

Vantaan lausunto Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta

Uuden kokonaismaakuntakaavan laadinnalle on selkeä tarve. Voimassa olevat maakuntakaavat hyvin laajoina määräyksineen muodostavat varsin vaikeasti tulkittavan ja monimutkaisen yhdistelmän. Maakuntakaavaluonnoksen tarkkuustaso näyttää pääosin tavoitteiden mukaiselta keskittyen strategisen tason ja maakunnallisen mittakaavan asioihin. Rakennekaavan muuttaminen rakennesuunnitelmaksi on toimiva ratkaisu, mikä keskittää maakuntakaavan tärkeimmät linjaukset vaihekaavoihin. Lausunnonantajan näkökulmasta on hyvä, että Uudenmaanliitto päätyi laatimaan kevään suunnitelmista poiketen luonnoksen vaihemaakuntakaavasta eikä suoraan ehdotusta.

SEUDUN RAKENNE

Kaavaluonnoksessa Helsingin seudun rakenne 2050 on määritelty keskuksien, pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden kautta. Suunnitelmassa on haettu tapaa kuvata täydentyvän ydinalueen ja uusien kasvusuuntien yhtälöä, mutta ainakin ydinvyöhykkeen rajauksissa on tarkistamisen tarvetta. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke on ns. kehittämisperiaatemarkintä, joka osoittaa alueen, jota tulee kehittää ympäröivää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaampana. Kaavaratkaisulla on hyvä tarkoitus tukea pääkaupunkiseudun verkostomaisen kaupunkirakenteen ja joukkoliikenteen kehittymistä ohjaamalla kasvua mm. uusien poikittaisten joukkoliikennenyhteyksien varrelle. Ohjausperiaate on sama kuin MAL2019-suunnitelmasta: kestävän kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen. Vyöhykkeeseen tulisi täydentää mukaan kaikki MAL2019 suunnitelman uudetkin yhteydet, vaikka ratikoita ei maakuntakaavassa mittakaavasyistä esitetäkään. Uusi Vantaan ratikka muodostaa tulevaisuudessa yhden tärkeimmistä kasvuvyöhykkeistä seudulla, joten se tulee nostaa kokonaisuudessaan mukaan ydinvyöhykkeeseen.

Keskuksina on osoitettu nykyiset ja tulevaisuuden suurimmat ja toiminnoiltaan monipuolisimmat keskukset, joiden väestöpohja ja sijainti mahdollistavat riittävät palvelut sekä joukkoliikennesaavutettavuuden. Vantaan osalta keskuksien määrittely on linjassa yleiskaavan kanssa muuten, mutta ei Aviapoliksessa. Maakuntakaavaluonnoksessa on keskus sijoitettu Kehä III pohjoispuolelle ja eteläpuolinen alue on määritelty vain kaupan alueeksi, vaikka siellä on erittäin monipuolisesti paikallisia palveluita ja asumistakin. Vaikka Jumbon seutu ei ehkä näytä tyypilliseltä seudun keskukselta, on se toimintojensa puolesta jo nyt sellainen ja vuoteen 2050 mennessä se edelleen keskuksena vahvistuu. Vantaan kaupunki esittää, että maakuntakaavassa huomioidaan tämä seudun keskeisimmän keskuksen todellinen laajuus. Tulevaisuudessa Aviapoliksen rakentuessa kasvavat keskusta-alueet Kehä III molemmilta puolilta yhteen muodostaen siten seudun keskeisimmän keskuksen. Myyrmäen keskus on kaavakartassa merkitty hieman liian pohjoiseen Louhelan kohdalle.

Strategiseen maakuntakaavaluonnokseen on määritelty erittäin tarkka kaupan ratkaisu, jonka linjaukset kaavan tavoitteiden vastaisesti heikentävät läheisten keskuksien elinvoimaa. Luonnoksessa on päädytty muuttamaan kaupan alueista Tammisto ja Porttipuisto ns.



VD/520/00.04.03/2018

laaturajoittamattomiksi alueiksi. Vantaan kaupunki esittää näiden kahden alueen muuttamista takaisin laaturajoitetuiksi alueiksi, koska kaupungin tavoitteena on ensisijaisesti kehittää kaupan palveluita Hakunilan ja Aviapoliksen. Maakuntakaavan ratkaisu läheisten kaupan alueiden osalta häittäisi merkittävästi kehittämismahdollisuuksia.

Perusteluna maakuntakaavan kaupan ratkaisulle käytetään Helsingin seudun tasoisesti määriteltyä saavutettavuusaineistoa, mikä antaa liian yleistetyn kuvan asiasta eikä korosta joukkoliikennettä. Seudulla keskeisesti sijaitsevien Tammiston ja Porttipuiston saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla ei ole hyvä. Tilanne paranee esimerkiksi Porttipuistossa tulevaisuudessa raitiotien rakentamisen myötä. Valmisteluvaiheessa olevassa uudessa Vantaan yleiskaavaluonnoksessa esitetään Porttipuiston pohjoisosan muuttamista joukkoliikenneyhteyksien parantuessa asumiseen. Mahdollinen kaupan ratkaisu tulee linjata vasta siinä yhteydessä eikä ennakoon maakuntakaavassa.

Tammistoon ei tule lisätä päivittäistavarakauppaa, vaan uudet hankkeet tulee ohjata Veromiehen puolelle Aviapoliksen keskustan pohjoisosaan, minne on toteutumassa uusi noin 20 000 asukkaan alue lähipalveluineen. Asukasmäärä ja merkittävä työpaikkamäärä edellyttävät uusia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Tammistossa uudet hankkeet vain pahentaisivat alueen liikenneongelmia. Yleiskaavaluonnoksessa on tarkoitus esittää Tammiston läpi seudullista raitiotieyhteyttä, jonka varassa alue voisi tiivistyä ja muuttua jopa osittain asumisen alueeksi. Tämä edellyttää kokonaisuuden tarkempaa suunnittelua ja näiden isojen linjausten ratkaisemista ja ajoittamista siinä yhteydessä. Ratkaisusta ei tule tehdä vaikeampia maakuntakaavan kaupan ohjausta muuttamalla.

Tuusulan ja Vantaan rajalla Vierumäessä oleva kaupan alue on tarpeettomasti ulotettu Vantaan puolelle asti. Tätä vaikeasti saavutettavaa aluetta ei ole tarkoituksenmukaista kehittää kaupan alueena. Kaupan määräyksissä olevasta luettelosta puuttuu Vantaan Koivuhaka. Lisäksi kaupan määräyksissä on määritelty kaupan alueiden rakennuksien maksimikooksi 30 000 k-m². Strategisessa maakuntakaavassa ei ole tarpeen määritellä rakennustasoisia linjauksia.

Muutoksena voimassa olevaan maakuntakaavan on Luoteis-Vantaan rakentamisalueet määritelty uudelleen. Seutulan suunnan ja maantie 152 jatkeen varteen ei ole enää esitetty rakentamisalueita, vaan alue jää pääosin kulttuurimaisemarajauksen sisään. Klaukkalan radan varteen sen sijaan on esitetty "uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke". Kyse on Vantaan Kivistön ja Klaukkalan välisestä seudullisesta kasvusuunnasta, jota ei ole tarkoitus vielä lähivuosikymmeninä avata. Maakuntakaavan ratkaisu Klaukkalan kasvusuunnasta on linjassa Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa. Kivistön pohjoispuoliset voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueet on rajattu maakuntakaavaluonnoksessa merkittävästi pienemmäksi. Ne tulisi vähintään Seutulaan asti palauttaa maakuntakaavaan, koska kyse on Kivistön keskustaan tukeutuvasta kasvusuunnasta. Lisäksi taajamatoimintojen alueeseen tulisi ottaa mukaan olemassa olevista alueista Askisto ja Keimolanmäki.

Myös Östersundomin yhteisen yleiskaavan mahdollistama itäisen uusi kasvusuunta on määritelty maakuntakaavassa samalla merkinnällä kuin Klaukkalan suunta. Periaatteessa ratkaisu on oikea, mutta Länsisalmen metrokeskuksen maankäytön osalta ristiriita yhteiseen yleiskaavaan on merkittävä. Östersundomin alueelle valmistui 2018 täydennys 2. vaihemaakuntakaavaan, missä oli sama maankäyttöratkaisu kuin uudessa luonnoksessa. Silloin sitä selitettiin yhteisen yleiskaavan ja 2. vaihemaakuntakaavan erilaisilla aikajänteillä. Jälkimmäisessä tavoitevuosi oli 2040, mutta nyt uudessa vaihemaakuntakaavassa se on 2050. Näin ollen maankäyttöratkaisun tulisi vastata yhteisen yleiskaavan ratkaisua: 2050 toiminnassa olevaksi suunniteltu ekologinen käytävä tulisi linjata Mustavuoresta kohti Sipoonkorpea ja Länsisalmen rakentamisalueet siirtää sen ja Kehä III itäpuolelle. Vantaan kaupunki vaatii muutoksen tämän muutoksen tekemistä, koska luonnoksessa esitetty ratkaisu uuden Länsisalmen kaupunkikeskuksen rakentamisesta Kehä III, satamaradan ja Uuden Porvoontien risteysalueelle sähkölinjan katveeseen on mahdoton toteuttaa. Itä-Vantaalta on lisäksi rajattu tähän uuteen raideliikenteeseen tukeutuvaan kehittämisvyöhykkeeseen mukaan Länsimäen pohjoisosa sekä Vaaralan ja Långmossebergetin olemassa olevat työpaikka-alueet. Nämä alueet tulee muuttaa taajamatoimintojen alueeksi.

YMPÄRISTÖN VOIMAVARAT JA VETOVOIMA

Seudullisesti tärkeät viheralueet ja viheryhteystarpeet sekä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät laajat kulttuuriympäristökokonaisuudet on esitetty kaavakartalla, kuten Vantaan kaupunki toivoi Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineiston lausunnossa. Viheryhteystarpeiden määrää on vähennetty ja linjauksia yleispiirteistetty vastaamaan Uusimaa-kaavan yleispiirteistä tarkastelutasoa. Maakuntakaavalla ei oteta kantaa paikallisten virkistysalueiden kehittämiseen muutoin kuin mitä merkintöjen suunnittelumääräyksessä edellytetään. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä määrätään, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata riittävät virkistysmahdollisuudet sekä paikallisen viherverkoston liittyminen maakuntakaavan virkistysalueverkostoon. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeellä määrätään, että vyöhykkeen tiivistämisen vaikutukset kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä virkistysmahdollisuuksiin tulee selvittää ja arvioida tapauskohtaisesti. Määräyksistä saa riittävästi tukea viheralueverkoston suunnitteluun yleis- ja asemakaavoissa. Vantaan kaupungille maakuntakaavan esittämä virkistysalueiden ja -yhteyksien tarkkuustaso on riittävä. Pieni täsmennys tulisi tehdä alueiden rajauksiin Kuusijärven pohjoispuolella, missä Byändan asuntoalueelle laaditaan parhaillaan asemakaavaa, missä se laajenee merkittävästi. Muutos tuodaan myös Vantaan uuteen yleiskaavaan.

Vantaan kaupunki lausui Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineistosta, että kulttuuriympäristön suojelun kannalta on olennaista, että suojeltavien alueiden rajaukset vastaavat todellista tilannetta. 4. vaihemaakuntakaavassa on esitetty valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajausta vuoden 1995 tilanteen mukaisesti. Voimassa olevan valtioneuvoston päätöksen 1995 mukainen rajausta on Vantaalla niin vanhentunut, että se ei enää voi uskottavasti toimia suojeluperusteena. Uuden inventoinnin (kuulemisaineisto 2015) mukainen rajausta perustuu maiseman arvoihin nykytilanteessa ja pitäisi siksi esittää tulevassa Uusimaakaavassa. Uusimaa-kaava 2050 luonnoksen

selostuksessa todetaan, että valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet perustuvat edelleen valtioneuvoston vuoden 1995 periaatepäätökseen. Päätöksen päivitysinventoinnin perusteella ehdotetuista maisema-alueista tekee valtioneuvosto. Valtioneuvoston uutta päätöstä ei tulla saamaan ennen Uusimaa-kaavan ehdotuksen asettamista nähtäville. Olisi kuitenkin mielekästä esittää maiseman arvoihin nykytilassa perustuva rajausta maakunnallisen suunnittelun näkökulmana.

LUONNONSUOJELU

On hyvä, että maakuntakaavassa on tarkasteltu uusia SL-alueita ja nostettu näitä maakuntakaavaan. Maakuntakaavan mittakaavassa on perusteltua esittää kaavassa vain yli 5 hehtaarin kokoiset SL-alueet. Vantaan osalta maakuntakaavaan esitetty suojelualueverkosto tukee hyvin parhaillaan valmisteilla olevan yleiskaavan suojelualueverkostoa.

Luoteis-Vantaalle Vantaanjoelta kohti Ruotsinkylää on esitetty uusi viheryhteys. Yhteyden sijainti tulisi tutkia ja perustella paremmin. Jos yhteyden halutaan tukeutuvan Vantaanjokeen, sen voisi siirtää joen kohdalle, jos taas metsään, sitä voisi siirtää jonkin verran kohti länttä.

KIERTOTALOUS

Maakuntakaavaluonnos nostaa hyvin näkyviin tärkeän seudullisen teeman: kiertotalouden edistämisen, mikä on keskeinen ratkaistavaa kysymys, kun halutaan kasvaa kestävästi ja tukea kiertotalouden toimintaedellytyksiä. Maakuntakaavaluonnoksessa on määritelty näitä alueita kaksi: Ämmässuon ja Seutulan kiertotalouskeskukset. Jälkimmäinen on rajattu Vantaan ja Tuusulan rajaseudulle siten, että merkittävä osa alueesta sijoittuu Tuusulan puolelle. Vantaalla kyse on ns. Kiilan alueesta, mutta valtaosa uudesta keskittymästä sijoittuu Tuusulan puolelle Ruotsinkylän osayleiskaavan alueelle. Seutulan kiertotalouskeskittymäksi aluetta ei voi kutsua, koska se antaa virheellisen käsityksen alueen sijainnista. Seutula on laajempi alue laajempi alue Luoteis-Vantaalla. Kiertotalouskeskittymän alueelle sijoittuu Vantaan puolella suljettu kaatopaikka, mitä ei myöskään pidä kutsua Seutulan kaatopaikaksi.

Kyseisen keskittymän kehittämisen perusedellytys on toimivat liikenneyhteydet. Nykyiset toiminnot käyttävät Katriinantietä, mikä on kestävä ratkaisu mm. alueen asukkaiden näkökulmasta. Tuusulan puolelta liikenneyhteyksiä alueille ei vielä ole. Kokonaisuuden kehittämisen tulisikin kytkeytyä uusiin raskaalle liikenteelle soveltuviin liikenneyhteyksiin, eikä sitä saa rakentaa nykyisiin teihin tukeutuen. Vantaan kaupunki vaatii, että Vantaan ja Tuusulan yhteisen kiertotalousalueen nimi korjataan ja maakuntakaavan määräyksiin kirjataan, että aluetta ei saa toteuttaa ennen maantie 152 jatkeen rakentamista.

LIIKENNE JA LOGISTIIKKA

Lahdentie on asemakaavassa muutettu kaduksi Koivukylänväylältä etelään, joten kyseiseltä väliltä tulee Lahdentieltä poistaa Maakunnallisesti merkittävä tie -merkintä. Samoin Vanha Hämeenlinnantie on Kivistön keskustan kohdalla muuttumassa kaduksi ja tästä johtuen Maakunnallisesti merkittävä tie -merkintä tulee poistaa Vanhalta Hämeenlinnantieltä Keimolanportin ja Kehä III:n väliseltä osuudelta.

Vantaa näkee hyvänä, että Kehä II:n varaukset poistetaan ja että ne vapautetaan muuhun maankäyttöön. Vantaan tekeillä olevassa yleiskaavassa varaudutaan katuyhteyteen Kuninkaantammen liittymästä Vanhalle Kaarelantielle.

