

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN LAUSUNTO- TIIVISTELMÄT VASTINEINEEN

YK0049



VANTAAN
RATIKKA

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus

yleiskaava@vantaa.fi

Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen

Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka

Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas,

Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara

Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara

Tekstit: työryhmä

Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnoista. Kaavarunkoluonnoksesta saatiin 14 lausuntoa, joissa oli varsinaista sisältöä. Tähän raporttiin kustakin lausunnosta on poimittu ydinkohdat ja tarvittaessa ne on jäsennelty kussakin lausunnossa käsiteltäviin teemoihin. Yleiskaavayksikössä näihin on laadittu vastineet noudattaen samaa jäsentelyä. Lopuksi on koottu yhteen, onko lausunto aiheuttanut muutostarpeita kaavarunkoon.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy	5
Finavia Oyj	6
Fingrid Oyj	7
Helsingin kaupunki	9
Helsingin seudun pyöräilijät ry	11
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä	13
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)	16
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry	17
Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry	21
Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)	24
Uudenmaan liitto	29
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	35
Vantaan kaupunginmuseo	36
VR Yhtymä	38

Caruna Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa
- Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto
- Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä. Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Vastine

Ratikan kaavarungon alueella sijaitsee Caruna Oy:n suurjännitteistä jakeluverkostoa. Voimajohtoverkosto on esitetty Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Kaavarunkotasolla osoitetaan alueiden käyttötarkoituksia, mutta ei tulevan rakentamisen täsmällisiä sijainteja. Voimajohtoverkoston aiheuttamat rajoitukset puustolle ja rakennuksille huomioidaan asemakaavatasolla.

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetään ratikan suunnittelun aikana. Mahdollinen voimalinjan siirtäminen täsmentyy tarkemmassa suunnittelussa.

Finavia Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.
- Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjätie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.
- Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Vastine

Ratikan kaavarunko ei määritä ratikan linjausta ja pysäkkien tarkkoja sijainteja, vaan ne ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Finavian ja alueen muiden toimijoiden kanssa.

Maamerkit edustavat kaupunkikuvallisesti korostettavaan paikkaan liittyvää laadullista kehittämistavoitetta, ja kuten kaavarunkoselostuksesta ilmenee, niillä ei tarkoiteta korkeaa rakentamista, vaan paikan henkeä ilmentävää mieleen jäävää rakennusta, rakennetta, kaupunkitilaa tai luontoelementtiä. Näiden toteuttamisen tapa tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, ja siihen on mahdollista vaikuttaa näihin suunnitelmiin liittyvässä vuorovaikutuksessa.

Fingrid Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingridin sähköasemien läheisyyteen
- Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki (yleissuunnittelu käynnissä) ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari (reitit tarkastamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa on käyty keskustelua 2007 päättyneen YVA-menettelyn jälkeen) sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Hankkeet tulee huomioida maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa.
- Risteämäläusunto tulee pyytää, mikäli esim. ratikkahanke tai muu suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Yhteensovittaminen tulee aloittaa hyvissä ajoin ja jatkaa sitä suunnitelmien tarkentuessa.
- Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntaisten Fingridin 400 kV voimajohtojen kohdalla on kaavamerkintä Kehitettävä voimajohtoalue. Fingrid muistuttaa, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisenpoikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, onko tällainen kaavamerkintä realistinen, ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetään ratikan suunnittelun aikana yhteistyössä Fingridin kanssa. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämäläusunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkiselällä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täytyisi.

Länsisalmi-Viikinmäki 400 kV maakaapelihanke sekä Länsisalmi-Vuosaari 400 kV voimajohtohanke on huomioitu ja osoitettu Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisuja, eikä siinä ole toistettu kaikkia yleiskaavan merkintöjä. Yleiskaava oikeusvaikutteisena kaavana ohjaa ratikan kaavarunkoalueen asemakaavoitusta, myös voimajohtohankkeiden osalta.

Ratikan kaavarungossa on osoitettu Pakkalassa Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntainen alue merkinnällä *Kehitettävä voimajohtoalue*. Alueelle sijoittuu Fingridin kantaverkkoa ja myös muiden toimijoiden suurjänniteverkkoa. Kaavarungon linjaus on uuden yleiskaavan mukainen ja sen tavoitteena on mahdollistaa alueen kehittäminen, mikäli voimajohtojen sijoittaminen maan alle todetaan teknisesti ja taloudellisesti mahdolliseksi. Kaupungin tiedossa on, että tällainen ratkaisu olisi teknisesti haastava ja kallis toteuttaa sekä edellyttäisi lisäselvityksiä.

