

Lausunto Uudenmaan 4.vaihemaakuntakaavan luonnoksesta

4. vaihemaakuntakaava tarkentaa maakunnallisen maankäytön ratkaisua etenkin logistiikan, tuulivoiman, viherrakenteen, kulttuuriympäristöjen, asemanseutujen ja Malmin lentokentän osalta sekä yhtenäistää tarpeellisesti Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan kaavamerkintöjä. Vantaan maankäyttöä ohjaa vuoden 2007 yleiskaava sekä Marja-Vantaan osayleiskaava. Östersundomin alueelle on laadittavana kuntien yhteinen yleiskaava. Nyt esitetty kaavaratkaisu ei pääasiallisesti ole ristiriidassa lainvoimaisten yleiskaavojen kanssa. Merkittävin ristiriita on Hanabölen virkistysalueiden laajentaminen. Vantaan kannalta merkittävimmät muutokset liittyvät logistiikkatoimintoihin, Keski-Uudenmaan tieyhteyksiin sekä maakunnallisen viherrakenteen ohjaamiseen.

Elinkeinot

4. vaihemaakuntakaavaluonnoksen selostuksessa todetaan seuraavaa: "2. vaihemaakuntakaavassa kaupan palveluverkkoa suunniteltaessa ei suunnittelun lähtökohdissa huomioitu matkailun ja vapaa-ajan asumisen vaikutuksia kauppaan Uudellamaalla. Tästä johtuen asiaa on tarkemmin selvitetty 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä. 'Matkailun ja vapaa-ajan asumisen vaikutukset kaupan liiketilarpeeseen ja elinkeinoihin Uudellamaalla' -selvityksessä haluttiin erityisesti kartoittaa, kuinka suuri vaikutus muilla kuin vakituisilla asukkailla on vähittäiskaupan liiketilan lisätarpeeseen Uudellamaalla kunnittain ja olisiko lisäys niin suuri, että se vaikuttaisi merkittävästi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaupan palveluverkkoon. Selvityksen mukaan matkailijoiden vaikutus kohdistuu lähes kokonaan pääkaupunkiseudulle ja vapaa-ajan asukkaiden vaikutus lähes kokonaan muualle kuin pääkaupunkiseudulle. Tulosten mukaan matkailijoiden ja loma-asukkaiden vaikutukset Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa esitettyyn vähittäiskaupan palveluverkkoon eivät kuitenkaan ole niin merkittäviä, että kaavan enimmäismitoituksia tulisi korottaa." (Selostus s. 23).

Helsinki-Vantaan lentoasema palvelee vuosittain noin 16 miljoonaa matkustajaa ja varautuu palvelemaan jopa 20 miljoonaa matkustajaa 2020-luvun alkupuolella. Näin suurelle matkustajamäärälle tulee taata riittävät palvelut - mukaan lukien vähittäiskaupan palvelut - lentoaseman alueella. Uudenmaan liitto ei ratkaissut lentoaseman kaupan ohjausta 2. vaihemaakuntakaavan yhteydessä. Kaupan ratkaisu kohtelee maamme ylivoimaisesti merkittävintä kansainvälistä lentoliikennehubia samalla tavalla kuin maaseutua. Molemmille alueille on määritelty merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajaksi 2000 k-m². Myöskään vaihemaakuntakaavaluonnos ei ota kaupan ohjaukseen lentoliikennealueella riittävässä määrin kantaa, vaikka merkinnän määräystä muuten muutetaan. Vantaa katsoo, että paikallisesti lentoaseman alueella matkailun aiheuttamat vaikutukset liiketilarpeeseen ovat niin merkittäviä, että ne tulisi ottaa huomioon 4. vaihemaakuntakaavassa.

