat Uudellamaalla ovat runsaat, terveet ja hyväkasvuiset. Vantaan yleiskaavalla 2020 tuetaan tätä tavoitetta, kun metsät Vantaalla ovat aktiivisessa käytössä ja yleiskaavassa tunnistetaan metsänhoidon vaikutukset metsien kasvuun ja hiilensidontaan. Hyvällä ja aktiivisella metsänhoidolla turvataan metsien hiilen sidonta, hyvä kasvu ja sopeutuminen ilmastonmuutokseen.

Vantaan yleiskaavan 2020 metsätalouteen merkittävimmin vaikuttavat kaavamerkinnät

Maa- ja metsätalousvaltaiset ja Maatalousvaltaiset alueet

Maa- ja metsätalouden (M-alue) harjoittamiseen on Vantaan yleiskaavan 2020 ehdotuksessa varattu 1522 hehtaaria, mikä on 6,3 % yleiskaava-alueen pinta-alasta. Lisäksi MT-alueita, joista suurin osa on peltoa, on noin 2650 hehtaaria (11 %). Metsäkeskuksen metsävaratietojen mukaan maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden puusto on kehitysluokiltaan pääosin varttunutta kasvatusmetsää (500 ha, 38 % M-alueen pinta-alasta) ja uudistuskypsää metsää (381 ha, 29 %). Nuorta kasvatusmetsää on suhteessa melko vähän 137 ha, 10 %) (Liite 1).

Yleiskaavan oikeusvaikutteisen liitekartan luo-alueet kattava M-alueista 180 ha. Luo-alueet asettavat erityislainsäädäntöä laajempia rajoituksia metsätalouden harjoittamiselle, mikä heikentää M-alueiden käyttöä metsätalouden harjoittamiseen.

Metsien käyttöä ei uudessa yleiskaavassa rajoiteta maa- ja metsätalouteen osoitetuilla alueilla, mikä on metsien kehityksen ja metsäelinkeinojen näkökulmasta hyvä asia. Luo-alueet M-alueilla asettavat kuitenkin edelleen epämääräisiä rajoituksia alueen metsäelinkeinojen harjoittamiselle.

Suojelualuevaraukset

Suomen metsäkeskuksen tietojen mukaan yleiskaavassa suojelualuevaraukset kattavat 9,3 % (2241 hehtaaria) yleiskaava-alueen pinta-alasta. Noin 18 % (408 hehtaaria) suojelualuevarauksista on yksityisessä omistuksessa. Näistä alueista 245 hehtaaria on alueita, joille ei vielä ole perustettu luonnonsuojelulain mukaista suojelualuetta. Alueilla joille ei vielä ole perustettu suojelualuetta on viimeisen 20 vuoden aikana 38,5 hehtaarilla Metsäkeskuksen metsänkäyttöilmoitusten perusteella harjoitettu aktiivista metsätaloutta. Myös ilmakuvista tarkasteltuna osalla alueista on tehty avohakkuita. Näin ollen suojelualuevaraukset ja niiden rajaukset eivät perustu riittäviin selvityksiin.

Kaikilta alueilta Metsäkeskuksella ei ole tarkkaa omistajatietoa eli pinta-alat ovat suuntaa antavia. Paikkatietotarkastelun pohjalta osa alueiden rajauksista on epätarkkoja eivätkä ne esimerkiksi vastaa kiinteistörajajoja, jolloin pienten suojelualueiden perustaminen voi yksittäiselle maanomistajalle käydä mahdottomaksi.

Suomen metsäkeskus lausuu, että suojelualuevaraukset rajauksineen tulee arvioida uudelleen ja alueiden metsänomistajat tulee osallistaa alueiden rajaukseen.

Virkistysalueet

VL, VR ja VU alueita on yleiskaavassa noin 5000 ha (18 % yleiskaavan pinta-alasta), näistä yksityisessä omistuksessa on 2720 ha (8,8 % yleiskaavan pinta-alasta) ja yksityisomistuksessa olevista virkistysalueista Metsäkeskuksen metsävaratiedoissa on 1474 ha. Metsäkeskuksen kuviotietojen mukaan virkistysalueista 598 ha on varttunutta kasvatusmetsää ja 561 ha uudistuskypsää metsää (Liite 2). Yksityismetsien puuston tilavuus virkistysalueilla on noin 382 200 m³, mikä on noin 260 m³/ha.

Virkistysalueilla puunkaatoon vaaditaan maisemätyöluupa, jonka hinta on Vantaalla vähintään 540 € ja enintään 1050 €. Lisäksi naapurin kuulemisesta koituu lisäkustannuksia. Vähäisiin toimenpiteisiin maisemätyölupaa ei vaadita, mutta vähäisiä metsätalouden toimenpiteitä ei ole määritetty. Mikäli metsänhoitotoimenpiteet tehdään talousmetsissä ajallaan, voidaan arvioida, että pelkästään uudistuskypsien metsikkökuvioiden päätehakkuiden maisemätyöluvut tulevat maksamaan metsänomistajille vähintään 300 000 € (seuraavan 10 vuoden aikana).

Kun alueita on tarpeen ottaa erityisen tehokkaaseen virkistyskäyttöön, osoitetaan alueet virkistysalueiksi. Virkistysalueiden toteuttamisvastuu tulisi määritellä kunnalle tai valtiolle ja toteuttamisesta ja korvauksista tulisi keskustella maanomistajan kanssa.

Suomen metsäkeskus lausuu, että yksityisten maanomistajien omistuksessa olevat alueet, jotka on suunniteltu varattavaksi virkistysalueiksi, arvioidaan uudelleen ja harkitaan alueiden kaavoittamista maa- ja metsätalousalueiksi. Metsätalousalueita voidaan käyttää jokamiehenoikeudella ulkoiluun ja virkistykseen. Mikäli yksityisessä omistuksessa olevia maita kaavoitetaan virkistysalueiksi, tulee näiden yhteydessä luopua maisemätyöluupa vaatimuksesta puunkaatoon.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (–luo-alue).

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet kattavat yleiskaavan pinta-alasta 3 % (781 ha), joista 231 ha on yksityisessä omistuksessa olevilla virkistysalueilla ja 180 ha M-alueilla. M-alueiden päälle esitetyistä luo-alueista on varttuneissa kasvatus metsissä (30 %) tai uudistuskypsissä kasvatusmetsissä (38 %). Luo-alueita on kuitenkin esitetty myös aukeille, siemenpuumetsiköihin, pieniin taimikoihin ja varttuneisiin taimikoihin, mikä viittaa, että luontoselvitykset ovat joko vanhoja tai alueiden rajaukset eivät perustu riittäviin selvityksiin.

Ottaen huomioon, että alueilla, joilla metsälaki on voimassa, noudatetaan luonnonsuojelulain, vesilain ja ympäristönsuojelulain velvoitteita asettaa luo-merkinnät erillislainsäädäntöä laajempia rajoituksia alueiden metsätalouksikäytölle.

Metsälaissa on säädetty monimuotoisuuden säilyttämisestä ja erityisen tärkeistä elinympäristöistä. Metsäkeskus vastaa metsälain erityisen tärkeiden elinympäristöjen rajauksesta, valvonnasta ja ilmoittamisesta maanomistajille. Metsäkeskuksen on ilmoitettava ELY-keskukselle, jos metsänkäyttöilmoitus kohdistuu tai sen lähialueella on luonnonsuojelulaissa tarkoitettu erityisesti suojeltava laji, suojellun luontotyyppi esiintymä tai Natura 2000 -verkoostoon kuuluva alue.

Yleiskaavan oikeusvaikutteisessa liitekartassa 2 (Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet) luo alueita ei ole indeksoitu niin, että monimuotoisuuden kannalta tärkeät ominaispiirteet olisivat tarkasteltavissa metsätaloustoimenpiteitä suunniteltaessa. Mikäli liitekartan -luo tiedot esitetään kartalla tulisi luo alueet indeksoida niin että alueiden piirteet, on helposti löydettävistä kaavan muusta materiaalista.

Yleisenä huomiona, että yleiskaavamerkinnöissä on luo-alueiden kaavamääräyksessä eroa suomeksi ja ruotsiksi.

Suomen metsäkeskus lausuu, että Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (-luo-alue) ei esitetä alueilla, joilla metsälaki on voimassa. Vaihtoehtoisesti alueet merkitään yleiskaavaan informatiivisina merkintöinä ilman kaavamääräystä. Näin kaavamerkinnät voidaan huomioida vallitsevan tilanteen mukaan ja metsänomistajan tavoitteet huomioiden.

Metsätalousvaikutusten arviointi

Huomioiden maa- ja metsätalouteen varattujen alueiden vähäisyyden ja rajoitetussa metsätalouksikäytössä olevien yksityisten metsäalueiden laajuuden voi todeta, että yleiskaavalla on metsätalouden harjoittamiseen merkittävät taloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset. Yleiskaavan maa- ja metsätalousvaltaisten ja yksityisten virkistysalueiden metsäpinta-alasta metsätaloukskäyttöä rajoitetaan laskelmiemme mukaan yhteensä 59,3 % pinta-alasta.

Kaavan vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulisi arvioida kattavammin ja maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden riittävyttä Vantaalla tulisi arvioida uudelleen. Nyt laajat yksityisessä omistuksessa olevat metsäalueet kaavoitetaan virkistysaluevarauksella, vaikka näillä alueilla harjoitetaan aktiivista metsätaloutta. Jokamiehen oikeudet turvaavat alueiden käytön ulkoiluun ja virkistyskäyttöön.

Suomen metsäkeskus lausuu, että yleiskaavan vaikutukset metsäelinkeinoon tulee arvioida vähintään virkistys-, suojelualuevarausten ja -luo kohdemerkintöjen osalta.

Suomen metsäkeskus kiittää mahdollisuudesta lausua Vantaan yleiskaavasta 2020.

Karen Wik-Portin

aluejohtaja, Eteläinen palvelualue

Suomen metsäkeskus

Liite 1. Yleiskaavan maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden metsävaratietoja.



Kuva 1. Vantaan yleiskaava-alueen maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden pinta-alat metsikön kehitysluokittain.

Kuva 2. Vantaan yleiskaava-alueen maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden tilavuudet metsikön kehitysluokittain.



Kuva 3. Vantaan yleiskaava maa- ja metsätalousvaltaisten -alueiden puuston kasvu metsikön eri kehitysluokissa.

Liite 2. Vantaan yleiskaavan yksityisessä omistuksessa olevien virkistysalueiden metsävaratietoja.



Kuva 4. Vantaan yleiskaava-alueen yksityisessä omistuksessa olevien virkistysalueiden pinta-alat metsikön kehitysluokittain.

Kuva 5. Vantaan yleiskaava-alueen yksityisessä omistuksessa olevien virkistysalueiden tilavuus metsikön kehitysluokittain.



Kuva 6. Yksityisten virkistysalueiden puuston kasvu hehtaarilla metsikön eri kehitysluokissa.

Saapunut: 5.6.2020

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Lähettäjä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry
Annankatu 29 A 16
00100 Helsinki
suojelusihteeri@tringa.fi

**Vastaanottaja:**

Vantaan kaupunki / kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

Lausunto Vantaan yleiskaavan 2020 kaavaehdotuksesta

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 3300 jäsentä loppuvuonna 2019) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Tringa kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä. Yhdistys on perehtynyt kaavaehdotukseen ja sen taustamateriaaleihin ja lausuu nähtävillä olleesta kaavaehdotuksesta mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Yleiskaavan lähtökohdaksi on otettu kestävän kasvun malli, jossa asuinrakentaminen keskitetään raideliikenteeseen tukeutuen jo olemassa oleviin asutuskeskuksiin niitä tiivistäen. Tämä on hyvä ja kannatettava lähtökohta muuttovoittoisella pääkaupunkiseudulla ja myös ainoa kestävä tapa turvata Vantaan nykyisellään mittavat luonto- ja virkistysarvot. Näitä arvoja tukevat myös kaavaehdotuksessa esitetyt ilahduttavan runsaat uudet suojelualuevaraukset, ekologiset yhteydet sekä erillisellä liitekartalla esitetyt luo-alueet. Tuemme lämpimästi kaikkia esitettyjä suojelualuevarauksia ja kiitämme luo-alueiden esiin nostamisesta.

Valitettavasti edellä mainitusta periaatteesta on kaavaehdotuksessa jonkin verran lipsuttu. Kaavaehdotus mahdollistaa nykyisellään kestävämmän määrän rakentamista metsäisille alueille: kaava-aineiston luontovaikutusten arvioinnin mukaan yli kolmannes nykyisistä metsistä ja puustoisista alueista sijoittuu rakentuville alueille. Luku ei ole tarkka, mutta suuruusluokka on hälyttävä. Rakentamiseen varattavan metsäisten alueiden määrää onkin ehdottomasti supistettava. Tämä on välttämätöntä niin luonnon monimuotoisuuden ja viheryhteyksien säilymisen kuin virkistysarvojenkin kannalta.

Erityisen ongelmallisia ovat ehdotuksessa kaavailtu uusi asuinkekus Länsisalmen alueelle ja Petikon-Vestran suunnan metsäalueille osoitettu rakentaminen, joista lausumme yksityiskohtaisemmin alempana. Näiden lisäksi rakentamiselle varattua alaa olisi niin luontoarvojen kuin virkistyskäytönkin kannalta järkevää supistaa etenkin Petaksen pohjois-, itä- ja eteläpuolisten alueiden (TY-varauksia) osalta.

Suojelualueista

Kaavaehdotuksessa esitetään runsaasti (n. 800 hehtaaria) uusia suojelualuevarauksia. Tuemme lämpimästi kaikkia esitettyjä uusia suojelualueita ja kiitämme Vantaan kaupunkia tehokkaasta luonnonsuojelutyöstä, jossa uusien suojelualueiden perustaminen on todellakin keskeinen toimenpide. Toivomme muidenkin alueen kuntien ottavan tästä mallia. Vantaan viheralueet ovat keskeisiä myös osana koko pääkaupunkiseudun suojelualueverkostoa ja viheryhteyksiä.

Muistutamme tässä yhteydessä, että luonnon monimuotoisuuden kannalta olennaisia tekijöitä ovat viheralueiden yhtenäisyys ja kytkeytyneisyys, joista molempia olisi mahdollista edistää laajentamalla esitettyjä suojelualuevarauksia. Lisäksi on jatkettava uusien suojelualueiden perustamisen selvittämistä.

Kaavaehdotuksessa esitetään SL-alueille kaavamääräystä, joka mahdollistaa ulkoilureittien rakentamisen (*”Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu”*), jonka lisäksi monille suojelualueille esitetään ohjeellisia ulkoilureittejä. Esitämme ko määräyksen poistamista SL-alueiden määräyksistä. Uusien ulkoilureittien sijainti on suunniteltava erikseen tarkan alueellisesti siten, että suojelualueiden perusteina olevat luontoarvot eivät vaarannu lisääntyvän virkistyskäytön myötä. Suojelualueiden ensisijainen tehtävä on luonnon suojelu, ei virkistyskäyttö.

Petikon-Vestran seutu

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet (Maali-alueet) ovat alueita, jotka Tringan selvitystyössä on arvioitu Uudellamaalla maakunnallisesti merkittäviksi pesimälinnuston tai levähtävän linnuston kannalta. Vuonna 2018 julkaistussa artikkelissa (Ellermaa 2018) on esitelty maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. Maali-alue 210355 Petikon-Vestran seutu on Vantaan ja Espoon rajalla sijaitseva useammasta osa-alueesta koostuva alue. Alueen maakunnallisesti edustavaan pesimälinnustoon kuuluvat mm. pyy, pohjantikka, sirittäjä ja pikkusieppo. Tämän lisäksi se on merkittävä monille muille metsälajeille, kuten isokäpylinnulle ja peukaloiselle.

Kaavaehdotuksessa esitetty rakentaminen uhkaa kahta Maali-alueen osa-alueen linnustoarvoja. Friimetsän alueelle esitetty huomattavasti nykyistä laajempi rakentaminen (merkintä AP) heikentäisi toteutuessaan huomattavasti osa-alueen ”Petikon alue” linnustoarvoja ja koko alueen viheryhteyksiä. Esitämme siksi asuinalueen merkinnän supistamista nykyisen asutuksen laajuiseksi.

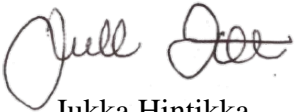
Vestran alueelle esitetty rakentaminen (merkintä AP) heikentäisi toteutuessaan huomattavasti osa-alueen ”Vestran alue” linnustoarvoja ja kaventaisi entisestään alueen viheryhteyksiä. Esitämme siksi asuinalueen merkinnän supistamista nykyisen asutuksen laajuiseksi. Myös alueen virkistyskäytön kannalta rakentaminen olisi järkevä rajata Vestrantien länsipuolelle.

Länsisalmen alue

Kaavaehdotus esittää uutta kaupunkikeskusta (merkintä C) ja siihen tukeutuvaa asuinalueita (merkintä A) Länsisalmen alueelle. Alue on keskeinen osa maakunnallisesti tärkeää viheryhteyttä kahden Natura-alueen (Sipoonkorpi sekä Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet) välillä ja olennainen osa pääkaupunkiseudun viherkehää (yhteys Mustavuoreen). Viheryhteys on jo nykyisellään ahtaalla alueen isojen teiden puristuksessa ja käytännössä katkeisi kokonaan kaavaehdotuksessa esitetyn rakentamisen toteutuessa Salmenkallion suuntaan. Tämä olisi tuhoisaa alueen luontoarvoille etenkin huonosti liikkuvien metsälajien osalta.

Edellä mainituista syistä esitämme Länsisalmen alueelle suunnitellun uuden asuinrakentamisen poistamista Vantaan yleiskaavasta.

Helsingissä 5.6.2020



Jukka Hintikka

Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Lähteet

Ellermaa, M. 2018: Maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. – Tringa 4/2018.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

TUUDno-2017-1060

Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotus, lausunto

Tuusulan kaavoitus kiittää havainnollisesti kaavamateriaalista, jonka pohjalta on ollut hyvä laatia lausuntoa.

Tuusulan kaavoitus lausuu seuraavista:

- Kulomäentie
- Maantie 152 (Kehä IV)
- Ruskeasannan asema
- Lentoasema

Päätöksen peruste

Tuusulan kunnan hallintosäätö, toimivalta kaavoitusasioissa.

Päätös

Päätän lausua Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta seuraavaa:

Tuusulan kunta näkee, edelleen että **Kulomäentien (mt 152)** liikenteen sujuvuutta ei tule vaarantaa. Kulomäentien tulee palvella myös seudullista liikennettä Kehä IV:n kehittyvässä käytävässä sekä vt4-kt45 -välillä. Kulomäentie (mt 152) on merkitty myös Uusimaa-kaavaan seudullisesti merkittäväksi. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaisesti väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät mm. kuljetusten palvelutasoa. Tuusulan Focus-alueen rakentuminen lännessä ja Sipoon Bastukärr idässä aiheuttavat merkittäviä vaikutuksia myös Kulomäentien liikenteelle.

Vantaan vastineessa viittaamassa raportissa ei ole analysoitu tai perusteltu vuoden 2050 verkollista tilannetta seudullisen liikenteen näkökulmasta. Raportissa myös uskotaan, että vt 4:llä Korson tasalta Helsingin suuntaan Lahdenväylällä monet nykyiset ongelmat ovat korjautuneet vuoteen 2030 mennessä vaikka mm. valtatie kuorma-autoliikenteen määrän ennakoidaan raportissa kasvavan yli 20% vuoteen 2030 mennessä. Tuusula kyseenalaistaa Kulomäentien kehittämislinjauksen ainakaan kyseiseen raporttiin perustuen.