Lisäselvityksissä voidaan arvioida maakaapeloinnin tai tunneloinnin kustannuksia sekä teknisiä ja taloudellisia toteutusedellytyksiä, sekä verrata niitä maankäytöllisiin hyötyihin, joita alueen vapautuminen rakentamiskäyttöön tuottaisi.

Helsingin kaupunki

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa.
- Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.
- Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.
- Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle (n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa). Tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.
- Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Vastine:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan uuden yleiskaava 2020:n (voimassa 11.1.2023 lähtien) ratkaisun keskeisiä periaatteita. Sen 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 vyöhyke on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestäväen kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue. Vantaan Ratikan kestäväen kasvun vyöhyke luo

seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat Mellunmäen metroasemalle.

Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohtissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisu 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Vantaan ratikan pysäkeillä ei ole varauduttu autoliikenteen liityntäpysäköintiin. Ratikkapysäkeillä on sen sijaan varauduttu pyörien liityntäpysäköintiin sekä mikroliikkumisvälineisiin.

Kaavarungossa on varauduttu Vantaa yleiskaava 2020:n ratkaisun mukaisesti raitiotien liittämiseen Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa sekä Pakkalassa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnöillä.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun pyöräilijät ry

Tiivistelmä lausunnosta

- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.
- Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.
- Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa.
- Baanat Pakkalassa/Lustikullassa
 - Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.
 - Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueenreunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.
 - Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyränkautta.

Vastine:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kehä III:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanalinjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehdoisen reitin etelälänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävästi liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.
- Helsingin seudun MAL-sopimuseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita.
- HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.
- HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittävältä ja monipuolisilta. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.
- HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämällä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä.
- Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.
- HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta.
- Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssi- ja maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävästi kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan ratikan kestävästi kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän,

joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan vaatimat tilavaraukset ja geometria suunnitellaan laadinnassa olevien katusuunnitelmien sekä alustavien rakennussuunnitelmien yhteydessä.

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset ovat tärkeä osa hankkeen perusteluita, ja niistä tehdään päivitetyt selvitykset ennen rakentamispäätöstä.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista

Vantaan ratikan investointikustannuksia ei ole ollut tarkoitus rahoittaa säästämällä bussiliikenteen palveluista. Ratikka korvaa toteutuessaan bussirunkolinjan 570, mutta muusta ratikan aikaisesta bussilinjastosta ei ole vielä päätöksiä. Vantaan ratikka on investointi, jonka tavoitteena on maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Ratikan kaavarunko mahdollistaa kaupungin kasvun ja kehittämisen, mutta kaavarunko ei ota kantaa infrakorvausmenettelyn nykyisiin haasteisiin.

Varikosta, infrasta ja kalustosta

Kaikki erityisratkaisut, esimerkiksi akulla ajo ilman ajolankoja, selvitetään yhdessä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa huolellisesti erityisesti elinkaarikustannusten kannalta ratikan suunnittelun yhteydessä. Laaja taloudellinen arviointi on välttämätöntä, jotta ratkaisuilla ei aiheuteta yllättäviä kustannuksia esimerkiksi kalustoon tai kunnossapitoon.

Tuusulanväylä (kt 45), Lahdenväylä (vt 4) ja Porvoonväylä (vt 7) ovat valtiolle kuuluvia teitä. Niillä olevia vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikkaan suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Vantaan ratikkaa suunnitellaan siten, että se on mahdollista toteuttaa vaikka Santarata ei vielä poistuisikaan. Santarata estää alueen täysimääräisen maankäytön toteutumisen, joten radan siirtäminen on oleellinen osa kaavarungon maankäytön ratkaisua. Vantaan kaupunki pyrkii aktiivisesti löytämään Santaradalle korvaavan sijainnin tiedostaen rataverkon kunnossapito tarpeen.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisusta tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.
- Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Vastine

Vesihuollon suunnitelmia laadittaessa varaudutaan kaupungin kasvuun. Suunnittelua tehdään yhteistyössä HSY:n ja Vantaan kaupungin kesken, ja tulevan asukas- ja työpaikkamäärien kasvu huomioidaan suunnitelmissa. Tarkemman suunnittelun yhteydessä huomioidaan vesihuollon putkien ja laitteiden tilavaraukset.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.
- Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria
- Selvitysten tulosten huomiointi on puutteellista.

Aviapolis

- Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella.
- Viheralueisiin kytkeytyneisyyteen Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä pitäisi säilyttää.

Länsimäen kaavarunko

- Luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys, maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan.”
- Vartiotion varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle. SLL on esittänyt poistettavaksi arvokkaita alueita uhkaavia rakentamisvarauksia Långmossenin alueelta.

Ratikkavarikko

- Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (Liite 9).

Vastine

Yleistä

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu

on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kohdalla.