Vantaa ehdottaa, että Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikennealueelle määritellään samat vähittäiskaupan seudullisuuden rajat kuin pääkaupunkiseudun taajamatoimintojen alueillakin on. Vaihtoehtoisesti kaupan ohjaus voidaan lisätä lentoliikennealueen merkintään esim. seuraavalla tavalla: "Merkinnällä osoitetaan alueita lentotoimintaa ja satamatoimintaa sekä niihin kytkeytyvää muuta toimintaa varten. Helsinki-Vantaan lentoasemalle voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa lentomatkustajia palvelevaa vähittäiskauppaa korkeintaan 15 000 k-m². Merkintään ei liity MRL 33 §:n 1. momentin mukaista rakentamisrajoitusta."

Logistiikka

Maakuntakaavan ratkaisu suurien yhtenäisten alueiden varaamisesta logistiikan tarpeisiin on hyvä. Logistiikka on toimialana merkittävä Vantaan kaupungin elinkeinorakenteessa. Vantaalla logistiikkaa on keskittynyt erityisesti lentoaseman yhteyteen sekä Vantaan Akselin yritysalueelle. Alueet ovat ja niitä kehitetään toiminnalliselta rakenteeltaan kuitenkin sekoittuneina. Tämän johdosta maakuntakaavan ratkaisu, jossa näitä alueita ei esitetä logistiikka-alueina, on perusteltu. Helsinki-Vantaan lentoaseman voimassa oleva liikennealue-merkintä mahdollistaa logistiikkakeskuksen sijoittumisen alueelle.

Maakuntakaavassa esitetään taajamatoimintojen alueiden osittaista kumoamista Vantaan Akselin alueella ja korvaamista virkistysalue-merkinnällä. Yleiskaavassa kyseiset alueet on osoitettu ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueeksi ja osa alueesta on asemakaavoitettu. Maakuntakaavaluonnos on näin keskeisesti ristiriidassa maakuntakaavan päätavoitteiden sekä Vantaan elinkeinopolitiikan kanssa. Alue tulee maakuntakaavassa palauttaa taajamatoimintojen alueeksi.

Vantaan Akselin ollessa seudun merkittävimpiä logistiikkakeskuksia tulee se myös merkitä logistiikan liitekartalle L1 olemassa olevaksi logistiikan keskittymäksi. Sen sijaan Länsi-Vantaan Varistossa ei ole maakuntakaavan tasoista logistiikan keskittymää, vaan kyse on pääosin tilaa vaativan kaupan alueesta. Olemassa olevan logistiikan keskittymän merkintä tulee poistaa liitekartalta.

Maakunnallisia logistiikka-alueita kehitettäessä tulee maakuntakaavassa ratkaista niiden liikenteelliset kysymykset. Raskaan liikenteen lisäämistä Kulomäentielle ja Sipoontielle tulee välttää, sillä ne kulkevat tiiviin taajamarakenteen läpi. Bastukärren logistiikka-alueen liikennöinnin tulee siksi ohjautua pohjoisen suunnasta tieltä 148 käsin.

Lentokenttäalueeseen liittyvän logistiikan ja Focus-alueen kannalta on tärkeää kehittää yhteyksiä alueille ns. Kehä IV:n kautta. Maakuntakaavaluonnoksessa osoitetaan merkinnällä "vaihtoehtoinen logistiikan tieyhteys" vaihtoehtoinen linjaus Vantaan lainvoimaisessa yleiskaavassa osoitetulle Kehä IV:lle. Vaihtoehtoinen linjaus yhdistyy Klaukkalantien sijasta suunnitteilla olevaan Klaukkalan ohikulkutiehen. Molemmat linjausvaihtoehdot perustuvat Luoteis-Vantaan läpi ajavan liikenteen tarpeeseen, josta huomattava osa kohdistuu raskaalle liikenteelle. Klaukkalan ohikulkutiehen yhdistyvä uusi vaihtoehto on Luoteis-Vantaan maankäytön suunnittelun kannalta edullisempi, koska se ei pirsto asuinrakentamiseen soveltuvia alueita osiin, vaan mahdollistaa Riipiläntien varren kehittämisen yhtenä kokonaisuutena. Myös maisemallinen vaikutus on kyseisessä vaihtoehdossa huomattavasti pienempi. Maakuntakaavatyöhön liittyvä Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitys osoittaa, että Klaukkalan ohikulkutiehen yhdistyvä linjaukselle on liikenteellisesti vahvemmat perusteet.

Klaukkalan ohikulkutiehen yhdistyvän Kehä IV-linjauksen maastokäytävää ei luonnoksessa ole vielä tutkittu tarkasti. Luonnoksen linjaus kulkee kahden yleiskaavan pientaloalueen (A4) läpi, ja jättää kolmannen alueen (Reunan kylä) linjauksen pohjoispuolelle. Merkinnän kuvaus kuuluu: "ominaisuusmerkinnällä osoitetaan Keski-Uudenmaan alueella sijaitsevat logistiikan kannalta vaihtoehtoiset poikittaiset tieyhteydet". Kuvausta tulee täsmentää muotoon "...osoitetaan ohjeelliset sijainnit Keski-Uudenmaan alueella sijaitseville logistiikan kannalta vaihtoehtoisille poikittaisille tieyhteyksille". Vaihtoehtoisesti Klaukkalan ohikulkutiehen yhdistyvän vaihtoehdon linjausta tulee tutkia tarkemmin.

Logistiikka-alueiden suunnittelumääräys ympäristöön sopeuttamisesta, ympäristö- ja luontoarvojen turvaamisesta ja kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten ominaispiirteiden huomioon ottamisesta ei voine jättäiläismäisten logistiikkakeskusten rakentamisessa mitenkään toteutua. Tällainen kaavan itsensä kanssa ristiriitainen määräys on kaavan ohjausvaikutuksen selkiyttämiseksi poistettava.

Tuulivoima

Kansainvälisten, kansallisten ja paikallisten energia- ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi on tärkeää, että tuulivoima on nostettu yhdeksi vaihemaakuntakaavassa tarkasteltavista teemoista. Maakuntakaavaratkaisun pohjaksi on tehty looginen kokonaisuustarkastelu maakunnallisista tuulivoima-alueista, joka palvelee myös kuntatason kaavoitusta. Uudellamaalla yli 10 voimalan tuulivoimala-alueiden kehittämisen suurin este on alueen pysyvä ja loma-asutus. Maakunnan ennustetun väestönkasvun sekä loma-asumisen kehittymisen myötä maakunnallisten tuulivoimatuotannolle soveltuvien alueiden löytäminen tuskin helpottuu jatkossa. Koko aluetta koskeva suunnittelusuositus kannustaa tuulivoima-alueiden kehittämiseen myös maakuntakaavan tuulivoima-alueiden ulkopuolella. Käytännössä paikallisempia tuulivoima-alueita koskevat samat rajoitteet kuin maakunnallisia tuulivoima-alueita, eikä toisaalta ole valtakunnallisten alu-

eiden käyttötavoitteiden mukaista tarpeettomasti hajasijoittaa tuulivoimatuotantoa. Maakunta-kaavaluonnos rajaa helposti muut alueet pysyvästi maakunnalliseen tuulivoimatuotantoon sopimattomiksi. Tavoiteltaessa vähähiilistä Uttamaata vaihemaakuntakaavan tavoitevuoteen mennessä, jää epäselväksi, kuinka isoa roolia tuulivoimalle on tavoitteen saavuttamisessa kaavailtu.