Tuusulan kunta toistaa Vantaan yleiskaavaluonnoksesta lausumansa siitä, että **mt 152 / Kehä IV:**lle tulee esittää Vantaan yleiskaavassa vain yksi linjaus. Tuusulan kunnan näkemys on, että yleiskaavassa tulee esittää mt 152:n linjausvaihtoehdon 1 mukainen tielinjaus, eikä vaihtoehtoisia liikenteen yhteystarpeita. YVA:ssa ei ole tutkittu enää vaihtoehtoista linjausta, eikä mikään kaava (ei Tuusulan yleis/osayleiskaavat, mutta ei myöskään maakuntakaava) tue vaihtoehtoisia ratkaisuja. Mikäli tälle valtakunnallisestikin merkittävälle tielle haetaan uusia vaihtoehtoisia linjauksia, tulisi se ratkaista maakuntakaavatasolla.

Tuusula toistaa lausumansa **Ruskeasannan asemasta**, joka palvelee kehäradan liityntäasemana Tuusulanväylän (kt 45) käytävän henkilöliikenteessä. Ruskeasannan aseman liityntäpysäköintitarjonta tulee olemaan seudullisesti merkittävä, kuten kaavassa on todettukin. Tuusulan kunta katsoo, että Ruskeasannan aseman

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

toteuttaminen, aseman sijoituksessa kt 45:n ja kehäradan risteämispisteeseen, edistää yleiskaavan tavoitetta vähentää liikenteen haittoja kestävien liikkumismuotojen tukemisella. Ruskeasannan aseman toteutusta tulee kiirehtiä.

Tuusulan kaavoitus näkee hyvänä, että Vierumäen työpaikka-alueelle on lisätty liikenteen yhteistarve -merkintä kohti Tuusulaa ja määräys suunnitelmien tekemisestä yhteistyössä Tuusulan kanssa. Tuusulan kaavoitus on tyytyväinen myös ratkaisuun osoittaa Lentorata / Tallinna-tunneli raskaan raideliikenteen yhteistarpeena lentokenttäalueelta pohjoiseen, ja ettei Lentoradan varausta ole osoitettu Vierumäen alueelle.

Tuusulan kaavoitus haluaa edelleen painottaa tiiviin yhteistyön tarpeellisuudesta suunniteltaessa lentoaseman seutua. Alueesta tulisi muodostaa laaja yhteinen näkemys.

Tuusula on teettänyt selvityksen Hyrylän joukkoliikenteen laatukäytävästä (Sitowise 2020) ja työn laajassa ohjausryhmässä on ollut mukana Vantaan edustus aktiivisesti. Tuusulan kaavoitus toteaa, että raitiotielinjauksen osoittaminen Vantaan yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä ei liene realistista. Pidemmän tähtäimen suunnitelmissa tällainenkin vaihtoehto kannattaa kuitenkin pitää mielessä ja pohtia joukkoliikenteen merkintää myös kohti Tuusulaa.

Tuusulan kaavoitus kiittää hyvää yhteistyöstä ja pyytää huomioimaan lausunnossa esittämänsä asiat.

Tiedoksi

Lausunnon pyytäjä, kuntakehityslautakunnan pj ja vpj

Allekirjoitus

Henna Lindström, vs. Tuusulan kaavoituspäällikkö

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Muutoksenhakukielto

§ 14

Muutoksenhakukielto

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

kirjaamo(a)vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 7.4.2020

Lausunto, Vantaan yleiskaavaehdotus (YK0048)

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta (YK0048). Uudenmaan ELY-keskus on ottanut yleiskaavaan edellisen kerran kantaa 11.4.2019 valmisteluvaiheen lausunnossaan.

Yleistä

Vantaan yleiskaavaa on työstetty osallistavasti ja vaikutuksia arvioiden. Yleiskaavaehdotus jatkaa onnistuneesti pitkäjänteistä strategisen suunnittelun perinnettä Vantaalla. Yleiskaavaehdotuksen ratkaisu tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varressa tarjoaa Vantaan kaupungille hyvät mahdollisuudet ilmastonmuutoksen torjuntaan.

Yhdyskuntarakenne

Yleiskaavaehdotus tiivistää yhdyskuntarakennetta joukkoliikenteen äärellä huomioiden naapurikuntien maankäytön suunnittelun tilanteen.

Yleiskaavassa on käytetty hajarakentamisen poikkileikkausvuotena vuotta 1983. Poikkileikkausvuotta on käytetty kaikissa Vantaalle vuoden 1983 jälkeen hyväksytyissä yleiskaavoissa. Asumisen ratkaisun vaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella yleiskaavan esitystarkkuus huomioiden asemakaavoittamattomilla alueilla 1959-1983 tapahtunut rakentaminen suhteessa vuoden 1983 jälkeen tapahtuneeseen vastaavaan rakentamiseen. Tarkastelun tarkoituksena on varmistaa, että vuosina 1959-1983 ei ole tapahtunut niin merkittävää rakentamista, etteikö yleiskaavaehdotuksessa esitettyä poikkileikkausvuoden käyttöä voisi jatkaa asemakaavoittamattomien alueiden rakentamisen mitoituksessa.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että rakentamisen edellytykset suunnittelutarvealueella tarkastellaan joka tapauksessa maankäyttö- ja rakennuslain 137§ edellyttämällä tavalla. Kyläalueen (AT) määräyksestä voi poistaa viimeisen lauseen.

Yleisistä määräyksistä on syytä poistaa lunastusta koskeva määräys. Määräyksellä ei voi ohittaa lainsäädäntöä (MRL 43§).

Kulttuuriympäristö

Yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden, kulttuuriympäristö on huomioitu sekä kaavakartalla, oikeusvaikutteisella liitekartalla sekä kaavamääräyksiin asianmukaisesti. Määräykset ovat esimerkillisen tarkat. Ratkaisu perustuu riittäviin selvityksiin ja kaavaratkaisun vaikutuksia kulttuuriympäristöön on arvioitu selkeästi.

Kaupan ratkaisu

Kaavaselostuksessa esitetyt vähittäiskaupan sijainnin ohjauksen periaatteet ovat kannatettavia ja toteuttavat valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksia.

Voimassa olevat maakuntatason vähittäiskaupan suunnitteluratkaisut on tehty 2. vaihemaakuntakaavassa. Valmisteilla oleva Uusimaa 2050 vaihemaakuntakaavojen kokonaisuus on menossa maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi 9.6.2020. Voimassa oleva maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Uusimaakaava 2050 ja sen kaupan mitoituksen ratkaisut ovat ennen hyväksymistä otettavissa yleiskaavatyössä selvityksinä huomioon.

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu kaupan alueet ja niiden enimmäismitoitukset Vantaalla seuraavasti (suluissa Uusimaa 2050 -vaihemaakuntakaavaehdotuksen enimmäismitoitukset):

- | | |
|----------------|--|
| • Koivuhaka | 100 000 k-m ² (150 000 k-m ²) |
| • Petas | 100 000 k-m ² (100 000 k-m ²) |
| • Porttipuisto | 125 000 k-m ² (200 000 k-m ²) |
| • Tammisto | 150 000 k-m ² (250 000 k-m ²) |
| • Petikko | 175 000 k-m ² (250 000 k-m ²) |

Enimmäismitoituksessa on mukana olemassa oleva ja uusi liiketila. Enimmäismitoitukseen sisältyy myös merkitykseltään paikallinen liiketila. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, ettei yleiskaavassa ole esitetyt kaupan alueiden (KM) mitoitusta. Näin ollen maakuntakaavan ohjausvaikutus ei ole riittävästi välittynyt yleiskaavaan.

Kaupan laadun suhteen todetaan kaavaselostuksen sivulla 35, että yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina. Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää kaupungin huomiota siihen, etteivät aluekohtaiset määräykset Vantaanportissa, Tammistossa ja Porttipuistossa tue edellä mainittua.

Maakuntakaavan ohjausvaikutus huomioon ottaen Vantaanportin, Tammiston ja Porttipuiston määräyksestä on käytävä ilmi, että seudullinen kauppa voi olla vain tilaa vaativaa kauppaa (myytävä tavara on isoa ja jossa asioidaan vain harvoin). Sen sijaan paikallinen kauppa voi olla muutakin, mikäli selvityksin osoitetaan kaavaratkaisun täyttävän maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan sijainninhjauksen sisältövaatimukset.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa sekä voimassa olevan maakuntakaavan että maakuntakaavaehdotuksen olevan saman sisältöinen seudullisesti merkittävän kaupan laadun osalta. Tällaisen kaupan laadun on oltava paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa. Alueella voi sijaita myös muuta erikoistavaran kauppaa, mutta sen on oltava vaikutuksiltaan paikallista.

Edellä olevaan maakuntakaavan sisältöön viitaten Uudenmaan ELY-keskus toteaa: Yleiskaavamääräystä tulee tarkentaa Vantaanportin, Tammiston ja Porttipuiston osalta siten, että määräyksestä käy ilmi kyseessä olevan seudullisen kaupan osalta paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa (autot, huonekalut, puutarhamyymälät yms. isot tavarat). Muun keskustahakuisen erikoiskaupan osalta *seudullinen* sana korvataan *paikallista* -sanalla. Enimmäismitoitukset on osoitettava. Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset -lausetta on syytä täydentää niin, että siitä käy ilmi kyseessä olevan lisämääräyksen.

Liikennejärjestelmä

Liikenteen osalta yleiskaavaa on viety hyvin eteenpäin. Muutoksia on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen luonnosvaiheessa esille tuomiin eritasoliittymien merkintöihin, mt 152 jatkeen (nk. Kehä IV) linjaukseen ja liityntäpysäköintiin liittyviin merkintöihin. Lisäksi on tehty muutamia muita liikennettä koskevia uusia kaavaratkaisuja. Raskaan liikenteen taukopaikkoihin ja raskaan raideliikenteen varikoihin liittyvät ratkaisut eivät kuitenkaan ole vielä riittäviä. Sekä taukopaikkojen että varikoiden sijaintipaikkojen ratkaisua kuntakaavoituksessa on käsitelty myös Helsingin seudun MAL sopimusneuvotteluissa, josta on saatu neuvottelutulos kesäkuun 2020 alussa.

Kaavaehdotuksen ratkaisu poistaa Ilmakehän ja Tuusulanväylän (kt 45) pohjoisen suunnan ramppien eritasoliittymävaraus on hyvä. On myös tärkeää, että Lahdenväylälle osoitettu Valkoisenlähteen suuntaisliittymää koskeva kaavamääräys TEN-T -ydinverkolle asetetuista palvelutasotavoitteista on säilynyt yleiskaavaehdotuksessa. Ylästöntien suuntaisliittymän toteutumisen edellytyksenä olevat Tuusulanväylän kolmannet kaistat on kaavaselostuksen mukaan otettu huomioon tien aluevarauksessa ja Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan ratkaisu on riittävä.

Vihdintieltä (mt 120) on poistettu Luhtitien eritasoliittymän varaus ja Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole asiaan huomauttamista.

Eritasoliittymävaraukset säilyvät yhä Rajatorpantien ja kehä III (kt 50) eteläpuolella Ainontien/Martinkyläntien liittymässä. Rajatorpantie sijoittuu Vantaan, Espoon ja Helsingin rajojen tuntumaan ja alueelle tultaneen tulevana vuosina suunnittelemaan uutta joukkoliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä ja liittymään osoitettu vaihtopaikan merkintä on hyvä. Vaikka eritasoliittymälle ei näyttäisi seudullisen liikenteen kannalta olevan välttämätöntä tarvetta, voidaan merkintä säilyttää yleiskaavassa ja täsmentää liikenne- ja ratkaisuja aikanaan kolmen kunnan maankäytön suunnittelun edetessä.

Kaavaselostuksen mukaan Vihdintie on todettu pääkaduksi kehitettäväksi tieksi Liikenneviraston vetämässä työssä (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet). Selostusta on syytä täsmentää. Selvityksessä on todettu, että Vihdintie on kaupunkimaisena kehitettävä tie- tai katujakso, ja tällaisilla yhteyksillä on merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, mutta myös seudullista merkitystä. Selvitys ei ota kantaa väylän hallinnolliseen luokkaan.

Joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkinnot sisältyvät Vantaan pikaraitiotien seudullisen ja myös valtakunnallisen joukkoliikenteen kannalta tärkeisiin vaihtopaikkoihin vt 7, vt 4 sekä kt 45 risteyskohtiin. Merkinnot ovat tarpeen ja kohteiden tulee sisältyä myös pikaraitiotien jatkosuunnitteluun. Kaavakartalla vaihtopaikkojen merkintänä on LJ, mutta merkintöjen listauksessa JL. Asia on syytä korjata kaavan viimeistelyssä.

Maantien 152 jatkeen linjausta on luonnosvaiheen jälkeen muutettu hieman idemmäs ja linjaukselta, joka on kaavassa osoitettu aluevarausmerkinnällä, on poistettu kaksi kolmesta eritasoliittymävarauksesta. Nämä ovat viimeisen suunnittelutilanteen mukaisia ja Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan hyviä ratkaisuja.

Tien vaihtoehtoinen linjaus Tuusulaan kautta on osoitettu kahdella liikenteen yhteystarvemerkinällä. Maantien 152 välillä Hämeenlinnanväylä (vt 3) – Tuusulanväylä (kt 45) aluevaraus suunnitelmassa on tutkittu Kesäkylän vaihtoehtoisia linjauksia. Aluevaraus suunnitelma on hyvä mainita myös kaavaselostuksessa. Kesäkylän vaihtoehtoista kokonaisvertailun perusteella parhaaksi valittiin nyt yleiskaavaehdotuksessa esitetty linjaus. Tämä linjaus esitettiin myös käynnissä olevassa ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä, jossa yhteysviranomaisen piti YVA-ohjelmassa esitettyjä vaihtoehtoja riittävänä eikä edellyttänyt muiden Kesäkylän vaihtoehtojen ottamista mukaan YVA-menettelyyn. Tuusulan kunnan puolella kulkevaa linjausta ei ole myöskään osoitettu Tuusulan parhaillaan laadittavassa yleiskaavassa. Yhteystarvemerkinnot Tuusulan kautta on syytä poistaa yleiskaavaehdotuksesta.

Raskaan liikenteen taukopaikoista on todettu, että sellainen voi sijoittua suunnitteilla olevan maantie 152 jatkeen liittymän liikennealueelle Hämeenlinnanväylän varteen. Muista mahdollisista sijainneista todetaan, että taukopaikat voivat sijoittua tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). TT alueet eivät kuitenkaan sijaitse paikoissa, jotka on todettu seudullisissa selvityksissä potentiaalisiksi taukopaikka-alueiksi.

Kehä III varrelta ei vuosien mittaan tehdyissä useissa selvityksissä ja neuvotteluissa ole löytynyt yhtäkään sopivaa raskaan liikenteen taukopaikkaa ja lisäksi Finavia vastustaa toiminnan sijoittumista lentokentän alueen tuntumaan. TT aluetta ei ole Koivukylänväylän varrella Tuusulanväylän itäpuolella, joka on myös tunnistettu erääksi potentiaalisiksi taukopaikka-alueeksi. Keimolassa Hämeenlinnanväylän varrella ei ole TT aluetta ja taukopaikkaa ei ole osoitettu edes muuntuvan maankäytön merkinnällä, joka osoittaisi mahdollisen väliaikaisen sijaintipaikan. Käytännössä Vantaan yleiskaava ei edistä akuutin taukopaikkaongelman ratkaisemista.

Uudenmaan ELY-keskus esittää edelleen, että taukopaikat osoitettaisiin Vantaan yleiskaavaan hyväksymiskäsittelyssä olevan Uusimaa-kaava 2050 liitekartan mukaisesti. Taukopaikka tulisi merkitä vt 3 varrelle maantie 152 liikennealueen lisäksi Keimolaan, tarvittaessa muuntuvan maankäytön merkinnällä. Lisäksi taukopaikkamerkintää tulisi uudelleen harkita aiemmin suunnitellun Luhtaanmäen liittymäalueelle. Taukopaikkamerkintä on tarpeen myös Koivukylänväylän varrella Tuusulanväylän itäpuolelle. MAL 2020-2031 neuvottelutuloksessa todetaan: *Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja seudun kunnat laativat Uudenmaan ELY-keskuksen selvitykseen perustuen suunnitelmat ja tarvittavat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle siten, että niiden toteuttaminen voi käynnistyä sopimuskauden aikana. Valtio osoittaa kohteiden toteuttamiseen rahoitusta yhteensä enintään 15 miljoonaa euroa, kuitenkin enintään 75% kustannuksista. Kuntien rahoitusosuus on 25%. (Sopimuskausi on 31.12.2023 saakka.)*

Käytännössä taukopaikka-alueiden laajuus määritellään tarkemmassa suunnittelussa. Pienempialaisetkin kohteet ovat tarpeen, jos laajempia alueita ei saada pikaisesti toteutettua. Uudenmaan ELY-keskus on valmis suunnittelemaan yhteistyössä Vantaan kanssa myös pienempiä paikkoja, esimerkiksi TT-alueille. Työssä kannattaa hyödyntää vuonna 2018 laadittua selvitystä ”*Raskaan liikenteen palvelu- ja taukoalueiden tarve- ja toteutusmahdollisuudet Helsingin, Espoon ja Vantaan alueilla*”, jossa vaihtoehtoisia paikkoja on jo selvitetty laajasti. Taukopaikkojen liittyminen Vantaan ja koko seudun liikennejärjestelmään tulisi käsitellä myös kaavaselostuksessa.

Toinen ratkaisematta jäänyt seudullisesti merkittävä ja joukkoliikenteen edistämiseen ratkaisevasti liittyvä asia on raskaan raideliikenteen

varikko. Seudullisissa selvityksissä (Väyläviraston julkaisuja 2020) on todettu, että lähijunaliikenteen lisääminen edellyttää uusia varikoita sekä pääradan, rantaradan että kehäradan varrelle. Kehäradalla soveltuvimmaksi alueeksi on määritelty Petaksen kohta, jonne on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu aluevarausmerkintä merkittäviä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle tuotanto- ja varastotoiminnoille (TY). Petaksen kohta tulisi merkitä raskaan raideliikenteen alueena (LR), joka mahdollistaisi sekä varikon että sen vaatiman erkanemisraiteen suunnittelun etenemisen. Kaavaselostukseen olisi tarpeen kuvata aiheesta tehdyt selvitykset ja todeta minkälaisia ympäristöhäiriöitä toiminnasta todennäköisesti aiheutuisi. MAL 2020-2031 sopimuksen neuvottelutuloksessa todetaan: *Kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun. Kunnat laativat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeelliset suunnitelmat varikoiden toteuttamiseksi sekä ratkaisevat varikoiden toteuttajan, suunnittelijan, rakentajan ja omistuksellisen rakenteen. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Väylävirasto osallistuu suunnitteluun erityisesti siltä osin, kuin varikot edellyttävät toimia valtion väyläverkkoon.*

Luonnoksen jälkeen laadittuna uutena merkintänä yleiskaavaehdotuksessa esitetään viheryhteyksien kehittämiskohdat, joiden mainitaan merkitsevän liikenneväylien vihersiltoja tai alituksia. Merkintöjä on useissa kohdissa pääväyliä. Uudenmaan ELY-keskus tunnistaa hyvin väylien estevaikutuksen ja viheryhteyksien jatkuvuuden tarpeen. Kaavamääräyksellä ei voida kuitenkaan sitovasti velvoittaa rakentamaan viheryhteyksiä. Merkinnän määräystä tulisi muokata muotoon ”*merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku*”. Lahdenväylän ja Vanhan Lahdentien väli on kaavaehdotuksessa muutettu suojaviheralueeksi, joka on hyvä ratkaisu.