Luontoarvojen ja viherverkostojen osalta tarkastellaan mm. merkitystä luonnonsuojelulaisissa esitettyjen suojelukriteerien puitteissa: suojeltavat luontoarvot priorisoidaan, alemman statuksen kohteet pyritään varjelemaan mahdollisuuksien mukaan, ja esim. osana laajempaa ekologisten ja virkistysalueiden verkostollista kehittämistä. Joitakin luontoarvoja voidaan säilyttää osana rakennettua ympäristöä.

Myös suunnittelun mittakaavataso voi vaikuttaa. Ratikan kaavarungon tapaisessa yleispiirteisessä suunnitelmassa ei esitetä viheralueverkoston pienimpiä osia, vaan ne näyttäytyvät vasta yksityiskohtaisen maankäytön suunnittelun tasolla. Ratikan kaavarungossa viheralueita on tarkasteltu nimenomaan kytkeytyvänä verkostona, ja suunnittelussa on tunnistettu monia puutteita ja katkoksia nykyisessä viherrakenteessa. Näitä katkoksia pyritään mahdollisuuksien mukaan eheyttämään tai etsiä uusia tapoja parantaa viherverkoston kytkeytyneisyyttä, esimerkiksi viherkadut.

Ratikan luontoselvityksissä yhteensä 155 luontotyyppirajauksesta kuvioista 27 määritettiin arvokkaiksi, paikallisesti huomattavan merkittäviksi tai alueellisesti merkittäviksi kohteiksi (arvoluokka II), 127 kohtalaisen arvokkaiksi, paikallisesti merkittäviksi kohteiksi (III) ja yksi ei merkittäviä luontoarvoja sisältävä kuvio (IV). Mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Kaavarungossa arvokkaat luontotyypit ovat suurimmaksi osaksi viheralueilla. Osa on rakennetuilla tonteilla, joita ei edes voida merkitä viheralueeksi. Hyviä rakentamiskohteita on jätetty käyttämättä luontoarvojen takia. Luokan II luontotyyppiä on muualla kuin viheralueella vain erityisen hyvästä syystä (esim. lentokenttäalue).

Vaikutusten arvioinnin mukaan viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Luonnoksessa noin 65% viherpeitteisestä alueesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Valmiiseen kaavarunkoon määrä on jonkin verran lisääntynyt. Muualla kuin viheralueilla viherpeitteinen alue tulee vähenemään tai muuttumaan. Yleiskaavassa 2020 kuitenkin edellytetään vihertehokkuutta useimmilta rakennettavilta alueilta. Yleiskaavaa on tältä osin tarkennettu ratikan kaavarunkoon tiukentamalla vaatimusta edelleen. Ratikan kaavarungossa on yleismääräys: ”Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.” Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. viherkatoilla. Vihertehokkuus ohjaa alueita kehittymään vehreiksi. Vihertehokkuuslaskurissa saa eniten pisteitä säilytettävästä kasvillisuudesta, varsinkin säilytettävistä suurista puista.

Aviapolis

Avipoliksen Veromiehen kaupunginosa on hiljalleen muuntumassa logistiikkapainotteisesta teollisuusalueesta keskustaksi palveluineen. Kaupunginosan sisäisen viheralueverkoston rungon muodostavat yleiskaavassa viheralueeksi varatut mäet, Pyttisberget ja Plootukallio sekä purot Pytinoja ja Palo-oja. Ratikan kaavarungossa on esitetty yhteyksiä näiden välille, purot siniverkostona sekä siniviherverkostoa täydentäviä pienempiä viheralueita. Nykyistä metsää pyritään myös tonteilla säilyttämään niin paljon kuin mahdollista.

Ratikan kaavarunkoon on tuotu Viherketju-merkintä, joka osoittaa toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Tällainen viherketju-merkintä yhdistää myös Avipoliksen suuralueiden länsi- ja keskiosan viheralueita sekä Aviapoliksen itäosan Pyttisbergetin metsäaluetta. Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joilla kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

Länsimäen kaavarunko

SLL lausui, että sekä luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue, erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys. Yhteys merkittiin valmiiseen kaavarunkoon paikallisena metsäisenä ekologisena yhteytenä ja viherketjuna, joiden sisältö tarkentuu jatkossa. Ratikan kaavarungon ulkorajaa on luonnokseen verrattuna muutettu siten, että Länsimäen kaavarungossa osoitettu selvitysalue on kaavarungon ulkopuolella. Långmossenin alue on YK2020:ssa merkitty kokonaisuudessaan asumisen alueeksi. YK2020 tukeutuu voimassa olevaan

maakuntakaavaan. Rakentamisalueet on tarkennettu Länsimäen kaavarungon mukaisiksi.

