



13.4.2007

Khs dnro 2007-1030/521  
Stn dnr -----  
Saap./Anl. 17-04-2007

*Raj/TSA*

LAUSUNTOPYYNTÖ : Vantaan yleiskaavaehdotus (YK0001) KH 19.3.2007

Vantaan kaupunginhallitus päätti 19.3. 2007 asettaa nähtäville Vantaan yleiskaavaehdotuksen ja oikeuttaa kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot. Vantaan yleiskaavaehdotukseen kuuluu koko Vantaa lukuun ottamatta aluetta, jolle Vantaan kaupunginvaltuusto on 19.6.2006 hyväksynyt Marja-Vantaan osayleiskaavan.

Ehdotuksen valmistelussa on käyty läpi yleiskaavaluonnoksesta saadut lausunnot ja otettu kantaa siihen, onko luonnosta tarpeen muuttaa tai tarkentaa. Kaavaluonnoksen vaikutuksia on myös arvioitu eri näkökulmista. Arviot, mielipiteet ja lausunnot ovat osaltaan vaikuttaneet yleiskaavaehdotuksen laadintaan. Päättyessään nyt valmistuneen yleiskaavaehdotuksen asettamisesta nähtäville kaupunginhallitus hyväksyi kirjalliset vastineet yleiskaavaluonnoksesta annettuihin lausuntoihin. Teille on tässä kirjeessä lähetetty tiedoksi kaupunginhallituksen hyväksymä vastine, josta ilmenee miten lausuntonne on vaikuttanut kaavaratkaisuihin.

Pyydämme lausuntoanne **8.6.2007 mennessä** osoitteeseen:

Vantaan kaupunki  
Maankäytön ja ympäristön toimiala  
Kirjaamo  
Kielotie 28  
01300 VANTAA

Lisäksi toivomme, että lähetätte lausuntonne sähköpostilla osoitteeseen [yleiskaava@vantaa.fi](mailto:yleiskaava@vantaa.fi).

Yleiskaavaehdotusta selostetaan lausunnonantajille **perjantaina 27.4.2007 kolo 9.00-11.00** Vantaan kaupungintalolla, Asematie 7, Tikkurila.

Yleiskaavaehdotus ja siihen liittyvää aineistoa on Vantaan kotisivuilla:  
[www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu](http://www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu).

Yleiskaavaehdotuskartta on myös Vantaan karttapalvelusivuilla: <http://kartta.vantaa.fi>

Vantaalla 13.4.2007

*Matti Pallasvuo*  
Matti Pallasvuo  
yleiskaavapäällikkö

Liitteet:  
Yleiskaavaehdotus KH 19.3.2007 (kartta ja selostus)  
Lausuntovastine (KH 19.3.2007)

---

Osoite	Puhelin, vaihde	Telefax
Kielotie 28	83911	839 23458
01300 VANTAA		

#### 14. Helsingin kaupunki

**Lausunto:** Helsingin kaupunginhallitus on antanut lausunnon Vantaan maankäytön kehityskuvasta ja yleiskaavan tavoitteista 25.8.2003. Lausunnossa todettiin mm, että esitetyt tavoitteet antavat pääosin hyvän pohjan jatkosuunnittelulle ja että etenkin kaava-aineisto karttoineen on selkeä ja huolellisesti valmisteltu. Kaava-aineiston selkeyden ja havainnollisuuden osalta luonnos ei poikkea edeltäjästään. Sen sijaan etenkin Vantaan itäisen osan kaavamerkinnot ja jotkin liikenneratkaisut vaativat vielä tarkennusta.

Pääkaupunkiseudun kehitystä ei saa estää

Vantaan maankäytön kehityskuvasta ja yleiskaavan tavoitteista antamassaan lausunnossa Helsingin kaupunki painotti voimakkaasti tarvetta varmistaa pääkaupunkiseudun laajentumissuunta myös itään metroon tukeutuen. Vantaan kaakkoisosassa on merkittävä mahdollisuus lisätä asuntotuotantoa jatkamalla metroyhteyttä suoraan Mellunmäen asemalta itään Vantaalle ja Sipooseen. Tämä pääkaupunkiseudun maankäyttöyhteistyön yksi ydinkohta ja keskeinen kehittämiskohde on yleiskaavaluonnoksessa yllättäen täysin sivuutettu.

Yleiskaavaluonnoksessa koko laaja Itäväylän ja Porvoonväylän välinen rakentamaton alue on merkitty virkistysalueeksi. Merkintöjä ei voi pitää hyväksyttävänä etenkin, kun seudulliset kehittämistavoitteet ilmaisevassa, joulukuussa 2004 hyväksytyssä Uudenmaan maakuntakaavassa alue on Kehä III:een saakka osoitettu taajamatoimintojen alueeksi, jonka läpi kulkee ohjeellinen metrovaraus.