Vierumäen työpaikka-alueelta (TT) on osoitettu tieliikenteen yhteystarve kohti Tuusulaa. Selostuksessa mainitaan, että liikenneyhteydet Vierumäen työpaikka-alueelle on tarkoitus järjestää Tuusulan itäväylältä. Kaavan yleismääräyksen mukaan uuden työpaikka-alueen toteuttaminen edellyttää asemakaavaa ja toimintaan sopivaa liikenneyhteyttä Tuusulan puolelta. Ajoitusmääräys on myös Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan tarpeen.

Melun käsittely

Yleiskaavaratkaisu huomioi suunnittelualueen melutilanteen. Tausta-aineiston meluselvityksissä melua on käsitelty monipuolisesti. Liikennemäärien muutoksien ja uusien väylien aiheuttamat muutokset on huomioitu. Kaava-aineistossa on käsitelty viheralueiden ja hiljaisten

alueiden sijoittumista ja luonnetta. Kaavaratkaisussa on pyritty vähentämään melua liikennesuunnittelun keinoin. Yleiskaava jättää kuitenkin paljon asemakaavasuunnittelun varaan meluntorjunnan ja täydennysrakentamisen määrän osalta.

Uudenmaan ELY-keskus nostaa esille lentomelun suhteen WHO:n uudet suositukset. Lentomelun aiheuttamasta häiriöstä ja terveyshaitasta saadun uusimman tiedon perusteella WHO antoi vuonna 2018 linjauksensa, jonka mukaan lentomelusta aiheutuu haittaa jo tasolla 45 dB (LDEN) / 40 dB (Lyö).

Pohjavedet

Vantaan kaupungin alueella on 9 pohjavesialuetta, joista 7 on vedenhankintaa varten tärkeitä 1-luokan pohjavesialueita. Näillä alueilla on joko käytössä olevia vedenottamoita tai varavedenottamoita. Vedenottamoilla on voimassa olevat vedenottoluvat. Lisäksi kolmella pohjavesialueella on voimassa olevat lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet (Kaivoksela, Fazerila ja Backas), joiden tarkoitus on suojella vedenottamoiden lähiympäristöjä pohjavedelle haitalliselta maankäytöltä. Vedenottamoiden sijainnit sekä suoja-alueääräykset ja rajaukset tulee ottaa huomioon kaavan valmistelussa, vaikka niitä ei esitetä kartalla.

Yleiskaavassa on esitetty Fazerilan (1-luokan) pohjavesialueelle, jossa on 4 vedenottamoita, uusina toimintoina mm. uusi tieyhteys itään, raitiotie ja 2 A/TP-alueita tällä hetkellä rakentamattomalle alueelle. Raitiotievaraus ja A/TP-alueet on osoitettu yhden vedenottokaivon päälle. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan Fazerilan pohjavesialueella tulee säilyttää nykyiset rakentamattomat alueet rakentamattomina, jotta pystytään turvaamaan riittävä pohjaveden muodostuminen ja pohjaveden laatu. TP-alueille sijoitetaan monipuolista yritystoimintaa, joka voi olla haitaksi pohjaveden laadulle. Raitiotien rakentamisen vaikutukset vedenottamoihin tulee huolellisesti selvittää ja tarvittaessa siirtää raitiotien linjausta, jos se aiheuttaa vaaraa vedenotolle.

Lentoaseman (1-luokan) pohjavesialueelle on esitetty laajennettavaksi TT-alue ja TP-alue. Vedenottamo sijaitsee n. 150 metrin päässä molemmista alueista. TT-alueelle sijoitetaan toimintaa, joita niiden aiheuttamien ympäristöhäiriöiden vuoksi ei voi sijoittaa muille työpaikka-alueille. Tällainen ympäristöhäiriötä aiheuttava toiminta ei myöskään sovellu pohjavesialueelle ja se on pohjaveden pilaamiskiellon vastaista (YSL 17 §). ELY-keskuksen näkemyksen mukaan molemmat alueet (TT ja TP) tulee jättää rakentamatta vedenottamon läheisyyden vuoksi.

Vantaanpuiston (1-luokka) pohjavesialueella laajennetaan TY-alueita kohti kahta vedenottamoita alueelle, joka on tällä hetkellä rakentamaton. TY-alueen reunasta on matkaa vedenottamolle noin 100 metriä. Vedenottamoiden lähiympäristön tulee jättää rakentamatta ja TY-alueita

supistaa itäosastaan niiltä osin kuin se on asemakaavoittamatonta, jotta vedenottamon vedenlaatu saadaan turvattua.

Valkealähteen pohjavesialueelle (1-luokka) Valkealähteen vedenottamon lähelle on osoitettu 2 uutta A-alueita, TY-alue ja TT-alue. Kuten Lentoaseman pohjavesialueen kohdalla mainittiin, TT-alue ei lähtökohtaisesti sovellu pohjavesialueelle. Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa, että Valkealähteen pohjavesialueella oleva TT-alueita supistetaan etelälaidasta rajautumaan virkistysviheralueyhteyteen. Lisäksi rakentamattomat A-alueet on vedenottamon läheisyyden vuoksi jätettävä rakentamatta.

Backasen (1-luokka) pohjavesialueella on HK-ruokatalon vedenottamo. Pohjavesialueelle on merkitty TT-alue, joka ei sovellu pohjavesialueelle. Vedenottamon läheisyyden vuoksi Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa, että TT-merkintä poistetaan kartalta ja alue jätetään rakentamattomaksi.

Kaivokselan (1-luokka) pohjavesialueella on Kaivokselan vedenottamo. Vedenottamon länsipuolella maankäyttö tulee muuttumaan A-alueeksi. Alueen maankäytön muuttuminen ja rakentaminen tulee aiheuttamaan pohjavesialueella rakentamisaikaisesta pohjaveden tilan muuttumista, mikä tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa.

Kaavaselostukseen ei ole selvitetty yleiskaavan vaikutuksia pohjaveteen ja pohjavedenottamoihin. Vaikutusten arviointia varten tulee tarkastella pohjavesialuekohtaisesti, mitä maankäytön muutoksia vedenottamoiden ympäristössä sekä pohjavesialueilla on kaavaan merkitty ja miten nämä muutokset maankäytössä tulevat vaikuttamaan pohjaveden laadulliseen ja määrälliseen tilaan.

Pohjavesialueen kaavamääräystä tulee muuttaa siten, että viimeinen virke kuuluu seuraavasti: *"Maankäyttö tulee suunnitella siten, että maankäytön muutoksen mahdolliset haitat pohjaveden laadulle ja määrälle voidaan välttää."* Lisäksi määräykseen tulee lisätä, että jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin ja että olemassa olevien pohjaveden ottamoiden vedenlaatua tai määrää ei saa vaarantaa ja jos mahdollista niiden ympärille on jätettävä riittävä rakentamaton vyöhyke.

Hulevedet ja pintavesien laatuun vaikuttavat asiat

Hulevesien käsittely- ja viivytystarve on tunnistettu. Hulevesitulva-altaille on osoitettu alustavat sijainnit kasvavien ja tiivistyvien alueiden yhteyteen. Hulevesiä koskevia yleismääräyksiä on edelleen syytä täsmentää siten, että niissä edellytetään alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä tehtävät hulevesien hallinnan suunnitelmat. Lisäksi on suositeltavaa määrätä rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnan ja käsittelyn suunnittelusta.

Uusi rakentaminen ohjataan tulvariskialueiden ulkopuolelle. Tulviminen on otettava huomioon ja riittävät rakentamiskorkeudet määritettävä niillä kehittyvillä alueilla, jotka sijoittuvat jokien tai purojen läheisyyteen.

Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin kaavaluonnoslausunnossa mainitut pintavesien suojelua koskevat lisäykset.

Vesihuolto

Yleiskaavaselostuksessa on vesihuolto huomioitu kohdassa 6.4.3 Tekninen verkosto ja kappaleessa Vesihuolto.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa vesihuollon ja vesihuoltolain osalta seuraavaa. (Uudenmaan ELY-keskus on vesihuoltolain valvontaviranomainen toimialallaan).

Kunnalla on vesihuoltolain mukainen vesihuollon kehittämisvelvoite, kehittää vesihuoltoa yhdyskuntakehitystä vastaavasti (VHL 5§) ja vesihuoltolaitosten toiminta-alueiden tulee kattaa alueet, joissa se on tarpeen toteutuneen tai suunnitellun yhdyskuntakehityksen vuoksi (VHL 7§).

Vesihuoltolaki 5 § (22.8.2014/681) Vesihuollon yleinen kehittäminen:

Kunnan tulee kehittää vesihuoltoa alueellaan yhdyskuntakehitystä vastaavasti tämän lain tavoitteiden toteuttamiseksi yhteistyössä alueensa vesihuoltolaitosten, laitoksille vettä toimittavien ja niiden jätevesiä käsittelevien sekä muiden kuntien kanssa sekä osallistua vesihuollon alueelliseen yleissuunnitteluun.

Vesihuoltolaki 7 § (22.8.2014/681) Vesihuoltolaitosten toiminta-alueet:

Kunnan alueella vesihuoltolaitosten toiminta-alueiden tulee kattaa alueet, joilla kiinteistöjen liittäminen vesihuoltolaitoksen vesijohtoon tai jätevesiviemäriin on tarpeen toteutuneen tai suunnitellun yhdyskuntakehityksen vuoksi.

Uudenmaan ELY ehdottaa seuraavia toimenpiteitä:

Vantaan kaupungin vesihuollon kehittämissuunnitelma on tehty viimeksi 2017, ajanjaksolle 2017-2026. Suunnitelma tulee päivittää vastaamaan Vantaan yleiskaavan tilannetta.

Vesihuollon kehittämissuunnitelman ajan tasalle saattaminen yleiskaavan laadinnan yhteydessä palvelee maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaista veloitetta yleiskaavassa huomioitavasta energia-, vesi- ja jätehuollon järjestämisestä.

Vesihuollon kehittämissuunnitelma päivittäminen ja aikataulu tulee mainita kaavaselostuksessa.

Muutokset on huomioitava myös Vantaan kaupungin vesihuollon toiminta-alueissa ja toiminta-alueiden laajenemisalueiden suunnitellussa.

Seveso-kohteet

Uudenmaan ELY-keskuksen luonnosvaiheessa antama lausunto on otettu huomioon.

Pilaantuneet maat

Pilaantuneet maat tulee huomioida yleiskaavassa. Yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa tulee kuvata ja käsitellä pilaantuneet maat sekä tarvittaessa merkitä ja määrätä ne kartalle.

Luonto

Yleismääräyksissä esitetty lunastuskohta on ongelmallinen. Ainakin valtion lunastus on mahdollinen vain erityislaeissa tarkoin määritellyissä tilanteissa. Luonnonsuojelulaki mahdollistaa lunastamisen vain valtakunnallisten suojeluohjelmien alueilla ja Natura-alueilla. Vantaan alueella ei ole toteuttamattomia suojeluohjelmia tai Natura-alueita, joilla lunastaminen olisi mahdollista. Määräys on syytä poistaa.

Östersundomin yleiskaava on kumottu Helsingin hallinto-oikeudessa ja siitä on valitettu edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Östersundomiin esitetty maankäyttö ei voi olla kumotun kaavan mukainen, koska Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen mukaan ratkaisu on lainvastainen vaikutusten arvioinnin ollessa puutteellinen ainakin Naturan osalta.

Kaavassa on esitetty ansiokkaasti uusia luonnonsuojelualueita. Myös ekologisten runkoyhteyksien merkitseminen kaavaan on hyvä. SL - alueen kaavamääräys mahdollistaa käyttötarkoitusta palveleva vähäisen rakentamisen. Määräyksen tarpeellisuutta on syytä harkita.

luo-alueet on merkitty oikeusvaikutteiselle liitekartalle.

Kaavaselostuksen mukaan alueilla (muilla kuin M-alkuisilla) on voimassa MRL 128§:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee mm. puidenkaatoa. Kaavamääräyksestä puiden kaato kuitenkin puuttuu. Määräystä on syytä täsmentää tältä osin.

Natura-alueet merkitty kaavakartalle päällekkäismerkinnällä.

Vaikutuksen Natura-alueisiin arvioitava. Arviointia ei tarvita tilanteessa, jossa voidaan luotettavasti ja aukottomasti osoittaa, että mitään vaikutuksia ei aiheudu. Kun on vaikutuksia, on niiden merkittävyys arvioitava. Rakentaminen, virkistyskäytön lisääntyminen, hulevedet ym. aiheuttavat väistämättä vaikutuksia läheisille Natura-alueille.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue

Uudenmaan ELY-keskus on valittanut Östersundomin vaihemaakuntakaavasta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Helsingin hallinto-oikeus kumosi Östersundomin yhteisen yleiskaavan. Myös tästä päätöksestä on valitettu. Uudenmaan ELY-keskus esittää metrovarauksen ja Kehä III itäpuolelle ja Porvoonväylän eteläpuolelle jäävän alueen rajaamista Östersundomin yhteisen yleiskaavan aluetta rajattavaksi tämän yleiskaavan ulkopuolelle.

Yhteenveto

Osa edellä esitetyistä muutoksista kaavaratkaisuun ovat sen kaltaisia, että kaavan asettamista uudelleen ehdotuksena nähtäville on syytä harkita. Kriittisimmät muutokset ovat kaupan mitoitus ja laatu, Östersundomin yhteisen yleiskaavan alueelle esitetty maankäyttö ja raskaan raideliikenteen varikoiden huomioiminen osana seudun joukkoliikennetarkistusta. Kaavan asettaminen uudelleen nähtäville turvaa osaltaan MAL-sopimuksen 2020-2031 tavoitteiden saavuttamisen. Tässä yhteydessä on myös mahdollista tutkia ja esittää raskaan liikenteen taukopaikat.

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

TIEDOKSI

UUDELY: Erika Heikkinen, Kirsi Hellas, Olli Jaakonaho, Ilkka Juva, Johanna Järvinen, Elina Kerko, Timo Kinnunen, Larri Liikonen, Maija Stenvall, Marjo Vuola, Annukka Vähä-Vahe, Henrik Wager
Uudenmaan liitto
HSL
HSY

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

Esittelijä Autere Tuomas 05.06.2020 14:52

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 05.06.2020 14:51

Lähetetty: Toimisto Uudenmaanliitto <toimisto@uudenmaanliitto.fi>
Lähetetty: keskiviikko 17. kesäkuuta 2020 11.13
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Ilona Mansikka
Aihe: Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta
Liitteet: ote tarkastamattomasta ptk_Vantaa.pdf; karttaliite 1_Vantaa.pdf; karttaliite 2_Vantaa.pdf

Hei,

ohessa ote tarkastamattomasta pöytäkirjasta; Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta. Maakuntahallituksen 8.6. kokouksen pöytäkirja tarkastetaan elokuussa, jonka jälkeen lähetämme otteen tarkastetusta pöytäkirjasta.

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund

Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B

00240 Helsinki • Helsingfors

+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi



Maakuntahallitus	§ 39	29.04.2019
Maakuntahallitus	§ 79	08.06.2020

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

107/06.02.00/2019

MHS 29.04.2019 § 39

Tiivistelmä

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

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

Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin näkökohtiin:

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

Asian vireilletulo

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

Asian yksityiskohtainen selostus

Maakuntakaava on ohjeena muutettaessa yleiskaavaa.

Voimassa oleva maakuntakaava

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

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

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

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

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

Vantaan yleiskaava 2020 luonnos

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

Keskukset

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

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

Kauppa

Yleiskaavassa on pyritty määrittelemään kaupan sijoittamisen ohjaamisen periaatteet ja täsmentämään maakuntakaavan linjauksia. Kestävän kasvun vyöhykkeellä kaupan rakentuminen on sidottu raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen. Suurin osa kaupunkikeskusten alueista kuuluu tälle strategiselle kehittämisvyöhykkeelle.

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

Liikkuminen

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

Kulttuuriympäristöt

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

Virkistysalueet ja viheryhteystarpeet

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

Suojelualueet ja Natura 2000

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

Ehdotus lausunnoksi

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

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

Keskukset ja kauppa

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

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

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

Voimassa oleva maakuntakaava:

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

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

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

Kauppa keskuksien ja kaupan alueiden ulkopuolella

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

- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee yleiskaavan määräyksissä huomioida maakuntakaavan seudullisuuden koon alarajat.

Kaupallisten palveluiden alueet

Enimmäismitoitus

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

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

Määräysteksti

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

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

Kaupallisten palveluiden alueiden aluekohtaiset määräykset

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

Voimassa oleva maakuntakaava:

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

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

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

enimmäismitoitus

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

Voimassa oleva maakuntakaava:

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

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

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

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

Voimassa olevan maakuntakaava ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

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

Liikenne

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

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

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

Yleiskaavassa on osoitettu Vihdintie paikallisesti tärkeäksi tieksi.

Voimassa oleva maakuntakaava:

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

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

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

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

Voimassa oleva maakuntakaava ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

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

Kulttuuriympäristöt

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

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

Virkistysalueet ja viheryhteystarpeet

Uusimaa-kaavan virkistysalueet sekä viheryhteystarpeet ovat tarkentuneet Vantaan yleiskaavan luonnoksessa virkistystä, suojelua sekä maa- tai

metsätaloutta osoittaviksi aluevarausmerkinnöiksi. Maakuntakaavassa osoitettuja viheryhteystarpeita toteuttavat yleiskaavan luonnoksen ekologinen runkoyhteys ja ohjeellinen ulkoilureitti -merkinnät, joita on osoitettu edellä mainituille aluevarausmerkinnöille tieväylien ylitys- tai alituskohtiin. Virkistysalueyhteys -merkintää on käytetty yhdistämään laajoja viheralueita rakennetussa ympäristössä.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Yleiskaavan luonnos on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

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

Suojelualueet ja Natura 2000

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

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

Muita huomioita

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

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

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

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Vastuujohtaja:

Merja Vikman-Kanerva 040 638 6669

Valmistelija:

Aila Elo 040 660 5227

Päätös:

Maakuntahallitus päätti antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Täytäntöönpano:

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

Päätösote: Vantaan kaupungin kirjaamo

MHS 08.06.2020 § 79

Tiivistelmä

Vantaan kaupunki pyytää Uudenmaan liitolta lausuntoa Vantaan yleiskaavan ehdotuksesta. Vantaan yleiskaavassa on varauduttu voimakkaaseen kasvuun vuoteen 2050 mennessä. Vantaan kaupungin kasvu osoitetaan olemassa olevan rakenteen kestävässä liikkumisen alueilla, joka mahdollistaa luonnon- ja virkistysalueiden turvaamisen. Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestävässä liikkumiseen tukeutuva monikeskuksinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaava 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin näkökohtiin:

- Kaupunkikeskustojen ja kaupallisten palveluiden alueilla sekä niiden ulkopuolella kaupan määräyksiä tulee tarkentaa ja täydentää
 - Kaupunkikeskustojen kauppaa ei rajoiteta, jolla korostetaan keskustan ensisijaisuutta kaupan sijoittumiselle
 - Kaupan alueiden enimmäismitoitus tulee huomioida maakuntakaavan mukaan
 - Kaupan seudullisuuden koon alarajat tulee huomioida maakuntakaavan mukaan
 - Kaupunkikeskustan alueiden määräystä tulee tarkentaa Lapinkylän osalta
 - Kaupallisten palveluiden alueiden määräystä tulee tarkentaa kaupan laadun rajoittamisen osalta
- Aviapoliksen kaupunkikeskustan alueen rajausta tulee tarkistaa
- Petaksen varikko tulee huomioida yleiskaavassa
- Östersundomin maakuntakaavan ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnittelualue tulee rajata pois yleiskaavasta alueeseen liittyvän keskeneräisen valitusprosessin takia

”Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa: <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020> Sivuille on myös yleiskaavaluonnoksesta laaditut vaikutustenarvioinnit sekä muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.”

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunki on pyytänyt 7.4.2020 Uudenmaan liitolta lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta 5.6.2020 mennessä. Liitto sai lisälausuntoaikaan 18.6.2020 asti.

Asian taustat

Yleiskaavan suunnittelualue ja tavoitteet

Vantaan yleiskaavaehdotus määrittelee tulevaisuuskuvan Vantaan maankäytön kehityksestä vuoteen 2050 asti koko Vantaan alueelle. Yleiskaava linjaa kokonais kuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle.

Vantaan rooli osana Uudenmaan maakuntaa keskittyy liikkumiseen, väyliin, lentokenttään, mutta myös kasvavaan kaupunkiseutuun, viherrakenteeseen, luonnon ja kulttuuriperinnön suojeluun. Helsingin seudulla Vantaan rooli on myös merkittävä, koska kaupunki on fyysisesti keskellä seutua ja sen verkostoja. Vantaa on seudun kolmanneksi suurin kaupunki, joka kasvaa voimakkaasti. Yleiskaavassa sovitetaan yhteen naapurikuntien kanssa rajaseutujen maankäytön ja erilaisten verkostojen ratkaisut.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resursseja maata luonnolle ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävä kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikkittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

Monikeskuksisen kaupungin ytiminä ovat uudistuvat keskustat, joista etenkin kolme 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 varrella ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmea.

Yleiskaavaehdotukseen on määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkoston. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta.

Kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien turvaamiseksi on yleiskaavassa osoitettu työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia lähivuosisikymmenille. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavaehdotuksessa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä. 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. Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta. Yleiskaava ei ohjaa tarkasti yksittäisten palvelujen tarkkaa sijoittumista. Tärkeimpinä linjauksina kaupan sijoittumisessa on keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana. Kaavakartan aluevarauksia täsmentävät yleiskaavamääräykset, joissa on paljon tarkempaa suunnittelua ohjaavia linjauksia. Vantaan oikeusvaikutteinen yleiskaava koostuu pääkartasta ja kahdesta oikeusvaikutteisesta liitekartasta sekä niitä koskevista merkinnöistä ja määräyksistä. Lisäksi yleiskaavamateriaaliin kuuluvat vaikutustenarviot ja selvitykset sekä yleiskaavan selostus, jossa avataan tarkemmin yleiskaavan ratkaisuja.

Kaavatilanne

Yleiskaavatilanne

Vantaalla on suunnittelua-alueella 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.

Maakuntakaavatilanne

Maakuntakaava on ohjeena muutettaessa yleiskaavaa. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella.

Vantaan alueella on voimassa useita maakuntakaavoja. Ne ovat ohjeena kuntakaavoitukselle siihen asti, kunnes maakuntavaltuusto hyväksyy nyt ehdotusvaiheessa olevan, nk. Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ja se on tullut voimaan. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on tavoitteena viedä valtuuston hyväksyttäväksi kesällä 2020. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maakuntahallitus voi määrätä maakuntakaavan tulemaan voimaan maakuntavaltuuston hyväksymispäätöksen jälkeen, vaikka kaavasta olisi valitettu.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaava korvaa voimaan tullessaan nyt alueella voimassa olevat maakuntakaavat lukuun ottamatta Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoiman ratkaisua sekä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa, Östersundomin aluetta, joka on nyt voimassa. Maakuntavaltuusto hyväksyi Östersundomin alueen maakuntakaavan kesäkuussa 2018. Kaavasta valitettiin Helsingin hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset marraskuussa 2019. Valtuuston päätös on nyt lain mukainen ja kaava on voimassa.

Voimassa oleva maakuntakaava

Voimassa olevassa maakuntakaavassa Vantaan kaupungin alueelle on osoitettu mm. taajamatoimintojen alueita, virkistys-, suojelu- ja Natura-alueita, viheryhteystarpeita, raideliikenteeseen tukeutuva asemaseudun kehittämisalue, Helsinki-Vantaa lentoasema sekä merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköt Koivuhakaan, Petakseen, Porttipuistoon, Tammistoon ja Varisto-Petikkoon. Vantaan aluetta halkovat valtatie, päärautatie, kehärata sekä poikittainen Kehä III:n moottoriväylä. Keskustatoimintojen alueina on osoitettu Hakunila, Myyrmäki, Kivistö, Koivukylä, Korso, Pakkala ja Tikkurila. Keskusta-alueita yhdistävät raideliikenteen väylät ja pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaava

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

Ehdotus lausunnoksi

Vantaan koko kaupungin yleiskaava on erittäin merkittävä suunnitelma, jolla on paljon vaikutuksia seudun kokonaisuuteen. Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestäväan liikkumiseen tukeutuva monikeskuksinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaavan 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Uudenmaan liitto on laatimassa Uudellemaalle vaihemaakuntakaavojen muodostamaa kokonaisuutta, nk. Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta, jossa Vantaa sijoittuu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ja Vantaan yleiskaava 2020 tavoitevuosi on molemmilla vuosi 2050. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on tavoitteena viedä valtuuston hyväksyttäväksi kesällä 2020, jolloin uusi maakuntakaava tulisi voimaan jo syksyllä 2020. Tämän vuoksi Uudenmaan liiton lausunnossa on Vantaan yleiskaavan ehdotusta peilattu sekä voimassa olevaan maakuntakaavaan että parhaillaan hyväksymisvaiheessa olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotukseen. Östersundomin alueen osalta yleiskaavan ratkaisuja on peilattu voimassa olevan Östersundomin alueen maakuntakaavan ratkaisuihin

Kasvun kestävä ohjaaminen

Kestävän kasvun vyöhyke

Yleiskaavassa strategisella kestäväan kasvun vyöhyke -merkinnällä osoitetaan suurpiirteisesti sijainteja, joille väestönkasvua tulee ensisijaisesti keskittää, ja joilla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia liikenneyhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kestävän kasvun vyöhyke – merkintä tukee sekä voimassa olevan maakuntakaavan että uuden Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kasvun kestävän ohjaamisen tavoitteita.

Elinkeinot ja kauppa

Keskukset ja kauppa

Yleiskaavassa osoitettu keskusverkko vastaa suurimmalta osin maakuntakaavan keskusverkkoa. Maakuntakaavan keskusten lisäksi yleiskaavassa on osoitettu kestävän kasvun vyöhykkeeseen kytkeytyvät Lapinkylä ja Länsimäki sekä uusi metroasema Länsisalmi. Määräyksissä Länsimäen ja Länsisalmen kauppaa on rajoitettu paikalliseksi, mutta Lapinkylän keskuksen osalta kaupan rajoittamisesta ei löydy määräyksistä mainintaa.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kaupunkikeskustan alueiden määräystä tulee tarkentaa tältä osin.

Vantaan yleiskaavalla pyritään kaavaselostuksen mukaan ohjaamaan vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja kaupan alueille. Tämä ei kuitenkaan näy yleiskaavan määräyksissä.

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

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

Voimassa oleva maakuntakaava ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaava:

- Molempien maakuntakaavojen mukaisen Pakkalan keskustatoimintojen alueen laajentaminen valtakunnallisesti merkittävän kaksiajorataisen tien, Kehä III:n, pohjoispuolelle ei tuota kävelyyn perustuvaa keskusta-aluetta. Kehä III aiheuttaa suuren estevaikutuksen keskustamaisen kaupunkitilan jatkumiselle eikä Aviapoliksen keskustatoimintojen alue muodosta yhtenäistä toiminnallista kokonaisuutta olemassa olevan Pakkalan keskustan kanssa.
- Uudenmaan liitto katsoo, että ratkaisu ei ole voimassa olevan eikä hyväksymisvaiheessa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan mukainen. Aviapoliksen kaupunkikeskustan alueen rajausta tulee tarkistaa.

Kauppa keskuksien ja kaupan alueiden ulkopuolella

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

- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee yleiskaavan määräyksissä huomioida maakuntakaavan seudullisuuden koon alarajat.

Kaupallisten palveluiden alueet

Enimmäismitoitus

Voimassa olevassa maakuntakaavassa ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa on osoitettu jokaiselle kaupan alueelle enimmäismitoitukset. Yleiskaavan merkinnöissä ja määräyksissä ei ole osoitettu, että kaupallisten palveluiden alueita koskevat maakuntakaavassa osoitetut enimmäismitoitukset.

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

Kaupun laadun rajoittaminen

Yleiskaavan selostuksen mukaan Tammistoa, Porttipuistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Selostuksen mukaan kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Tätä yleiskaavan selostuksen tavoitetta ei kuitenkaan ole osoitettu kaupan alueiden merkinnöissä ja määräyksissä kyseisiä alueita koskien.

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

Liikenne

Maantie 152

Yleiskaavan ehdotuksessa on esitetty Maantie 152:lle (nk. kehä IV) kaksi vaihtoehtoa. Toinen varauksista on osoitettu kokonaan aluevarauksena. Vaihtoehtoinen tielinjaus koskettaa Tuusulan rajalla olevaa osaa, jossa linjaus on osoitettu nuoliviivoin liikenteen yhteystarpeena Tuusulan puolelle.

- Uudenmaan liitto katsoo, että maantie 152 liikennealueen aluevaraus sekä vaihtoehtoinen nuolimerkinnöllä esitetty linjaus ovat yhteneviä maakuntakaavojen ohjeellisen linjauksen kanssa, kun otetaan huomioon maakuntakaavojen tarkkuustasot. Liitto pyytää huomioimaan, että Tuusulan kunta ei ole kaavoituksessaan varautunut maantie 152 vaihtoehtoiseen, osin Tuusulan puolella kulkevaan linjaukseen.

Lentorata ja Tallinna-tunneli

Lentorata ja Tallinna-tunneli ovat kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittäviä hankkeita, joiden mahdollistaminen on tärkeää. On hyvä, että Vantaan yleiskaavassa on mahdollistettu molemmat ratalinjaukset. Voimassaolevassa maakuntakaavassa ja uudessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa lentorata ja Tallinna-tunneli on osoitettu yhtenäisellä merkinnällä liikennetunnelin ohjeellisena linjauksena lentoasemalle asti. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on lisäksi Tallinna-tunnelin rahtiterminaaliin vievä ratayhteys on osoitettu liikenteen yhteystarvemuodolla lentoasemalta luoteeseen. Lentoradalla ja Tallinna-tunnelilla on synergiaetuja, mutta hankkeet eivät ole riippuvaisia toisistaan.

- Uudenmaan liitto katsoo, että näiden merkittävien hankkeiden suunnittelun etenemisen kannalta olisi tärkeää, että hankkeiden suunnittelu etenee yhteistyössä.

Raskaan raideliikenteen varikot

Raskaan liikenteen varikot ovat valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen toimivuuden kannalta tärkeä asia, joka tulisi huomioida maankäytön suunnittelussa. Tuoreimmassa valtion liikenneviranomaisten varikkoselvityksissä on Vantaan Petakseen osoitettu tarve raskaan

raideliikenteen varikolle. Yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa varikon sijoittaminen edellyttää yleiskaavan muuttamista ja asemakaavan laatimista, joten Petakseen sijoittuva varikko tulisi huomioida laadittavana olevassa Vantaan yleiskaavassa. Varikkotoiminnan vaikutukset arvioidaan yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä.

- Uudenmaan liitto katsoo, että Petakseen raidevarikon suunnittelun etenemisen kannalta olisi tärkeää, että varikko huomioitaisiin yleiskaavassa.

Raskaan liikenteen palvelualueet

Raskaan liikenteen palvelualueet ovat valtakunnallisen logistiikan toimivuuden kannalta tärkeä asia, joka tulisi huomioida maankäytön suunnittelussa. Potentiaaliset raskaan liikenteen palvelualueet on osoitettu Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuuden selostuksen liiteaineiston logistiikkaa käsittelevässä L1 -liitekartassa.

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

Östersundomin alueen maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan suhde

Maakuntakaavatilanne

Östersundomin alueen maakuntakaava kattaa Helsingin Östersundomista Sipoonjokeen ulottuvan alueen sekä osan Vantaan Länsisalmea. Kaavassa käsitellään kaikki keskeiset alue- ja yhdyskuntarakenteen teemat, ja se on osa Uudenmaan toista vaihemaakuntakaavaa.

Kaavaa laadittaessa on kiinnitetty erityistä huomiota Natura-alueisiin kohdistuviin vaikutuksiin sekä raideliikennetarkoituksiin. Keskeisinä suunnitteluperiaatteina on ollut sitoa taajamarakenne raideyhteyteen ja turvata tärkeät ekologiset yhteydet sekä olla heikentämättä merkittävästi Natura-alueiden luonnonarvoja.

Vantaan alueella maakuntakaavassa on osoitettu muun muassa taajamatoimintojen alueita, työpaikka-alueita, arvokkaita kulttuuriympäristöjä, suojelualueita, Natura 2000 -alueita, virkistysalueita, viheryhteystarpeita, itämetron ohjeellinen linjaus sekä siihen tukeutuva Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue ja tiivistettävä alue Länsisalmissa.

Kaavassa Salmenkallion-Kasabergetin ja Talosaaren alueet esitetään niin sanottuina maakuntakaavan valkoisina alueina. Ratkaisulla pyritään vähentämään Natura-alueille virkistyskäytöstä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia.

Östersundomin maakuntakaavaa on laadittu samanaikaisesti Helsingin, Vantaan ja Sipoon valmisteleman yhteisen yleiskaavan kanssa. Maakuntakaavassa käsitelty alue on kuitenkin yleiskaavan aluetta laajempi.

Hyväksymiskäsittelyssä olevasta Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta rajattiin ehdotusvaiheessa ulos Östersundomin alue, jonne oli 2018 kesällä hyväksytty em. täydennys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan. Hyväksymispäätöksestä oli valitettu Hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset päätöksellään 29.11.2019. Valtuuston päätös on nyt lain mukainen ja kaava on voimassa. Maakuntakaavat ohjaavat yleiskaavan laadintaa.

Östersundom Vantaan yleiskaavassa

Helsingin, Vantaan ja Sipoon valmistelemaa Östersundomin yhteistä yleiskaavaa on laadittu rinnan Östersundomin maakuntakaavan kanssa. Östersundomin yhteinen yleiskaava on kumottu Helsingin hallinto-oikeuden päätöksellä 29.11.2019. Päätöksestä on valitettu Korkeimpaan hallinto-oikeuteen ja valitusprosessi on kesken. Yhteisen yleiskaavan ratkaisut on yleiskaavan kaavaselostuksen mukaan tuotu Vantaan yleiskaavaehdotukseen lähes sellaisinaan.

Liikenteen osalta metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Metrolinjauksen on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin. Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella: Itä-Vantaalla runkoyhteys mahdollistaa Itäväylää mukailevan raitiotien Länsisalmen kautta Majvikiin. Länsisalmeen on merkitty liikenneyhteydet 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.

Yleiskaavaehdotuksessa Länsimäkeen on osoitettu keskusta-alue sekä asuinalueen laajennus koilliseen. Länsisalmessa uusi keskusta-alue asuinalueineen sijoittuu itämetron uuden aseman yhteyteen. Länsisalmen nykyinen kyläalue on rajattu laajana aluevarauksena metrokeskuksen pohjoispuolelle. Länsisalmeen merkityn keskustarakenteen toteutuminen on sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen rakentumiseen.

Vantaan Östersundomin alueelle ulottuu alueita Natura-aluekokonaisuudesta Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065). Näihin Natura-alueisiin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Natura-vaikutusten arvioinneissa. Länsisalmen asuntoalueen toteuttamiseen liittyy yleiskaavan yleis- ja ajoitusmääräyksiä liittyen ekologisen yhteyden säilymiseen Sipoonkorven ja em. Natura-aluekokonaisuuden välillä.

Porvoonväylän pohjoispuolelle sijoittuu yhdyskuntateknisen huollon sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alueita. Kehä III:n länsipuolelle kaavassa sijoittuu lähivirkistysalueita, arvokas kulttuuriympäristö -merkintä, palveluiden ja hallinnon alue sekä maatalousvaltainen alue Westerkullan kartanon pelloille. Länsisalmen itäpuolelle sekä Kehä III:n yli on osoitettu pohjois-eteläsuuntainen ekologinen runkoyhteys, jolle on merkitty viheryhteyden kehittämiskohtia. Lisäksi Östersundomin alueella kulkee virkistysyhteyksiä ja ohjeellisia ulkoilureittejä.

Östersundomin alueen maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan suhde

Maakuntakaavan yksi keskeinen suunnitteluperiaate on ollut, että kaavalla turvataan alueen tärkeät ekologiset yhteydet, eikä heikennetä merkittävästi Natura-alueiden luonnonarvoja. Tärkeää on ollut turvata erityisesti Sipoonkorven ja Salmenkallion välinen, mutta myös rannikolle ulottuva ekologinen yhteys. Suunnitteluperiaatetta on toteutettu sekä virkistysalueiden ja viheryhteyksien sijainneissa ja leveyksissä että suunnittelumääräyksissä.

Östersundomin kaavan virkistysaluetta koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan, että Östersundomin alueella on virkistysalueen

yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huolehdittava, ettei merkittävästi heikennetä Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet FI0100065 suojelun perusteena olevia luonnonarvoja, erityisesti ottaen huomioon luontodirektiivin liitteen I luontotyyppi kasvipeitteiset silikaattikalliot ja lintudirektiivin liitteen I lajit. Suunnittelumääräyksessä todetaan myös, että Östersundomissa sijaitsevan Sipoonkorven ja Mustavuoren sekä Sipoonkorven ja Salmenkallion välisen alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon ekologisten yhteyksien jatkuvuus ja säilyminen erityisesti lintudirektiivin liitteen I lajin pyy elinympäristön kannalta.

Maakuntakaavan virkistysalueen merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus. Vantaan yleiskaavassa osoitetaan Länsisalmen metroon tukeutuva kaupunkikeskusta ja siihen tukeutuva asuinalue maakuntakaavan vastaavaa taajamatoimintojen aluetta idemmäs siten, että se peittää lähes kokonaan alueen, jonne on maakuntakaavassa osoitettu tärkeä pohjois-eteläsuuntainen virkistysalue, joka toimii myös ekologisena yhteytenä Sipoonkorven ja Salmenkallion sekä meren rannan välillä, ja johon virkistysalueen suunnittelumääräyksessä kiinnitetään erityistä huomiota. Yleiskaavassa osoitettuun korvaavaan, Kehä III:n ylittävään viheryhteyteen liittyy epävarmuutta sekä sen toteutumisen että toimivuuden suhteen, ja viheryhteyden korvaaminen yleiskaavan mukaisesti voi tältä osin vaikeuttaa maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista.

- Uudenmaan liitto katsoo, että tältä osin yleiskaavan ratkaisu Östersundomissa ei ole voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Koska sekä Östersundomin yhteinen yleiskaava että voimassa oleva Östersundomin vaihemaakuntakaava ovat tällä hetkellä valitusprosessissa Korkeimmassa hallinto-oikeudessa, ja koska Östersundomin alueeseen liittyy erityisesti Natura-vaikutusten arviointia ja arviointitulosten tulkintaa koskevia merkittävästi erilaisia kuntien ja viranomaisten tulkintoja, Uudenmaan liitto katsoo, että Östersundomin maakuntakaavan ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnittelualue tulee rajata pois yleiskaavasta.

Yleiskaavan muut teemat ja vuorovaikutus

Uudenmaan liitto katsoo, että yleiskaavan ratkaisut muiden kaavan teemojen (viherrakenne, kulttuuriympäristöt, lentokenttä ja tekninen verkosto) osalta tukevat hyvin sekä voimassa olevan maakuntakaavan että uuden Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan tavoitteita. Erityisesti virkistykseen, suojelun ja ekologisen verkoston osalta kaavan ratkaisut ovat kunnianhimoisia ja onnistuneita.