Varikko

Ratikan varikon alueelta on laadittu luontoselvitys, jonka tulosten perusteella arvokkaat luontokohteet sijaitsevat suunnitellun varikkoalueen ulkopuolella. Varikon alueesta laaditaan hankesuunnitelma, jonka yhteydessä arvioidaan vaikutukset metsäpinta-alan pienenemiseen sekä pohjavesivaikutuksia. Varikon alueelta on laadittu pohjavesiselvitys. Rakentaminen tulee pienentämään paljaan maan pinta-alaa alueella. Rakentamisen negatiivisia vaikutuksia vähennetään huomioimalla puhtaiden hulevesien viivyttäminen ja imeyttäminen tontilla sekä ajoneuvoliikenteen alueella hulevesien biosuodattaminen ennen johtamista pohjavesialueen ulkopuolelle tai hulevesiverkoston. Asemakaavoituksen yhteydessä arvioidaan vaikutukset ja annetaan tarkemmat määräykset pohjaveden suojelemiseksi sekä rakentamisen aikaan että lopputilanteessa.

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Yleisesti joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista pidetään lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen. Hankkeen huomattavan suuren mittakaavan vuoksi infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualan viheralueisiin ja ekologiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisen yhteyksien ja luontoarvojen turvaaminen, jota pidetään välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.
- Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyiden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävä, mikä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

- Kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualueita (MAALI), Niskalan peltojen MAALI-alue, Sipoonkorven MAALI-alue ja Itä-Helsingin MAALI-alue.
- Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.
- Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.
- Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja Itä-Helsingin MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

- Vuosina 2020–2021 toteutettu luontoselvitys kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista on asianmukainen. Hankkeen jatkosuunnittelussa on

kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Vastine

Yleistä

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämissperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Tunnistamme ekologisen kestävyuden kestävyuden kivijalkana. Tämä on tuotu esille jo yleiskaavan 2020 tavoitteissa. Yleiskaava 2020, selostus (6.2.1. Ekologinen verkko) : "Yleiskaavan tavoitteiden raami on kestävä kehitys, jonka kivijalka on ekologisen kestävyuden turvaaminen. Yleiskaavassa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä turvataan vahvistamalla ekologista verkostoa. Yleiskaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) sekä suojelualueita toisiinsa kytkeviä ekologisia runkoyhteyksiä. Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat Vantaan ekologisen verkoston (liite 1.) perustan, jonka tavoitteena on turvata eliölajiston sekä luontotyyppien säilyminen ja monimuotoisuus pitkällä aikavälillä." Ratikan kaavarungon rooli on täydentää yleiskaavan perusratkaisua.

Ekologisen verkoston isot ratkaisut tehtiin yleiskaavassa. Ratikan kaavarunko tiivistää kaupunkirakennetta ennen kaikkea jo rakennetuille alueille. Ekologinen kestävyys ei ole lakannut olemasta kestävyuden perusta, vaikka ratikan kaavarungossa on nostettu myös taloudellisen ja sosiaalisen kestävyuden tavoitteita esille. Viheralueet ollaan pääosin säästämässä jo yleiskaavan mukaan, jota ratikan kaavarunko tarkentaa.

MAALI-alueet ja viheralueverkosto

Kasvava asukasmäärä väistämättä lisää alueen virkistysalueisiin ja reitteihin kohdistuvaa käyttöpainetta, ja silloin korostuu juuri virkistyskäytön ohjaaminen, kuten toimivat reitistöt ja palvelut, jotka ovat merkittävä keino ohjata käyttöpaine pois esim. herkiltä MAALI-alueilta. Reitit voidaan esimerkiksi mitoittaa niin, että luontoarvojen säilyminen on ensisijainen päämäärä. Luontoarvot parhaiten turvaavat ratkaisut tarkentuvat tapauskohtaisesti jatkosuunnittelussa. Kaavarunkoehdotuksen selostukseen on lisätty ohjeita koskien viherrakenteen jatkosuunnittelua. Luo-alueilla tutkitaan tarkemmin asemakaavatasolla, mitä merkintöjä on tarkoituksenmukaista käyttää.

Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehoitetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehoitetaan parantamaan.

Kaavarunkoehdotukseen on tuotu oma kaavamerkintä "metsäinen ekologinen runkoyhteys" maakunnallisesti merkittävälle ekologiselle yhteysalueelle, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Merkintään liittyy seuraava määräys: "Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin." Slättmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä.

Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella sijaitseva Itä-Helsingin metsien MAALI-alueeseen liittyviä viheryhteyksiä Länsimäen alueen jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Luonnoksesta laadittiin vaikutusten arviointi. Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Tiivistelmä lausunnosta

Merkintöjen määräyslogiikka

- Määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa.
- Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Ilmastovaikutukset

- Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastomuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.
- Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta.
- Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuutosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävästä kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan.
- Jatkosuunnittelussa tulee huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.
- Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.

- Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

- Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys.
- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin.
- Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.

Luonnonsuojelu

- ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selostuksen sivulla 54 esitetty maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Lisäksi kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet
- Myös Ojangon ja Kuussillan välillä kehä III:lla runkoviheryhteyttä koskevaan kaavamääräykseen voisi lisätä ohjeistuksen rakenteen jatkosuunnittelua varten (ELY:n lausunnossa: "Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena.")
- ELY lausuu, että viitasammakon ja muiden matelijoiden liikkumisedellytykset on turvattava jatkosuunnittelussa (mm. Raide-Jokerin alikulkuratkaisusta mallia) Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Vastine

Merkintöjen määräyslogiikka

Kaupan määräys (KM) muutetaan vastaamaan HHO:n päätöstä: *Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä -* poistetaan.

Ratikan kaavarunko seuraa yleiskaavan merkintälogiikkaa tärkeimmiltä osiltaan, mutta ratikan kaavarunko on tarkkuustasoltaan ja tehtäviltään erilainen suunnittelutaso. Ratikan kaavarungon esitystapaa kehitettäessä pidettiin tärkeänä myös sitä, että ratikan kaavarungon merkinnät eivät ole ristiriidassa jo aiemmin laadittujen alueellisten kaavarunkojen kanssa. Tarkentuvasta suunnittelusta hyödyn saaminen edellyttää myös osin erilaisten merkintöjen käyttöä. Esimerkiksi yleiskaavan työpaikka-alueiden luokka on jaettu kaavarungossa kahtia. Ratkaisuun vaikuttaa Aviapoliksen kaavarunko, jossa käytetty intensiivisten työpaikka-alueiden luokka ei olisi tullut luontevasti huomioiduksi ilman omaa merkintäänsä. Ratikan kaavarungon K-aluevaraukset vastaavat käytännössä Aviapoliksen kaavarungon intensiivisiä työpaikka-alueita.

Ilmastovaikutukset

Vantaan kaupungin tavoitteena on hiilineutraalius vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekarttaan (2021-2025) sisältyy useita tavoitteita, joita ratikan kaavarungolla toteutetaan (kuten tiivistetään maankäyttöä pääsääntöisesti raideliikenteeseen tukeutuen, kehitetään keskuksia toiminnallisesti monipuolisina kaupunkikeskustoina, sijoitetaan uudet asunnot, työpaikat ja palvelut pääosin aseman seuduille ja joukkoliikennevyöhykkeelle, mahdollistetaan tiiviillä kaupunkirakenteella palveluiden helpompi saavutettavuus ja laajempien viheralueiden säästäminen, kehitetään joukkoliikenteen toimivuutta). Lisäksi resurssiviisauden tiekarttaan sisältyy useita muita tavoitteita, joihin ratikan kaavarunko ei suoraan ota kantaa (esim. Edistetään vähähiilistä rakentamista sekä rakentamisen kiertotaloutta). Kaavarunko on yksi työkalu kaupungin ilmastomuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen kokonaisuudessa. Kaavarungossa on järkevää keskittyä niihin näkökulmiin, joihin sillä voidaan parhaiten vaikuttaa.

Ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa arvioitiin kaavarunkoluonnosta Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostetulla arviointikehikolla alue- ja yhdyskuntarakenteen, ilmastomuutokseen sopeutumisen, luonnonvarojen käytön ja viherrakenteen sekä liikennejärjestelmän ja energiaratkaisujen kannalta. Arvioinnissa tarkasteltiin sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia. Arvioinnin mukaan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastönäkökulmasta ovat liikkumistarpeen vähentäminen, kulkumuotojakauman painottaminen kestäviin vaihtoehtoihin, alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen. Heikkouksia taas olivat rakentamisen määrä ja mahdollinen hiili-intensiivisyys, liikkumisen määrän kasvu asukasmäärän kasvaessa, luonnonvarojen käyttö ja viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä tiiviin kaupungin mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa. Arvioinnissa huomioitiin myös epävarmuudet ja vaikutusten pysyvyys ja tuotiin esiin jatkosuunnittelussa huomioitavat tekijät, joilla vaikutuksia voidaan vähentää ja sopeutumista edistää.