Maantien 152 merkinnälle ei ole selitettä määräyksissä (katkoviiva ilman nuolen päitä). Tie on merkittävä maakunnallisesti merkittäväksi tieksi Tuusulanväylän ja Hämeenlinnanväylän väliseltä osuudelta. Vantaan kaupunki esittää, että mt152 osuutta kt45 ja vt4 välillä ei tule merkitä seudullisesti merkittäväksi tieksi. Vantaan näkemyksen mukaan kyseinen osuus on jo kaupunkimaista ympäristöä eikä sinne voida lisätä raskasta liikennettä. Itä- länsisuuntainen kehämäinen tavaraliikenteen yhteys tulisi toteuttaa mt148 kautta

Vantaalla seudullista liityntäpysäköintiä palvelevat pääsääntöisesti pääväyliltä helposti saavutettavat ja paikkamäärältään suuret liityntäpysäköintialueet: Kivistö, Vehkala, Vantaankoski ja Tikkurila sekä Ruskeasanta aseman toteuduttua. Näin ollen keskusta-alueilla sijaitsevilta ja lähinnä lähialueita palvelevilta Martinlaakson ja Korson liityntäpysäköintialueilta tulee maakuntakaavaluonnoksesta poistaa liityntäpysäköintimerkintä.

Vantaan kaupunki esittää liitekartalle lisättäviksi joukkoliikenteen vaihtopaikoiksi Mellunmäkeä, Myyrmäkeä, Martinlaaksoa, Korsoa, Tammiston eteläkärkeä sekä Lentoasemantien ja Tasetien liittymää. Näillä paikoilla on vahva joukkoliikennetarjonta, jolloin ne ovat houkuttelevia vaihtopaikkoja myös pääkaupunkiseudun ulkopuoliselle joukkoliikenteelle. Lisäksi Myyrmäessä, Martinlaaksossa ja Korsossa tulee olemaan laadukkaat bussiterminaalit, joista on sujuva vaihtoyhteys junaan sekä muuhun bussiliikenteeseen.

Vantaa näkee hyvänä, että Hakunilan metron jatke on poistettu maakuntakaavasta. Vantaan omissa maankäytön suunnitelmissa sekä tekeillä olevassa Yleiskaava 2020:ssa Hakunila kytkeytyy Tikkurilan ja Aviapoliksen keskuksiin sekä Mellunmäen metroasemaan raitiotiellä.

Tallinna-tunnelin Helsinkiin suuntautuva linjaus sekä Lentoradan linjaus on huomioitu Vantaan tekeillä olevassa Yleiskaava 2020:ssa. Vantaan näkemyksen mukaan Espooseen suuntautuva Tallinna-tunnelin linjaus tulee poistaa maakuntakaavasta, koska nähdään että kahta tunnelia ei tulla toteuttamaan ja Espooseen suuntautuva linjaus on epärealistisempi.

Lentoaseman alueella oleva nuoliviivamerkintä ”Liikenteen yhteystarve” tulee siirtää keskemälle lentoasemaa ja osoittamaan suoraan pohjoiseen. Vantaan kaupunki näkee, että tämä kuvaa paremmin merkinnällä tarkoitettua yhteystarvetta maantien 152 suunnasta lentokentälle.

ENERGIA JA TEKNINEN HUOLTO

Maakuntakaavassa on huomioitu energijärjestelmän muutoksen tarve ja uusiutuvien energiamuotojen osuuden kasvu. Uusien energiaratkaisujen oletetaan olevan hajautettuja ja siten

ei maakuntakaavatasolla ratkaistavia asioita. Uusiutuvista energiamuodoista aurinkoenergia, tuulivoima ja metsäbioenergia on nostettu esiin maakuntakaavatason suunnittelukysymyksiin. Ilmaston kannalta kestävään energiajärjestelmään siirtymisen edistämiseksi on annettu yleismääräys. Vähäpäästöisten ja uusiutuvien energiamuotojen tuotantoa sekä bio- ja kiertotaloutta on edistettävä. Lisäksi aurinkoenergian edistämiseksi on annettu erillinen yleismääräys. Laajojen aurinkoenergian tuotantoalueiden suunnittelua ohjataan olemassa olevaan rakenteeseen ja sähkönjakeluinfraan tukeutuvaksi. Uusiutuvien energiamuotojen tuotannon lisääminen on välttämätöntä hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi, ja tämä on myös Vantaan tavoite. Tuulivoimaloiden sekä biopolttoaineita käyttävien voimalaitosten ja niiden vaatimien polttoaineen käsittely- ja terminaalialueiden lisäksi uusiutuvan energian tuotantoratkaisut ovat tyypillisesti pienikokoisia ja hajautettuja, eikä niiden ohjaaminen maakuntakaavatasolla olisi järkevää.

