



Ratikan kaavarunko YK0049

VD/4628/10.02.04.00/2020

TLA/MSI/MAH/LMU/JKU/JHO/JST/EMN/EJU/VIK

Ratikan kaavarunko on valmistunut hyväksyttäväksi. Suunnitelmassa määritellään visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, arvioidaan mitoitusta ja kehittämisen vaikutuksia. Kaavarunko täsmentää ja tarkentaa 11.1.2023 voimaan tulleen yleiskaava 2020 ratkaisuja alueittain. Kaavarunko toimii ratikan hankesuunnitelman ja siihen liittyvien vaikutusten arviointien pohjana.

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 toteutus päätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon laadinta käynnistyi loppuvuodesta 2020 rinnakkain yleiskaavan viimeistelyn kanssa. Keväällä 2021 koottiin kattavasti lähtökohtia ja tavoitteita kaavarunkotyölle. Luonnoksen työstäminen alkoi syksyllä 2021 ja nyt se on valmistunut nähtäville asetettavaksi. Ratikan kaavarungon suunnitteluala kattaakin noin 800 m säteelle ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteeseen keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

Kaavarungolle on annettu kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitusta ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021 § 14, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maamerkkejä korostava, vihreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnostuskohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Niiden sijainti on merkitty P-merkinnällä (julkisten palveluiden kehittämistarve) silloin, kun kyse on tulevasta, tarkempaa sijainnin suunnittelua vaativasta palvelusta. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta ja sisältyvät siis C-merkinnän määräykseen. Palveluverkon kehittämisessä ratikan kaavarungon sijaintitiedot on tulkittava viitteellisinä. Palveluverkosta päätetään palveluverkkosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä syksyllä 2022, ja uusien palveluiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavatasolla. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.

Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle.



Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös siniviherveston elementtejä keskeisille paikoille.

Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksista, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvu olisi noin 30 000 vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

Kaavarungon suunnittelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut tavoite monipuolisesta, avoimesta ja tasapuolisesta viestinnästä ja vuorovaikutuksesta erilaisten kuntalaisryhmien kanssa. Luonnoksen työstövaiheessa on suunnittelun taustalle koottu asukkaiden jo aiemmin antamia ajatuksia sekä järjestetty eri ryhmille erilaisia mahdollisuuksia osallistua luonnoksen suunnitteluun. Keskustelu ja vuorovaikutus jatkuu luonnoksen pohjalta keväällä 2022.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.4.2022 § 5

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
- b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle lautakunnan seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
- b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki teki seuraavan palautusesityksen: Esitän, että merkitään kehityskuvan esittely tiedoksi ja palautetaan asia valmisteltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena suunnitelmana. Ehdotus raukesi kannattamattomana.



Kaupunkisuunnittelujohtaja täydensi esitystään lisäämällä listatekstin esittelyosan viidenteen kappaleeseen seuraavat lauseet (lisäys kursiivilla):

Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnkohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. *Niiden sijainti on merkitty P-merkinnällä (julkisten palveluiden kehittämistarve) silloin, kun kyse on tulevasta, tarkempaa sijainnin suunnittelua vaativasta palvelusta. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta ja sisältyvät siis C-merkinnän määräykseen. Palveluverkon kehittämisessä ratikan kaavarungon sijaintitiedot on tulkittava viitteellisinä. Palveluverkosta päätetään palveluverkkosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä syksyllä 2022, ja uusien palveluiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavatasolla.* Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Sisällöllisesti kartoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kehityskuva/kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana. Kehityskuvalla on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyyden perustana on säädelty käsittelyjärjestys ja kansalaisten osallisuus, jonka lukkona on laajat valitusoikeudet lopputuloksesta sen varmistamiseksi, että sisältö täyttää lain vaatimukset.

Perusteluissa on useassa kohdassa esitetty, että kaavarunko täydentää, tarkentaa, supistaa tai muutoin määrittää valtuuston hyväksymää yleiskaavaa. Tämänkaltaisia vaikutuksia voi olla vain MRL:n mukaisilla laillisilla kaavoilla. Kuvatut vaikutukset ovat selkeästi osayleiskaavan liittyviä, eikä niitä voi muutoin kuin samassa järjestyksessä laaditulla kaavalla esittää hyväksyttäväksi. Perustuslaki edellyttää, että kaikessa viranomaistoiminnassa on noudatettava lakia.