Näitä seikkoja on huomioitu jo Resurssiviisauden tiekartassa, joka sisältää myös rakentamisen päästöihin ja materiaalitehokkuuteen liittyviä tavoitteita (mm. Edistetään vähähiilistä rakentamista, Edistetään rakentamisen kiertotaloutta sekä Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä). Lisäksi

rakennusten elinkaaren aikaista hiilijalanjälkeä tullaan ohjaamaan lainsäädännöllä lähivuosina.

Kaavarunko on yleispiirteinen suunnitelma, jonka tarkempaa toteuttamista ohjataan asemakaavoilla. Asemakaavatasolla määritellään rakentamisen yksityiskohdat, ja voidaan antaa niihin liittyviä tarkempia määräyksiä. Kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeita jatkosuunnitteluun myös ilmasto- ja resurssiviisauts näkökulmasta. Lisäksi kaavarungon määräykseen on lisätty yleismääräys, jonka mukaan asemakaavoissa on kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä.

Liikennejärjestelmä

Vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikan ja valtion maantieverkkoon kuuluvien teiden (kt 45, vt 4 ja vt 7) välillä suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen ELY-keskuksen kanssa. Ratikan kaavarungossa näille kohdille on merkitty Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, jonka määräyksen mukaisesti vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Määräys koskee kaikkia kulkumuotoja.

Tikkurilantien ja muiden Vantaan ratikan linjauksella olevien katujen poikkileikkaukset määrittyvät tekeillä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta on suunnittelun aikana varmistettu liittymien toimivuustarkasteluilla.

Meluntorjunta

Ratikan varrelta on laadittu meluselvitys (Sitowise 20.4.2022) sekä tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP&Afy 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022). Meluselvityksessä on selvitetty melun nykytasoa sekä ennustetilanteen keskiäänitasoa ja enimmäisäänitasoa päivä- ja yöarvoilla. Melusuojaustarpeessa on otettu huomioon voimassa olevien kaavojen ääneneristävyysvaatimukset.

Alueilla, joilla on kaavoissa annettu ääneneristävyysvaatimus, on oletettu rakennusten toteutetun näiden vaatimusten mukaisesti. Muilla alueilla on oletettu rakennusten toteutetun tavanomaisilla seinärakenteilla, joiden ääneneristävyys on 30 dB. Alueilla, joilla meluselvityksen perusteella sisätilojen ohjearvot melun keskiäänitasoilla ja enimmäisäänitasoilla eivät toteudu, on sisätiloissa käyty mittaamassa ja arvioimassa seinärakenteiden ääneneristävyys. Alueilla, joilla olemassa olevien rakennusten seinärakenteiden ääneneristävyys ei ole riittävä, on meluselvityksessä esitetty melusuojausten toteutusta ja ne suunnitellaan ratikan katusuunnittelun yhteydessä ja merkitään myös ratikan kaavoihin. Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella aiheuta arvioinnin mukaan merkittävää riskiä

rakennuksille. Alueilla, joilla rakennuksia sijaitsee tärinän riskialueella, rakennetaan ratikan pohjustus paalulaatoituksella, jolloin tärinä vähenee ja rajoittuu katualueelle. Lisäksi laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon $< 0,30$ mm/s koko raitiotielinjauksella. Muutamilla alueilla runkomelu ylittää ohjearvot katualueen ulkopuolella, näillä alueilla vaimennukset toteutetaan ratikan raiderakenteisiin.

Kaavarunkoalueella myöhemmin tehtävissä rakentamista ohjaavissa asemakaavoissa selvitetään meluolosuhteet sekä melusuojausten tarve ja keinot.

Luonnonsuojelu

Uudenmaan ELY-keskus esitti lausunnossaan, että maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangan, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen, nostettaisi pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi. Kaavarunkoehdotukseen on nyt lisätty kyseinen yhteysmerkintä "metsäinen ekologinen runkoyhteys" -merkinnällä. Merkintään liittyy seuraava määräys: "Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangan, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin."

Kaavarungon kartalle on metsäisen ekologisen runkoyhteyden lisäksi osoitettu Keravanjoen ja Kylmäojan varret virtavesien varren runkoyhteyksimerkinnällä. Lisäksi on osoitettu purouomia paikallisesti tärkeinä virtaveden varren ekologisina yhteyksinä. Paikallisesti tärkeää metsäistä ja puustoista verkostoa on osoitettu omalla paikallinen metsäinen ja puustoinen ekologinen verkosto - merkinnällä.

Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä liikkumisedellytysten turvaamiseksi kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeistus jatkosuunnittelua varten. Ohjeistus kuuluu: "Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehtoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiiin yhteyksiin".

Uudenmaan liitto

Tiivistelmä lausunnosta

Maakuntakaava

- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä.
- Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita.
- Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.
- Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä aksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulanväylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Vantaan yleiskaava 2020

- Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiseksi sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta.
- Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat

- Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että

joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Viherrakenne

- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.
- Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät.
- Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa.
- Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

Siniverkosto

- On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Vastine

Maakuntakaava

Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta.

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä.

Vantaan yleiskaava 2020

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäten resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestäväen kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi

tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssiensaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kannalta.

Liikenne

Ratikan kaavarungossa Kehä III, Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä sekä seututie 135 on merkitty liikennealueina, jotka määräyksen mukaisesti varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palveleville väylille. Seututie 138 on puolestaan merkitty tienä, joka on määräyksen mukaisesti tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kyseisiä teitä koskevat määräykset ovat ratikan kaavarungossa samat kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoaseman määräyksessä on huomioitu, että kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Tärkeiden joukkoliikenteen vaihtopaikkojen osalta määräyksessä puolestaan on, että vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Nämä koskevat myös maakunnallista joukkoliikennettä ja vaihtoyhteyksien tarkempia ratkaisuja suunnitellaan Vantaan ratikan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä.

Viherrakenne

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Ratikan kaavarungon selostuksessa alueen nykytilaa on kuvattu erittäin tiiviisti kuusikulmioiden sisään mahdutetuissa teksteissä. Yhdessä tekstissä kerrotaan, että Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot. Tässä tarkoitetaan nimenomaan ihmisten virkistysyhteyksiä.

Ratikan kaavarungossa ekologinen verkosto ja virkistyksellinen verkosto on eritelty, ja molempien vahvistamiseksi on esitetty merkintöjä ja määräyksiä. Usein yhteydet ovat samoissa paikoissa, mutta joskus eivät. Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Teemakartoilla asioita voi tarkastella erikseen. Siniviherverkostoa kuvaavan teemakartan yhteyteen lisättiin teksti, jossa kerrotaan, että yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologiaa.

Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehoitetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehoitetaan parantamaan.

Lausunnossa todetaan, että maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisellään, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Tontilla olevaa kasvullista aluetta ei voi esittää kaavarungon viheralueena muuten kuin siinä tapauksessa, että alue on tarkoitus hankkia kaupungin omistukseen ja asemakaavoittaa julkiseksi viheralueeksi. Tämä on mahdollista vain harvoin. Jatkosuunnitteluohjeisiin lisättiin, että erityisesti ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon rajoittuvan tontin kohdalla asemakaava tulisi muuttaa siten, että luonnon arvot otettaisiin paremmin huomioon. Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti -merkinnän määräyksessä todetaan, että ”paikoin vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuisissa.”

Yleiskaavassa 2020 levennettiin alueella olevia seudullisia ekologiaa yhteyksiä verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Keravanjoen rannalla Tikkurilan tehtaiden alueella viheraluetta on levennetty nykyiselle rakennetulle alueelle ja ratkaisu toistetaan ratikan kaavarungossa. Seudullista ekologiaa yhteyttä tulisi siis täydentää nykyisin rakennetulla alueella. Ratkaisu tarkentuu asemakaavassa.

Lausunnossa todetaan, että siellä, missä on viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille. Kaavarungossa kuitenkin määrätään lisäämään kaupunkivihreää kaikkialle: *”Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteempipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpääallistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.”*

Lausunnossa todetaan, että olisi syytä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Viheralueverkosto on esitetty nykyisen asemakaavoitetun viheralueverkoston pohjalta siten, että asemakaavoitettuja viheralueita ei juurikaan oteta rakentamiskäyttöön ja alueiden välille luodaan uusia yhteyksiä tarvittaessa vaikka viherkatujen kautta, jos muu ei ole mahdollista. Erilaisia vehreitä yhteyksiä on edelleen täydennetty ja niiden sisältöä on tarkennettu luonnoksesta ehdotukseen. Viherketju-määräyksen sisältöä tarkennettiin siten, että luontoarvojen säilyminen varmistetaan viherketjun osoittamassa sijainnissa.

Lausunnossa todetaan, että selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista. Maakunnallisten yhteyksien toimivuuteen on tuotu parannusehdotuksia yllä kuvatulla tavalla. Mm metsäisen ekologisen runkoyhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Siniverkosto

Lausunnon mukaan siniverkoston suositusleveyttä tulisi leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. Vesistöihin liittyen on jo yleiskaavassa varattu viheraluetta niin leveästi kuin mahdollista, yli 30 metriä silloin, kun rakennukset eivät ole tätä lähempänä rantaa ja kuten aikaisemmin kuvattiin, muuttuvilla alueilla nykyiselle rakennetulle alueelle. Siniverkosto on kehittämismerkintä, joka tuo turvaa puroille ja ojille, jotka virtaavat rakennetuilla alueilla. Siniverkostomerkintään liitetty suositusleveys liittyy haasteeseen luoda ja parantaa verkostoa pääosin jo rakennetuilla alueilla, ja on siten kompromissi tunnistettujen ekologisten tarpeiden ja toteutuneen maankäytön välillä. Useimmissa paikoissa rakentaminen sijoittuu jo hyvin lähelle osoitettuja purokäytäviä. Paikoissa, joissa on tilaa leveämmän purokäytävän toteuttamiseen, ei määräys ole esteenä sellaisen toteuttamiseen.