Kaavaratkaisun pohjaksi tehty analyysi on laadittu ns. poissulkemistaktiikalla. Lähestymistapa on perusteltu, mutta sen vastapainoksi tulisi harkita myös toisesta näkökulmasta laadittua tarkastelua. Tämänlaisessa tarkastelussa voisi hakea tuulivoimaan hyvin soveltuvia alueita positivistien lähtökohtien kautta (maisemavaurioita, tuulisuus jne.), eikä kaikkia alueita rajattaisi pitkän tähtäimen maakuntasuunnittelussa tuulivoimaan soveltumattomiksi esimerkiksi muutaman loma-asunnon vuoksi. Maakuntakaavan julistaminen aiempaa strategisemmaksi tarjoaisi toisaalta mahdollisuuden myös tuulivoiman toisentyypiseen käsittelyyn, johon perinteinen aluevarausuunnittelu soveltuu heikommin. Tämän tyyppinen tarkastelu tukisi maakuntahallituksen hyväksymiä suunnitteluperiaatteita, joissa todetaan että maakuntakaavassa tulisi osoittaa myös alueet, joiden toteuttaminen ei ole mahdollista lähitulevaisuudessa teknisistä tai muista syistä johtuen.

Viherrakenne

Viherrakenne koostuu erityyppisistä viheralueista ja viheryhteystarpeista. Viherrakenteeseen voi ajatella kuuluvan myös pääasiassa maa- ja metsätalousalueita sisältävät valkoiset alueet sekä ulkoilureitit. Viherrakenteen kokonaisuuden hahmottamista hankaloittaa se, että kaikki viherrakenteeseen liittyvät maakäyttömerkinnät eivät ole vaihemaakuntakaavakartalla. Voimaan jäävien ja uusien merkintöjen kesken on ilmeisesti epähuomiossa syntynyt myös päällekkäisyyttä.

Virkistysalueet on kumottu kokonaisuudessaan ja tuotu uudelleen tarkistetuin rajauksin. Maakuntakaavan strategisen luonteen mukaisesti virkistysalueet on esitetty hyvin yleispiirteisinä, ameebamaisina rajauksina, jolloin kuntakaavoitukselle jää alueiden yksityiskohtainen määrittely. Vantaalla hyvä esimerkki yleispiirteisyydestä on Linnaisten metsäalue, joka maakuntakaavassa ei osu aivan oikealle kohdalleen: Linnaisten pientaloalueen reuna ja yleiskaavan täydennysrakentamisalueet jäävät maakuntakaavan virkistysalueelle, mutta Pähkinärinteen ja Hämevaaran puolella taajama-alue ulottuu leveästi Vantaan yleiskaavan virkistysalueelle. Sen sijaan Hanabölen virkistysaluetta (V2988) on maakuntakaavaluonnoksessa yksityiskohtaisesti laajennettu Vantaan yleiskaavassa varatuille Hiekkaharjun täydennysrakentamisalueelle ja Hakkilan selänteen teollisuus- ja logistiikka-alueille. Liitekartan V6 po. virkistysalueen kuvauksesta saa virheellisen käsityksen, että alueen tarkistaminen koskee vain rakennettujen alueiden rajaamista virkistysalueen ulkopuolelle. Hiekkaharjun aseman lähialueen täydennysrakentamisen poistaminen maakuntakaavasta on ristiriidassa kaavan joukkoliikennekaupunkitavoitteen ja kaavassa säilyvän tiivistettävän alueen merkinnän kanssa. Hakkilan teollisuus- ja logistiikka-alueilla on erinomainen sijainti pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteessa ja alueella on tehty myös yleiskaavaa tarkentavaa, toteuttamiseen tähtäävää kaavarunkosuunnittelua. Osa alueesta on jo asemakaavoitettu. Koivukylänväylän pohjoispuolella rakentaminen on käynnissä. Hanabölen virkistysalueen rajausta on korjattava. Siihen on palautettava aiempi yleispiirteisyys ja Vantaan oikeusvaikutteisen yleiskaavan rakentamiseen varatut alueet tulee säilyttää taajama-alueina.

Vaihemaakuntakaavassa osoitetaan luonnonsuojelualueet aiempaa laajemmin. Vantaan alueella rauhoitetut luonnonsuojelualueet ovat päätösten mukaiset. Kaavaluonnoksessa on myös valtakunnallisten suojeluohjelmien alueet osoitettu luonnonsuojelualueina. Vantaan Riipilän metsän kuuluminen valtakunnalliseen vanhojen metsien suojeluohjelmaan on asetettu kyseenalaiseksi, koska alueella on tapahtunut hakkuita. Riipilän metsän po. ohjelmaan perustuvan rauhoituspäätöksen (2.9.2013, Nro UUELY/68/07.01/2013) on Helsingin hallinto-oikeus kumonnut puutteellisten selvitysten vuoksi (HHO 15.10.2014, Dnro 06163/13/5402). Maakuntakaava ei voi ratkaista alueen suojelustatusta, joten Riipilän metsän luonnonsuojelualuemerkintä tulee poistaa vaihemaakuntakaavasta.

Valtiolle suojelutarkoituksiin hankitut maat on 4. vaihemaakuntakaavassa osoitettu luonnon-suojelualueina. Valtion omistama laaja maa-alue Sotungissa, joka yhdistää Höggergetin irrallisen alueen Sipoonkorven kansallispuiston pääalueeseen, on kuitenkin osoitettu virkistysalueena. Zonation –analyysi tukee alueen liittämistä kansallispuistoon.

Virkistysalueiden korjaukset ja luonnonsuojelualueiden osoittaminen maakuntakaavassa aiempaa yksityiskohtaisemmin ja toisaalta voimassa olevan maakuntakaavan viheryhteystarpeiden säilyttäminen pääosin ennallaan on johtanut tilanteisiin, jossa alueet ja yhteystarpeet ovat paikoitellen päällekkäin. Tämän seurauksena alueisiin kohdistuisi myös kahdet eri suunnittelumääräykset, joten päällekkäisyydet tulee poistaa. Vantaalla Timmermalmin ja Pikkujärven - Petikonmäen - Hermaskärin sekä Kylmäojan korven luonnonsuojelualueiden päältä tulee kumota viheryhteystarve. Mätäojan varressa tulee poistaa kaavakartalta uuden viheryhteystarpeen kanssa päällekkäinen, kapea halavasepikän suojelualue. Luonnonsuojelulain 47§ mukainen suojelualue Mätäojalla on niin kapea, ettei se kaavakartalta erotu viheryhteystarpeen merkinän alta. Kokonaispinta-alastaan huolimatta se on perusteltua osoittaa liitekartalla, kuten pienet suojelualueet. Hanabölen virkistysalueen laajennus pääradan länsipuolelle tulee poistaa, koska voimassaolevan maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinnyt turvaavat tässä kohdassa hyvin radan länsipuolisen virkistysalueen.

Lounais-koillis -suuntaiset viheryhteydet Nurmijärven rajalla on maakuntakaavaluonnoksessa siirretty Nurmijärven puolelta Vantaan puolelle. Joen varren luonnollinen ekologinen käytävä Nurmijärven puolella on rakentamisen takia hyvin kapea, mutta myös Vantaan puolelle siirretty yhteys Syväojan kohdalta Lamminsuolle Vanhan Hämeenlinnantien yli on jo nykyisellään hyvin kapea. Viheryhteys jakaantuu siten käytännössä näille molemmille, kapeille käytäville. Viheryhteyden jatkuminen Lamminsuolta itään tulee olemaan vaikeasti toteutettava Hämeenlinnanväylän estevaikutuksen takia. Maakuntakaavan ohjausvaikutusta tärkeiden viheryhteyksien jatkumisessa suurten liikenneväylien poikki tulisi parantaa.

Maakuntakaavaluonnoksessa on uusi ominaisuusmerkintä luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeille alueille (luo). Zonation –analyysiin perustuva merkintätyyppi on hyvä lisä maakuntakaavan ohjausjärjestelmään. Vantaan Seutulan peltoalueella merkintä on perusteltu.

Maakuntakaavassa on sekä viheryhteystarpeita että ulkoilureittejä. Taajama- ym. rakentamiseen tarkoitetuilla alueilla käytetään viheryhteystarvemerkinettä, jolloin maakuntakaava ohjaa sekä ekologisten yhteyksien että ulkoilun tarpeiden huomioon ottamista. Valkoinen alue on valtaosaltaan maa- ja metsätalousaluetta, eli viheraluetta, ja siksi maakuntakaavalla on tarpeen ohjata ulkoilun intressien toteutumista. Maakuntakaavakaavoissa verkostoa on paikkailtu eri vaiheissa ja näitä merkintöjä on käytetty paikoittain ristiin. Maakuntakaavaluonnoksessa ei tätä ohjauksen sekavuutta ole poistettu. Maakuntakaavan merkinnät tuleekin korjata tältä osin ohjausvaikutukseltaan selkeiksi.

Maakuntakaavaluonnoksen tausta-aineistossa on kaksi selvitystä, joissa on käsitelty maatalousmaata (Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla ja EkoUuma I: Uudenmaan ekosysteemipalveluiden tuotantopotentiaalin paikkatietoanalyysit). Maakuntakaavaluonnoksessa näiden selvitysten vaikutus näkyy heikosti. Helsingin seudun valkoisille alueille kohdistuu suunnittelumääräys ja seudun ulkopuolisille vain samansisältöinen suositus: ”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on selvittävä ja otettava huomioon maiseman ja kulttuuriympäristön ominaispiirteet sekä maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä ja muut luontoalueet ja vältettävä niiden tarpeetonta pirstomista.” Suunnittelumääräystä ei ole erityisesti perusteltu peltomaan säilyttämisellä luonnonvarana ja myös vaikutusten arvioinnissa (s. 86) luonnonvarojen kestävä hyödyntämisen kohdassa arvioidaan vain metsää. Suunnittelumääräyksessä yhdistetään samaan lauseeseen kaikki eri näkökulmat, mistä voisi päätellä, että ne on otettava tasaveroisina huomioon. Ekosysteemipalveluihin paneutunut EkoUuma -selvitys pyrki myös käsittelemään tasaveroisesti tuotanto-, sääätely- ja kulttuuripalveluita ja tunnistamaan kaikkien ekosysteemipalveluiden tihentymiä. Analyysimenetelmästä johtuen maatalousmaa ”monokulttuurisena” tuotantopalveluna jää parhaiden tihentymien ulkopuolelle. Peltomaan suojelu luonnonvarana ei siten pääse siihen asemaan, mikä sillä tulisi olla. Ilmastomuutos saattaa johtaa joidenkin maailman nykyisten, mer-

kittävien viljelyalueiden kuivumiseen ja pohjoisten peltojemme kasvukauden pidentyminen nostaa tulevaisuudessa niiden suhteellista merkitystä ruoantuotannossa. Maatalousmaan suojelun perusteluja ja suunnittelumääräystä tulee kehittää.

Aiemmissa maakuntakaavoissa on omaksuttu periaate, että Natura2000 -alueiden huomioon ottamisesta on suunnittelumääräys kaikissa niissä maankäyttöluokissa, joista edes jokin osa-alue on Natura2000-alueen läheisyydessä. Tämä johtaa siihen, että Natura-määräys on lähes jokaisessa maankäyttöluokassa. Natura2000 -verkosto on suunnittelussa otettava huomioon luonnonsuojelulain ja maankäyttö- ja rakennuslain perusteella, joten määräys on kaavan ohjausvaikutuksen kannalta tarpeeton ja vaikeuttaa kaavan luettavuutta.

Kulttuuriympäristöt

Eri maakuntakaavojen monenkirjavia, kulttuuriympäristöjä koskevia merkintöjä ja määräyksiä on tavoitteena yhdenmukaistaa koko maakunnan alueella. 4. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa (ja 2. vaihemaakuntakaavan Östersundomin alueen kaavaehdotuksessa) on nyt selkeät ja hyvät merkinnät ja määräykset. Vaikka valtakunnan tasolla maisema-alueet ja rakennetut kulttuuriympäristöt ovat vielä erillisinä käsitteinä, on hyvin perusteltua, että maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt on yhdistetty yhden käsitteen alle.

Lukijan kannalta on hämmentävää, että valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden vanhentuneet rajaukset ovat edelleen mukana maakuntakaavaluonnoksessa, vaikka uusi inventointi on jo tehty. Vantaalla tilanne on erityisen hämäävä, koska Vantaan yleiskaavassa on perusteelliseen kulttuurimaisemaselvitykseen nojaten rajattu Vantaanjokilaakson maisema-alue uudelleen. Yleiskaavan valmisteluprosessissa rajausta on todettu valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden mukaiseksi ja uusi valtakunnallinen inventointi on päätyntä yleiskaavan mukaiseen rajaukseen. Uudenmaan liitto on viisaasti ottanut uuden valtakunnallisen inventoinnin maisema-alueet kaavaluonnokseen maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristöinä, jolloin kaavan käsittelyssä voidaan niihin ottaa kantaa. Vantaalla Vantaanjokilaakson maisema-alueen vanhentunut rajausta ei enää ole millään tavalla voimassa, joten siihen liittyviä suunnittelumääräyksiä ei voida soveltaa niillä alueilla, jotka jäävät uuden inventoinnin mukaisen rajauksen ulkopuolelle.

Asemanseudut ja taajamatoimintojen alueet

Maakuntakaavaluonnokseen on otettu mukaan 2. vaihemaakuntakaavassa "raideliikenteeseen tukeutuvia asemanseudun kehittämisalueita" pääradan varresta Palopurosta ja Ristikyöstä. Nämä alueet on muutettu kaavaluonnokseen taajamatoimintojen alueeksi, mikä mahdollistaa alueiden jatkosuunnittelun maakuntakaavaa muuttamatta. Perusteluna maakuntahallituksen tekemälle linjaukselle on kuntien tarve edellä mainittujen alueiden osalta edetä yleiskaavatuokseen.

Vantaalla vastaava asemanseudun kehittämisalue on rajattu Kivistön keskuksen luoteispuolelle Keimolaan ns. Klaukkalan radan varteen. Kyseinen ratayhteys ei ole lähivuosien hanke, mutta Kivistön aseman ja Klaukkalan välille syntyy busseihin perustuva joukkoliikennenyhteys. Maakuntakaavan taajamatoimintojen alueet eivät mahdollista tämän kasvusuunnan hyödyntämistä.

Luoteis-Vantaan alueelle kohdistuu enenevissä määrin maankäytön suunnittelun paineita, joiden ratkaiseminen edellyttää alueen yleiskaavatasoista tarkastelua lähitulevaisuudessa. Paineita synnyttävät mm. Kehäradan liikennöinnin alkaminen kesällä 2015, HSY:n järjestämän vesihuollon laajeneminen alueella ja seudullisiin asuntotuotantotavoitteisiin vastaaminen. Asuntotuotannon vaatiman joukkoliikenteen kannalta avainasemassa alueella ovat Kivistön aluekeskus lähialueineen ja Klaukkalan taajama. Maakuntakaavan asemanseutujen kehittämisalueesta noin puolet (Keimola) sijoittuu enintään noin 2 km päähän Kivistöstä, mistä voitaisiin järjestää toimiva liityntäliikenne Keimolanmäen uuden asuntoalueen kautta. Klaukkalantien varressa taas taajamatoimintojen aluerajaukset ovat toispuoleisia, vaikka joukkoliikenteen hyödynnettävyyden kannalta alueet ovat tasaveroisia. Vantaan kaupunki esittää tarkistuksia taajamatoimin-

tojen alueisiin sekä Keimolan kehittämisalueen että Klaukkalantien eteläpuolisten alueiden osalta.