Lakiehdotuksen sisällön mukainen tiivistäminen poikkeaa useassa kohdassa valtuuston hyväksymästä yleiskaavasta. Yleiskaavassa on lähtökohtana kaupunginosien luonteen säilyttäminen. Nykyisin kaupungin aluekeskuksissa pysäköinti perustuu asuinkortteleissa maantasopysäköintiinvaloisaan ympäristöön piholla ja vehreisiin pihoihin. Kaavarungossa esitetty rakentamisen maksimimäärä tarkoittaa uudisrakentamisessa kaikissa kerrostalokortteleissa siirtymistä pysäköintitaloihin tai muuhun rakenteelliseen pysäköintiin. Se muuttaisi alueiden luonnetta merkittävästi. Maantasopysäköinnin pysäköintipaikan hinta on n 20 €/kk ja pysäköintitalon 100–150/kk

Esittelyssä oleva kehityskuva/kaavarunko luo hyvän pohjan varsinaisten osayleiskaavojen pohjaksi. Tällöin on kuitenkin tehtävä täydentäviä selvityksiä ja tehtävä vuorovaikutus maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Tämä sisältää myös yleiseurooppalaisen, perustuslain ja MRL:n takaamat laajat valitusoikeudet, joilla voidaan kontrolloida, että kaava sisällöltään on lain mukainen. Asia ei voi perustua vain virkamiesten vakuutteluihin kuten tässä esityksessä esitetään.”



Kaupunginhallitus 23.5.2022 § 16

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
- b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana perussuomalaisten kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti seuraavan palautus- ja vastaesityksen, jota kaupunginhallituksen varajäsen Niilo Kärki kannatti:

”Esitämme, että merkitään kehityskuvan esittely tiedoksi ja palautetaan asia valmisteltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena suunnitelmana.”

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundellin palautus- ja vastaesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 10 jaa-ääntä (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen) ja 3 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Kärki), joten puheenjohtaja totesi palautus- ja vastaesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Lisäksi merkittiin, että asiaan jätettiin seuraava perussuomalaisten pöytäkirjalausuma:

”Sisällöllisesti kartoitteen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kehityskuva / kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana.

Kehityskuvalle on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyyden perustana on säädely käsittelyjärjestys ja kansalaisten osallisuus, jonka lukkona on laajat valitusoikeudet lopputuloksesta sen varmistamiseksi, että sisältö täyttää lain vaatimukset.”

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

Kaavarungon tehtäviksi määriteltiin työn alussa visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, sen mitoituksesta ja kehittämisen vaikutuksista. Kaavarunkoluonnos määritteli ensimmäisen vision, jonka pohjalta voitiin tehdä vaikutusten arviointeja sekä keskustella ja vuorovaikuttaa suunnitelman sisällöstä.



Kaavarunkoluonnoksesta teetettiin vaikutusten arvioinnit. WSP Finland Oy on laatinut liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (loppuraportti 2.9.2022). Muut vaikutusten arvioinnit laati Ramboll (loppuraportti 8.12.2022). Molemmat valmistuneet arvioinnit ovat päätösesityksen liitteinä. Lisäksi ratikkahanke on tilannut erillisen täydentävän arvioinnin eriytymiskehityksestä, mutta se on vielä kesken.

Vaikutukset on arvioitu seuraavien teemojen osalta: alue- ja yhdyskuntarakenne, elinkeinoelämä, kaupunkikuva, maisema ja kulttuuriympäristö, luonto, ilmasto sekä ihmiset ja yhteisöt. Arviointiteemoissa ja -kriteereissä on huomioitu ratikkahankkeelle asetetut tavoitteet sekä soveltuvien osin MRA §1:n mukaiset suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset. Vaikutuksia verrattiin nykytilanteeseen, ja toisaalta kaavarungon tuottamia vaikutuksia on pyritty vertaamaan uuden yleiskaavan vaikutuksiin. Työssä onkin ollut haasteena tunnistaa juuri ratikan kaavarungolle ominaisen suunnittelun tarkkuustason tuomat ratkaisut ja verrata niitä yleispiirteisempään yleiskaavaan ja toisaalta tarkempaan alueen nykytilannetta kuvaavaan aineistoon.