Vuorovaikutus ja kaavan aineistot on toteutettu esimerkillisen hyvin nähtävilläolon ajankohdan haasteet huomioiden. Kaavan esittelyaineisto on toteutettu käyttäjäystävällisesti ja tarjoaa informaatiota helposti lähestyttävässä muodossa.

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

Asian aiempi käsittely

[MHS 29.4.2019](#)

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Vastuujohtaja:

Merja Vikman-Kanerva 040 638 6669

Valmistelija:

Ilona Mansikka 040 524 9186

Päätös:

Maakuntahallitus päätti antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Täytäntöönpano:

Muutoksenhakukielto (Kuntalaki 410/2015 136 §); päätös koskee valmistelua

Päätösote: Vantaan kaupunki

Otteen tarkastamattomasta pöytäkirjasta oikeaksi todistaa:

Helsingissä 17.6.2020



Petra Salmi
Arkistonhoitaja

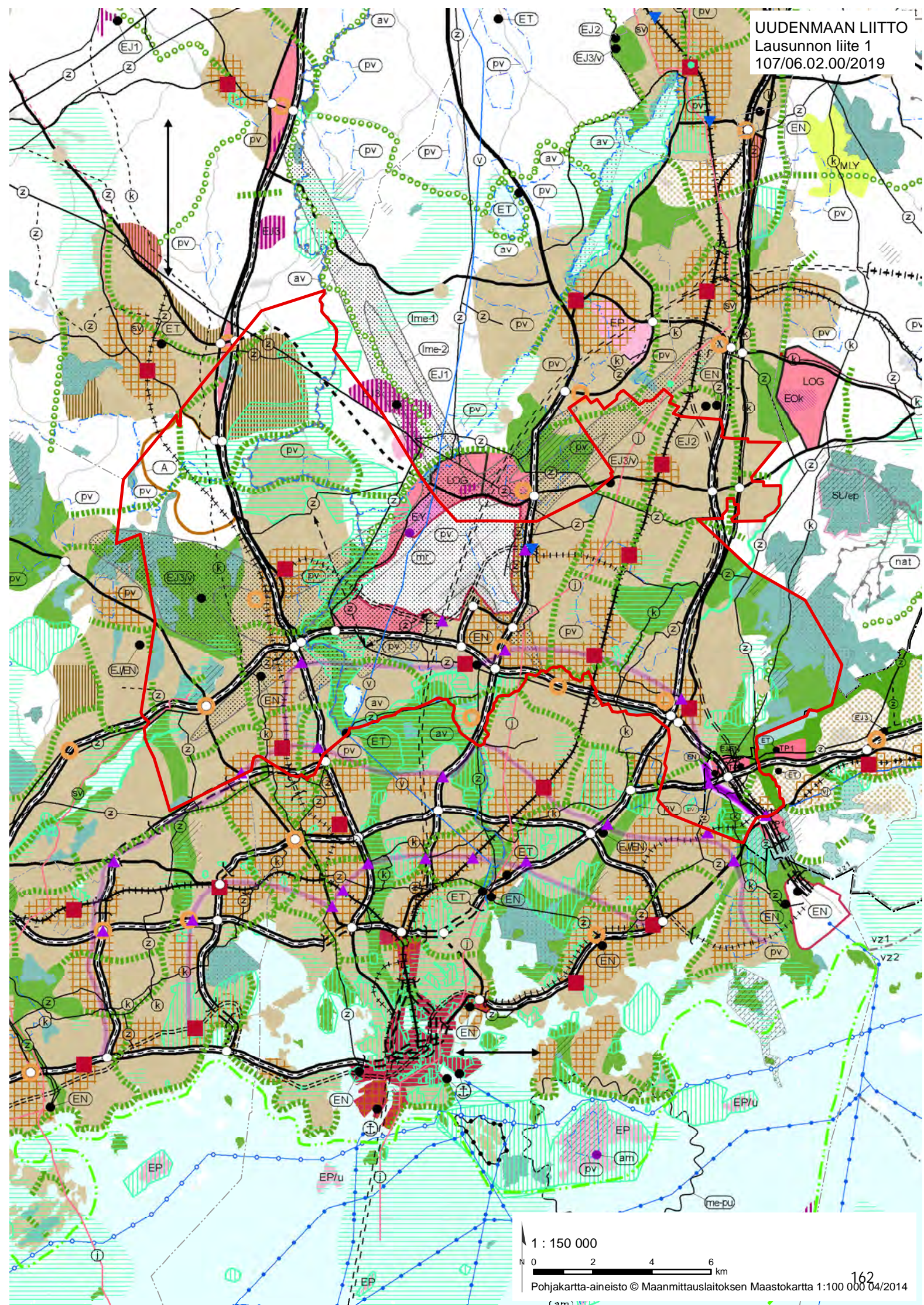
Liitteet

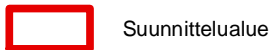
- 1 Liite 1: Vantaan yleiskaavan suunnittelualue ja voimassaolevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2019
- 2 Liite 2: Vantaan yleiskaavan suunnittelualue ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus 27.4.2020

Ilmoitus muutoksenhakukiellosta

Kiellon peruste

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

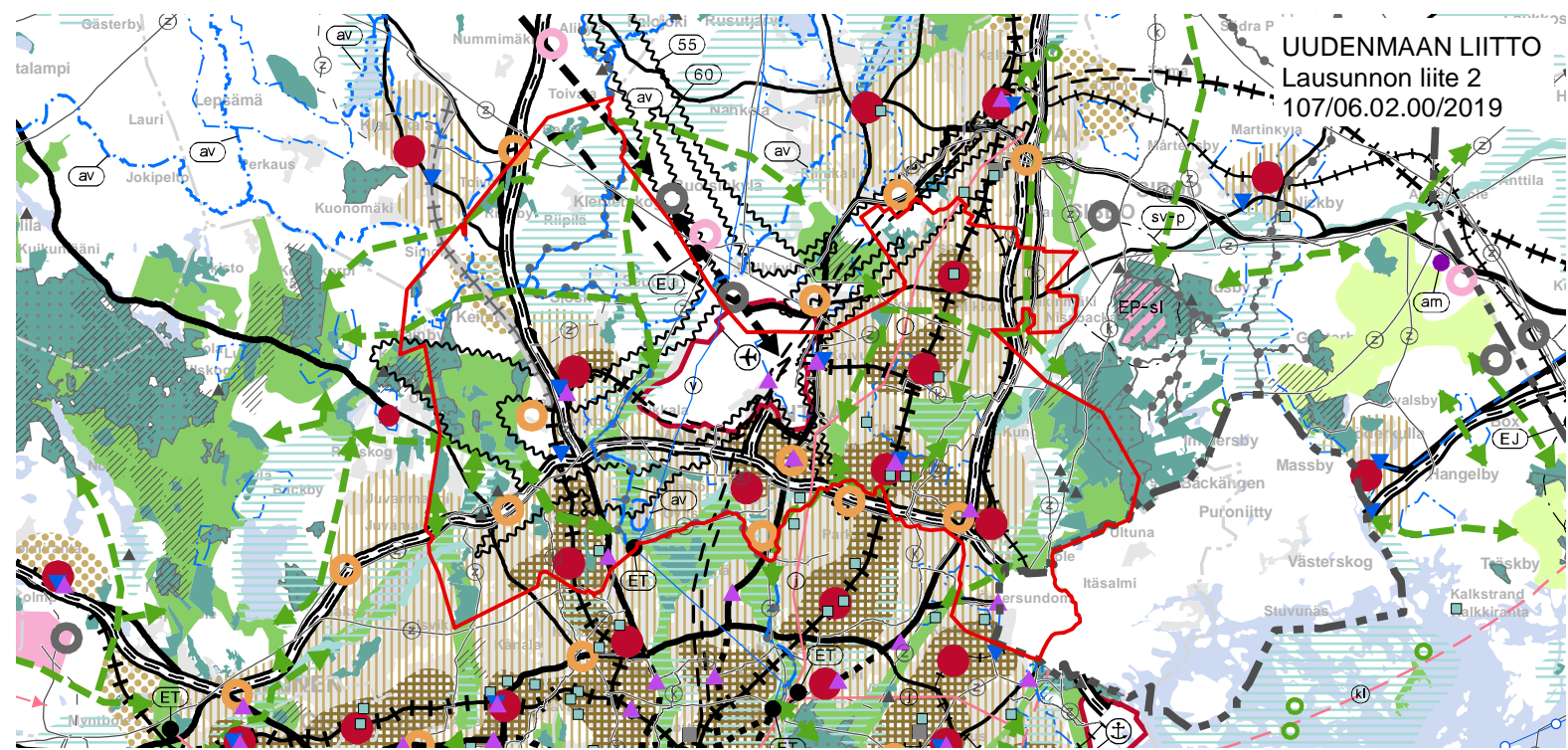




UUDENMAAN VOIMASSA OLEVIA
MAAKUNTAKEAVOJEN YHDISTELMÄ 2019

	Suunnittelualue
	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner
	Tiivistettävä alue Område som ska förtätas
	Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialue Reservområde för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden
	Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
	Raideliikenteeseen tukeutuva asemansuodun kehittämisalue Utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik
	Työpaikka-alue Arbetsplatsområde
	TP1 Työpaikka-alue Arbetsplatsområde
	LOG Logistiikka-alue Logistikområde
	Liikennealue Trafikområde
	Luonnonsuojelualue Naturskyddsområde
	Virkistysalue Rekreationsområde
	EJ3 Ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue Område reserverat för slutdeponering av överskottsjord
	EY Erityisalue, jonka käyttö on tarkoitus määrittellä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa Specialområde, vars användningsändamål är avsett att definieras i den mera detaljerade planläggningen
	Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma Värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation
	Alue, jolla sijaitsee merkittäviä kiviainesvarantoja Område med betydande stenmaterialstillgångar
	Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000
	Lentomelualue 1 (L _{DEN} 55-60 dBA) Flygbullerområde 1 (L _{DEN} 55-60 dBA)
	Lentomelualue 2 (L _{DEN} yli 60 dBA) Flygbullerområde 2 (L _{DEN} över 60 dBA)
	Pohjavesialue Grundvattensområde
	Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009) Byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009)
	Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. (Valtioneuvoston päätös 1995) Nationellt värdefullt landskapsområde (statsrådets beslut 1995)
	Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö Kulturmiljö av intresse på landskapsnivå
	Moottoriväylä Motorled
	Valtatie / Kantatie Riksväg / Stamväg
	Seututie Regional väg
	Yhdystie Förbindelseväg
	Eritasoliittymä Planskild anslutning
	Päärata Huvudbana
	Yhdysrata Förbindelsebana
	Seutuliikenteen rata Bana för regional trafik
	Liikennetunneli Trafiktunnel

	Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus Trafiktunnel, riktgivande sträckning
	Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning
	Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen
	Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue För vattenförsörjning viktigt ytvattensområde
	Siirtoviemäri Avloppsledning
	Maakaasun runkoputki Naturgashuvudledning
	Maakaasun runkoputken ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för naturgashuvudledning
	Ulkoilureitti Friluftsled
	Viheryhteystarve Behov av grönförbindelse
	Raakavesitunneli Råvattentunnel
	400 kV voimajohto 400 kV kraftledning
	400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus 400 kV kraftledning, riktgivande sträckning
	110 kV voimajohto 110 kV kraftledning
	110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus 110 kV kraftledning, riktgivande sträckning
	110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve 110 kV kraftledning eller betydande undervattenskabell, behov av förbindelse
	Kylä By
	Keskustatoimintojen alue, kuntakeskus / pääkaupunkiseudun aluekeskus Område för centrumfunktioner, kommuncentrum / områdescentrum i huvudstadsregionen
	Ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue, joka käytön jälkeen varataan virkistykseen ja ulkoiluun Område reserverat för slutdeponering av överskottsjord och som efter användningen reserveras för rekreation och friluftsliv
	EJ3v
	Energihuollon alue tai kohde Område eller objekt för energiförsörjning
	EN
	Yhdyskuntateknisen huollon alue Område för samhällsteknisk försörjning
	ET
	Joukkoliikenteen vaihtopaikka Omstigningsplats för kollektivtrafik
	Liityntäpysäköintipaikka Plats för anslutningsparkering
	Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse
	Moottorurheilurata Motorsportbana
	mr
	Jäte- ja energihuollon alue Område för avfallshantering och energiförsörjning
	EJ/EN
	Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava - Östersundomin alueen raja Etapplandskapsplan 2 för Nyland - Östersundoms områdets gräns



VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUS
NÄHTÄVILLÄ 22.4. - 18.6.2020

Suunnittelualue

HELSINGIN SEUDUN VAIHEMAAKUNTAKAAVA, EHDOTUS
MAAKUNTAHALLITUS HYVÄKSYNYT 27.4.2020

Liikennealue, lentoasema
Trafikområde, flygplats

Suojelualue
Skyddsområde

Virkistysalue
Rekreationsområde

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
Huvudstadsregionens kärzon

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Utvecklingszon för tätortsfunktioner

Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik

Arvokas geologinen muodostuma
Värdefull geologisk formation

Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden

Lentomelualue (Lden 55 - 60 dBA)
Flygbullerområde (Lden 55 - 60 dBA)

Lentomelualue (Lden yli 60 dBA)
Flygbullerområde (Lden över 60 dBA)

Natura 2000 alue
Natura 2000-område

Pohjavesialue
Grundvattenområde

Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue
För vattenförsörjning viktigt ytvattenområde

Jätevesitunneli
Avloppstunnel

Suojavyöhyke
Skyddszon

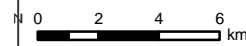
Raakavesitunneli
Rävattentunnel

Runkovesijohdon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för huvudvattenledning

Voimajohto
Kraftledning

Voimajohdon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för kraftledning

1 : 250 000



Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitoksen Maastokartta 1:250 000, 2019

- Maakaasun runkoputki
Naturgashuvudledning
- Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie
Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå
- Maakunnallisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på landskapsnivå
- Maakunnallisesti merkittävän tien ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för en väg av betydelse på landskapsnivå
- Seudullisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på regional nivå
- Päärata
Huvudbana
- Yhdysrata
Förbindelsebana
- Pitkällä aikavälillä toteutettavan yhdysradan ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för en förbindelsebana som förverkligas på lång sikt
- Metron ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för metro
- Liikennetunneli
Trafiktunnel
- Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för trafiktunnel
- Liikenteen yhteystarve
Behov av trafikförbindelse
- Viheryhteystarve
Behov av grönförbindelse
- Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omstigningsplats för kollektivtrafik
- Liityntäpysäköintialue
Område för anslutningsparkering
- Kaupan alue
Område för handel
- Keskustatoimintojen alue, keskus
Område för centrumfunktioner, centrum
- Yhdyskuntateknisen huollon alue
Område för samhällsteknisk försörjning

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 Vantaa

Asia: Lausunto

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo	
Saapunut:	5.6.2020
Dn:o	VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan 2020 yleiskaava - ehdotus

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV johdot sekä Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n sähköasemia palvelevat muiden verkko-yhtiöiden johdot sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan alueella sijaitsee myös muiden verkkoyhtiöiden 110 kV johtoja sekä kantaverkkoyhtiö Fingrid Oyj:n 400 kV johtoja.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy on lunastanut johdoille johtoalueen käyttöoikeuden. Johtoalue muodostuu yleisesti johtoaukeasta ja sen molemmin puolin olevista reunavyöhykkeistä. Johtoalue on tavallisesti 45m leveä, joiltain osin 50m leveä.

Yleiskaavaehdotuksen karttaan on tuotu esille sähköasemille uusia ET aluevarauksia Tikkurilaan, Tolkinkylään ja Varistoon. Voimajohtojen osalta yleiskaavaehdotukseen on tuotu yleiskaavaluonnoksesta jalostettu ehdotus voimajohtoyhteystarpeesta Seutulasta Tolkinkylään ja edelleen Tuupakkaan. Tähän yhteyteen liitetään voimassa olevan yleiskaavan mukainen yhteys Seutulasta Ruotsinkylään. Seutulasta itään Vantaanjoen ja Katriinantien välisellä pelto-osuudella voimajohtoyhteydet erkanevat yhteisiltä reiteiltä kohti Ruotsinkylää ja Tolkinkylää.

Voimassa olevassa yleiskaavassa on voimajohdon yhteys esitetty Ruskeasannan sähköaseman läheisyydestä kohti itää Tuusulanväylän yli. Tämä yhteys ei kuitenkaan ole esitetty nyt lausuttavassa uuden 2020 yleiskaavan ehdotuksessa. Yhteys on tarpeellinen ja se tulee palauttaa yleiskaavakarttaan takaisin samaan sijaintiin liitteen 2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkkojen olemassa olevat 110 kV voimajohdot on mitoitettu, suunniteltu ja rakennettu kaikki ilmajohtoratkaisuuina. Yleiskaavaehdotuksessa on esitetty kehitettävänä voimajohdona mm. Tammiston 400/110 kV muuntoaseman edustan voimajohtokäytäviä ja esitetty tutkittavaksi vaihtoehtoa sijoittaa johdot maan alle sikäli, kun johdot tulevat saneerattavaksi tai maankäytön tilavaatimukset sitä edellyttävät. Väinö Tannerin tiellä on sijoitettuna rinnan



Carunan 110 kV johto, Fingridin 2x400 kV johdot ja Vantaa Energia Sähköverkkojen 2x110 kV johdot, yhteensä neljä rinnakkaista pylväslinjaa. Aluetta kehitettäessä voimajohtojen osalta tulee voida tarkastella myös muita mahdollisia teknisiä ratkaisuja kaapeloinnin ohella. Kaapelointi vaihtoehtona on kallis ja aiheuttaa seurannaisvaikutuksia muualle sähköverkkoon.

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

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

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

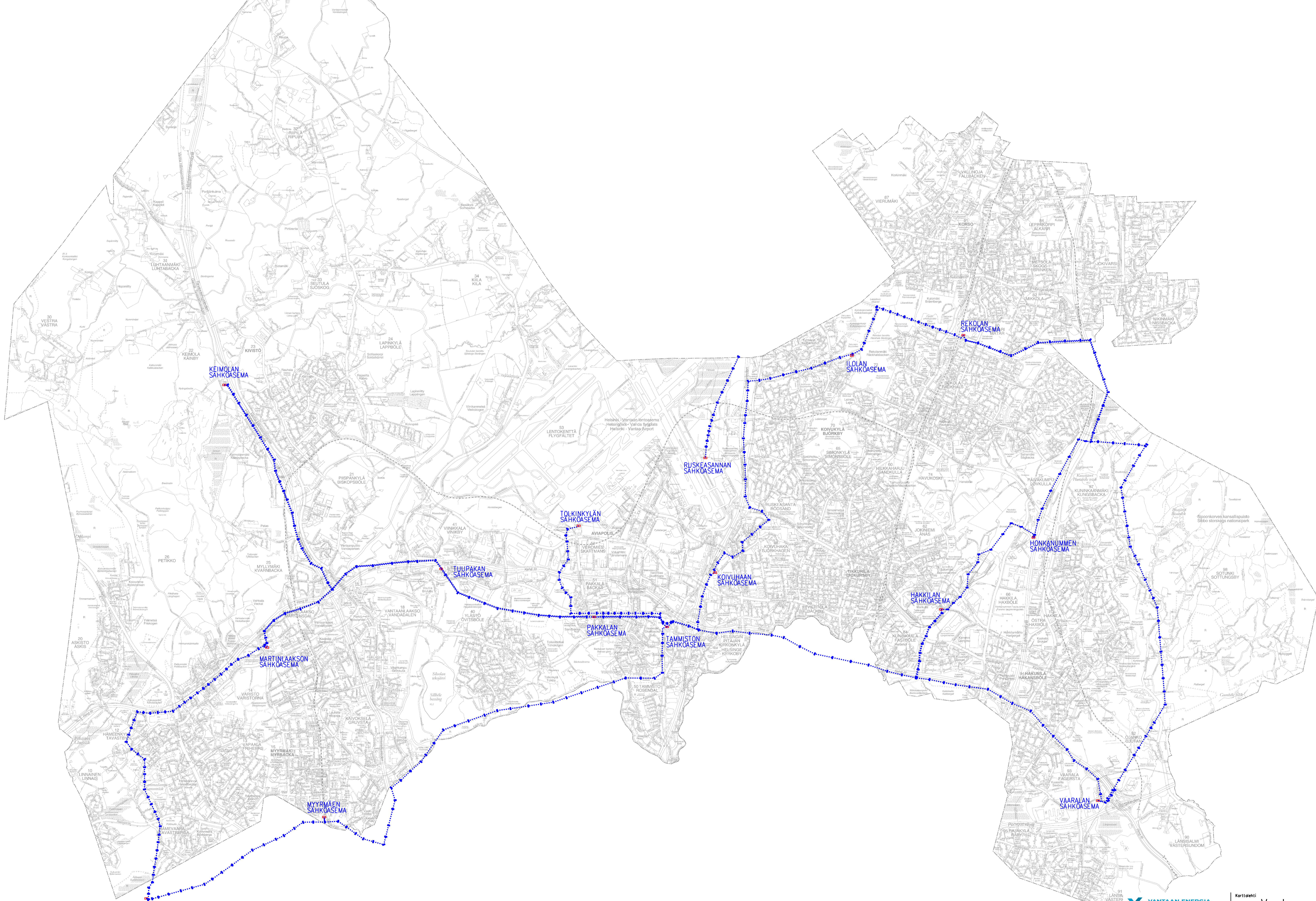
Ystävällisin terveisin

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY
Kehitys

Antti Hartikainen
yleissuunnitteluinsinööri

LIITTEET

1. Vantaan suurjänniteverkko 110 kV 1:30 000
2. Voimajohdon yhteystarve Ruskeasanta



ÄIJÄNPELTO

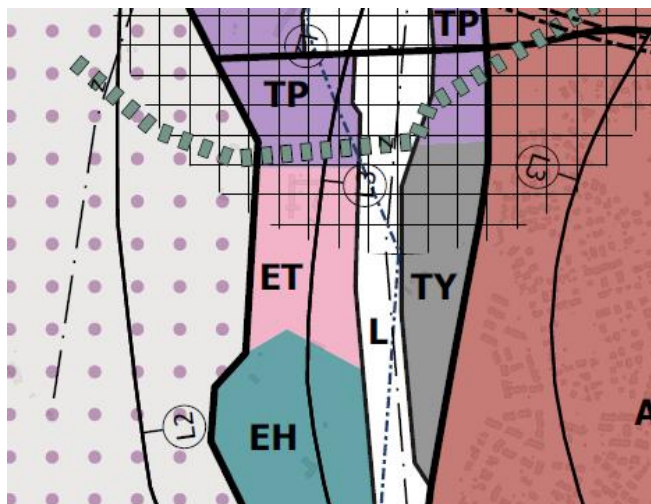
Voimajohdon yhteystarve Ruskeasanta

Voimassa olevan yleiskaavakartan mukaan voimajohdon yhteysvarausta on esitetty Ruskeasannasta kohti itää Tuusulanväylän yli, kuva 1.



Kuva 1 (<https://kartta.vantaa.fi/#>)

Uuden 2020 yleiskaavaehdotuksen kaavakartassa tätä voimajohdon yhteysvarausta ei kuitenkaan ole, kuva 2. Voimajohdon yhteystarve yhteysvarausta tulee palauttaa yleiskaavakarttaan takaisin.



Kuva 2. (Yleiskaavaehdotus 2020 kaavakartta)



Vantaa

PVM:

05.06.2020

DNRO:

VKM/080/2020

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 5.6.2020

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunkirakenne- ja ympäristö
Mari Siivola

Viite: Lausuntopyyntönnö 7.4.2020

Asia: VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUS (YK0048)

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut nähtäville Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19§:n perusteella, ja pyytää ehdotuksesta kaupunginmuseon lausuntoa. Museo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Vantaan kaupunginmuseo on osallistunut yleiskaavaehdotuksen valmisteluun tuomalla esiin kulttuuriympäristön vaalimiseen liittyviä tavoitteita viranomaisneuvottelussa (24.1.2018) sekä Yleiskaavatoimikunnassa (4.6.2018). Lisäksi asiasta on käyty useita kaupungin sisäisiä neuvotteluja, joissa ollaan käsitelty kaavamerkintöjen ja -määräysten muotoa ja kattavuutta. Kaupunginmuseo antoi lausuntonsa kaavan luonnosvaiheessa 23.4.2019 (Dnro 049/2019). Kaupunginmuseo toi esiin lausunnossaan kulttuuriympäristöön liittyviä teemoja niin kaavan merkintöjen kuin niihin liittyvien määräysten suhteen.

Yleiskaavassa kulttuuriympäristön säilymistä edistetään kaavan pääkartalla olevalla yleisellä kulttuuriympäristön rasterimerkinnällä, joka sisältää valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat Vantaan kulttuuriympäristöt. Merkintään liittyy määräys, jossa on viitattu oikeusvaikutteiseen liitekarttaan. Lisäksi kulttuuriympäristön vaaliminen on huomioitu kaavakarttaan liittyvässä yleismääräyksessä. Molemmissa määräyksissä on viitattu museon kulttuuriympäristötietokantaan. Näiden mainintojen kautta saadaan hyvin esille kartalla liittyvien arvokkaiden alueiden lisäksi myös yksittäiset merkittävät kohteet ja huomioidaan ajantasaisin tieto kulttuuriympäristön arvottamisessa. Museon ylläpitämän tietokannan lisäksi tulee kuitenkin huomioida Museoviraston ylläpitämä muinaisjäännösrekisteri, josta saa ajantasaisen tiedon muinaisjäännösten osalta. Luonnosvaiheessa muinaisjäännösrekisteri oli mainittu määräyksessä ja se tulisi mainita siinä edelleen.

Museo pitää hyvänä, että arvokas kulttuuriympäristö -rasterialueen määräykseen on otettu

mukaan MRL 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus.

Pääkartalta on otettu pois RKY-kohteiden pistemäinen merkintä ja ne on siirretty liitekartalle. Merkinän tarkoitus oli tuoda pääkartalle valtakunnallisesti merkittävät kohteet siinä tapauksessa, että ne eivät sisälly arvokas kulttuuriympäristö -rasterialueen sisälle. Näitä pistekohteita on kaksi kappaletta Vantaalla: Tikkurilan ja Korson vanhat rautatieasemat. Olisi tärkeää, että nämä kohteet palautettaisiin takaisin pääkartalle, kuten muutkin valtakunnallista merkittävyyttä omaavat kohteet, jolloin niiden erityisyys korostuisi rakennusten arvon mukaisesti.

Arvokas kulttuuriympäristö -liitekartalla on pääkartan rasterilla merkittyjen valtakunnallisesti- ja maakunnallisesti arvokkaiden alueiden lisäksi kohteet, joilla on Vantaalla paikallista merkitystä. Luonnosvaiheessa liitekartta rakentui siten, että siihen oli merkittynä paikallisesti merkittävät rakennusperintökohteet pistekohteina, muinaisjäännökset, sekä muut kulttuuriympäristökohteet pistekohteina ja aluerajauksina. Lisäksi eriteltiin arvokkaat viljelymaisemat sekä kaupunkikuvallisesti arvokkaat 1960-1980-lukujen asuinalueet eri värein väritettyinä alueina. Museo ehdotti luonnosvaiheen lausunnossaan, että rakennetun kulttuuriympäristön ja maisema-alueiden aluekohteille, sekä muinaisjäännöksille lisätään vielä liitekarttaan tarkemmat määräykset.

Asia on ratkaistu kaavaehdotuksessa siten, että liitekartalla on kolme erityyppistä rasterimerkintää: Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö, kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema sekä kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue. Kahden ensin mainitun merkinän määräykseen on sisällytetty lause: "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 miljöönsä kannalta merkittävä luonne turmeltuu". Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta olisi tarpeen vielä täsmentää kunkin alueen ominaispiirteitä ja muokata määräyksiä niiden mukaisiksi. Purkamista koskeva lauseesta tulee poistaa maininta ilman lupaa, koska purkaminen on joka tapauksessa aina luvanvaraista.

Ehdotuksessa liitekartalle ei ole lainkaan merkitty muinaisjäännöksiä. Museon saaman vastineen mukaan "Muinaisjäännöksiä ei suojella yleiskaavalla, koska ne ovat joka tapauksessa muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja. Muinaisjäännöksiä on sen sijaan pyritty turvaamaan yleiskaavan maankäytön ratkaisulla." Museon näkemys on kuitenkin, että muinaisjäännökset tulisi esittää myös yleiskaavan liitekartalla. Muinaisjäännökset tulee huomioida maankäyttöä suunniteltaessa ja yleiskaavan avulla kohteet tuodaan kaavoittajien ja muiden maankäytön kanssa työskentelevien tietoisuuteen. Merkintä yleiskaavassa ohjaa tarkastamaan ajantasaiset tiedot muinaisjäännösrekisteristä. Lisäksi muinaisjäännökset ovat osa alueen luonnetta, mikä on usein tärkeä huomioida maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä.

Museo kiinnitti huomiota lausunnossaan siihen, että Sahamäessä Hanabölen arvokkaan maisemakokonaisuuden osana olevalle pellolle on esitetty pientalovaltaista asuinalueita.

Lausunnon vastineessa on todettu, että rakentamiseen tarve ylittää tällä alueella pellon suojeluarvon. Ratkaisu on kirjattu kaavaselostuksen lukuun, jossa käsitellään kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia.

Museo pitää myönteisenä, että Myyrmäessä Husbacka II-muinaisjäännösalueelle luonnoksessa osoitettu täydennysrakentamisen alue on poistettu ehdotuksesta ja alue on palautettu virkistysalueeksi.

Marjo Poutanen
Museopalveluiden päällikkö

Andreas Koivisto
Arkeologi

Tiedoksil: Uudenmaan ELY-keskus
Museovirasto



Lausunto
yleiskaavaehdotuksesta
YK 0048
9.6.2020

KAUPUNKIKULTTUURIN TOIMIALAN LAUSUNTO YLEISKAVAEHDOTUKSESTA (YK 0048)

Kaupungin kasvaessa myös palveluiden tarve ja niiden käytössä olevien tilojen tarve kasvaa. Yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, että alueiden houkuttelevuus asumisen ja yrittämisen paikkana perustuu muun muassa palveluiden saavutettavuuteen, viihtyisyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin. Yleiskaavan ohjatessa kasvua nykyisen kaupunkirakenteen sisälle myös palvelutarve kohdistuu näille alueille. Kaupunkikulttuurin toimialan palvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on pidettävä huoli, että vapaa-ajan palveluiden sijoittuminen eri alueille taataan jo kaavoitusvaiheessa.

Kuten yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita. Nykyiseen yleiskaavaan verrattuna luonnonsuojelualueiden määrä kasvaa merkittävästi uudessa yleiskaavassa. Olemassa olevat ja uudet luonnonsuojelu (SL)- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä.

Lisätietoja:

Leena Rusanen
kaupunkikulttuurin toimiala / yhteisten palveluiden päällikkö
leena.rusanen@vantaa.fi p. 050 314 5702

Lähettilä: Jokela Anu
Lähetetty: maanantai 8. kesäkuuta 2020 11.18
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Vapaa-ajan lautakunnan / liikunnan palvelualueen lausunto yleiskaavaehdotuksesta
Liitteet: liikunnan_palvelualueen_lausunto_-_vantaan_yleiskaava_2020_ehdotus_(yk_0048)_v-
mk_1.pdf; mountain_bike_club_finland_ry_n_(mtbcf_ry)_lausunto_1951656.pdf

Hei.

Liitteenä on lausuntomme yleiskaavaehdotuksesta 2020. Käsittelemme mukaan lausunto oli ohjautunut jo kaupunkiympäristön toimialalle, mutta laitamme tämän vielä varmuuden vuoksi tätä kautta. Vapaa-ajan lautakunta käsittelee asiaa kokouksessaan 5.6.

Ystävällisin terveisin,
Anu Jokela

Liikuntapäällikkö
Liikunnan palvelualue
Vantaan kaupunki
puh. 043 825 8845
anu.jokela@vantaa.fi



Liikunnan palvelualueen lausunto - Vantaan yleiskaava 2020 ehdotus (YK 0048)/ V-MK

VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut 6.4.2020 nähtäville Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n perusteella. Nähtäville asetettuun aineistoon kuului kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Kaupunkiympäristön toimiala on pyytänyt lausuntoa yleiskaavaehdotuksesta Kaupunkikulttuurin toimialalta.

Vantaan maankäytön kehityksen tulevaisuuskuva vuoteen 2050 asti on määritelty yleiskaavaehdotukseen. 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 kestäväen kasvun vyöhykkeelle. Kestäväen kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

Uusi yleiskaava määrittelee seudulliset pyöräilyn baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston ja ottaa kantaa myös kevyen liikenteen reittien laatuun. Yleiskaavaehdotukseen on määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkoston. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueillakin. Tavoite riittävästä palveluista on esitetty yleiskaavamääräyksiin. Yleiskaava ei kuitenkaan ohjaa tarkasti yksittäisten palvelujen tarkkaa sijoittumista.

Vapaa-ajan lautakunta 9.6.2020

Liikuntajohtajan esitys:

Päätetään antaa kaupunkiympäristön toimialalle seuraava lautakunnan lausunto:

Kaupungin kasvaessa myös palveluiden tarve ja niiden käytössä olevien tilojen ja alueiden tarve kasvaa. Yleiskaavan ohjatessa kasvua nykyisen kaupunkirakenteen sisälle myös palvelutarve kohdistuu näille alueille. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on pidettävä huoli, että vapaa-ajan palveluiden sijoittuminen eri alueille taataan jo kaavoitusvaiheessa.

Vantaa kasvaa voimakkaasti. Yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, että alueiden houkuttelevuus asumisen ja yrittämisen paikkana perustuu muun muassa palveluiden saavutettavuuteen, viihtyisyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin. Kaupunkikulttuurin toimialan palvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä. Näiden saavutettavuus on otettava huomioon maankäytön suunnittelussa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen edellyttää panostusta kaupunkiympäristön ja virkistysalueiden laatuun sekä palveluiden saavutettavuuteen.

Yleiskaavan vaikutusten arvioinneissa havaittiin, että jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita ovat muun muassa julkisten palveluiden palveluverkon saavutettavuuden ja riittävyys ajantasainen varmistaminen. Yleiskaavamääräyksissä edellytetään, että asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään lähipalvelujen riittävyys ja varataan niille tarvittaessa riittävästi tilaa. Näistä on huolehdittava maankäytön tarkemman asteisessa suunnittelussa.



Vapaa-aika, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta on tärkeä lisäys yleiskaavaan ja helpottaa palveluverkon hahmottamista. Yleiskaavaehdotuksen selostuksessa kuitenkin todetaan, että teemakartta on osin oikeusvaikutteinen ja osin oikeusvaikutukseton ja yleiskaavaa tarkentava. Yleiskaavaselostukseen on tarpeellista tarkentaa, miltä osin teemakartta on oikeusvaikutteinen ja miltä osin ei.

Vapaa-aika, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartalle esitettyjen palveluiden ja ulkoilureittien lisäksi yleiskaavaehdotuksen keskusta- ja asumisen alueiksi merkityille alueille sijoittuu tärkeitä asukkaiden lähiliikkumisen palveluita ja verkostoja. Näiden olemassaolo ja kehittäminen on turvattava tarkemman asteisissa maankäytön suunnitelmissa ja toteutuksessa. Myös keskustoihin, keskustojen asuinalueille ja muille asuinalueille on varattava riittävästi tilaa liikunnan palveluille, puistoille ja ulkoilulle.

Periaate siitä, että urheilupuistot ovat palvelujen ja hallinnon alueella (P) ja liikuntapuistot ja muutoin palveluverkon näkökulmasta keskeiset lähiliikunnanpaikat urheilu- ja virkistyspalvelujen alueilla (VU), on selkeä. Rekolan liikuntapuisto puuttuu VU-aluemerkintänä yleiskaavaehdotuksesta ja teemakartalta. Kaivoksen liikuntapuisto on merkittynä uutena VU-alueena. Molemmat liikuntapuistot on merkittävä yleiskaavaan VU-aluemerkintänä. Nämä molemmat ovat jo tällä hetkellä merkittäviä liikunnan palveluverkon osia, keskeisiä alueellisia palveluita tarjoavia liikuntapuistoja ja ovat sitä myös tulevaisuudessa.

Uudet VU-aluevaraukset ovat palveluverkon näkökulmasta tärkeitä ja hyvin perusteltuja. Yleiskaavaan tarvitaan lisäksi uudet VU-aluevaraukset (urheilu- ja virkistyspalveluiden piste-merkintänä) Askistoon, Hämevaaraan ja Nikinmäkeen. Lisäksi tarvitaan lähemmäksi asuinuetta sijoittuva VU-aluevaraus Aviapoliksen suuralueen itäosaan tai Tikkurilan suuralueen länsiosaan. Yleiskaavaehdotuksessa on uusi VU-aluevaraus Tikkurilantien eteläpuolella Puukullanpellossa, mutta se sijoittuu asumiseen nähden liian kauaksi. Aluevaraus voisi sijoittua parhaimmillaan alueelle, jossa se palvelisi sekä Aviapoliksen itäosan että Tikkurilan alueen länsiosan asukkaita.

Yleiskaavaaluonnoksessa esitettiin uusi VU-aluevaraus Leinelään. Yleiskaavaehdotuksessa aluevaraus on kuitenkin siirretty Simonkylänpuistoon peltoalueelle. Aluevaraus on palautettava yleiskaavaaluonnoksen mukaiseen paikkaan. Simonkylän peltoaluetta kehitetään nykyisten suunnitelmien mukaisesti enemmän ulkoilu- ja virkistyspalveluita varten, muun muassa ulkoilureitit, hiihtoladut, frisbeegolf.

Kivistön suuralueella Lipunkantajan lähiliikuntapaikat on merkittävä VU-merkinnällä tai vähintään VL-merkinnällä (vrt. Kenraalinpuiston kenttä VL-alueella). Keimolan majan ja kilpalatujen alue on merkittävä VU- tai VR-alueeksi. Helsingin skolan kenttä poistuu Tuusulanväylän ramppien rakentamisen yhteydessä, mikä edellyttää uutta kenttäaluevarausta (VU) opetus- ja vapaa-ajan käyttöä varten koulun läheisyydestä.

Aviapoliksen suuralueella oleva voimassa olevan yleiskaavan mukainen VU-alue Ylästöntien etelä- ja pohjoispuolella on säilytettävä golfkentän toteuttamista varten (yleiskaavaehdotuksessa eteläosa ehdotettu maatalousvaltaiseksi alueeksi, pohjoisosa VL-alueeksi). Alueelle on voitava toteuttaa golfin harrastamiseen soveltuva kenttä. VU-aluevarauksella ei nähdä olevan vaikutusta avoimen maiseman kulttuurihistorialliseen arvoon, sillä vastaava VU-alue on sijoitettu ja toteutettu kulttuuriympäristöön muun muassa Hiekkaharjussa.

Voimassa olevan yleiskaavan mukainen VU-alue Hiekkaharjun golfkenttää varten on säilytettävä. Golfkentän laajentamistarve on otettava huomioon nimenomaan pohjoiseen, Havukosken suuntaan. Kentän toteuttaminen Keravanjoen itäpuolelle ei ole tarkoituksenmukaista, koska se edellyttäisi vaativia



ja kalliita siltaratkaisuja. Yleiskaavaehdotuksessa golfkentän eteläreunasta on leikattu aluetta asumista varten (kahden väylän alue).

Päiväkummun Sahamäestä on poistunut merkittävän kokoinen (23 ha) VU-alue. Yleiskaavaehdotuksesta ei ilmene, minne vastaavankokoinen aluevaraus on tehty. Aluevaraus ehdotetaan sijoitettavaksi Hiekkaharjun golfkentän pohjoispuolelle palvelemaan kentän laajentamistarvetta.

Nykyisin Hiekkaharjun tennishallien ja -kenttien käytössä oleva pääradan ja Tennistien välinen alue on varattu yleiskaavaehdotuksessa asumista varten. Palveluja varten itäpuolelle, oppilaitoksen pohjoispuolelle on kuitenkin lisätty aluevaraus. Alueella on turvattava nykyisen laajuiset liikuntapalvelut.

Leppäkorven maauimalan alue on merkittävä VU-alueeksi (vrt. Vaaralanlammet ja Vetokannas).

Lavangon moottorirata-alueutta osoittava EM-merkintä on korjattu nykyisen yleiskaavan mukaiseksi moottoriurheilua ja ajokoulutusta varten varatuksi alueeksi. Moottoriradan läheisyydessä, Katriinantien ja Myllykyläntien risteyksessä oleva alue on palautettu VU-alueeksi mukaisesti (yleiskaavaluonnoksessa ehdotettu muutettavaksi VL-alueeksi).

Nykyiseen yleiskaavaan verrattuna luonnonsuojelualueiden määrä kasvaa merkittävästi uudessa yleiskaavassa. Luonnonsuojelualueiden on säilyttävä virkistys- ja ulkoilukäytössä. Olemassa olevat ja uudet luonnonsuojelu (SL)- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä, esimerkiksi ulkoilu-, latu- ja pyöräilyreittejä. Kuten yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita. Tämä on otettava huomioon myös kaikissa tarkemman asteisissa maankäytön suunnitelmissa. Kaupungin kasvaessa ja asutuksen tiivistyessä viheralueiden, ml. luonnonsuojelualueiden, tarve ja käyttö tulevat kasvamaan.

Yleiskaavaehdotuksen mukaiset pääulkoilureitit on pystyttävä rakentamaan maanomistussuhteiden salliessa. Jokamiesoikeuksien mukainen vapaa-ajan liikkuminen on pysyttävä sallittuna pääulkoilureittien lisäksi myös luonnonsuojelualueiden alemmalla polkuverkostolla. Jokamiehenoikeudet koskevat myös hiihtoa, maastopyöräilyä sekä rajoitetusti ratsastusta.

Viitaten liitteenä olevaan Mountain Bike Club Finland ry:n lausuntoon, Vantaalla on tuhansia maastopyöräilyn harrastajia ja maastopyöräilyn harrastamisen mahdollisuudet ja reittien jatkuvuus on turvattava myös uudessa yleiskaavassa, tarkemman asteisissa maankäytön suunnitelmissa ja luonnonsuojelualueiden määräyksissä.

Myyrmäen suuralueella luonnonsuojelualueet ovat laajentuneet merkittävästi esimerkiksi Raappavuoren ja Petikon alueella verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Alueella on jatkossakin turvattava ulkoilureittien, latujen ja lähiliikunnan palveluiden kehittäminen (esim. lähiliikuntapaikat, frisbeegolfradat, pulkkamäki).

Myyrmäestä Vantaanjoelle tarvitaan ohjeellinen viheralueyhteys (Vaskivuori–Ruostepuisto). Sahrapuistossa tulisi kulkea ohjeellinen virkistysalueyhteys pallokentälle asti. Asutus laajenee liian lähelle jokea Lounaniityn alueella Vantaanjokilaaksossa.

Koivurinteen alueen ulkoilureittilinjaus on tarkistettu ja on nyt toteuttavissa yleiskaavaluonnoksen reittiehdotusta paremmin (yleiskaavaluonnoksessa merkitty kulkemaan jyrkän kalliomäen läpi, yleiskaavaehdotuksessa asuinalueen kautta).



Petikon alueella kulkeva ulkoilureittilinjaus on siirrettävä. Yleiskaavaehdotuksessa reitti kulkee 15-20 metriä korkean jyrkän rinteiden kautta, jonne reittiä ei voida toteuttaa ilman kallista siltaa Pyymosantien ylitse. On selvittettävä, voidaanko ulkoilureitti toteuttaa etelämmäksi ja hyödyntää SL-alueella kulkevaa nykyistä vanhaa metsätie pohjaa.

Friimetsän AP-aluetta on harkittava poistettavaksi kaavasta, koska alue on irrallaan muusta asutuksesta ja sijoittuu tärkeälle Petikon virkistysalueelle.

Tuusulanjoen SL-aluetta tulisi laajentaa kapeimmalta osaltaan virkistys- ja reittihankkeiden toteutumisen mahdollistamiseksi sekä luonnonsuojelun varmistamiseksi tärkeässä koskiympäristössä. Alueella on varmistettava riittävä etäisyys vesistöistä teollisuuteen. Teollisuusalueen raja on ehdotuksessa liian lähellä jokea sekä vaikeasti hahmotettava kaikkein mutkineen. Pelkona on, että tulevan tontin toiminnot ulottuvat jokipenkoille, kuten muilla vastaavilla teollisuus- ja asutusalueilla on tapahtunut. Seitsemän veljeksien vaellusreitin toteuttaminen Tuusulanjoen varrella pitkin on huomioitava alueen käyttöä suunniteltaessa ja rakentamishankkeita toteutettaessa.

Luhtaanmäenjoki (Lepsämänjoki/Kuhajoki) sekä Vähäjoki (Lillån/Tuusulanjoki) tulee esittää kaavassa vesialueina, kuten Vantaanjoki ja Keravanjoki. Vantaanjoen ja Tuusulanjoen risteykseen on merkittävä ohjeellinen ulkoilureitti sekä ohjeellinen siltayhteys Vantaanjoen yli.

Reittiyhteyksien toteuttaminen on turvattava Veromiehestä laajemmille viheralueille. Tarkemman asteisessa suunnittelussa on turvattava riittävät aluevaraukset asuinalueiden lähiliikunnan paikoille ja koulujen ja päiväkotien pihalle. Alueellisen liikunnan palveluverkon näkökulmasta alueelle tarvitaan varaus liikuntahallille (koulun tai oppilaitoksen yhteyteen).

Rekolanojan varren ulkoilureittien toteuttamiseen Hiekkaharjun golfkentän kaakkoispuolella ei ole varattu riittävästi tilaa (asumisen ja joen välissä). Asutus leviää liian pitkälle Keravanjoen jokilaaksoon Maarinojalla, joka on Tikkurilan parhaiten säilyneitä yhtenäisiä viheralueita. Jokilaakso on käytetyimpiä Tikkurilan alueen virkistysalueita ja kevyenliikenteen reittiyhteyksiä niin työmatka- kuin ulkoilukäytössä. Lisäksi alueelle on jätettävä tilaa lähiliikunnan kasvavalle kysynnälle.

Elmon urheilupuistoalueen läpi kulkee ekologinen runkoyhteys. Yhteyden toteuttamisessa on huomioitava sen toiminnallisesti järkevä sijoittuminen suhteessa urheilupuiston palveluihin. Mäkipuisto-Tarinapuisto -virkistysreittiyhteys Ilolassa on merkittävä yleiskaavakarttaan.

Kuusijärven itäpuolella yleiskaavaa tulee tarkistaa asemakaavan mukaiseksi (yleiskaavaehdotuksessa asuinalue laajenee kohti Kuusijärveä). Ohjeellinen virkistysalueyhteys on merkittävä Pallopuiston läpi Latupuistoon.

Kartanonkosken liikuntapuiston eteläpuolelle on yleiskaavaehdotuksessa sijoitettu viljelypalsta, joka sijoittuu nykyisten latureittien päälle ja rajoittaa liikuntapuiston tulevaisuuden kasvua etelään. Viljelypalsta on siirrettävä esimerkiksi idemmäksi Tilkunpeltoon. Tarhurinniittyyn on tehty uusi viljelypalstavarauus, mutta alueella ei ole riittävästi tilaa purolle (suojavyöhykkeineen), ulkoilureitille, ladulle ja asutukselle.

Yleiskaavaehdotuksessa viitataan monin paikoin, että alueiden suunnittelussa kiinnitetään huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien toteuttamiseen; palveluiden saavuttamiseen sekä jalankulun ja



pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseen. Tämän tavoitteen toteutuminen on turvattava tarkemman asteisessa suunnittelussa.

Yleiskaava määrittelee seudulliset pyöräilyn baanat tavoitteenaan mahdollistaa laadukkaan pyöräilyverkon toteuttaminen. Pyöräilyn baanoilta on turvattava yhteydet julkisen liikenteen asemille, palveluihin ja pienemmille, paikallisille reittiyhteyksille (pääpyöräreittiverkosto, muut pyörätiet).

Liitteet: - Vantaan yleiskaava 2020 ehdotus (YK0048) selostus, 6.4.2020
- Mountain Bike Club Finland ry:n (MTBCF ry) lausunto

Täytäntöönpano: Liikunnan palvelualue
- ote kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhaku: Ei muutoksenhakuoikeutta/Kuntalaki 136 §

Lisätietoja:

Veli-Matti Kallisolahti, 050 511 8636, Anu Jokela, 043 825 8845, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

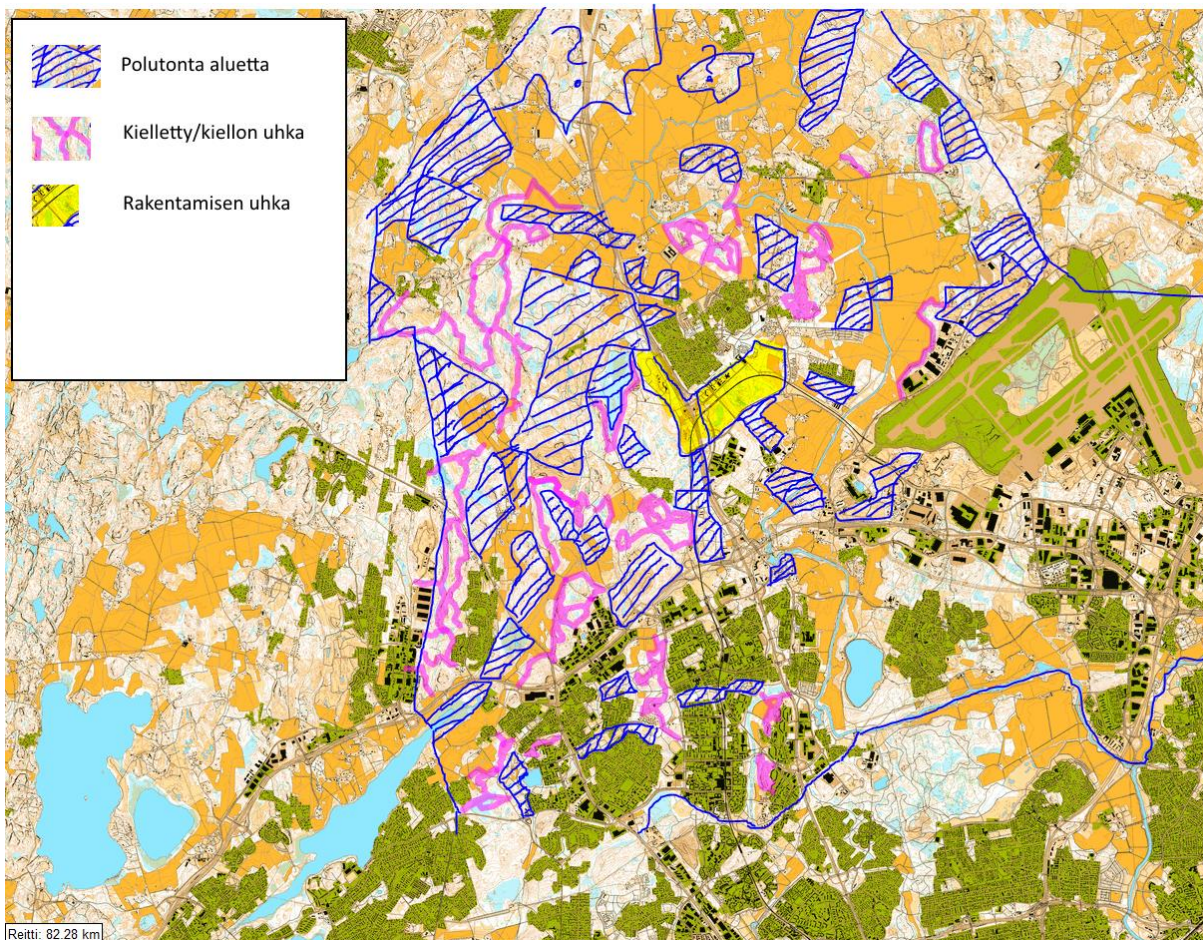
Liite / Maastopyöräily Vantaalla

Mountain Bike Club Finland ry, MTBCF ry

Vantaalla on arvioitu olevan tuhansia maastopyöräilyn harrastajia. Ympäristökeskuksen linjaus hakea kategoriset pyöräilykiellot myös uusien luonnonsuojelualueiden polkuverkostoille on kestämaton, ja uhkaa vakavasti maastopyöräilyä ulkoilumuotona Vantaalla. (kiellot vaikeuttavat lähivirkistystoimintaa ja katkovat reitti- ja kauttakulkuyhteyksiä)

Sekä uusille että vanhoille luonnonsuojelualueille on määriteltävissä jo olemassa olevat kestävät reitit maastopyöräilyyn ilman luonnonsuojelullisten arvojen vaarantumista (tämä on vähimmäisvaatimus). Alueilla on polkuverkostoa, jolla liikkuminen pyörällä ei uhkaa suojeluarvoja kävelyä enemmän, kulumista voidaan tehokkaasti ehkäistä ohjaamalla kulku määrätyille reiteille.

Liitekarttaan on selvennetty tilannetta; sininen viivoitus tarkoittaa alueita, joilla ei ole pyöräilyyn soveltuvaa polkuverkostoa, keltainen merkitsee rakentamiseen kaavoitettua aluetta ja haalean violetit ovat kiellettyjä tai kiellettäväksi tulevia pääreittejä. Näitä polkuja on n. 70 km, joka kertoo ongelman vakavuudesta.



Vantaan seurakuntayhtymä
DVAN/280/03.02.00/2017

22.5.2020

Julkinen

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo	
Saapunut:	22.5.2020
Dn:o	VD/4419/10.02.02.00/2017

Viite: Lausuntopyyntö 7.4.2020 Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

Lausunto Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2020

Vantaan kaupunki on pyytänyt Vantaan seurakuntayhtymältä lausuntoa yleiskaavaehdotuksesta 5.6.2020 mennessä.

Vantaan seurakuntien yhteinen kirkkoneuvosto päätti antaa kokouksessaan 13.5.2020/52 § Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2020 seuraavan lausunnon:

Yleiskaavan lähtökohdat olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämiseksi, joukkoliikenneverkoston kehittämiseksi ja luontoarvojen säilyttämiseksi noudattavat kestävä kehityksen mukaisia arvoja. Yleiskaavaehdotus 2020 on laadittu huolellisesti ja perusteellisesti. Esittelytilaisuus 27.4.2020 oli kattava ja informatiivinen.

Vantaan seurakuntayhtymä kiittää yleiskaava 2020 ehdotusta siitä, että se ohjaa kasvua ja kehitystä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Seurakuntayhtymän verotulojen vähentyessä pääomatulojen merkitys kasvaa entistään. Yleiskaavalla ja rakennusoikeudella on ratkaiseva merkitys seurakuntayhtymän taloustilanteeseen ja mahdollisuuksiin ylläpitää seurakuntien toimintaa ja toimintaan tarvittavia rakennuksia tulevaisuudessa. Seurakuntayhtymän tavoite on myös tukea ja edistää Vantaan kaupungin kasvua ja kehitystä tasapainoisten ja elinvoimaisten asuntoalueiden kaavoittamisella seurakuntien omistamille maa-alueille.

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

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

mäen kirkon tontille tulee sallia asuinrakentaminen. Kirkon tonttia ympäröivässä rakentamisessa on huomioitava arkkitehti Juha Leiviskän kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus.

Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymien yhteinen maaomaisuus sijaitsee pääosin Jokiniemen ja Rekolanmetsän sekä Kulomäen alueilla.

Jokiniemen osalta seurakuntayhtymä esittää edelleen, että golf-toiminnot keskitetään Rekolanojan pohjoispuolelle ja ojan eteläpuolella tiivis asuntorakentaminen ulotetaan Hiekkaharjusta Rekolanojan varteen saakka nyt esitettyä leveämmällä alueella radan molemmin puolin, niin, että ainoastaan joen ranta jää virkistyskäyttöön. Tämän alueen kaavamerkintöjä on muutettu kaavaluonnoksesta siten, että seurakuntayhtymän rakentamismahdollisuuksia on merkittävästi kavennettu. Vantaan kaupungin ja seurakuntien välisessä aiesopimuksessa tavoitteena on ollut, että seurakuntien Vantaan Hiekkaharjussa ja Rekolan alueella olevat kaavoituskelpoiset maa-alueet voitaisiin kaavoittaa lähivuosina ja että niille voitaisiin rakentaa korkeatasoisia ja kaupunkirakennetta hyvin täydentäviä asuntoalueita tarvittavine palveluineen.

Leinelän pohjoispuolella olevan Rekolanmäen alueen asuntoalueiden tulee olla laajuudeltaan vähintään kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen laajimpien vaihtoehtojen mukaisia ja mahdollistaa mahdollisimman tehokas asuntorakentaminen.

Seurakuntayhtymien maa-alueille ei tule kohtuuttomasti kaavoittaa puisto- ja ulkoilualueita. Kulomäen pohjoisosan alueelle tulee mahdollistaa asuntorakentaminen.

Elmon urheilupuistoalue on suunniteltu pääosin seurakuntayhtymän omistamille kiinteistöille. Alueen kehittämisessä tulee ottaa huomioon aiesopimuksessa sovitut asiat ja lisäksi tulee taata kaavoituksen osalta seurakuntayhtymän muiden alueiden kaavamerkinnöissä ja mahdollisissa maanvaihdossa seurakuntayhtymälle mahdollisuus käyttää maa-alueitaan rakentamiseen.

Seurakuntayhtymää tulee kohdella yhdenvertaisesti muiden kiinteistönomistajien kanssa. Seurakuntayhtymä antaa jo merkittävän panoksen Vantaan kaupungin metsä- ja kulttuurimaiseman sekä luontoarvojen turvaamiseksi. Seurakuntayhtymän omistuksessa olevista rakentamattomista maa-alueista on nyt kaavoitettu esityksessä virkistyskäyttöön luonnosta selvästi huomattavampi osa. Seurakuntayhtymän tulee voida kohtuullisesti hyödyntää yleiskaavassa kiinteistöomaisuuttaan asuinrakentamiseen ja muuhun hyötykäyttöön enemmän kuin ehdotuksessa on esitetty.

Terveisin

Vantaan seurakuntayhtymä

Jukka Parvinen
yhtymän johtaja
Puh. 044 422 0358
jukka.parvinen@evl.fi

5.6.2020

Julkinen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 5.6.2020

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan kaupunki
Kaupunginhallitus
Kaupunkirakenne- ja ympäristö

Vantaan yleiskaava 2020 ehdotus –VR-Yhtymän kommentit

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

1.Maankäyttö

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestäväen kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. Pidämme kannatettavana Vantaan kaupungin linjauksia ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sekä joukkoliikenteen kestäväen kehityksen vyöhykkeille. Tämä noudattaa myös MAL 2019-suunnitelman tavoitteita siitä, että seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille.

Näkemyksemme on, että yhteiskunnan ja ympäristön kannalta vastuullisinta on asuntotuotannon kohdistaminen jo olemassa olevien raideyhteyksien varrelle, jolloin täysimääräisesti hyödynnetään toteutetut raideinvestoinnit, huomioiden kuitenkin mahdollisen melun ja tärinän vaikutukset jo kaavoitusvaiheessa. Panostaminen asemanseutujen kehittämiseen, liikenteen solmupisteiden sujuvuuteen sekä liityntäpysäköintiin on tehokas keino ohjata väestöä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Pidämme tärkeänä, että MAL-suunnitelmat kytetään vahvasti valtakunnallisen, 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan. Alueellisia liikennejärjestelmiä suunniteltaessa on tärkeää huomioida, että rautatieverkko muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden ja on tältä osin luonteeltaan erilainen kuin tieverkko. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koko Suomen pääosin yksiraiteisen junaverkoston toimivuus. Rataverkon kapasiteetin kasvattamista tulee edistää etenkin pääradalla. Pääradalle tehtävät investoinnit hyödyttävät koko Suomea, kun maakuntien yhteyttä pääkaupunkiseudulle parannetaan juuri sen ruuhkaisimmasta kohdasta. Liikenteen pullonkaulojen poistaminen edistää sekä matkustaja- että tavaraliikenteen kehittämistä.

5.6.2020

Julkinen

Pääradalla kiireellisimmät investoinnit ovat Pasila – Riihimäki II vaihe, jossa lisätään raiteita Keravan ja Jokelan välille sekä nopeusrajoitusten poisto Helsingin ja Riihimäen välillä. Lisäraiteiden ja nopeuksien noston avulla voidaan kasvattaa Helsingin ja Riihimäen välistä lähiliikenteen junatarjontaa ja saadaan lisää kapasiteettia Pasilan pohjoispuoliselle rataosuudella. Samalla liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys paranee. Investoinnit edesauttavat myös tavaraliikenteen sujuvuutta.

2.Ympäristö

Suomi tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä, mikä tulee vaikuttamaan myös liikennesektorille asetettuihin päästövähennysvelvoitteisiin sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun painotuksiin. Raideliikenteen kasvu on välttämätön edellytys ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Ympäristöystävällinen, turvallinen ja energiatehokas raideliikenne on osa ratkaisua taistelussa ilmastonmuutosta vastaan.

3.Turvallisuus

Pääradan rakenteen ja turvallisuuden parantamisen sekä tasoristeyksien poiston huomioon ottaminen kaavaehdotuksessa on tärkeää rautatieliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta. Myös asemanseutujen ja pysäköintialueiden turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota.

4.Ratalinjaukset

4.1 Pääradan lisäraiteet

Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet. Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtäviä toimenpiteitä ja lisäraiteita.

Haluamme erityisesti kiinnittää huomiota alla oleviin hankkeisiin, joilla voidaan parantaa pääradan välityskykyä ja lisätä kapasiteettia:

Helsinki-Tampere rataväli on koko Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa. Uusien matkustajavuorojen lisääminen ruuhka-aikoina on käytännössä mahdotonta. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle. Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden 2-vaiheen kehittämisen toteuttaminen on

5.6.2020

Julkinen

välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Pisara- ja Lentorata lisäävät ratakapasiteettia Helsinki-Kerava välille ja kerrannaisvaikutuksina myös valtakunnallisella tasolla.

4.2 Lentorata

Lentorata tukee koko Suomen henkilöliikenteen kehitystä. Rata mahdollistaa sekä lähi-, taajama-, että kaukoliikenteen vuorojen lisäämisen kysytyimpinä vuorokauden aikoina. Investointina lentorata parantaa koko maan junaliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta.

Lentorata lyhentää matka-aikaa maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle 15-20 minuuttia ja mahdollistaa 15 minuutin yhteyden lentoasemalta Pasilan kautta Helsingin keskustaan. Lentorata edistäisi Aviapoliksen liiketoimintakeskuksen kehitystä ja lisäksi sillä olisi huomattavan laajat vaikutukset talouteen ja maankäytön kehittämiseen.

5. Asemanseudut

5.1 Maankäyttö

Toimivat matkaketjut edellyttävät paitsi kunnossa olevaa rataverkkoa, myös sujuvia, esteettömiä liikenteen solmukohtia ja asemanseutujen sekä liityntäliikenteen kehittämistä. Digitaaliset palvelut osaltaan vauhdittavat matkaketjujen syntymistä.

Liikennejärjestelmän kehittäminen on tiiviisti sidoksissa maankäyttöön, kaavoitukseen ja yhdyskuntarakenteeseen. Asemanseutujen kehittämishankkeissa tulee taata riittävät mahdollisuudet henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiin sekä luoda hyviä kävely- ja pyöräily-ympäristöjä. Asemille tulee olla kattavat bussiliikenneyhteydet tukemaan matkaketjujen kehittymistä. Asuntotuotannon kehittäminen raideyhteyksien varrelle tukee kestävästä kehityksen tavoitteita.

Asemanseutujen ja matkakeskusten tulee olla käyttäjäystävällisiä, esteettömiä ja turvallisia. Palvelutason tulee olla riittävä liikenteen solmukohdissa. Liikennemuodosta toiseen vaihtamisen tulee olla helppoa ja opastuksen selkeää. Asemalaitureiden pituuden ja raidekapasiteetin lisääminen mahdollistavat junakokojen kasvattamisen. Asemanseutujen tulee pystyä vastaamaan kasvaviin matkamääriin. Tulevaisuuden asemat hyödyntävät enenevässä määrin digitaalisia ratkaisuja tarjotakseen tietoa palvelutasosta asiakkaille.

5.2 Liityntäpysäköinti

5.6.2020

Julkinen

Liityntäliikenteen osalta tulee kiinnittää huomiota riittävään liityntäpaikoituksen määrään henkilöautoille ja polkupyörille sekä sujuviin vaihtomahdollisuuksiin. Liityntäpysäköinnin tulee olla turvallista ja sekä autot että polkupyörät tulee suojata ilkivallalta. Pysäköinnin maksuttomuus ja reaaliaikainen info vapaista pysäköintipaikoista tekevät liityntäpysäköinnistä houkuttelevaa ja vaivatonta. Sähköautoille tulee tarjota latausmahdollisuuksia. Uudet liikkumismuodot kuten sähköiset yhteiskäyttöautot, scootit jne. tulee huomioida.

Polkupyöräilyn edistäminen tarjoamalla sateelta suojattuja ja lämpimiä parkkitiloja runkolukituksella sekä huoltopisteitä tukevat kestäväää liikkumista. Kaupunkipyörrien vuokrauspisteet ja polkupyörävuokraamot asemilla edistävät matkaketjuajattelua. Kevyen liikenteen väylille tulee olla riittävä opastus.

5.3 Uudet asemanseudut

Kehäradan asemavaraukset

Kehäradalla on neljä vielä toteutumaton asemavarausta: Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä ja Petas.

Leinelän sekä Ruskeasannan asemat palvelevat Tuusulan suunnan liityntäliikennettä Kehäradalle ja lisäksi Ruskeasanta toimii toteuduttuaan seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueena Tuusulanväylän ajoneuvoliikenteelle. Molemmat asemat toimivat syöttöliikenteenä junaliikenteeseen ja valmistuttuaan houkuttelevat uusia käyttäjiä raideliikenteeseen.

Asemavarausten yhteydessä tulee huolehtia riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille ja polkupyörille.

5.4 Tikkurilan matkakeskus

Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus "Dixi" ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Kyseessä on merkittävä liikenteellinen solmukohta lentomatkestajille, Venäjän-liikenteen matkestajille (Allegro- ja Tolstoi-junat) sekä lähi- ja kaukojunaliikenteelle. Bussiliikenteestä on tullut luonnollinen osa matkaketjuja matkakeskuksen avauduttua.

Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia. Asemanseudun jatkokehittämissuunnitelmissa tulee huomioida parkkipaikkojen riittävyys henkilöautojen liityntäpysäköinnille. Pysäköinnin kehittämisessä tulisi hyödyntää digitaalisia ratkaisuja

5.6.2020

Julkinen

pysäköintioikeuden tunnistamisessa ja vapaiden pysäköintipaikkojen reaaliaikaisessa kartoituksessa.

Polkupyörien pysäköinnissä käytetty 1-raiteen alla oleva lämmin, lukittu ja huoltovarustettu pyöräparkki on erinomainen esimerkki matkaketjuja tukevasta suunnittelusta. Tätä mallia tulisi monistaa muihinkin keskeisiin liikenteen solmukohtiin.

5.5 Lentokenttä

Kehäradan avautumisen myötä lentokentältä avautui lähiliikenneyhteys Helsingin keskustaan sekä vaihdollinen yhteys kaukoliikenteen ja Venäjän-liikenteen juniin. Sekä lentokentän rautatieasema että Tikkurilan matkakeskus ovat molemmat kansainvälisen liikenteen solmukohtia, joiden palvelutason tulee vastata matkustajien odotuksia. Mikäli lentorata-hanke toteutuu, tulevat matkustajamäärät lentokentän rautatieasemalla nousemaan. Samassa yhteydessä tulisi varmistaa riittävä saavutettavuus, yhteyksien toimivuus ja palvelutaso.

6.Raitiotie

Raitiotieliikenne on ympäristöystävällistä ja tukee omalta osaltaan siirtymää kohti kestäviä liikkumismuotoja.

Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastomuutoksen torjumiseksi siirtymä henkilöautoista raideliikenteeseen on välttämätöntä ja ilmastotietoisuus tulee vähentämään henkilöautojen omistusta erityisesti kaupungeissa.

Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.

Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. Kansainvälisesti tarkasteltuna yleisintä kilpailutus on uusilla raitieliikenteen reiteillä. Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.

VR-YHTYMÄ OY

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet, kansainväliset asiat ja vastuullisuus

Vantaan kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 7.4.2020

Lausunto Vantaan yleiskaavan 2020 kaavaehdotuksesta (YK0048)

Väylävirasto on tutustunut yleiskaavaehdotukseen ja antaa lausuntonsa liikennejärjestelmän sekä rautateiden näkökulmasta.

Lähijunaliikenteen uudet rautatievarikot

Helsingin seudulla liikennejärjestelmä tukeutuu entistä enemmän joukkoliikenteeseen ja raideliikenteeseen. Maankäyttö tiivistyy erityisesti raideliikenteen vaikutusalueilla. Tehostuva maankäyttö kasvattaa lähijunaliikenteen matkustajamääriä ja edellyttää junatarjonnan lisäämistä ja tämä taas edellyttää uutta kalustoa. Uudet varikot ovat edellytys uudelle kalustohankinnalle. Nykyiseltä Ilmalan varikolta ei löydy riittävästi tilaa uudelle varikolle. Lisäksi Ilmalan varikon sijainti ei ole optimaalinen lähiliikenteen tarpeita varten. Varikot tulisi olla lähempänä kaupunkirakenteen reunoja kuin kaupunkirakenteen keskellä eli lähellä kaupunkiratojen pääteasemia Rantaradalla ja Pääradalla sekä Kehäradan varrella. Varikoiden sijoittumista määrittää myös maa-alan suuri tilantarve.

Varikkotoimintojen siirtyminen Ilmalasta vapauttaa ratakapasiteettia muuhun käyttöön Helsinki – Pasila -väliltä, koska kalustosiirtojen ei tarvitsisi käyttää nykyisiä Helsingin ja Ilmalan välisiä huoltoraiteita, mikä on koko maan liikennejärjestelmän kannalta merkittävää.

Väylävirasto on selvittänyt yhteistyössä HSL:n kanssa lähijunaliikenteen edellyttämiä uusia varikoita Rantaradalla, Pääradalla sekä Kehäradalla (*Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys* (Väyläviraston julkaisuja 25/2020), saatavilla osoitteessa <https://www.doria.fi/handle/10024/177275>). Selvityksen tavoitteena oli löytää HSL:n nykyistä ja uutta lähijunaliikenteen junakalustoa varten uusien varikoiden kokonaisuus, joka toimii liikenteellisesti mahdollisen Pissararadan kanssa ja ilman sitä. Selvityksessä tarkasteltiin uusien varikoiden liittymismahdollisuudet nykyiseen rataverkkoon niin ratateknisestä kuin liikenteellisestä näkökulmasta. Varikoiden alustavassa suunnittelussa selvitettiin, minkä kokoisia varikoita ja niiden toimintoja eri sijainnit mahdollistivat ottaen huomioon ratatekniset reunaehdot. Lisäksi selvitettiin katuyhteyksiä varikkoalueille ja muutostarpeita nykyiseen raitinraan.

3.6.2020

Selvityksen johtopäätöksenä oli, että uusia varikoita tarvitaan kolme, joista kaksi on kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Selvityksessä Rantaradan varikon sijainniksi esitetään Kirkkonummen Luomaa tai Espoon Mankkia. Kolmantena Rantaradan varikkosijaintina on esiselvityksessä nostettu esiin Kirkkonummen Vuohimäki. Kehäradan kunnossapitovarikon osalta selvityksessä esitetään Vantaan Petasta, joka sijaitsee keskellä Kehäradan linjastoa. Pääradalle tulisi sijoittaa yksi kaluston säilytysvarikko, joka aikaisempien selvitysten perusteella olisi Keravan Jäspilä.

Selvityksessä Kehäradan varikko on esitetty sijoitettavan Vantaan Petakseen, Petaksen asemavarausten länsipuolelle. Muita toteutuskelpoisia sijainteja varikolle Kehäradalta ei löydetty. Petaksen varikko on kunnossapito- ja säilytysvarikko, joka koostuu säilytys-, käyttövalmiushuolto- ja huoltoraiteista, kunnossapito- ja pesuhalleista sekä sosiaali-, varasto- ja toimistotiloista pysäköintialueineen. Selvityksessä on tutkittu Petaksen alueelle mahtuvan varikon enimmäislaajuutta, varikon lopullinen koko ratkeaa sen jatkosuunnittelussa. Varikon suunnittelun seuraavat vaiheet ovat ympäristövaikutusten arviointi ja ratalain mukainen yleissuunnitelma, joiden tulee edetä kaavoituksen kanssa samanaikaisesti.

Varikkoselvityksessä esitetty Petaksen varikon sijaintialue on Vantaan yleiskaavaehdotuksessa osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP) ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY). Kaavaehdotuksessa ei ole osoitettu rautatievarikkovarausta Petakseen eikä Petaksen varikosta myöskään ole yleiskaava-aineistossa minkäänlaista mainintaa. Väyläviraston näkemyksen mukaan yleiskaavaehdotus ei mahdollista varikon sijoittamista Petakseen ja sen ratalain mukaista jatkosuunnittelua. Ratalain 10 §:n mukaan rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Väylävirasto huomauttaa, että lähijunaliikenteen kehittämisen ja sen edellyttämän varikkokokonaisuuden jatkosuunnittelun kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että Vantaan yleiskaavassa osoitetaan varaus Petaksen varikolle. Väyläviraston näkemyksen mukaan varikkoselvityksen mukainen Petaksen varikko kehäradalle suuntautuvineen yhdysraiteineen tulee yleiskaavassa osoittaa rautatiealueena ja yleiskaavaselostusta tulee täydentää Petaksen varikon osalta. Mikäli varikon osoittaminen yleiskaavassa edellyttää varikkoselvityksen lisäksi muita vaikutusten arviointeja, voi Väylävirasto olla näissä selvityksissä mukana ja osallistua selvityksistä aiheutuviin kustannuksiin.

Tikkurila – Hakkila -rata (Santarata)

Yleiskaavaehdotuksesta on jätetty pois nykyinen Tikkurilasta Hakkilaan johtava ns. Santaradan rautatieyhteys. Kaavassa radan alkuosan kohdalle on osoitettu uusi raitiotie ja Hakkilan päähän uusi katu. Hakkilassa Santaradan läheisiä nykyisiä teollisuusalueita

3.6.2020

on osoitettu muutettavaksi tulevaisuudessa asumiseen A/TP -merkinnällä ("*Asumisen ja työpaikkojen alue*"). Yleiskaavaselvityksessä on esitetty radanpidon alueiden siirtämistä Hakkilasta toisaalle, mutta kaavatyön yhteydessä ei toimintojen uutta sijaintia ole selvitetty eikä kaavaehdotuksessa ole minkäänlaista korvaavaa aluetta osoitettu. Väylävirasto on tuonut esiin yleiskaavaluonnoksesta 23.4.2019 antamassaan lausunnossa Santaradan ja Hakkilan radanpidon alueen merkityksen valtion rataverkon kunnossapidon kannalta. Lausunnolla ei ole ollut yleiskaavaratkaisuun vaikutusta. Väylävirasto huomauttaa, että Hakkilaan johtava nykyinen Santarata ja Hakkilassa sijaitsevat radanpidon alueet ovat Väylävirastolle välttämättömiä. Kunnossapidon alueiden poistaminen alentaa radanpidon palvelutasoa millä on heikentäviä vaikutuksia valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuteen. Väyläviraston näkemyksen mukaan Santaradan ja Hakkilan alueen poistaminen Vantaan yleiskaavasta ei ole mahdollista ilman korvaavan radanpidon alueen osoittamista. Korvaavan alueen puuttuessa tulee nykyinen Santarata osoittaa yleiskaavassa rautatiealueena.

Raskaan liikenteen palvelualueet

Valtakunnallisen ja seudullisen tavaraliikenteen kuljetusten kannalta raskaan liikenteen palvelualueiden puute on paheneva ongelma. Asia on tunnustettu tärkeäksi myös MAL 2019 -suunnitelmassa. Väylävirasto pitää hyvänä, että raskaan liikenteen palvelualuekysymys on yleiskaavaehdotuksessa esitetty hieman konkreettisemmin kuin luonnosvaiheessa. Hämeenlinnanväylän (vt3) käytävään yleiskaavaehdotuksessa on esitetty varteenotettava ratkaisuehdotus. Tarvetta vastaavalle on myös muualla esimerkiksi Lahdenväylän (vt4) käytävässä. Muista mahdollisista sijainneista todetaan, että taukopaikat voivat sijoittua tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). TT-alueet eivät kuitenkaan sijaitse paikoissa, jotka on todettu seudullisissa selvityksissä potentiaalisiksi taukopaikka-alueiksi. Väylävirasto esittää, että taukopaikat osoitettaisiin Vantaan yleiskaavaan hyväksymiskäsittelyssä olevan Uusimaa-kaava 2050 liitekartan mukaisesti.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus. Väylävirasto pyytää maankäyttö- ja rakennusasetuksen 94 §:n mukaisesti välitöntä ilmoitusta kaavan hyväksymistä koskevista päätöksistä. Ilmoitus kaavan hyväksymisestä tulee toimittaa kaava-asiakirjoineen sekä valitusosoituksineen osoitteella kirjaamo@vayla.fi tai Väylävirasto, Kirjaamo, PL 33, 00521 Helsinki.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Asian on esitellyt asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko ja ratkaissut osastonjohtaja Päivi Nuutinen.

Jakelu

Vantaan kaupunki

Lausunto

LIVI/7945/03.01.02/2017

3.6.2020

Tiedoksi Eero Liehu
Antero Kaukonen
Kaj Grönqvist, RRM Oy
Anna Miettinen
Kaisa Kauhanen
Aimo Huhdanmäki
Jukka Peura
Jussi Lindberg
Jukka Karjalainen
Pekka Rajala
Jukka Valjakka
Magnus Nygård
Jukka Ronni
Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue
HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Asian LIVI/7945/03.01.02/2017 asiakirja

Lista allekirjoittajista

Allekirjoittaja

Todennus

Ville Vuokko

Asianhallinta

03.06.2020 09:14:30

03.06.2020 09:14:28

Päivi Nuutinen

Proxy

03.06.2020 09:15:11

03.06.2020 09:15:02