Heti näiden Vantaan alueiden takana myös Sipoon puolella on Helsingin omistuksessa varsin laajoja alueita eli yhteensä noin 1 750 ha. Vantaan tai Sipoon suunnitelmissa ei kenties vielä ole nähty näiden alueiden rakentamisen seudullisia mahdollisuuksia samalla tavoin kuin Helsingissä, lukuun ottamatta Sipoon joitakin suunnitelmia Itäsalmen alueella. Vaikka alueiden varsinainen rakentaminen olisi vielä kaukana, yleiskaavamerkinnoilla on olennainen merkitys sille, miten kyseisten alueiden kehittämiseen tulevaisuudessa suhtaudutaan. Luonnoksen virkistysaluemerkinnät merkitsevät käytännössä pääkaupunkiseudun itäsuunnan kehittämisen oleellista vaikeuttamista.

Yleiskaavaluonnoksen liitteessä nro 4 ”Yhteenvedo alueellisista selvityksistä” todetaan mm. seuraavaa:

”Yleiskaavan tarkistuksessa Länsimäki-Länsisalmen virkistys- ja suojelualueet on säilytetty Kaakkois-Vantaan osayleiskaavan mukaisina. Alueen muuttaminen taajamatoimintojen alueeksi edellyttää perusteellisempaa yhdyskuntarakenteellista selvitystä Helsingin seudun kasvusta itään päin, ja sitä varten on tehtävä tarkempia maankäytöllisiä, kaava-taloudellisia ja ympäristöllisiä selvityksiä. Länsimäki-Länsisalmi ja Luoteis-Vantaa ovat pääkaupunkiseudun pitkäntähtäimen pääkasvuosuuntavaihtoehtoja eikä valintojen tekeminen ole vielä ajankohtaista tässä yleiskaavan tarkistuksessa”.

Ottaen huomioon kaupunkien hyvä yhteistyö laadittaessa pääkaupunkiseudun neuvottelukunnan maankäytön strategisia linjauksia, Helsinki-Sipoo-Porvoo aluerakenneselvityksen tavoitteita sekä juuri vahvistettavana olevan maakuntakaavan merkinnät, Helsingin kaupunginhallitus pitää Vantaan yleiskaavaluonnoksen merkintöjä edellä kuvattujen yhteistoimintalinjausten vastaisina.

Seudun tasapainoisen kehityksen toteuttamiseksi yhdyskuntarakennetta on kehitettävä myös idässä. Tämä tapahtuu parhaiten tukeutumalla raideliikenteeseen, tässä tapauksessa metroon. Tämän vuoksi Vantaan yleiskaavaan tulisi merkitä metrovaraus välittömästi Helsingin rajalta Länsimäestä Sipoon rajalle niin, että metro voi jatkua luontevalla tavalla Sipoon puolella vähintään Itäsalmeen. Länsimäen ja Sipoon rajan väliset alueet, siltä osin kuin nyt ne on merkitty virkistyskäyttöön, tulee osoittaa asuntorakentamisen alueeksi, kuitenkin niin, että pohjois-eteläsuuntainen virkistysyhteys Porvarinlahdelta, Mustavuorelta ja Vuosaaren Uutelasta pohjoiseen turvataan.

Helsingin kaupunginhallitus katsoo, että tätä pääkaupunkiseudun kehittämisen kannalta olennaista kysymystä ei pidä eikä voi lykätä kauemmas tulevaisuuteen vaan siihen tulee ottaa kantaa tällä yleiskaavakierroksella. Vähintäänkin kyseiset alueet tulee merkitä selvitysalueiksi tai vaihtoehtoisella merkinnällä nykyinen käyttö/uusi käyttö, kuten Helsingin yleiskaavassa on tehty sellaisten alueiden osalta, joiden kehittämisen yksityiskohdat eivät vielä ole kaikilta osin ratkaistuja. Oikeusvaikutteisen yleiskaavan laajat virkistysaluemerkinnät merkitsevät käytännössä pääkaupunkiseudun itäisen kasvusuunnan kestäväan kehitykseen perustuvan laajenemisen estymistä.

#### Muut liikenneratkaisut

Vantaan joukkoliikenteen kehittämisen keskeisiä asioita on Kehärata eli Martinlaakson radan jatkaminen Kivistön kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja sieltä edelleen pääradalle ja Tikkurilan kautta Helsinkiin. Seudullisen joukkoliikenteen hoitamisen ohella Kehäradan roolina on lentoaseman kytkeminen raideliikenteellä Helsingin keskustaan.

Lentoaseman joukkoliikenteen hoitamiseksi on eri tahoilta esitetty myös suoraa raideyhteyttä lentoaseman ja Helsingin keskustan välille. Valtion ja seudun kuntien yhteistyönä onkin selvitettävä suoran ja nopean raideyhteyden toteuttamisvaihtoehtoja ja mahdollisuuksia Kehäradan lisäksi. Helsingin kannalta suora yhteys olisi luonnollisesti merkittävä parannus, jolle toivotaan myönteistä suhtautumista myös Vantaan suunnalta.

Vantaan yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu Kehä II:n jatkeeseen merkitsemällä liikennevaraus Martinlaakson radan ja Hämeenlinnanväylän väliselle alueelle. Tieverkon liitekarttaan on Helsingin Honkasuon alueelle merkitty Kehä II ja siihen liittymä Raappavuorentien jatkeelle Vantaan alueelle. Helsingin voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa Honkasuon alue on merkitty pientalovaltaiseksi alueeksi. Yleiskaava 2002:ssa ei ole varauduttu liittymään Kehä II:lta Raappavuorentien jatkeelle. Yleiskaava 2002:n kartalle on piirretty pääkatu-merkintä välille Vihdintie–Hämeenlinnanväylä niin, että se on heti tunnelissa Vihdintien liittymän itäpuolella aina Martinlaakson radan itäpuolelle saakka. Yleiskaava 2002:n määräyksissä todetaan, että yleiskaavan hyväksymispäätös ei koske pääkatumerkintää välillä Vihdintie–Hämeenlinnanväylä, merkintä edellyttää asian ratkaisemista maakuntakaavassa. Uudenmaan maakuntakaava hyväksyttiin joulukuussa 2004 maakuntavaltuustossa ja se sisältää Kehä II:n, mutta kaava on tällä hetkellä ympäristöministeriön vahvistuskäsittelyssä.

Vantaan yleiskaavaluonnos sisältää Vantaan Rajatien jatkamisen Kehä III:lta Helsingin Somerikkotielle. Helsingin Yleiskaava 2002:ssa alueelle on osoitettu pientalovaltainen alue eikä alueelle ole varattu pääkatuyhteyttä. Näin ollen Vantaan Rajatien jatkamiseen Somerikkotielle ei ole edellytyksiä.

Valtion ja pääkaupunkiseudun kuntien yhteistoimintasopimuksen mukaan valtio on valmis luopumaan Malmin lentokenttäalueen vuokraoikeudesta, mikäli kaupunki kaavoittaa kenttäalueen asutuskäyttöön. Helsingin Yleiskaava 2002:ssa Malmin lentokenttäalue on osoitettu pääosin pientalovaltaiseksi alueeksi. Malmin lentokentällä toimii Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta, jolle on osoitettava uusi sijoittumispaikka. Helsingin alueelta selvitetään vaihtoehtoisia sijoittumispaikkoja kevään 2005 aikana. Helsinki–Vantaan lentoasema tai sen ympäristö voisi myös olla varteen otettava paikka helikopteritukikohdalle.

Suurena liikenteellisenä ja ympäristöllisenä haasteena Vantaalla on liikenteen kasvun hallinta pää- ja katuverkolla ja erityisesti poikittaisliikenteessä. Kehäradan rakentaminen antaa mahdollisuuksia uusien asuin- ja työpaikka-alueiden toteutukselle hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Ajoneuvoliikenne tulee ennusteiden mukaan kasvamaan Vantaalla tästä huolimatta erittäin paljon.

Siksi on tärkeää panostaa myös muiden joukkoliikenneyhteyksien toteutusmahdollisuuksien selvittämiseen seudullisena yhteistyönä. Kiireellisenä hankkeena tulisi parantaa poikittaisen bussiliikenteen palvelutasoa erityisesti kehäväylillä. Joukkoliikenteen tulisi palvella myös ostos- ja vapaa-ajanmatkoja.

Yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen visiossa 2030 esitettyjen ns. kehityskäytävien toteutukseen pikaraitiotieyhteyksinä. Pikaraitiotieverkko on pitkän tähtäyksen visio, jonka toteutumiseen vaikuttanee vastaavien yhteyksien kehittäminen naapurikunnissa. Selostuksessa tulisi kertoa tämän liikenneratkaisun vaikutuksista ja liittymisestä yleiskaavaluonnoksessa esitettyyn maankäyttöön sekä seudulliseen raideliikenneverkkoon ja esimerkiksi itämetron mahdolliseen tulevaisuuden jatkeeseen. Pääkaupunkiseudun kuntien on myös syytä tarkoin harkita miten monta eri-tyyppistä raideliikenneratkaisua seudulle on tarkoituksenmukaista rakentaa.

Selostuksessa todetaan, että työvoimavaltaiset työpaikka-alueet ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa varsinkin sitten, kun Kehärata ja pikaraitiotieverkko on rakennettu. Kehäradan uusista asemista vain kaksi on tulevilla asuinalueilla ja kuusi muuta asemaa on työpaikka-alueilla. Uusien asema-alueiden jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa kannattaisi hyödyntää liikkumisen ohjauksen malleja (mobility management), jotta tehokkaat joukkoliikenneyhteydet saadaan asukkaiden ja työpaikkojen tehokkaaseen käyttöön. Liikkumisen ohjauksen keinot ovat jo toteutetuissa EU-hankkeissa liittyneet esimerkiksi fyysisiin ratkaisuihin, informaatiojärjestelmiin ja taloudellisiin ohjauskeinoihin.

#### Tehokkuutta asuntotuotantoon

Vantaan yleiskaavaluonnoksen 5 milj.k-m<sup>2</sup>:n asuntorakentamisen kaavavaranto muodostuu huomattavasta määrästä yksityisillä pientaloteilla olevista rakentamismahdollisuuksista. Niiden saaminen rakentamiseen voi olla vaikeaa ilman erityisiä maapoliittisia toimenpiteitä. Seudun asuntotarjonnan turvaamiseksi tulee harkita uusien isojen rakentamisalueiden lisäämistä yleiskaavaan valmistelutyön edetessä.

Seudun asuminen ja tuleva asuntorakentaminen ei voi kaikki perustua pientaloihin. Sen vuoksi kerrostaloasumisen, niiden asuinrakennusten kuin kerrostaloalueidenkin, kehittämiseen on panostettava ja tehtävä niistä asukkaille houkuttelevampia

#### Keskukset, palvelut ja kauppa

Vantaan yleiskaavaluonnoksessa on varattu laajat keskustatoimintojen alueet Myyrmäkeen–Martinlaaksoon, Pakkalaan Tikkurilaan, Koivukylään, Korsoon ja pienempi Hakunilaan.

Nämä ovat seudullisesti perusteltuja. Tikkurilan ja Myyrmäki–Martinlaakson varaukset ovat Helsingin keskustan kokoluokkaa.

Tammiston–Pakkalan kaupallisten palvelujen alue on huomattavan laaja ja se rajautuu melkein välittömästi Pakkalan keskustatoimintojen alueeseen. Pakkalan tosiasiallinen keskustatoimintojen alue onkin huomattavasti laajempi kuin kartalle varsinaisesti rajattu alue. Tämänkin alue on kooltaan Helsingin keskustan kokoluokkaa.

Pakkala–Tammisto alueen väestömäärä, sekä nykyinen että tuleva, on alhainen suhteessa kaupallisten palveluiden määrään ja alueen laajuuteen. Alue perustuukin pitkälti palveluiden hakemiseen henkilöautolla laajalta alueelta. Alueen ympäristön väkimäärää tulisi lisätä parantaen samalla alueen joukkoliikennettä.

Selostuksen mukaan Veromiehen aluetta on alustavasti tutkittu asumisen lisäämisalueena, mutta se on merkitty kuitenkin kokonaisuudessaan työpaikka-alueeksi. Veromiehen muuttaminen osittain asumiselle on perusteltua hyvien palveluidenkin näkökulmasta.

Lisäksi Petikon alueella on laaja kaupallisille palveluille varattu alue, joka perustuu lähinnä henkilöauton käyttöön. Myös Petikon saavutettavuutta joukkoliikenteellä tulisi parantaa.

#### Luonnonsuojelu ja virkistys

Helsingin ja Vantaan rajan muodostava Vantaanjoki ja sitä ympäröivät viheralueet sisältävät kummassakin kaupungissa arvokkaita suojelu- ja virkistysalueita. Tiedossa olevien luontoarvojen ja jo pitkään vakiintuneiden korkeiden vesiensuojelutavoitteiden vuoksi yleiskaavan vaikutukset jokiympäristöön tulisi selvittää huolella. Myös itse joki on luonnonsuojeluarvoiltaan merkittävä. Ympäristöministeriö on esittänyt Vantaanjokea liitettäväksi Natura 2000 –verkostoon, mutta mm. Vantaa, Helsinki ja Uudenmaan liitto ovat suhtautuneet epäillen hankkeen tarpeellisuuteen.

Vantaanjokeen rajoittuvat Helsingin luonnonsuojelualueista Pitkäkosken rinnelehdot, josta pääosa on Vantaan puolella, ja Ruutinkoski, jota vastapäätä on Krakanojan suojelualue. Näille alueille on valmistumassa uusi hoito- ja käyttösuunnitelma, jossa pyritään kulunohjausta parantamalla vähentämään kulumista. Haltialan metsät ja pellot ovat Helsingin keskeisiä virkistysalueita. Kaavassa esitetyt tavoitteet ulkoilureittien avaamiseksi myös Vantaan puoleiselle rannalle ovat kannatettavia. Reitit vaativat kuitenkin yksityiskohtaista suunnittelua. Eri käyttäjäryhmille eriytettyjen reittien linjaus luonnoltaan ja maisemaltaan arvokkaalla alueella on vaativa tehtävä. Utta siltayhteyttä Vantaanjoen yli ei tule avata, ennen kuin pohjoisrannan ulkoilureitti on valmis, koska etelärannan luonnonsuojelualueiden läpikulkua ei ole syytä lisätä.

Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien Natura 2000 -alue sijaitsee kaava-alueen kaakkoisnurkassa jatkuen Helsingin ja Sipoon puolelle. Helsingissä sijaitsevat osat ovat pääosin ja Helsingin Sipoossa omistamat osat kokonaan rauhoitettuja. Mustavuoren lehdon arvokkain osa sijaitsee Vantaan puolella yksityismaalla, eikä valtion ympäristöhallinto ole vielä päässyt maanomistajan kanssa sopimukseen sen rauhoittamisesta. Tämän lehdon arvokkaimman osan luontoarvot ovat kärsineet mm. suunnittelemattomasta kulunohjauksesta.

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -alueen lisäksi Vantaalla on myös muita Natura 2000 -verkostoon kuuluvia alueita. Niistä tulee laatia luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen arvio yleiskaavaan liitettäväksi. Natura-alueet tulisi merkitä selkeästi ja virallisilla nimityksillään myös luonnonsuojelualueita koskevaan liitekarttaan.

Kaavaselostuksessa kerrotaan, että yleiskaavaluonnoksen toteuttamisen ympäristövaikutukset on tarkoitus selvittää keväällä ja kesällä 2005. Vaikutusten arviointi ei siten ole ollut mukana kaavaluonnoksen valmistelussa eivätkä arvioinnin tulokset ole myöskään lausunnonantajien tai päättäjien käytettävissä luonnosta arvioitaessa.

Vuonna 2003 laaditun yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman ohjelmoinnin mukaan vaikutus selvityksistä on tarkoitus laatia erilliset raportit. Tärkeää olisi, etteivät selvitykset jäisi irrallisiksi vaan, että niiden keskeiset tulokset ja vaikutukset kaavaratkaisuihin kerrottaisiin selkeästi myös kaavaselostuksessa.

Suunnitelman liitteenä on arviointi valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumisesta. Tavoitteisiin sisältyy myös monia tärkeitä ympäristötavoitteita. Myös tätä arviointia tulisi täydentää, kun vaikutusten arvioinnit luonnoksen mukaisista maankäyttö- ja liikennetarkoituksista ovat valmistuneet.

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot ja ylijäämämassat

Kaavaselostuksessa on kuvattu ympäristöhäiriöitä aiheutuvan eniten lentomelusta, liikennemelusta ja maaperän pilaantumisesta. Yleiskaavaa varten olisi tarpeen kartoittaa vielä mm. kemikaaleja varastoivien tai valmistavien, mahdollisesti suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien laitosten sijainti sekä muut toiminnot, joista voi aiheutua suojaetäisyysvaatimuksia ympäröivälle maankäytölle.

Rakentamisesta tulevien ylijäämämassojen huolto on asia, joka on hoidettava seudullisena yhteistyönä. Helsingin rajallisesta maa-alueesta johtuen kaupungin alueelta ei ole löydettävissä uusia maa-aineisten läjitysalueita. Helsinki suunnittelee Malminkartanon täyttömäen laajentamista, mutta mahdollinen laajennuskapasiteetti on vähäinen tarpeeseen nähden. Täyttömäen laajennukseen mahtuu vain muutaman vuoden ylijäämämassat. Tarve seudullisille ratkaisuille on siksi huutava.

Ongelman ratkaisemiseksi on toiminut seudullinen työryhmä, joka on tarkastellut ylijäämämassojen uusia läjittämisalueita sekä uudenlaisia ratkaisuja ongelman hoitamiseksi. Myös jätehuollon vaihemaakuntatyö on alkamassa ja siinä tulisi hoitaa seudullisella tasolla ylijäämämassojen huollon varmistaminen. Tässä mielessä on hyvä, että Vantaan yleiskaavaluonnoksessa on mahdollistettu Vantaan alueella kahden käytössä olevan maanlajitysalueen käyttö ja kahden uuden perustaminen.

#### Seudun kehittäminen ja seudullinen yhteistyö

Uudenmaan maakuntakaavan, Helsingin Yleiskaava 2002:n, Espoon eteläosien ja Vantaan yleiskaavan valmistelu on tehty pääosin samanaikaisesti. Tämä on antanut hyvän mahdollisuuden kaavalliseen yhteistyöhön. Seudun kehittämisen suuntaviivoista ja ratkaisuisista on pääosin yhteinen näkemys, vaikka myös Helsingillä ja Vantaalla on edellä kuvatulla tavalla muutamia erilaisia näkemyksiä mm. maankäytön ja liikenteen kehittämisestä. Tärkeää on, että näkemuserot pystytään hoitamaan niin, ettei seudun kehittäminen pysähdy.

Helsinki, Espoo ja Vantaa ovat tehneet maankäytön suunnittelun yhteistyötä kolmen kaupungin yhteisellä raja-alueella niin sanotun Pajuniityn, Uusimäen, Myyrmäen, Honkasuon, Kaivokselan ja Kuninkaantammen maankäyttövyöhykkeen kehittämiseksi. Tämä kehittämisvyöhyke, kuten myös metron jatkaminen itään ja Kehä III:n kaupallis-teollinen vyöhyke tukeutuen ja hyödyntäen Vuosaaren satamaa ja lentoasemaa sijaintia ovat pääkaupunkiseudun yhteistyön pääkohteita.

Pääkaupunkiseudun neuvottelukunnan yhteistyö luo yhden foorumin näkemysten yhteensovittamiselle, joiden tulisi heijastua ja konkretisoitua kaupunkien yleiskaavoissa.

#### Yhteenveto

Vantaan yleiskaavaluonnos on huolella valmisteltu. Kartta ja selostus ovat selkeitä. Esitetty kaupunkirakenne liikennejärjestelmineen turvaa pääosin osaltaan seudun kehittämisen.

Seudun asuntotarjonnan turvaamiseksi yleiskaavaan tulee lisätä uusia asuntorakentamisolueita. Ne tulee tukea tehokkaaseen joukkoliikenteeseen. Seudullisen joukkoliikennejärjestelmän jatkokehittämiselle idässä on luotava edellytykset. Metroa on jatkettava Länsimäestä Sipoon rajalle niin, että se on luontevasti jatkettavissa ainakin Östersundomiin asti. Länsimäen ja Sipoon rajan väliset alueet on varattava asuntorakentamisen alueeksi niin, että pohjois-eteläsuuntainen virkistysyhteys turvataan.

Helsinki ei ole varautunut yleiskaavassaan pientalovaltaiseksi alueeksi varatulla Honkasuolla Kehä II:n liittymään Raappavuorentien jatkeelle.



Helsinki–Vantaan kansainvälisen lentoaseman kehittyminen on turvattava, minkä yleiskaavaluonnos näyttää toteuttavan. Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohdan sijoittaminen lentoaseman alueelle tai sen ympäristöön edellyttää selvittämistä.

Pakkalan–Tammiston alueen ja ympäristön väestöpohjan laajentamista uusilla asuntopaikoilla on syytä selvittää ja samalla parantaa alueen joukkoliikenteen yhteyksiä.

Vantaan yleiskaava tulee osaltaan vahvistamaan seudun ja myös Vantaan kaupungin kilpailukykyä sekä ohjaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä tavoitteiden mukaisesti eheyttävällä tavalla.

Kaavan vaikutuksia tulee arvioida tarkemmin ja raportoida ne selostuksessa.

**Vastine:** Yleiskaavan mitoitukset perustuvat seudulliseen tavoitteeseen 240 000 asukasta. Tämän yleiskaavan tavoitteena on nykyisen yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja turvata Marja-Vantaan toteuttamisen edellytykset. Kun yleiskaavaa seuraavan kerran tarkistetaan noin kymmenen vuoden kuluttua, on syytä mahdollisesti harkita uusien raideliikenteen varrella sijaitsevien laajenemissuuntien käyttöönottoa.

Yleiskaavassa ei ole erikseen osoitettu talotyyppiä, mutta tehokkaat asuntopaikat (A1) on tähän asti toteutettu kerrostaloina, vaikka periaatteessa samaan tehokkuuteen olisi päästävissä tiiviillä ja matalilla ratkaisuilla.

Vuoden 2006 lopulla vahvistetussa Uudenmaan maakuntakaavassa on esitetty sekä metron jatkoa Hakunilaan että Sipoon rajalle. Vantaa ei pidä kannattavana metron haarautumista Itäkeskuksen lisäksi Mellunkylässä kahteen linjaan. Vantaan yleiskaavassa on osoitettu raideliikenteen kehittämissuuntanuoli Helsingin rajalta itään. Merkintä mahdollistaa mm. metron jatkamiseen Sipooseen, jos tämä vaihtoehto on seudullisen kehityksen kannalta ja maakunnallisen yhteistyön tuloksena kannatettavaa.

Maakuntakaavassa Kehä III:n ja Länsimäen välinen alue on taajamatoimintojen aluetta. Taajamatoimintojen alue sisältää mm. alueen sisäiset lähivirkistysalueet, jota mm. Västerkullan alueen yleiskaavaluonnoksen mukainen VL-alue on. Kehä III:n ja Sipoon rajan välinen alue on kuitenkin virkistysaluetta, taajamarakentaminen olisi mahdollista vain Kehä III:n ja nykyisen Länsimäen kerrostaloalueen välissä.

Itä-Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksessa 28.2.2005 ei ole vielä varauduttu metron jatkamiseen Sipoon puolella. Maakunnallisten suunnitelmien pohjalta ei ole vielä edellytyksiä metron jatkamiselle Sipooseen. Vaikka Helsingin kaupunki omistaa laajoja alueita Sipoosta, niin alueiden maankäytöstä päättävät Itä-Uudenmaan liitto ja Sipoon kunta. Kaakkois-Vantaalla on jo nyt olemassa vuonna 2004 voimaan tullut oikeusvaikutteinen osayleiskaava. Tältä osin tuoreen yleiskaavan ratkaisuperusteiden muuttaminen näin pian edellyttää perusteellisempaa selvitystyöstä päätöksenteon pohjaksi.

Pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyösopimuksen mukaan kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne seudulla edellyttää kaupunkirakenteen saumatonta jatkumista itään ja sen kytkemistä raideliikenneyhteyden varteen. Asutuksen laajentamiseksi Helsinki ja Vantaa ryhtyvät aluevaihdoksiin Ala-Tikkurilan ja ns. Västerkullan kiilan osalta. Sipoon läntiset alueet tulee liittää osaksi pääkaupunkiseutua. Yhteistyösopimuksen jälkeen on tehty kaksi ehdotusta (Helsingin kaupunginvaltuusto ja kuntajakoselvittäjä Pekka Myllyniemi) kuntajaotuksen muuttamisesta, jotka poikkeavat toisistaan.

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä Helsingin metropolialueen monipuolista kehittämistä ja suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti tarvittaviin kuntajaotuksen muutoksiin, koska se mahdollistaa seudullisesti ja myös valtakunnallisesti merkittävän asuntorakentamisen lisäämisen Sipoon suunnalla. Samalla esitys parantaa myös Vantaan kaakkoisosien kehittämismahdollisuuksia

Vuoden 2006 lopulla vahvistetuttu Uudenmaan maakuntakaava ei anna riittävää pohjaa kasvusuunnan yhdyskuntarakenteen muutokselle. Kuntajaotuksen muutoksen selkiinnyttyä tarvitaan maakuntakaavan tarkistus, joka koskee Helsinkiin liitettäviä alueita ja Vantaata.

Alueelle ei ole tässä vaiheessa edellytyksiä osoittaa metron jatkamiseen perustuvaa maankäyttöä. Kaupunki osallistuu suunnittelun lähtökohtia ja yleisiä tavoitteita koskevaan valmistelutyöhön

Kehäradan kautta on vaihdoton yhteys lentoasemalle alle puolessa tunnissa Helsingin keskustasta sekä vaihtoyhteys kaukoliikenteen junista Tikkurilassa alle kymmenessä minuutissa. Suoran raideyhteys Helsingin keskustasta lentoasemalle edellyttää liikennepoliittisten ratkaisujen lisäksi maankäyttöasioiden osalta valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan muuttamista ennen yleiskaavoitusta.

Vantaan tavoitteena on saada kaksi liittymää Myyrmäestä Kehä II:lle Viuhdintien ja Hämeenlinnanväylän välille Myyrmäen liikenteen järjestämiseksi. Liittymien paikat ja tunnelin pituus tarkentuvat laadittavassa Kehä II:n yleissuunnitelmassa. Kehä II on maakuntakaavassa moottoriväylä eikä pääkatutasen tieyhteys.

Tieyhteyden tekninen mitoitus ratkeaa yleissuunnitelmassa ja voi poiketa alustavasta yleissuunnitelmasta. Yleiskaavaluonnoksen laatimisen jälkeen Kehä II:n yleissuunnitelmatyön yhteydessä on suunniteltu tarkemmin Myyrmäen liittymät Kehä II:lle. Korutien liittymä on täydellinen eritasoliittymä ja yhteys uutta katuyhteyttä pitkin Rajatorpantieltä Kehä II:lle on suuntaisliittymä länteen. Vihdintielle on yhteys sekä tätä katuyhteyttä käyttäen että Rajatorpantien liittymän kautta. Raappavuorentie jatkuu yleiskaavassa kaupungin rajalle ja katua voidaan Honkasuon ratkaisuihin riippuen käyttää mm. joukkoliikenteen reittikatuna. Hämeelinnanväylän liittymään on suunniteltu aiempaa pienempään pinta-alaan mahtuva liittymäratkaisu, mikä parantaa Vantaalla Kaarenmäen alueen tilannetta sekä Kunikaantammen alueen järjestelyjä.

Vantaan tavoitteena on saada Lahdenväylän itäpuolelle ja Kehä III:n eteläpuolelle toimiva rinnakkaistie.

Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohdan korvaavan paikan osoittaminen edellyttää vaihtoehtoisten sijaintipaikkojen selvittämistä. Helsinki-Vantaan lentoaseman osalta Ilmailulaitoksen on ratkaistava ensin mahdollisuudet sijoittaa rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Yleiskaavaluonnos sinällään tukee poikittaisen bussiliikenteen kehittämistä. Kehä III ei ole joukkoliikenteelle merkittävä väylä koko matkalla idästä länteen. Kehäradan ja Tikkurilantien merkitys kasvaa. Oman aluekeskuksen palveluihin on joukkoliikenneyhteydet.

Yleiskaavan merkintä on muutettu ohjeellisen joukkoliikenteen runkoyhteyden merkinnäksi. Määräyksen mukaan se voidaan toteuttaa raitiotienä. Runkoyhteydet ovat osa Vantaan joukkoliikenteen laatuverkkoa ja sovitetaan seudulliseen poikittaisen joukkoliikenteen runkoyhteyksien suunnitelmaan ja laadittavana olevaan tavoitelinjastosuunnitelmaan. Yhteydet voidaan toteuttaa hyvän palvelutason bussilinjoilla ja linja-auton esteettömän kulun turvaavilla liikennejärjestelyjen avulla tai raitiotielinjana. Raitiotieyhteyden standardin määrittäneen Jokeri I. Ohjellisen merkinnän sijaintia on muutettu Hämeelinnanväylän ja Myyrmäen aseman välisellä alueella, niin että varaukset ovat katualueella. Yleiskaavan selostusta täydennetään pikaraitiotien seudullista merkitystä koskevilta osilta.

Yleiskaavaluonnos ei ole esteenä liikkumisen ohjauksen mallien hyödyntämiseen mutta niitä ei voida Vantaan olosuhteissa osoittaa yleiskaavan merkinnöillä. Esimerkiksi Jätkäsaaren kaltaisen kokeilun alueen toteuttamiseen ei Vantaan yleiskaavassa ole varauduttu.

C-alueiden rajausta on tarkistettu ehdotukseen siten, että C-alueiksi rajataan vain keskustojen ydin- ja kehittämisalueet. Näin aluerajaukset täsmäntävät paremmin keskusta-alueita ja ohjaavat niiden kehittymistä monipuolisiksi julkisten ja kaupallisten palvelujen, työpaikkojen ja keskusta-asumisen alueiksi.

Pakkala ja Tammisto ovat olleet viime vuosina voimakkaan rakentamiseen kohteena. Alueen asukasmäärä on kasvamassa voimakkaasti edelleen. Joukkoliikennettä parannetaan väestömäärän kasvaessa ja alueelle on varattu joukkoliikenteen laatukäytävät, jotka voidaan toteuttaa myös raitiotienä. Yleiskaavaluonnoksen tarkistuksen yhteydessä on selvitetty asumismahdollisuuksia Veromiehen alueella. Selvityksen pohjalta yleiskaavaluonnosta on tarkistettu siten, että yleiskaava mahdollistaa monipuolisen asuin- ja työpaikka-alueen kehittämisen Veromieheen. Tämä luo paremmat kehittämismahdollisuudet elävän, monipuolisen, kaupunkikuvallisesti mielenkiintoisen, kevyeen ja julkiseen liikenteeseen tukeutuvan kaupunginosan rakentumiselle.

Petikon saavutettavuutta joukkoliikenteellä on mahdollista parantaa merkittävästi, kun Petikossa olevat asuinaluevaraukset on otettu käyttöön.

Natura2000 -alueet sijaitsevat Vantaalla laajojen viheralueiden osina. Yleiskaavassa ei niiden läheisyydessä suunnitella sellaisia maankäytön muutoksia, millä olisi haitallisia vaikutuksia Natura2000 -alueisiin. Sen sijaan muita luonnonsuojelualueita laajennetaan useissa kohdin Natura2000 -alueiden läheisyydessä. Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien Natura2000 -alueelle sijoittuvien Vuosaaren sataman, nyt jo rakenteilla olevien, liikenneyhteyksien vaikutukset on arvioitu sataman suunnittelun yhteydessä. Koska yleiskaavassa ei muuteta alueen maankäyttöä, ei tarvetta uuteen arviointiin ole. Vestran soiden, lehtojen ja vanhojen metsien Natura2000 -alueeseen kuuluvaan Keimolan Isosuohon kohdistuvat vaikutukset on arvioitu Marja-Vantaan osayleiskaavassa, missä suon läheisyyteen on varattu alueita asuntorakentamiselle. Korkein hallinto-oikeus on 10.7.2006 päätöksellään kumonnut valtioneuvoston päätöksen liittää Vantaanjoen pääuoma Natura 2000 -verkostoon. Yleiskaavan selostukseen lisätään vaikutusten arviointia. Luonnonsuojelualueita koskevaa liitekarttaa voidaan täydentää.

Luonnosvaiheessa kehitettiin yleiskaavatyöhön soveltuvaa vaikutusarviointin kehikkoa. Ehdotuksen laadintaan on kiinteästi liitetty vaikutusten arviointi osaksi suunnittelutyötä. Omana työnä tehtävän arvioinnin lisäksi on tilattu kolme täydentävää selvitystä, joiden aiheena ovat: sosiaaliset vaikutukset, yhdyskuntatalous sekä kaupan alueet ja palveluverkko. Vaikutusten arvioinnin tulokset esitetään yleiskaavaehdotuksen selostuksessa.

Tukes-kohteet ovat tiedossa. Varsinaista kemian teollisuutta tai muuta prosessiteollisuutta varten Vantaalle ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa alueita. On osoittautunut hankalaksi ohjata yleiskaavalla Tukes-kohteiden sijoittumista, koska vaarallisten aineiden sijoittamisesta ei päätetä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa menettelyssä.

Ylijäämämaiden läjitysalueiden sijoittuminen Helsingin seudulla tulisi ratkaista vaihemaakuntakaavassa.

Yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arviointi tehdään vuoden 2006 kuluessa. Oleelliset vaikutukset raportoidaan myös yleiskaavaehdotuksen selostuksessa.

**Tarkistukset:** Yleiskaavan selostusta täydennetään pikaraitiotien seudullista merkitystä koskevilta osilta. Merkintä "Ohjeellinen raideliikenteen linjaus" muutetaan "Ohjeelliseksi joukkoliikenteen runkoyhteydeksi", joka voidaan tarvittaessa toteuttaa raitiotienä.

Yleiskaavan selostukseen lisätään vaikutusten arviointia ja liitekarttoja täydennetään.

Keskusta-alueiden (C) laajuutta on tarkistettu Myyrmäessä, Martinlaaksossa, Tikkurilassa, Korsossa ja Koivukylässä.

Yleiskaavaluonnosta on tarkistettu siten, että Veromiehessä työpaikka-alueita (TP) ja A2 asuinalue on merkitty asuin- ja työpaikka-alueiksi (A/TP), jotka varataan asumista sekä asuinympäristöön soveltuvia työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten.

Ilmakehän varrella olevat teollisuusalueet välillä Pyhtäänkorventie - Lentoasemantie on muutettu työpaikka-alueiksi (TP).