Yhdyskuntarakenteelliset ja liikennejärjestelmään kohdistuvat vaikutukset ovat arvioinnin perusteella suotuisia. Kaavarunko mahdollistaa kasvupaineisiin vastaamisen kestäväällä tavalla. Kasvua ohjataan kaavarungon alueelle, joka on yleiskaavan kestävä kasvun vyöhykettä ja Helsingin seudun MAL2019 – suunnitelman mukaista ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Joukkoliikenteen runkolinjan siirtäminen raiteille mahdollistaa ratikan varren kehittämisen tasaisemmin ja kokonaisvaltaisemmin kuin ilman ratikkaa. Ratikka luo mahdollisuudet luoda Vantaalle henkilöautoilun kanssa tasavertainen kestävä liikumisen järjestelmä, mikä taas on välttämätöntä, jotta kaupunki voi pysyä ilmastotavoitteissa ja ylipäättään kasvaa käyttäen resursseja mahdollisimman niukasti. Kaupunkikuvallinen arviointi oli ehkä vaikein osuus ja jäi keskeneräiseksi, koska suunnittelun tarkkuus pysäkinseuduilla ei vielä anna arvioinnille pohjaa.

Kaavarunkoluonnos oli nähtävillä 1.6.–30.6.2022 ja siitä pyydettiin lausunnot. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä kaupungin verkkosivuilla sekä Vantaa-infoissa. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta - sivustolla.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin ”Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki” - kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuuksissa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Kaavarunkoluonnoksen mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää OsallistuvaVantaa.fi-verkkosivulla. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla kirjaamon kautta. Luonnoksesta antoi mielipiteen yhteensä 44 vastaajaa. Heidän antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Mielipiteet kohdistuivat melko tasaisesti pitkin kaavarungon suunnittelualueita, kuitenkin Hakunilan suuralue aliedustettuna. OsallistuvaVantaa-palvelussa mielipiteet ohjattiin kahdeksaan teemalliseen kokonaisuuteen. Suositut teemat olivat liikenne ja liikkuminen (38 %), kaupunkikuva ja maisema (14 %) sekä luonto ja viheralueet (14 %). Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Mielipiteet ja niitä koskevat vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin, joka on päätösesityksen liitteenä.



Lausuntoja saatiin 20 kpl, joista 14 sisälsi kaavarunkoluonnoksen sisältöön liittyvää palautetta ja näihin on laadittu vastineet. Viranomaislausunnoissa korostui Vantaan ratikan positiivinen vaikutus Helsingin seudun yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä ratikan rooli Helsingin seudun MAL-sopimuksen toteuttamisessa. Liikennejärjestelmän osalta korostettiin vaihtopysäkkien toteuttamista ja liityntäpysäköintiä idässä ja Tikkurilassa. Pyöräilyn pääreitit haluttiin kartalle baanaverkoston ohella ja reitteihin esitettiin muutoksia erityisesti Pakkalassa.

Yhdyskuntatekniikan osalta Fingrid toi esille, että raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita, joihin tulee varautua ajoissa. HSY esitti, että vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa. Vaikutusten arviointien osalta Uudenmaan -ELY-keskus ohjeisti ilmastovaikutusten arviointia ja HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti. Monissa lausunnoissa nostettiin esille erityisesti maakunnallisten ekologisten yhteyksien vahvempi turvaaminen. Luontovaikutusten arvioinnissa ja luontojärjestöjen lausunnoissa kiinnitettiin huomiota tiivistyvän rakentamisen takia häviävään viherpeitteiseen maahan.

Kaavarungon karttaan, merkintöihin ja määräyksiin sekä selostukseen on tehty vuorovaikutuksen ja vaikutusten arvioinnin pohjalta muutoksia, täydennyksiä ja korjauksia. Yleismääräykseen on lisätty velvoite ilmastopäästöjen vähentämiseen ja toisaalta kulttuuriympäristöinventointien huomioimiseen. Rakentamisalueilla on tarkennettu tiiviisti rakennettavien alueiden pysäköintimääräystä ja muuten tarvittaessa yhdenmukaistettu sanamuotoja, miten asioista määrätään.

Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, tarkennettiin viherketjumääräyksen sisältöä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle sekä kirjoitettiin jatkosuunnitteluohjeita mm. koskien direktiivilaji viitasammakon elinympäristön turvaamista. Kaupunginmuseon lausunnon pohjalta määräyksiä ja selostusta täydennettiin turvaamaan paremmin kulttuuriympäristöä.

Lisäksi uusi 11.1.2023 voimaan tullut yleiskaava on huomioitu entistä tarkemmin ja sen tulkintavaraa on supistettu. Esimerkiksi Annfredissä ja Huberilassa keskusta-alue (C) on määritelty tiukemmin yleiskaavan mukaisesti.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja teki esitykseensä seuraavan teknisen korjauksen: korjataan kaavarungon selostuksen sivulta 2 vanhentunut organisaatietieto muotoon: Vantaan kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, kaupunkirakenne ja ympäristö, yleiskaavoitus.