Energiansiirtoverkosta Vantaan kaupungin alueella on maakuntakaavaan merkitty maakaasun runkojohto, nykyiset ja suunnitellut maanpäälliset voimajohdot sekä Länsisalmi- Viikinmäki-maakaapelilinjaus. Kaavakartalla on virheellisesti osoitettu nykyisinä voimajohtoina Keimolan sähköasemalta Ruotsinkylään sekä Jokivarressa Lahdenväylän suuntaisesti kulkevat suunnitellut voimajohdot. Liitekartassa E1 kaksi sähkölinjayhteyttä on osoitettu yhteystarpeena. Näiden yhteyksien tarkempi sijainti osoitetaan Vantaan tekeillä olevassa yleiskaavassa. Raakavesitunnelin määräyksessä edellytetään tunnelin suojavaöhykkeen esittämistä tarkemmassa suunnittelussa. Vantaan tekeillä olevassa Päijänne-tunneli esitetään kaavakartalla ilman suojavaöhykettä. Suojavaöhykkeelle asetettavat rajoitukset huomioidaan kaavamääräyksessä ja lisäksi käytössä on erillinen ohje, jossa esitetään tarkemmin rajoitukset eri suoja-alueille.

LENTOMELU

Maakuntakaavassa on osoitettu uudet Lden55 dB ja 60 dB lentomeluvyöhykkeet, jotka Finavia on laatinut vuonna 2008. Meluvyöhykkeet kuvaavat tilannetta, jossa operaatiomäärä on noin kaksinkertainen nykyiseen verrattuna. Finavia on esittänyt lentomeluvyöhykkeet ympäristölupahakemuksensa liitteenä, mutta niihin ei oteta kantaa ympäristöluvassa eikä niitä voi kutsua ympäristöluvan mukaisiksi. Nämä lentomeluvyöhykkeet on todettu parhaaksi käytettävissä olevaksi tiedoksi lentomelun kehittymisestä ja siksi ne ovat hyvä lähtökohta lentomelun huomioimiseksi pitkän aikavälin maankäytön suunnittelussa. Lentomelualueiden lisäksi on osoitettu lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeet, joiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa lentomelu huomioon. Vantaalla huomioidaan lentomelu myös uudella Lden 50 dB vyöhykkeellä.

Maakuntakaavassa lentomeluvyöhykkeet on merkitty aaltoviivan rajaamina alueina. Tarkemmalla suunnittelutasolla aaltoviiva voi aiheuttaa tulkintaongelmia. Vaikka lentomelu ei pääty melualueen rajaukseen, tulee maankäytön suunnittelussa olla selkeästi noudatettava, suoraviivainen rajaus. Maakuntakaavaluonnoksen pohjalta laaditaan kaavan vaikutusten arvioinnit. Vantaan kaupunki toistaa valmisteluaineistosta antamassaan lausunnossa (Kaupunginhallitus 26.3.2018 § 28) esittämänsä vaatimuksen. Erityisesti kaavan vaikutukset keskeisenä haasteena olevaan



VD/520/00.04.03/2018

hiilineutraalin Uudenmaan tavoitteeseen on syytä selvittää, jottei kaavan toteuttamisella pikemmin loitota tästä tavoitteesta. Lentomelualueiden muutoksien ympäristövaikutuksista tulee laatia riittävät selvitykset siten, että selvitykset täyttävät maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä asetetut vaatimukset. Selvityksissä tulee arvioida lentomelun sosiaaliset ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset, kuten vaikutukset kuntatalouteen sekä yksityiselle maanomistukselle. Melualueiden laajennuksista aiheutuvilla rakentamisrajoituksilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia kuntataloudelle, mutta taloudellisia vaikutuksia ja sitä kautta sosiaalisia vaikutuksia kohdistuu myös yksityisille maanomistajille.