Muutostarpeet

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä. Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta. Tiedoksi ratikkatiimille. Lisätään merkinnät maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille. Tarkennetaan viherketjun määräystä.

Tiedoksi ratikkatiimille.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun ratikkareitin varrella. Ratikkareitti kulkee osin alueilla, joissa se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti suurjännitejohtojen ja/tai kaukolämpöjohtojen kanssa.
- Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja Vantaan Energia Oy haluavat, että ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoissa huomioidaan maakaapeleiden, suurjänniteilmajohtojen ja kaukolämpöputkien sijainti sekä otetaan kantaa sähköjohtoihin ja muuntamoihin.
- Tarvittavissa siirroissa toimitaan kustannusten osalta nykyisen yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetään ratikan suunnittelun aikana. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämäläusunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkiselä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täytyisi.

Asemakaavoituksessa ja ratikan tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan ja sovitetaan yhteen ratikan sekä sitä ympäröivän maankäytön sijoittuminen suhteessa sähköjohtoihin, muuntamoihin ja kaukolämpöjohtoihin. Risteämät ja tarvittavat kaukolämpöputkien siirrot huomioidaan tarkemman tasoisessa suunnittelussa yhteistyössä Vantaan Energian kanssa.

Ratikan kaavarunko mahdollistaa merkittävän määrän rakentamista. Toteutuessaan ratikan kaavarunko tuo alueelle lisää työpaikkoja ja asumista, mikä voi johtaa tarpeeseen laajentaa kaukolämpö- ja sähköverkkoja. Suunnittelu-yhteistyöllä voidaan varautua tähän kasvuun. Kaupunki on toimittanut Vantaan Energia Oy:lle arvion asukas- ja työpaikkamäärästä sekä niiden sijoittumisesta kaupunginosittain energiayhtiön pitkän aikavälin suunnittelun tueksi.

Vantaan kaupunginmuseo

Tiivistelmä lausunnosta

- Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.
- Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katu ympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.
- Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kulttuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.
- Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvittävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää.
- Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä"). Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyiden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.
- Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Vastine:

Asemakaavojen OAS-vaihetta ei korvata kaavarungolla. Jatkossa asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmat tehdään normaalin käytännön mukaisesti. Yleiskaavan kulttuuriympäristöä ja muinaisjäänteitä koskeva yleismääräys kuitenkin toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta asiasta ei olisi epäselvyyttä. Määräystä ei ole tarpeen toistaa enää arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksen kohdalla. Yleismääräyksissä on muitakin koko kaavarunkoaluetta koskevia asioita, joita ei toisteta rajattuja alueita koskevien määräysten kohdalla.

Kehitettävän historiallisen tieympäristön määräystä täydennettiin kaupunginmuseon esittämällä tavalla. Selostukseen lisättiin kaupunginmuseon toivomuksen mukaisesti muinaisjäänteitä koskeva teksti.

VR Yhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.
- Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.
- 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. ... Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.
- Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia.
- 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 tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita. 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 kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssiensaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokkuus ei yksin takaa joukkoliikenteelle toimivuutta. Asemien määräys vaatii, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

Joukkoliikennejärjestelmän helppo saavutettavuus kävellen on olennainen osa järjestelmän toimivuutta.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen sekä edistää sen toimintaedellytyksiä. HSL myös hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikenteen palvelut.

Tikkurilan matkakeskus

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohtissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisu 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Polkupyörien ja uusien liikkumismuotojen liityntäpysäköintikapasiteetti sekä liityntäpysäköinnin turvallisuus ratkaistaan tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä.

Pääradan lisäraiteet

Ratikan kaavarungossa on pääradalla lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti Vantaan yleiskaava 2020:n mukaisesti. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukaisesti ja Tikkurilassa on siten riittävästi varauduttu lisäraiteisiin. Pääradan lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, niiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa eikä niistä ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Lisäraiteiden aluevaraus selvitys on tehty liian väljällä mitoituksella, jotta sitä voitaisiin käyttää tiivistettävien keskustojen suunnitteluun ja kaavoituksen tilavaraukseen. Kaavarungossa on varauduttu Lentorataan, joka toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