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen teki seuraavan palautusesityksen: "Esitän kaavarungon palauttamista valmisteluun siten, että päätöksentekoon tuotava kaavarunko sisältää myös linja-autovaihtoehdon tutkimisen poikittaisliikenteen vaihtoehtoisena ratkaisuna."



Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, jota ei voida yksimielisesti hyväksyä. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen: Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Järveläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu.) Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:

Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan korjattu esitys.

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmiston, sosialidemokraattien, kristillisdemokraattien ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: "Tärkeitä ekologisia yhteyksiä on merkitty kaavarunkokarttaan viherketjuina ja siniverkostona. Asemaavoissa on huolehdittava, että erityisesti ne viherketjut ja siniverkostot, jotka eivät sijoitu viheralueille, toteutetaan riittävän leveinä ja laadukkaina ekologisten käytävien turvaamiseksi. Tällainen viherketju löytyy esimerkiksi Länsimäestä, jossa tärkeä viherkäytävä Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta Fazerilan metsään jää kaavarungossa asuin- ja työpaikka-alueen alle."

Merkittiin, että perussuomalaisten lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien ryhmä yhtyi: "Pidämme tärkeänä, että kaavarungossa on perusteellisesti selvitetty linja-autovaihtoehto. Viime kesänä ilmeni, että kaavarungon linjauksen mukainen vuosittainen matkustajamäärä on laskenut 80 000 matkustajasta 30 000 matkustajaan. Ratikan yhden matkan hinta on noussut kaksinkertaiseksi, koska pääosa kustannuksista on pääomakuluja. Linja-autovaihtoehto on matkustajamäärien mukaan skaalautuva/sopeutuva. Linja-autovaihtoehto on myös vetykennokalustolla toteutettuna ympäristöystävällisin vaihtoehto."

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 12

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti jäsen Tuukka Saimenin kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esityksen hyväksymistä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esityksen hylkäämistä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Abdi, Karinen, Kaukola, Luokkala, Multala, Norrena, Orpana, Rokkanen, Tahvanainen, Tammi, Valtanen), 3 ei-ääntä (Lundell, Niikko, Saimen) ja 1 tyhjä ääni (Kasonen) joten puheenjohtaja totesi apulaiskaupunginjohtajan esityksen tulleen hyväksytyksi.



Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kokoomuksen, sosialidemokraattien, vihreiden, vasemmistoliiton ja keskustan kaupunginhallitusryhmät jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Tärkeitä ekologisia yhteyksiä on merkitty kaavarunkokarttaan viherketjuina ja siniverkostona. Asemaavoissa on huolehdittava, että erityisesti ne viherketjut ja siniverkostot, jotka eivät sijoitu viheralueille, toteutetaan riittävän leveinä ja laadukkaina ekologisten käytävien turvaamiseksi. Tällainen viherketju löytyy esimerkiksi Länsimäestä, jossa tärkeä viherkäytävä Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta Fazerilan metsään jää kaavarungossa asuin- ja työpaikka-alueen sisään.”

Merkittiin, että keskustan kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Asemakaavan suunnittelussa on otettava huomioon erityisesti liikenteelliset ratkaisut kuten liittymien vaatima katuleveys, ohituspaikat, pelastuslaitoksen tarpeet, yksityisautoilu ja pysäköinti raideliikenteen läheisyydessä.”

Merkittiin myös, että perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:

”Sisällöllisesti kartoitteen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kaavarunko on osayleiskaava. Selostuksensa mukaan se ohjaa tarkempaa asemakaavoitusta. Osayleiskaava tulee kuitenkin valmistella ja päättää maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti siten, että sen prosessi ja sisältö voidaan varmentaa hallinto-oikeuteen tehtävällä muutoksenhaulla.

Pidämme tärkeänä, että kaavarungossa on perusteellisesti selvitetty linja-autovaihtoehto. Viime kesänä ilmeni, että kaavarungon linjauksen mukainen vuosittainen matkustajamäärä on laskenut 80 000 matkustajasta 30 000 matkustajaan. Ratikan yhden matkan hinta on noussut kaksinkertaiseksi, koska pääosa kustannuksista on pääomakuluja. Linja-autovaihtoehto on matkustajamäärien mukaan skaalautuva/sopeutuva. Linja-autovaihtoehto on myös vetykennokalustolla toteutettuna ympäristöystävällisin vaihtoehto.”

Liitteet:

- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II)
- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi 8.12.2022
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset 2.9.2022
- Äänestysraportti KH 30.1.2023 § 12

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu



Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159

yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen, puh. 050 302 9244 (27.1.2023 asti)

maisema-arkkitehti Laura Muukka, puh. 050 302 9396

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi