

Tiivistelmä yleiskaavaehdotuksesta saaduista lausunnoista – ja alustavia vastineita

Yleiskaavatoimikunta 14.9.2020



Saadut lausunnot



1. Caruna
2. Espoon kaupunki
3. Finavia
4. Fingrid
5. Helen Sähköverkko
6. Helsingin kaupunki
7. Helsingin seudun kauppakamari
8. Helsingin seurakuntayhtymä
9. HSL Helsingin seudun liikenne
10. HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
11. Keravan kaupunki
12. Metsähallitus
13. MTK Uusimaa
14. Puolustusvoimat
15. Sipoon kunta
16. SLC ja SLC Nyland
17. SLC Nyland paikallisosaston Helsingin
18. Suomen Luonnonsuojeluliitto,
Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ry.
19. Suomen Metsäkeskus
20. Tringa Helsingin seudun lintutieteellinen
yhdistys
21. Tuusulan kunta
22. Uudenmaan ELY-keskus
23. Uudenmaan liitto
24. Vantaan Energia
25. Vantaan kaupungin museo (Museovirasto)
26. Vantaan kaupunkikulttuurin toimiala
27. Vantaan liikunnan palvelualue
28. Vantaan seurakuntayhtymä
29. VR
30. Väylävirasto

1. CARUNA

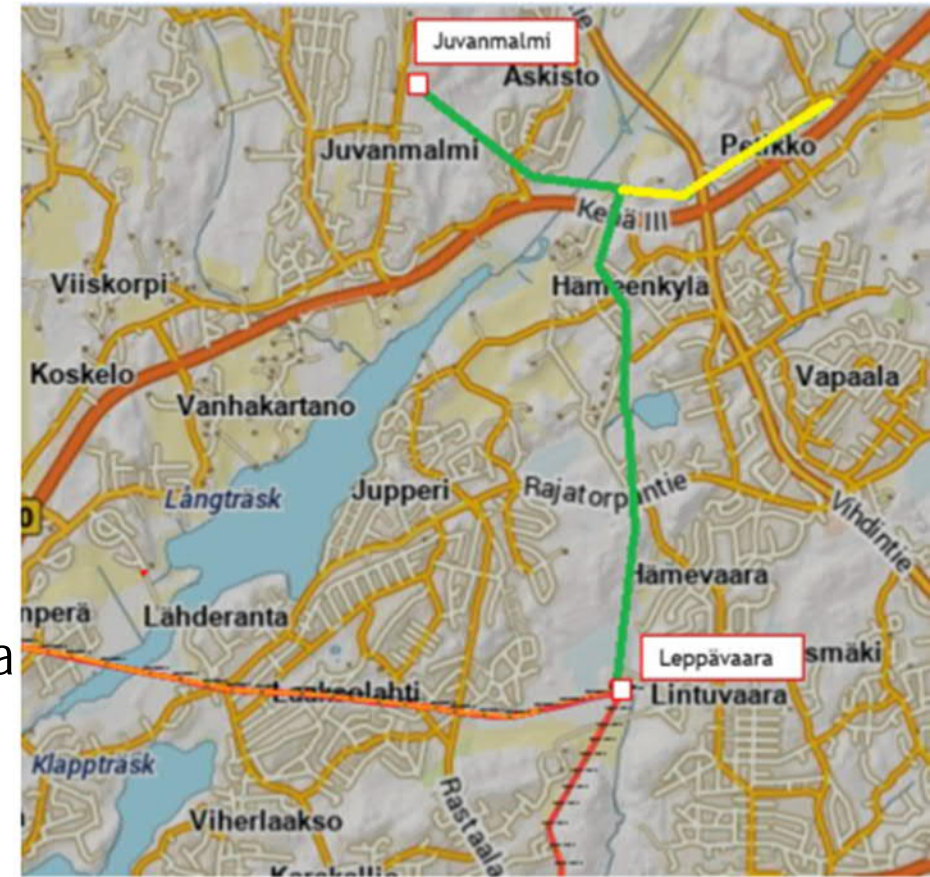


- Carunan nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko on esitetty asianmukaisesti.

Suurjännitteisen jakeluverkon uudet yhteystarpeet

1. Leppävaaran sähköaseman ja suunnitellun Juvanmalmin sähköaseman välillä. (kartan vihreä viiva)
 2. koskee kantaverkkoyhtiö Fingridin Länsi-Vantaalle, mahdollisesti Petikon alueelle alustavasti suunnittelemaa kantaverkon sähköasemaa. Mikäli kyseinen sähköasema rakennetaan, Carunalla on tarve rakentaa sieltä voimajohtoyhteydet Leppävaaran sekä Juvanmalmin sähköasemille. (keltainen viiva)
- Harkinnassa olevista voimajohdoista ei ole tarkempia suunnitelmia tai selvityksiä, joten johtovaraukset tulisi merkitä kaavaan voimajohdon yhteystarve -merkinnällä, joka mahdollistaa erilaiset suunnitteluratkaisut. Voimajohtoyhteydet voivat noudatella mahdollisuuksien mukaan olemassa olevia johtokäytäviä.

LIITE 1: Voimajohtoyhteystarpeet



1. CARUNA alustava vastine



Yleiskaavan nykyinen voimajohtomerkintä mahdollistaa useamman voimajohdon kulkemisen nykyisissä johtokäytävissä: *”Johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Johtoalue rajoittaa ympäröivää maankäyttöä.”*

Uusien voimajohtoyhteyksien on kuljettava nykyisissä johtokäytävissä. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee selvittää, onko johtokäytäviä mahdollista leventää.

Uusille johtokäytävälle ei ole kyseisellä alueella ole tilaa. Merkittävät luontoarvot luonnonsuojelualuevarauksineen, seudullinen virkistysalueyhteys ja läheiset asuntoalueet eivät mahdollista uutta johtokäytävää.

2. Espoon kaupunki



- Yleiskaavaan tulisi **lisätä Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Vihdintien käytävään** Espoon rajalta Rajatorpantien liittymään.
- Jotta Espoon Vihdintien käytävän baana liittyisi pääkaupunkiseudun muuhun baanaverkkoon, tulisi yleiskaavaan **lisätä pyöräilyn baana Vihdintien käytävään**, josta baana voisi yhdistyä pääkaupunkiseudun muuhun baanaverkkoon esimerkiksi Myyrmäessä.
- Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että **Kuninkaankolmion alueelle voidaan toteuttaa järkevä asuinaluekokonaisuus** kaupunkien välisistä rajoista huolimatta. Yhteisellä suunnittelulla tulee varmistaa myös hyvät liikenneyhteydet syntyvälle aluekokonaisuudelle. Espoo ei enää omissa suunnitelmissaan varaudu Kehä II:n jatkeen käytävässä seudulliseen ajoneuvoliikenteen läpiajoliikenteeseen. Yleiskaavassa tulisi mahdollistaa **Espoon katuverkon yhteys Vantaan katuverkkoon Kehä II-käytävässä**.
- Yleiskaavaluonnoksesta on Tallinna-tunnelin ja Lentoradan esitystapa muuttunut. Mikäli suunnittelun edetessä käy ilmi, että Espoon Otaniemen kautta kulkeva linjaus olisi kuitenkin toteutuskelpoisen, tulee Vantaan yleiskaavaa (ja maakuntakaavaa) tulevaisuudessa muuttaa tältä osin.

2. Espoon kaupunki alustava vastine



- Joukkoliikenteen runkoyhteydet pohjautuvat kaupungin selvityksiin sekä seudullisiin suunnitelmiin. Runkoyhteyksiksi on määritelty kaavassa ne yhteydet, joista pitkällä aikajänteellä kehittyisi ratikkareitti. Selvitysten mukaan Vihdintien joukkoliikenteen kehittäminen Rajatorpantien ja Kalajärven välisellä osuudella on mahdollista bussiliikenteeseen tukeutuen 2050 asti.
- Vihdintien baanatarve ei ole noussut seudullisissa tai Vantaan baanaselvityksissä, joiden pohjalta yleiskaavassa esitettävä baanaverkko on määritetty. Yleiskaava mahdollistaa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaehdotuksessa esitetyn baanajatkumisen korkeatasoisena pyöräilyreitteinä Vantaan puolella.
- Kuninkaankolmion kaupunkirakenteen sekä liikenneverkon ja -yhteyksien ratkaisut ovat vielä avoimia. Toimivan kaupunkialueen kehittämiseksi Kuninkaankolmiossa kuntarajat ylittävää suunnitteluyhteistyötä on hyvä edistää entisestään. Vantaa on valmis uusiinkin yhteistyömalleihin.
- Liikenneyhteys Vantaan katuverkolta Kehä II:n käytävään tulee ratkaista yhteistyössä jatkosuunnittelussa.
- Tallinna-tunneli ja Lentorata on merkitty Vantaan yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on tarkistettussa ehdotuksessa muutettu muotoon: Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Ohjeellinen linjausmerkintä mahdollistaa ratasuunnitelman hyväksymisen.

3. FINAVIA

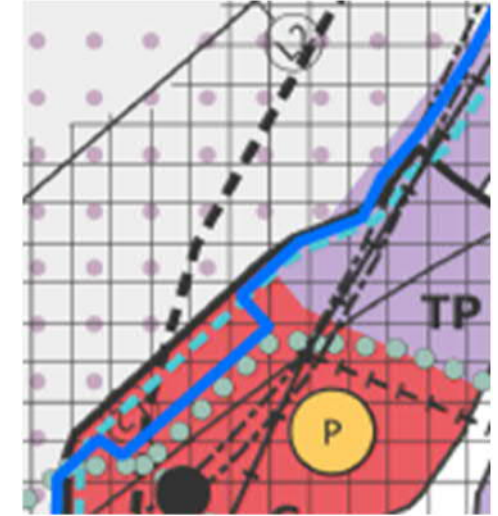


- LL-alueen rajaus tulee tarkistaa useissa kohdissa luonnosvaiheen lausunnon mukaisesti. Erityisesti rajausta tulee korjata laajemmaksi Turbiinitien itäpuolella (C) ja Tietotien länsipuolella (TP).
- Terminaalien ja kiitoteiden merkinnät tulee poistaa kaavakartasta. Laskeutumisyvyöhykkeen leveys on pienempi kuin vastaava merkintä maakuntakaavan liitekartalla.
- Raitiotien suunnittelu on kesken lentokentän alueella: kaavamääräys on muutettava muotoon "Raitiotien ohjeellinen reitti"
- Ilmakehän eteläpuolinen WH-merkintä ei kata Finavian suunnittelemaa vesienkäsittelyratkaisua.
- LL-alueella sijaitseva pohjavesialue ei tule merkitä minkäänlaisia MRL:n perusteella asetettavia vaatimuksia lentoaseman toiminnalle.
- Lunastus- ja korvausmääräyksellä ei ole juridisia perusteita ja se tulee harhaanjohtavana poistaa.
- Lentomelualueen laajenemisvyöhyke /LM-merkintä tulisi olla nimeltään Asuntovaltainen keskusta-alue lentomelualueella.
- Kaavaehdotuksessa Hanskallion tutka-aseman kohdalla on voimajohto, mikä on ristiriidassa tutkan toimintaedellytysten kanssa. Voimajohtomerkintä on siirrettävä. Tutkan merkitsemisellä LL-alueeksi olisi estänyt ristiriitaisen maankäyttöehdotuksen.

3. FINAVIA alustava vastine 1/2



- **Lentoliikennealueen rajausta Turbiinitien varrella tarkastellaan vielä uudelleen.** Mikäli rajausta muuttuu, kuullaan maanomistajaa erikseen alueen osalta (MRA 32§). Kyseisen alueen muuttaminen keskustatoimintojen alueesta lentoliikennealueeksi rajaa merkittävästi alueen käyttömahdollisuuksia. Muut lausunnoissa esitetyt muutokset LL-alueen rajaukseen ovat yksityiskohtaisia suhteessa yleiskaavan yleispiirteisyyteen. Yleiskaava mahdollistaa toimintojen säilymisen ja kehittämisen kyseisillä alueilla.
- Kiitoteiden sijainti vaikuttaa suoraan lentomeluun, siksi ne ovat esitetty kaavakartassa meluvyöhykkeiden kanssa. Laskeutumisvyöhyke-merkinnän leveys on määritelty kiitoteiden jatkeiden ja Finavian laatumien lentokoneiden laskeutumisreittien käyttötiheyksien perusteella. Leveys on kapeampi, kuin maakuntakaavan liitekartassa.
- Terminaaleista on esitetty nykyinen sekä mahdollinen Viinikkalan terminaali. Tarkempi sijainti ja laajuus määritetty jatkosuunnittelussa.
- Raitiotie-merkintä ei osoita linjauksen täsmällistä sijaintia. Lentokentällä raitikan tarkempi sijainti määritellään yhdessä Finavian kanssa jatkosuunnittelun yhteydessä.
- Hulevesiallasta osoittava WH-merkintä on ohjeellinen symbolimerkintä, joka osoittaa yleispiirteisen sijainnin hulevesitulvarakenteelle yhdyskuntateknisen huollon alueella.



3. FINAVIA alustava vastine 2/2



- Vantaan kaikki 1-luokan pohjavesialueet on esitetty tasavertaisesti kaavakartassa. Pohjavesiä koskee oma lainsäädäntönsä, johon Maankäyttö – ja rakennuslaki ei tuo mitään lisävaatimuksia.
- "Lunastus- ja korvausmääräyksellä ei ole juridisia perusteita ja se tulee harhaanjohtavana poistaa. Määräys voitaneen poistaa.
- Asuntovaltainen keskusta-alue lentomelualueella. /LM2 on ns. päällekkäismerkintä, joka kuvaa aluetta, jolla lentomelualue on aikaisempaa laajempi, mutta jolle on osoitettu tehokasta rakentamista. Merkintä antaa lisäohjeita lentomelun huomioimiseen. Maankäyttöä ohjaa vuorostaan alueen käyttötarkoituksmerkintä Kaupunkikeskustan asuinalue (AC).
- Kaupunki, Finavia ja ANS Finland selvittivät lausunnon myötä yhdessä, onko voimajohtolinjaus ristiriidassa Hanskallion tutkan toimintaedellytysten kanssa. Ongelmaa ei ole, kunhan voimajohtoon tarkemman tason suunnittelussa ja toteutuksessa otetaan huomioon tutkan läheisyys ja sen mahdollistama pylväsrakenteiden korkeus ja sijainti.

4. FINGRID



- Kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaavamerkintä viittaa vain selvittämiseen, mutta silti on pohdittava, onko tällainen kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.
- Kantaverkosta on tarpeen lisätä syöttömahdollisuuksia Espoon ja Vantaa sähkönsiirtoverkkoon. Fingridillä on tarve uudelle muuntoasemalle Kehä 3 läheisyyteen Petikon ja Espoon rajan väliselle alueelle.

4. alustava vastine

- Yleiskaavassa esitetyt maakaapeloinnit sijoittuvat molemmat keskeiselle kaupunkirakenteen kasvukäytävälle. Realistisuus on arvioitu sijainnin perusteella. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tehdään yhteistyössä kantaverkkoyhtiöiden kanssa mahdollisen kaapeloinnin edellyttämät selvitykset.
- Lausunnossa esiin nostetun muuntoaseman sijoittumisvaihtoehtoja on tutkittu alustavasti, mutta vielä ratkaisua ei ole löytynyt. Jää jatkosuunnittelussa ratkaistavaksi.

5. HELEN



- Helen Sähköverkko on lausunut Uusimaa kaava 2050 yhteydessä kehitettävistä energiahuoltoalueista ja niiden välisistä yhteystarpeista, joiden löytyvät Uusimaa kaava 2050 kaavaehdotuksen liitekartasta.
- Yleiskaavassa kehitettäväksi merkityt voimajohtoyhteyksien kaapelointimahdollisuudet tarkastellaan tarvittaessa, mutta yhden johtoyhteyden muuttaminen voi tarkoittaa muutostarpeita koko pääkaupunkiseudun sähkönsiirtojärjestelmään. Tällaiset muutokset voivat olla teknisesti ja ajallisesti haastavia toteuttaa, lisäksi muutokset edellyttävät maankäytön muutoksia muuallakin.
- Sähköisen raideliikenteen risteily ja sijainti voimajohtojen läheisyydessä voivat aiheuttaa teknisiä ongelmia sekä raideliikenteelle että voimajohtoille. Asiat tulee tarkastella pitkäjänteisesti ja kokonaisuus huomioiden.
- Asumisen sijoittuminen voimajohtojen läheisyyteen aiheuttaa monesti huolenaiheita kaupunkilaisten keskuudessa voimajohtoista aiheutuvien sähkö- ja magneettikenttien takia. Yleismaailmallisesti raja-arvot em. kenttien altistumiselle tiukennevat tulevaisuudessa.

5. HELEN alustava vastine



- Johtojen maakaapeloimista ja muita vaihtoehtoja kustannuksineen ja vaikutuksineen selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä yhteistyössä verkkoyhtiöiden kanssa.
- Raitiotieliikenteen suunnittelua voimajohtojen läheisyydessä tehdään jatkosuunnittelussa tiiviissä yhteistyössä verkkoyhtiöiden kanssa, jotta tekniset ongelmat saadaan minimoitua.
- Helen sähköverkko esittää lausunnossaan, että asumisen sijoittuminen voimajohtojen läheisyyteen aiheuttaa monesti huolenaihetta sähkö—ja magneettikenttien takia. Yleiskaava on kaupungin yleispiirteinen, pitkän tähtäimen maankäyttösuunnitelma ja tulevaisuudessa tiukkenevat sähkö- ja magneettikenttien raja-arvot otetaan huomioon tarkemman tason suunnittelussa.

6. Helsingin kaupunki



- Yleiskaavaan riittävät ja selkeät liikennealuevaraukset kasvavan junaliikenteen varikkotarpeisiin, seudullisen junaliikenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaiseen paikkaan.
- Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkinnät on muutettu yhteystarvemerkinneksi, jonka perusteella ratasuunnitelmien hyväksyminen ei ole mahdollista. Merkintä tulee säilyttää viimeisimpien suunnitelmien mukaisena ohjeellisena linjausmerkintänä, jotta varauksella on riittävät oikeusvaikutukset.
 - Liikenteestä myös mm. raskaan liikenteen pysäköintialueet
- Kaavakartalla olisi hyvä huomioida Östersundomin yleiskaavassa osoitetut yhdyskuntateknisen huollon tunnelit (yk) ja pääkaupunkiseudun itäisen jätevedenpuhdistuslaitoksen jätevesitunneli (j).
- Östersundomin yleiskaavassa ekologisen yhteyden kehittämisestä on määrätty vielä Vantaan yleiskaavaehdotusta yksityiskohtaisemmin Natura-alueen metsälajiston yhteyksien turvaamiseksi.
- Aviapoliksen, Tikkurilan ja Helsingin Malmin historiallinen yhteys ja hahmoteltu tulevaisuuden seudullinen keskustavisio näitä yhdistävään Keravanjokeen tukeutuen on lähtökohtana hedelmällinen ja tarjoaa hyvien yhteyksiensä ansiosta vahvan kehittämispotentiaalin. Suunnitteluyhteistyötä edellyttäviä yhteyksiä on muuallakin: Tuusulanbulevardi, sen raitiotie ja koko Käpylästä Pakkalan ja Aviapoliksen alueille ulottuva kokonaisuus seutua laajemminkin yhdistävänä tekijänä. Kehäradan varrella, idässä Mellunmäen, Jakomäen ja Hakunilan välillä sekä Östersundomissa.

Lähijunaliikenteen varikko / alustava vastine



- Uuden yleiskaavan laadinta on neljän vuoden vuorovaikutteinen prosessi. Työn tavoitteet määriteltiin työn alussa ja ne hyväksyttiin kaupunginhallituksessa. Kattava yhteistyö ja keskusteltu eri tahojen kanssa on jatkunut koko ajan.
- Seudullisesti on selvitetty uusien lähijunaliikenteen varikkojen sijoittumisvaihtoehtoja pääradalle ja rantaradalle. Viime vuoden lopulla keskusteluun nousi mukaan myös vaihtoehto yhden varikon sijoittamisesta Kehäradalle. Yleiskaavaprosessissa se ajoittui ehdotuksen viimeistelyyn. Varikkoselvitys valmistui huhtikuussa, kun yleiskaavaehdotus oli jo nähtävillä.
- Uuden näin merkittävän asian tuominen mukaan yleiskaavaan viime metreillä, olisi ollut jo pelkästään vuorovaikutuksen näkökulmasta mahdotonta. Myös yleiskaavan laadinnan yhden valtuustokauden mittaisesta aikataulusta haluttiin pitää kiinni, mihin ei voitu lisätä uutta nähtävillä oloa.
- Kehäradan mahdollisen varikon osalta ei ole vielä osoitettavissa hankkeesta vastaavaa toimijaa. Uudessa Helsingin seudun MAL-sopimuksessa todetaan, että "kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun". Välitön tarve on varikolla Rantaradan suunnalla ja seuraava varikko tarvittaneen 2030-luvulla. Tässä vaiheessa ei ole riittävän selvää kuvaa Kehäradan varikkotarpeesta eikä ole myöskään selkeää kuvaa hankkeesta vastaavassa tahosta. Kun hankkeen sisältö täsmentyy ja toimintamalli selkeytyy, voidaan sitä edistää esimerkiksi osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella.

6. Helsinki alustava vastine 1/2



- Tallinna-tunneli ja Lentorata on merkitty Vantaan yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on tarkistetussa ehdotuksessa muutettu muotoon: Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Ohjeellinen linjausmerkintä mahdollistaa ratasuunnitelman hyväksymisen.
- Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Toteutusajankohtaan ei yleiskaava ota kantaa.
- Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia taukopaikoiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Viimeisimpänä taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan.
- Yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).
- Kaavakarttaa ei ole tarkoitus enää täydentää uusilla teknisen huollon yhteystarvemerkinnoillä, mutta tarve voidaan kirjata yleiskaavan selostukseen. Yleiskaavan yleismääräyksiin on linjattu, että alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Tunnelien sijainnin ja teknisen ratkaisun täsmennyttyä niille voidaan laatia asemakaava.
- Natura on jo yleismääräyksissä riittävän tarkasti, joten määräystä ei ole tarkoitus muuttaa.

6. Helsinki alustava vastine 2/2



- Vantaa ottaa ilahtuneena vastaan Helsingin kiinnostuksen kuntarajat ylittävään suunnitteluyhteistyöhön uusissa sijainneissa. Keravanjoen potentiaalin tunnistus pääkaupunkiseudun kolmen pohjoisen kaupunkikeskustan yhdistävänä elementtinä on otettu huomioon Yleiskaava 2020 kartan strategisissa merkinnöissä joen varren kehittämisen kohdalla, mikä antaa monialaiset mahdollisuudet yhteistyöhön. Idean avauksessa on taustalla vaikuttanut historian lisäksi tieto Helsingin bulevardien kehittämisestä. Yleiskaavaan toteuttamisen ja mm. Vantaan ratikan kaupunkikehityksen yhteydessä yhteistyötä kuntien välillä on hyvä edistää entisestään. Vantaa on valmiudessa uusiinkin yhteistyömalleihin.

7. Helsingin seudun kauppakamari



- Tärkeinä lähtökohtina pitää olla joustavuus ja vaihtoehtoisten kehityskulkujen mahdollistaminen, ei rajoittaminen.
- Pitää oikeana varautumista voimakkaaseen asukas- ja työpaikkamäärän kasvuun sekä tavoiteltavana yleiskaavavarannon mitoittamista arvioitua kasvua suuremmaksi. Pitää oikeana Vantaan maankäytön kehittämistä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tukeutuen ja että yleiskaavaan sisältyy uusi merkittävä kehityskäytävä Vantaan ratikka.
- Kaavassa tulee ottaa huomioon seudun kokonaisuus ja Vantaan logistisesti edullinen sijainti seudun keskellä. On välttämätöntä, että yleiskaava mahdollistaa logistiikkatoiminnot Vantaalla ja että kaavassa varataan riittävästi alueita uusille tilaa vaativille logistiikkatoiminnoille.
- Asukasmäärän kasvaessa on järkevää varautua erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen. Samalla on huolehdittava autoliikenteen toimivuudesta, koska joukkoliikenne ei ole kaikille realistinen vaihtoehto ja tavara- ja huoltoliikenne tarvitsevat jatkossakin kumipyöriä. Kaupan elinehto on hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla. On hyvä, että kaavassa varaudutaan seudulliseen liityntäpysäköintiin useilla liikenteellisesti keskeisillä paikoilla sijaitsevilla rautatieasemilla.
- On erittäin tärkeää, että yleiskaavaehdotuksessa varaudutaan lentoaseman pohjoispuolisen Kehä IV -yhteyden (maantien 152 jatke) toteuttamiseen.
- Yleiskaavassa tulee varata vähintään kaksi tarkoituksenmukaisissa paikoissa sijaitsevaa aluetta raskaan liikenteen pysyviksi taukopaikka-alueiksi, jotta voidaan varmistaa taukopaikkojen toteuttaminen MAL-sopimuksen mukaisesti.
- Tärkeää, että turvataan teollisuusyrityksille mahdollisuus toimia Uudellamaalla myös tulevaisuudessa; hyvä, että varattu tilaa ympäristöhäiriöitä tuottavalle toiminnolle.
- Yleiskaavan tulee mahdollistaa riittävä asuntotuotanto ja että Vantaa toteuttaa oman osuutensa sovitusta asuntotuotannosta.
- Yleiskaava ohjaa asuntorakentamisen paljolti jo rakennetuille alueille. Vantaan tulee edistää omilla toimenpiteillään määrätietoisesti täydennysrakentamista. Muuten vaarana, että yleiskaava ei mahdollista riittävästä asuntotuotantoa.

7. Helsingin seudun kauppakamari



- Kaupan sijainnin ohjaus on liian yksityiskohtaista ja johtaa myymälöiden yksikkökoon pienenemiseen ja korkeampaan hintatasoon. Suurempien päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä suuryksiköiden toimintaedellytykset tulee turvata tiivistyvässä kaupunkirakenteessa varaamalla niille tilaa keskusta-alueilta.
- Kauppakamari ei pidä hyvänä kaupan alueiden (KM) kaavamääräystä, jolla päivittäistavarakaupan mitoitus rajoitetaan vielä erikseen alle suuryksikkörajan aluekohtaisesti. KM-kaavamääräys on kaupan laatua koskevilta osin epäselvä ja tulkinnanvarainen. Kaupan laatuluokittelu aiheuttaa tulkintaongelmaa, rajoittaa kilpailua sekä jäykistää kiinteistömarkkinoita vaikeuttamalla mm. uusien käyttäjäkonseptien kehittämistä olemassa oleville tiloille; kaavan joustavuus tulee pitää maakuntakaavan määrittelemällä tasolla.
- Kaupan laatuun liittyvät määritelmät ja ratkaisut tulee poistaa kaava-aineistosta ja keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita (KM) käsitellä yhdenmukaisesti. Jollei laatumäärityksistä kokonaan luovuta, tulee suuryksikkörajan alittavat mitoitusmitat poistaa tapauksessa poistaa KM-määräyksestä.
- KM-alueita koskevissa aluekohtaisissa määräyksissä käytetään ilmaisua "päivittäistavarakaupan suuryksikkö". Koska laki ei kyseistä ilmaisua tunne, tulee se tulkintaongelmien ja väärinkäsitysten välttämiseksi korvata toisella, lainmukaisella ilmaisulla, tai sen merkitys selittää.

7. Kauppakamari alustava vastine



- Yleiskaavaehdotuksen kaupan ratkaisua on täsmennetty luonnoksesta pohjautuen vaikutusten arviointeihin sekä luonnoksesta saatuisiin lausuntoihin. Muutoksien pohjana on toiminut erityisesti kaupan vaikutusten arviointi, joka keskittyi nimenomaan merkintöihin ja määräyksiin.
- Yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittäminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina, jotka ovat saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Tavoitteena ovat kohtuulliset asiointimatkat kestävillä kulkumuodoilla sekä mahdollisimman vähäiset liikenteen haitalliset vaikutukset.
- Kaavaratkaisussa vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille sekä kaupan alueille. Suuryksikköön ylittävä päivittäistavarakauppa ohjataan edelleen keskustoihin ja asuinalueille. Päivittäistavarakauppa lukeutuu asukkaiden eniten käyttämään lähipalveluun, jonka tulee palvella kaikilla liikennemuodoilla liikkuvia kuluttajia ja mahdollistaa kohtuulliset asiointimatkat.
- KM-alueita kehitetään kaupan alueina, joissa kauppa vaatii paljon tilaa, ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja jonka tyypillinen asiointitiheys on pieni. Päivittäistavarakaupan katsotaan lukeutuvan keskustahakuiseen kauppaan. Maakuntakaavan tavoitteiden mukaisesti keskustahakuisen kaupan sijoittumista rajoitetaan KM-alueilla määräksi kirjatuilla päivittäistavarakauppaa ohjaavilla aluekohtaisilla mitoituksilla.
- Uudessa maakuntakaavassa pääkaupunkiseudun kaupan alueet on muutettu ehdotusvaiheen lausuntojen perusteella TIVA-alueiksi ja laaturajoittamattomuus poistettu. Yleiskaavatyötä ohjaa voimassa oleva maakuntakaava. On tarkoitus arvioida vielä miten KM määräystä täydennetään tai muutetaan. Kokonaismitoitus voidaan täydentää. (samasta aiheesta lisää ELYn vastineessa)
- Päivittäistavarakaupan suuryksikkö: vaatisi muutoksen määräykseen. Termin kuvaus voidaan avata selostuksessa (esim. suuryksikkörajan ylittävä päivittäistavarakaupan yksikkö/myymälä)
- **LIIKENNETTÄ** koskeva vastine ks Helsingin lausunto alustava vastine (6)

8. Helsingin seurakuntayhtymä



Seurakuntayhtymän verotulojen vähentyessä pääomatulojen merkitys kasvaa entisestään.

Yleiskaavalla ja rakennusoikeudella on ratkaiseva merkitys seurakuntayhtymän taloustilanteeseen.

- Jokiniemen osalta seurakuntayhtymä esittää, että tiivis asuntorakentaminen ulotetaan Hiekkaharjasta Rekolanojan varteen saakka nyt esitettyä leveämmällä alueella radan molemmin puolin niin, että ainoastaan joen ranta jäisi virkistyskäyttöön.
- Leinelän pohjoispuolella olevien asuntoalueiden tulisi olla laajuudeltaan kaavaehdotuksessa esitettyä laajempia ja mahdollistaa tehokas asuntorakentaminen. Seurakuntayhtymien maa-alueille ei tulisi kohtuuttomasti kaavoittaa puisto- ja ulkoilualueita.
- Kulomäen nykyisen asuinalueen eteläpuolelle tulisi mahdollistaa asuntorakentamista. Elmon urheilupuistoalue on suunniteltu täysimääräisesti seurakuntayhtymien omistamille maa-alueille. Alueen kehittämisessä tulisi ottaa huomioon aiesopimuksessa sovitut asiat ja lisäksi tulisi taata kaavoituksen osalta seurakuntayhtymien muiden alueiden kaavamerkinnoissä ja mahdollisissa maanvaihdossa seurakuntayhtymille mahdollisuus käyttää maa-alueitaan rakentamiseen.

Seurakuntayhtymiä tulisi kohdella yhdenvertaisesti muiden kiinteistönomistajien kanssa. Seurakuntayhtymät antavat jo merkittävän panoksen Vantaan kaupungin metsä- ja kulttuurimaiseman sekä luontoarvojen turvaamiseksi. Seurakuntayhtymien tulee voida kohtuullisesti hyödyntää yleiskaavassa kiinteistöomaisuuttaan asuinrakentamiseen ja muuhunkin hyötykäyttöön enemmän kuin ehdotuksessa on esitetty.

8. Helsingin SRK-yhtymä alustava vastine



- Yleiskaavaehdotusta laadittaessa Jokiniemen alueen asumisen edellytyksiä tutkittiin edelleen. Alueella tehtyjen selvitysten (mm. maaperäkairaukset) perusteella todettiin, että paksut savikerrokset ja raideliikenteen aiheuttaman tärinä kanssa rajoittavat asuinrakentamiseen soveltuvan alueen pieneksi. Nämä nostavat rakentamisen kustannuksia ja edellyttävät rakentamisen merkittävää tehokkuutta, mikä ei sovellu kulttuurimaiseman reunaan sen arvojen vuoksi. Tästä johtuen golfkentän alueen asuinaluevaraukset on poistettu ehdotuksesta ja alue on merkitty urheilun ja virkistyksen vapaa-ajan toimintojen alueeksi (VU). Lisäksi yleiskaavaluonnoksesta saatiin useita golftoimintojen säilyttämistä puolustavia mielipiteitä.
- Kehäradan ja Kulomäen välissä oleva Rekolanmetsä on itäisen Vantaan asukkaille tärkeä laaja, metsäinen viheraluekokonaisuus ja olennainen osa seudullista viheralueiden verkostoa. Yleiskaavaehdotuksessa Rekolanmetsän aluetta esitetään varattavaksi rakentamiseen noin 23 hehtaaria enemmän kuin yleiskaavassa 2007. Rakentamisen aluevarausta on pienennetty verrattuna yleiskaavaluonnokseen vain noin neljän hehtaarin verran siitä huolimatta, että erittäin monet osalliset vastustivat näiden alueiden varaamista rakentamiseen.
- Seurakunnille on annettu hyvät mahdollisuudet kehittää omistamiaan alueita rakentamiseen ja saada talouttaan tasapainoon sitä kautta.

9. HSL



- Väylän varikkoselvityksen mukaan varikkokokonaisuuden toteutus on aloitettava Rantaradan tai Petaksen kunnossapitovarikosta, jotta uusi kalustohankinta voidaan käynnistää. Jos kalustohankinta aloitetaan 2020, ensimmäisen kunnossapitovarikon tulisi olla toiminnassa 2020-luvun puolivälissä. Junavarikon toteuttaminen on aikataulukriittistä ja ensimmäisen junavarikon tulisi sijaita Petaksessa myös kaavoitukseen liittyvistä aikataulusyistä. HSL pitää ehdottoman tärkeänä, että Petaksen varikko merkitään edellä esitetyin perustein Vantaan yleiskaavaan. Yleiskaavassa tulee olla Petaksen junavarikolle riittävät tilavaraukset, jotka koskevat sekä liikennealuetta (erkaantumisraiteet) että itse varikkoaluetta. Alue tulee varata kaavamerkinnällä nimenomaisesti junavarikon käyttöön.
- Raitiotien linjaus Tikkurilan keskustassa mahdollisimman suora, jotta tarjoaa erinomaiset vaihtomahdollisuudet junaan, kuten Vantaan kh on linjannut.
- Lahdenväylän käytävään tarvitaan varaus raskaan liikenteen palvelualueelle yleiskaavaan.
- Yleiskaavakartalla esitetyt oikeusvaikutteiset merkinnät (linja-autovarikko) tukisivat vahvemmin tärkeän tuki-infran edistämistä esim. valitustilanteissa kuin nyt esitetty ratkaisu (selostus ja liitekartta).

9. HSL alustava vastine



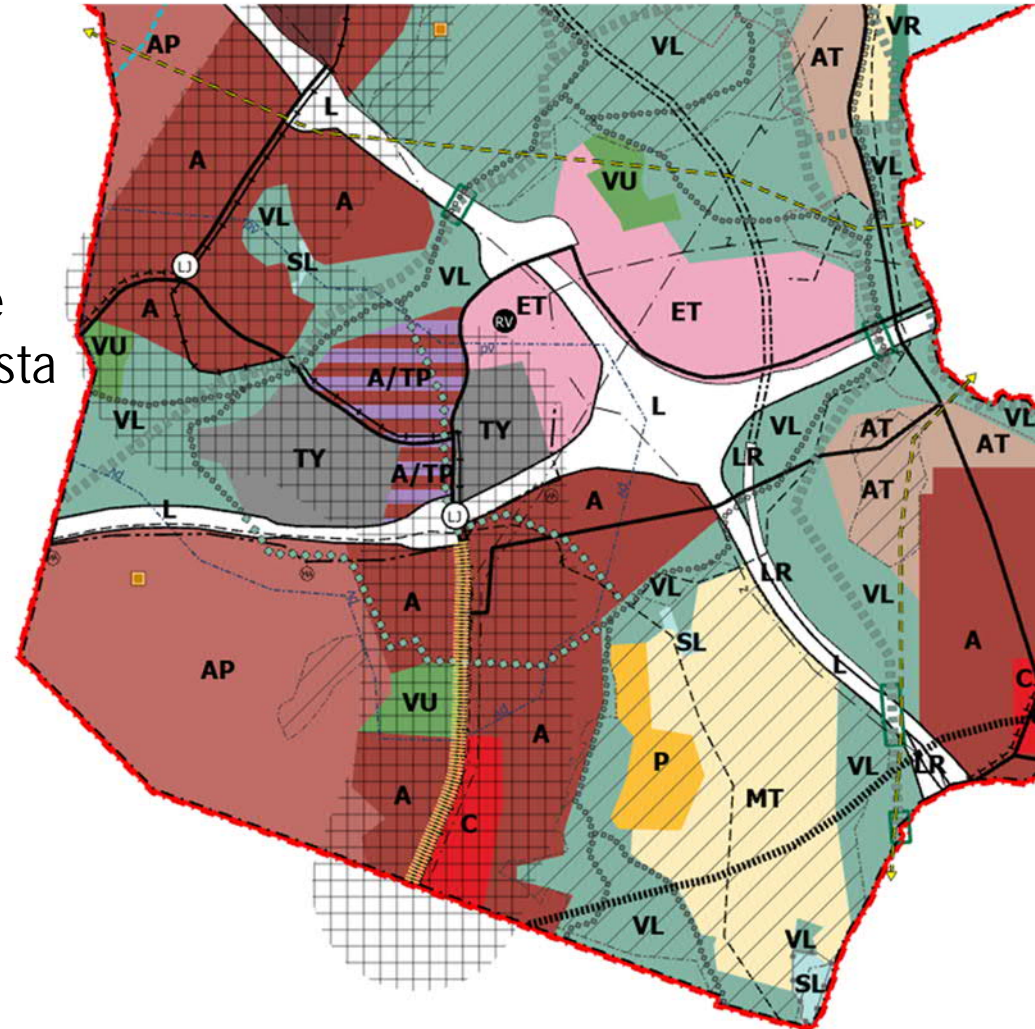
VARIKKO ks kalvo 14

- Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Toteutusajankohtaan ei yleiskaava ota kantaa.
- Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia taukopaikoiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Viimeisimpänä taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan.
- Yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).
- Vantaan kaupunginhallitus hyväksyi Vantaan ratikan yleissuunnitelman loppuvuodesta 2019 ja päätti samalla ratikan ensisijaiseksi linjaukseksi Tikkurilan terminaalin alittavan vaihtoehdon. Tämän päätöksen pohjalta Valkoisenlähteentietä pitkin kulkeva ratikan linjaus on tarkoitus poistaa yleiskaavasta.
- Linja-autoliikenteen varikoita ei merkitä erikseen Vantaan yleiskaavaan. Ojangon varikko on jo rakenteilla ja Länsi-Vantaan varikon sijainti on kaupungilla määritetty yleiskaavan laatimisen yhteydessä. Varikon toteutuminen varmistetaan alueen jatkosuunnittelussa.

10. HSY – vesihuolto



- Vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset tulee turvata jatkosuunnittelussa ja yleiskaavassa riittävin tilavarauksin. Raakavesi- eli Päijännetunnelin toimintaedellytykset ja toiminnan varmistaminen on turvattava korostetun suurella huolellisuudella. Olemassa olevat vesitornit, Kivistön rakentamaton vesitorni sekä raakavesitunnelin suojavyöhyke tulisi merkitä yleiskaavakarttaan. Suojavyöhykkeellä toimimista koskevaan ohjeeseen olisi hyvä lisätä viittaus.
- Östersundomin jätevesipuhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli (kartta) tulisivat esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella. Tunnelleille suojavyöhykkeineen tulee esittää varaus yleiskaavassa.
- Yleismääräys yhdyskuntateknisten laitteiden ja tilojen sijoittamisesta tulisi olla HSY:n kaavaluonnoslausunnossa esitetyssä muodossa: "kaikkien maankäyttötyyppien alueilla saa rakentaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita".



10. HSY vesihuolto alustava vastine



- Raaka- ja jätevesitunnelien toimintaedellytykset turvataan oikeusvaikutteisen yleiskaavan määräyksissä. Yleiskaavaselostukseen on lisätty viittaus suojavyöhykkeellä toimimiseen koskevaan ohjeeseen. Vesitorneja ei katsottu tarpeellisiksi merkitä yleiskaavakarttaan vaan niille on osoitettu tilavarukset tarkemman tason suunnittelussa.
 - Teknisen huollon verkoston liitekartan viivatyyli eroavat yleiskaavan viivatyyleistä luettavuuden tulkinnan helpottamisen vuoksi.
- Kaavakarttaa ei ole tarkoitus enää täydentää uusilla teknisen huollon yhteystarvemerkinnoillä, mutta tarve voidaan kirjata yleiskaavan selostukseen. Yleiskaavan yleismääräyksiin on linjattu, että alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Tunnelien sijainnin ja teknisen ratkaisun täsmennyttyä niille voidaan laatia asemakaava.
- Yleiskaavan yleismääräyksissä sanotaan: "Alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita". Toimintojen yhteensovittaminen tehdään tarkemman asteisessa suunnittelussa, joten määräystä ei ole tarkoitus muuttaa.

10. HSY – jätehuolto



- Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin jätehuollon ja kiertotaloustoimintojen tarpeita, erityisesti TT- ja TY-alueet. HSY:n tarkoituksena on kehittää omistamaansa Seutulan aluetta vastaavanlaiseksi ekoteollisuuskeskukseksi (Ekomo-alueeksi) kuin Espoossa sijaitsevan Ämmässuon aluetta. HSY esittää alueen kehittämistä laajempaan maakunnallisena kohteena. Yleiskaavaehdotuksessa kaavamerkintä TT mahdollistaa alueen kehittämisen kiertotalousalueena, mutta vielä selkeämpi kiertotalousaluetta osoittava merkintä vahvistaisi alueen luonnetta kehittyvänä kiertotalousalueena.
- Pääkaupunkiseudun Sortti-asemaverkoston tarpeen täydentää Vantaan osalta. Alustavissa tarkasteluissa mahdolliseksi uuden aseman sijainti alueeksi on hahmoteltu Luoteis-Vantaalta Petaksen aluetta. Petaksen alueella olisikin syytä merkitä ET -aluetta Sortti -asemaa varten.
- Jätehuoltoratkaisuja tarkemman jatkosuunnittelun yhteydessä mietittäessä tulisi tehdä jatkossakin yhteistyötä HSY:n asiantuntijoiden kanssa.

10. HSY – jätehuolto alustava vastine



- Yleiskaavassa kaavamerkintä TT (tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue) mahdollistaa Hanskallion alueen kehittämisen kiertotalousalueena, mutta seudullista nykyistä merkittävästi laajempaa kiertotalouskeskittymää ei asutuksen läheisyyteen voi sijoittaa.
- Helsingin seudun ympäristökeskus HSY:n jätehuollon investointiohjelmassa on varauduttu uuden Sortti-aseman rakentamiseen tänä kevään HSY:n hallituksen hyväksymässä 10-vuoden investointiohjelmassa. Täyden mittakaavan sorttiasema edellyttää noin 2 hehtaarin tilavarauksen. Vantaan yleiskaava 2020 mahdollistaa sorttiaseman sijoittamisen Petaksen TT-alueelle. Yleiskaavaselostukseen täydennetään teknisen verkoston liitekartalle sorttiaseman tarve. Tarkempi sijainti voidaan täsmentää esimerkiksi mahdollisen Petaksen osayleiskaavan tai muun jatkosuunnittelman yhteydessä HSY:n kanssa yhteistyössä.

11. Keravan kaupunki



- Kerava pitää hyvänä että kuntien rajalle on varattu lähivirkistysaluetta, joka suojaa Vantaan puolista asumista Keravan puoleisilta teollisuustoiminnoilta.
- Kerava on varannut tilavaraukset pyöräilyn baanoille pääradan varrelta ja jatkaa mielellään keskustelua muiden ylikunnallisten pyöräilyreittien kehittämisestä.

Lentomelun laskeutumisvyöhyke

- Uusimaa-kaavassa lentomelun laskeutumisvyöhyke on siirretty oikeusvaikutuksettomalle liitekartalle. On johdonmukaista, ettei merkintää käytetä myöskään kuntakaavoituksessa. Muiden lentomelukuntien näkökulmasta olisi hyvä, että yleiskaavoissa noudatettaisiin yhtenäistä linjaa lentomeluvyöhykkeiden suhteen, merkitsemällä kaavakartoille vain riittäviin selvityksiin perustuvat lentomelualueet (lentomeluvyöhyke 1 LDEN yli 60 dB ja lentomeluvyöhyke 2 LDEN 55-60 dB).
- Merkintä tulisi poistaa yleiskaavasta, sillä Vantaan käyttäessään merkintää yleiskaavassaan, luo se painetta muille kunnille käyttää merkintää omissa kaavoissa. Lentomelun laskeutumisvyöhyke-merkinnän käyttäminen saattaa tulevaisuudessa aiheuttaa vaikutuksia niin rakentamiskustannusten nousuun kuin alueiden monipuoliseen hyödyntämiseen.
- Mikäli merkintä jää yleiskaavakartalle, tulee perusteet merkinnän käyttämiselle avata kaavaselostuksessa selkeästi. Oikea esitysmuoto kyseiselle kaavamerkinnälle olisi oikeusvaikutukseton liitekartta.

11. Kerava alustava vastine



- Ylikunnallisten pyöräilyreittien jatkuvuuden kannalta yhteistyö naapurikuntien kanssa on tärkeää. Vantaan kaupunki mielellään jatkaa keskusteluja ja yhteistyötä yhteyksien kehittämisestä.

Lentokoneiden laskeutumisvyöhyke

- Lentokoneiden laskeutumisvyöhyke Länsi-Vantaalla on kiitoteiden 1 ja 3 lounaispäässä alueella, joilla lentomelu on voimakasta sellaisina vuorokaudenaikoina, joina on runsaasti laskeutumisia. Alueella on tästä huolimatta täydennysrakentamisen potentiaalia. Vaikka osa laskeutumisvyöhykkeestä jää mallinnetun Lden yli 55 dB alueen ulkopuolelle, voi lentomelu olla vilkkaimpina aikoina häiritsevää. Laskeutumisvyöhyke-merkinnällä asetetaan kiitoteiden jatkeilla laskeutumislinjan alla oleville alueille ääneneristysvaatimus, jolla pyritään turvaamaan riittävä ääneneristys asuinrakennuksissa ja siten mahdollistamaan hyvät asuinolosuhteet samalla, kun varmistetaan lentokentän toimintaedellytysten säilyminen.
- Laskeutumisvyöhyke on osoitettu maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) selostuksen liitekartassa. Vantaan yleiskaavassa laskeutumisvyöhykkeeksi on tästä osoitettu Länsi-Vantaalla se osa, joka sijaitsee aivan laskeutumisreittien alla. Yleiskaavan yhtenä tavoitteena on ollut varmistaa lentokentän kasvun edellytykset sekä lentämisen ympäristöhäiriöiden hallinta.

12. Metsähallitus



- Yleiskaava on luonnonsuojelulain 65§:n mukainen suunnitelma, jonka laadinnan aikana on selvitettävä kaavan vaikutuksia Natura-alueisiin sekä pyydettävä siitä lausunto myös siltä, jonka hallinnassa luonnonsuojelualue on. Metsähallitus katsoo, että yleiskaavan yhteydessä ei ole vielä tehty luonnonsuojelulain edellyttämää arviointia, jossa kaavan mahdollistamat maankäytön muutokset kunkin alueen suojelun perusteena oleviin luotoarvoihin olisi arvioitu laji- ja luontotyyppikohtaisesti asianmukaisella tavalla, ja että arviointi tulee tehdä vielä.
- Metsähallitus toi Östersundomin yleiskaavaprosessin aikana lausunnoissaan esille kantansa, että kaava merkittävästi heikensi suojelun perusteena olevia luonnonarvoja. Östersundomin yleiskaava on nyt valitusprosessissa, mutta otettu kuitenkin mukaan sellaisenaan Vantaan yleiskaavaan. Metsähallitus katsoo, että olisi selkeämpää rajata Östersundomin alue pois Vantaan yleiskaavasta valitusprosessin takia.

12. Metsähallitus alustava vastine



Yleiskaavan 2020 luonnoksen luontovaikutusten arvioinnin yhteydessä Natura-alueisiin kohdistuvien vaikutusten osalta arvioitiin, onko todennäköisten vaikutusten perusteella tarpeen tehdä Luonnonsuojelulain 65§:n mukaista Natura-arviointia. Luonnonsuojelulain mukainen Natura-arviointi on nyt kuitenkin tekeillä, arvioinnin on tarkoitus valmistua syyskuun 2020 loppuun mennessä. Siitä pyydetään lausunnot asianomaisilta syksyn aikana.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan Vantaan puoleinen osuus on tuotu Vantaan yleiskaavaan, jotta uusi yleiskaava kattaa koko kaupungin maankäytön tulevaisuuskuva ja ohjaa sitä yhteneväisin keinoin. Yhteisen yleiskaavan ratkaisuja on täsmennetty Vantaan yleiskaavaan kulttuurimaiseman ja ekologisen verkoston osalta.

Länsisalmen uuden asuinalueen rajaus ja sisältö noudattelee yhteistä yleiskaavaa ja sen rajaaminen pois tästä yleiskaavasta voi tulla kyseeseen, mikäli yhteinen yleiskaava kaatuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Metrolinjaus itään on esitetty voimassa olevassa maakuntakaavassa, joten sen säilyttäminen Vantaan yleiskaavassa on perusteltua.

13. MTK Uusimaa



- Luonnonsuojelualueita ei pidä osoittaa SL-merkinnällä ennen kuin alueesta on tehty suojelupäätös. Suojelualueiden osalta viitataan METSO ohjelmaan, joka perustuu maanomistajien vapaaehtoisuuteen. Kaavan suojelualueella ei voida enää puhua aidosta vapaaehtoisuudesta.
- Jokaisen yksityisen maille ehdotetun uuden virkistysalueen kohdalla on erikseen sovittava virkistysalueen perustamisesta maanomistajan kanssa sekä mahdollisista korvauskäytännöistä tilanteissa, joissa maata ei voi käyttää kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla.
- Luo-merkintä aiheuttaa käytännössä hämmennystä ja aiheuttaa tarpeetonta lisärajoitetta oikeusvaikutteisena merkintänä
- Ennen ulkoilureitin perustamista yksityismaille on maanomistajien kanssa käytävä neuvottelut reitin toteutusvaihtoehtojen selvittämiseksi. Samalla sovitaan vastuut ja korvaukset.
- Ainoa taloudellisesti järkevä tapa pitää maisema-alueiden pellot avoimina ja viljeltyinä on turvata maatalouden harjoittaminen alueella.
- Selostuksessa todetaan, että "Kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita." Onko näin myös yksityisillä suojelualueilla ja ohjataan asukkaita virkistäytymään näille alueille?
- Metsien terveydentila, puurakentamiseen kannustettava, vertaus vihertehokkuuteen

Osin sama alustava vastine MTK:lle (13.), SLC ja SLC Nylandille (16.) SLC paikallisosasto Helsingelle (17.) ja Metsäkeskukselle (19.)



- Yleiskaava toteuttaa MRL:ssä 39 §:ssä määriteltyjä yleiskaavan sisältövaatimuksia. Niihin kuuluu mm. riittävien virkistysalueiden varaaminen. Virkistysalueet tarkentuvat usein asemakaavoituksen kautta. Alueita ei perusteta yleiskaavalla. Myös luonnonsuojelualueiden varaaminen yleiskaavassa on MRL:n hengen mukaista.
- Julkiset virkistysalueet toteutetaan yleensä hankkimalla ne Vantaan kaupungin omistukseen. Vantaan kaupunki hankkii yleiskaava-alueella virkistysalueita omistukseensa lähtökohtaisesti ja pääsääntöisesti vapaaehtoisin kaupoin. Tarvittaessa voidaan käyttää etuosto-oikeutta. Koko virkistysalueverkoston hankkiminen kaupungin omistukseen on hidas prosessi.
- Virkistysalueiksi varatuilla alueilla maisematyölupaa puiden kaatoon vaaditaan, jotta metsämaisemaa ja luonnon monimuotoisuutta voitaisiin säilyttää. Maisematyöluvan ehdoissa voidaan määritellä, millä tavoin toteutettuna hakkuu parhaiten säilyttää näitä arvoja. Samalla huolehditaan siitä, että maanomistaja saa kohtuullista tuloa.
- Yleiskaavassa esitetään ulkoilureittien sijainniltaan ohjeellinen verkosto. Reittien suunnittelu ja siinä yhteydessä yhteistyö maanomistajien kanssa jatkuu tarkemman asteisessa suunnittelussa. Yksityisille maille reittejä perustettaessa Vantaalla on mm. käytetty ulkoilulain mukaista ulkoilureittitoimitusta.

13. MTK alustava vastine em. lisäksi



- On totta, että suojelualueeksi yleiskaavassa varatulla alueella suojelu ei enää ole täysin vapaaehtoista siinä mielessä, että yleiskaavan varaus vaikuttaa mahdollisiin tukiin. Siitä huolimatta suojelua voidaan rahoittaa METSO-ohjelman avulla. Joka tapauksessa SL-alueiden rauhoitus edellyttää maanomistajan suostumusta.
- Luo-alueita (Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue) koskee oikeusvaikutteinen kaavamääräys, kuten voimassaolevassakin yleiskaava yk 2007:ssä. Luo-alueet ovat luonnonsuojelualueiden ulkopuolella sijaitsevia eläimistöltään ja kasvistoltaan erityisen arvokkaita alueita, joilla on merkitystä luonnon monimuotoisuuden turvaamisen kannalta. Alueita koskee MRL128§ lupavaatimus silloin, kun kyse on maaston muokkaamisesta.
- Voimassa olevan yleiskaavan VL ja VU-alueita on palautettu MT-alueiksi arvokkaan kulttuuriympäristön alueilla juuri siitä syystä, että viljelymaisema säilyy maataloutta harjoittamalla.
- Puurakentaminen on suoraan rakentamiseen, eikä niinkään maankäytön suunnitteluun, liittyvä tärkeä keino hiilineutraalisuuden saavuttamiseen. Puurakentamista aiotaan Vantaalla edistää puurakentamisen linjausten kautta, osana Vantaan resurssiviisauden tiekartan tavoitteita.
- Korjasimme asian selostukseen: ”Kaikki Vantaan kaupungin omistuksessa olevat luonnonsuojelualueet, ja valtion omistuksessa olevat luonnonsuojelualueet niiltä osin kuin valtion laatimissa hoito- ja käyttösuunnitelmissa esitetään, ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita.” Metsien terveydentilasta voidaan myös täydentää selostukseen.

14. Puolustusvoimat

- Puolustusvoimat on lausunut yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan asiakirjalla BN17984 27.11.2017, jossa on pyydetty huomioimaan yleiskaavaan yleismääräys tuulivoimaloista:

”Yli 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista tuulivoimaloista koko kunnan alueella tulee aina pyytää erillinen lausunto puolustusvoimien Pääesikunnalta.

Myös alle 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista pientuulivoimaloista tulee pyytää Pääesikunnan lausunto, mikäli kiinteistö mille voimala rakennetaan, rajoittuu Puolustusvoimien käytössä olevaan alueeseen.”

14. alustava vastine

Vantaalla yleiskaavassa ei esitetä korkeusrajoituksia ilmailun tai tuulivoimaloiden osalta, vaan ne esitetään asemakaavoissa tai rakennusluvissa. Lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi lentokentän lähistöllä on asetettu rajoituksia rakentamisen korkeudelle. Nämä lentokentän lentoesterajoituspinnot on kuvattu yleiskaavaselostuksen liitteessä 3.

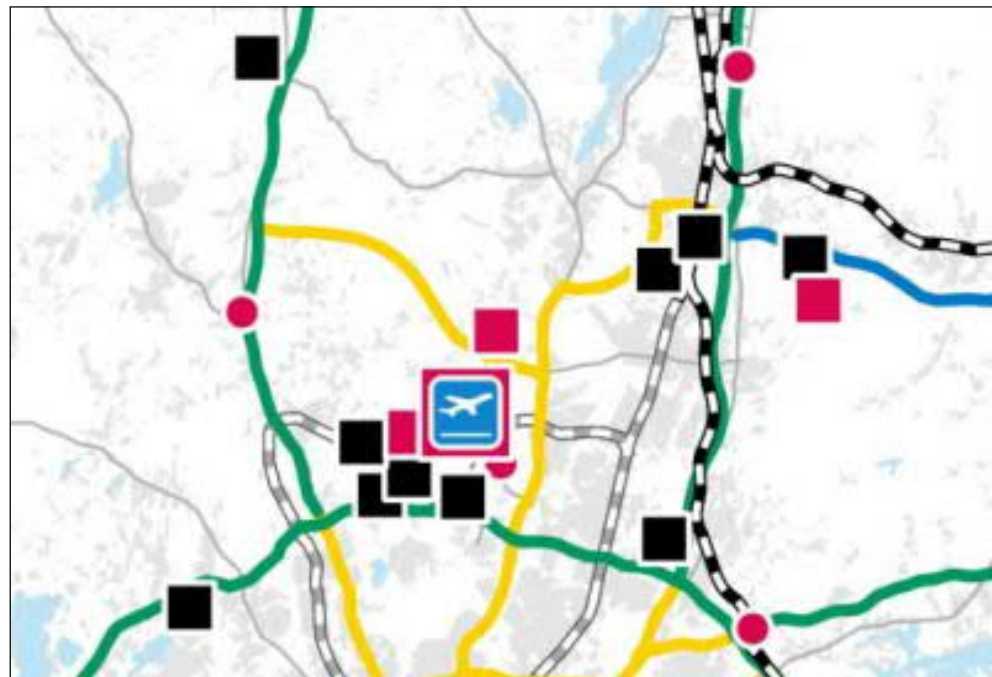
15. Sipoon kunta



- Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen Hämeenlinnan väylälle asti (maantien 152 jatke) on kannatettava, seudullisesti merkittävä hanke. Yleiskaavaehdotuksen ratkaisu ei riittävästi huomioi Kulomäentien (mt 152) toimimista osana tätä seudullisesti keskeistä poikittaista liikenneyhteyttä. Kulomäentien osoittaminen vain paikallista liikennettä palvelevana väylänä, jolle on osittain osoitettu katukuvan kehittämisvyöhyke –merkintä, on ristiriidassa seudullisten kehittämistavoitteiden ja ylemmän asteisten kaavojen (Uusimaa-kaava 2050) kanssa. Vantaan yleiskaavaratkaisulla ei tule heikentää tieyhteyden toimintavarmuutta.
- Kulomäentien (mt 152) kaavamerkintä tulee muuttaa siten, että se huomioi paremmin raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä tieyhteyden roolin jo nyt osana seudullista liikenneverkkoa, eikä heikennä sen nykyistä asemaa.
- Sipoon kunta muistuttaa, että tiemaksujen toteuttamiseen liittyen on tehty vasta selvityksiä eikä niiden toteuttamisesta ole poliittista päätöstä tai sopimusta. Tämä on mainittu myös Vantaan yleiskaavaselistuksessa. Tästä syystä kaavaratkaisua ja sen toteutuspolkua ei voi perustaa ainoastaan tiemaksujen toteutumisen varaan. Sipoon kunta pitää tarpeellisena, että osana Vantaan yleiskaavatyötä on esitettävä myös vaihtoehtoinen kaavaratkaisun toteutuspolku ilman käyttöön otettavia tiemaksuja.

15. Sipoo alustava vastine

- Kulomäentie kulkee läpi tiiviisti asutun alueen eikä sovellu näin ollen raskaan liikenteen yhteydeksi. Myös Uudenmaan ELY on korostanut, että Kulomäentien rooli raskaan liikenteen läpikulkuväylänä pidetään tavoiteverkossa pienenä.
- Kehitettävä yhteys Lahdenväylältä Tuusulanväylälle kulkee Keravan ja Tuusulan Itäväylän kautta.



Logistiikan solmut ja yhteydet

- Logistiikkakeskus
- Uusi logistiikkakeskus
- Palvelualue
- Palvelualueen tarve
- 🚢 Satama
- ✈️ Lentoasema

Tavaraliikenteen keskeiset väylät

- Valtakunnallisesti merkittävä yhteys
- Logistiikan laatureitti
- Muu tärkeä logistiikan ja jakelun yhteys
- Tärkeä tavaraliikenteen rata

Ote tavoiteverkkokuvasta s. 40 Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvityksestä

16. SLC ja SLC Nylands



- Meille, jotka harjoitamme maa- ja metsätaloutta ammatiksemme Vantaalla, talousmetsä on osa meidän liiketoimintaamme ja talouttamme. Me vaadimme, että talousmetsät, jotka eivät kuulu luonnonsuojeluohjelmaan, eivät saa SL-merkintää yleiskaavaan. Merkityt alueet eivät aina täytä SL-kriteerejä.
- Jos suojelualue ei ole määritelty valtion tai ELY-keskuksen toimesta, on kunnan maksettava korvaus maanomistajalle. Luonnonsuojelulaki vaatii maanomistajan hyväksynnän niin aluerajauksen kuin maksettavan korvauksen osalta.
- Aikarajoitteisten vapaaehtoisten suojelualueiden (Metso) ei tule saada SL-merkintää yleiskaavaan. Metsälaki ei ole voimassa SL-alueilla. Tällöin maanomistajalla ei ole oikeutta Kemera-tukeen. Metsätuholaki ei myöskään ole voimassa.
- Maa- ja metsätaloudella on tärkeä rooli hiilen sidonnassa, kun halutaan saavuttaa hiilineutraali yhteiskunta. Hyvin hoidetut kasvavat metsät ovat paras hiilinielu ja viehättävämpi virkistysalue kuin hoitamaton metsä.
- Liian paljon yksityisomisteisia talousmetsiä on varattu virkistysalueiksi yleiskaavassa. Jokamiehen oikeus tuo maa- ja metsätalouksille haittatekijöitä, joten virkistyskäyttö tulee ohjata alueille, jotka valtio, kunta tai yhdistykset omistavat tai hallitsevat.
- Vaadimme myös, että jalka- ja pyörätiet tai ulkoilureitit jokien varsilla sekä ekoloogiset runkoyhteydet meidän metsissämme poistetaan Vantaan yleiskaavasta.
- Maa- ja metsätaloudella on osa ja suuri merkitys, jotta kulttuuriympäristö ja kulttuuriperintö säilytetään kaupunkimaisemmassa ympäristössä. Merkinnät yleiskaavassa alueille, jotka ovat tärkeitä kulttuuriympäristölle tai maisemansuojelulle, eivät saa uhata aktiivista maa- ja metsätaloutta.

17. SLC paikallisosasto Helsinge



- Yleiskaavassa esitetyt SL-alueet on poistettava, ellei erikseen maanomistajan kanssa ole sovittu SL-merkinnästä. SL-aluevaraukset eivät täytä suojelukriteerejä, vaan ovat talousmetsää. SL-merkintä on perustuslain vastainen.
- Maanomistajan tulee saada täysi korvaus alueista, jotka saavat suojelumerkinnän. Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa (maankäyttö- ja rakennuslaki 39 §).
- Metsien monimuotoisuus turvataan parhaiten vapaaehtoisilla luonnonsuojelutoimenpiteillä, kuten esimerkiksi Metso-ohjelmalla. Aikarajoitteisten vapaaehtoisten suojelualueiden ei tule saada SL-merkintää yleiskaavaan.
- Metsälaki ei ole voimassa SL-alueilla. Tällöin maanomistajalla ei ole oikeutta Kemera-tukeen. Metsätuholaki ei myöskään ole voimassa. Tällöin metsänomistaja ei ole velvollinen korjaamaan vioittuneita puita metsästä pois. Jos metsälaki olisi voimassa, olisi maanomistaja velvollinen korjaamaan vioittuneet puut metsästä ja välivarastoista, kuten metsälajissa 1087/2013 6 § on todettu. Vioittuneet puut voivat levittää metsätauteja naapurimetsiin ja virkistysalueille. Talousmetsät kaupungin hoitamattomien virkistysalueiden läheisyydessä huolettaa erityisen paljon. Kuka on korvausvelvollinen?
- Yleiskaavassa on varattu liian paljon yksityisomisteisia metsiä virkistysalueiksi, ilman painavaa syytä. Jokamiehen oikeus on haitta maa- ja metsätaloukselle. Virkistyskäyttö tulee ohjata alueille, jotka valtio, kunta tai yhdistykset omistavat tai hallitsevat.
- Vaaditaan, että kävely- ja pyörätiet tai ulkoilureitit jokien varsilla meidän metsissämme poistetaan Vantaan yleiskaavaehdotuksesta.
- Vaadimme, että ekologiset runkoyhteydet poistetaan yksityisomisteisista metsistä.

16. SLC ja SLC Nylands ja 17. SLC Helsinge alustava vastine em. lisäksi



- Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Tilaa tarvitaan rakentamiselle ja asukkaiden virkistykselle. Metsätalous on luonnostaan vähitellen väistyvä maankäyttömuoto tällaisella alueella. Luonnonsuojeluun taas alueita halutaan varata luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi, ja samalla luonnonsuojelualueita voidaan kehittää virkistyskäyttöön luontoarvoja suojellen.
- Lausunnoissa on aivan oikein todettu, että pelkästään jokamiehen oikeuteen perustuva metsissä liikkuminen ei ole riittävän hallittua, kun ihmisiä on paljon. Siksi kaupunki kaavoittaa ja hankkii alueita virkistyskäyttöön. Samasta syystä yleiskaavaan on merkitty myös ohjeellisten ulkoilureittien verkosto.
- Voimassa olevan yleiskaavan VL-alueita on palautettu MT-alueiksi arvokkaan kulttuuriympäristön alueilla juuri siitä syystä, että viljelymaisema säilyy maataloutta harjoittamalla.
- Nuoret metsät ovat hyviä hiilen sitoja, mutta myös vanhat metsät sitovat hiiltä ja ovat lisäksi merkittäviä hiilivarastoja. Luonnon monimuotoisuuden häviäminen on ilmastonmuutoksen lisäksi ihmiskuntaa uhkaava ilmiö. Vantaan kaupunki on halunnut reagoida tähän uhkaan varaamalla ekologiselle verkostolle tilaa kasvavassa kaupungissa. Ekologisen verkoston rungon muodostavat luonnonsuojelualueet ja ekologiset yhteydet.

16. SLC ja SLC Nylands ja 17. SLC Helsinge alustava vastine em. lisäksi



...JATKUU

- Kaikki yleiskaavaehdotuksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät luonnonsuojelulaissa määritellyt suojelualueiden perustamisedellytykset. Useimmat SL-alueiksi ehdotettavat alueet on osoitettu SL-alueina myös valmisteilla olevassa maakuntakaavassa (hyväksytty 25.8.2020).
- Yleiskaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ja tässä SL-alueverkoston laajentaminen ja täydentäminen on keskeistä. Luontoarvoiltaan merkittäviä ja vaalimisen arvoisia kohteita ja esimerkiksi uhanalaista tai harvinaista kasvi-, eläin- ja sienilajistoa löytyy sekä kaupungin että yksityisiltä mailta, ja siksi SL-alueita on osoitettu myös yksityisille maille.
- SL-alueiden rauhoituksessa edetään maanomistajien suostumuksella ja sopimalla. Niin maanomistajien kuin suojeluarvojen säilymisen kannalta olisi hyvä, että yleiskaavassa sl-alueiksi ehdotetut alueet kuitenkin rauhoitettaisiin virallisesti mahdollisimman nopeasti.
- Yleiskaavan ohjeellisen ekologisen runkoreitistön ajatus on mahdollistaa kytkeytyneisyys eri sl-alueiden välillä, mahdollistaa eliölajien liikkuminen ensisijaisesti metsäisiä reittejä pitkin. Paikoitellen nämä vain ohjeellisiksi tarkoitetut reitit on osoitettu yksityisten maanomistajien, mm. VL-, VR- ja M-alueiden kautta. Ekologisten runkoyhteyksien määräyksessä ei vaadita MRL 128§ maisematyölupaa.

18. Suomen luonnonsuojeluliitto



- Kaavan jatkotyöstölle ehdotetaan lisää aikaa, joka mahdollistaisi tarvittavien lisäselvitysten teon ja luontotietopohjan täydentämisen.
- Asukas- ja työpaikka kasvuun liittyviä tavoitteet katsotaan kohtuuttomiksi.
- Viherrakenteen työkalupakkia pidetään onnistuneena (suojelualueet, luo-alueet, viheralueet, ekologiset yhteydet).
- Esitetään rakennettavien alueiden määrän vähentämistä noin kolmanneksella, esitetään noin 40 aluetta joilla rakentamisvarausten vähentäminen on luonto- ja virkistysarvojen kannalta erityisen perusteltua, mm. Kehä IV linjaus, Tikkurilantien jatkon tielinjaus
- Tikkurilan keskuspuistoa esitetään rajattavaksi omalla kaavamerkinnällä
- Esitetään poistettavaksi kaavan suojelualuevarauksille osoitettu kaavamääräystä, joka sallii ulkoilureittien rakentamisen, kunhan luontoarvot eivät vaarannu. ("Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu").
- Suojelualueille ja -varauksille osoitettujen ulkoilureittien ja ohjeellisten ratsastusreittien määrää pidetään kohtuuttoman suurena
- Kaikkia yleiskaavaehdotuksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät SLL:n arvion mukaan luonnonsuojelulaissa määritellyt suojelualueiden perustamisedellytykset. Kuitenkin joidenkin alueiden laajentamista ja joukkoa uusia suojelualuevarausalueita esitetään lausunnon kohdekohtaisissa huomioissa.
- Myös luo-alueet katsotaan perustelluiksi, erityisen kiitoksen saa puroluonnon huomiointi. Joidenkin luo-alueiden tulisi kuitenkin olla laajempia, ja joitakin arvokkaita kohteita vielä puuttuu, joidenkin kohteiden tulisi olla SL-alueita luo-alueen sijaan.
- Ekologiset runkoyhteydet pääosin tunnistettu hyvin, taustaselvitys erinomainen, mutta puuttuu länsi-itäsuuntainen yhteys Aviapoliksen itäosan Tikkurilantien pohjoispuolella Kytökalliolta Aviabulevardin ylitse itään Pyttisbergetille puuttuu.
- Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen merkintää pitäisi vähentää

18. SLL alustava vastine



- Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Yleiskaavan tavoitteita varten laadituissa väestö- ja työpaikkaskenaarioissa Vantaan kasvun ennustetaan jatkuvan vahvana tulevana vuosikymmeninä. Yleiskaavassa ennakoidaan tulevaa, yleiskaava varaudutaan voimakkaaseenkin kasvuun, vaikka todellisuudessa kasvu voi olla hitaampaa. Yleiskaavaväestö- ja työpaikkakasvuennusteet ovat linjassa seudullisten MAL- ja maakuntakaavan selvitysten kanssa.
- Mt 152 linjaus on YVAttu, ELY-keskuksen YVA-hankkeen loppupäätelmän mukaan myös yleiskaavaan merkittävä linjausta voidaan pitää toteuttamiskelpoisena
- Tikkurilantien jatkeen linjaus on Vantaan yleiskaavassa pitkän aikavälin varauksena tunneliosuuden pituus ratkaistaan jatkosuunnittelun yhteydessä siten että viheryhteyksien jatkuvuus sekä eri eliölajien esteetön kulku alueella turvataan
- Hakakorven tunneliosuuden pituus ratkaistaan jatkosuunnittelun yhteydessä siten että viheryhteyksien jatkuvuus sekä eri eliölajien esteetön kulku alueella turvataan.
- Tikkurilan keskuspuiston pohjoisosan eli Rekolanmetsän rajat tulevat hahmottumaan asemakaavoituksen myötä. Viheralueen sisältöä voidaan suunnitella muualla kuin yleiskaavassa.
- SL-alueilla lähtökohtana on, että liikkumista alueella ohjataan siten, että alueen suojeleuarvot, mm. eläimistö ja kasvillisuus säilyvät.

19. Suomen metsäkeskus



Metsälakia sovelletaan yleiskaavan maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Kun metsälaki ei ole voimassa, aiheuttaa se seurannaisvaikutuksia muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon. Yksityisten metsänomistajien alueita kaavoitettaessa metsänkäyttöön kohdistuvat rajoitukset heikentävät metsänomistajien mahdollisuuksia hoitaa ja käyttää metsiään tavoitteidensa mukaisesti.

Yleiskaavalla voidaan vaikuttaa hiilinieluihin. Vantaan metsät ovat suurilta osin varttuneita. Metsätuhoriskien välttämiseksi metsiä on hoidettava. Hyvällä ja aktiivisella metsänhoidolla turvataan metsien hiilen sidonta, hyvä kasvu ja sopeutuminen ilmastonmuutokseen.

- Suomen metsäkeskus lausuu, että suojelualuevaraukset rajauksineen tulee arvioida uudelleen ja alueiden metsänomistajat tulee osallistaa alueiden rajaukseen.
- Suomen metsäkeskus lausuu, että yksityisten maanomistajien omistuksessa olevat alueet, jotka on suunniteltu varattavaksi virkistysalueiksi, arvioidaan uudelleen ja harkitaan alueiden kaavoittamista maa- ja metsätalousalueiksi. Metsätalousalueita voidaan käyttää jokamiehen oikeudella ulkoiluun ja virkistykseen. Mikäli yksityisessä omistuksessa olevia maita kaavoitetaan virkistysalueiksi, tulee näiden yhteydessä luopua maisemätyölupa vaatimuksesta puunkaatoon.
- Suomen metsäkeskus lausuu, että Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (-luo-alue) ei esitetä alueilla, joilla metsälaki on voimassa. Vaihtoehtoisesti alueet merkitään yleiskaavaan informatiivisina merkintöinä ilman kaavamääräystä. Näin kaavamerkinnät voidaan huomioida vallitsevan tilanteen mukaan ja metsänomistajan tavoitteet huomioiden.
- Suomen metsäkeskus lausuu, että yleiskaavan vaikutukset metsäelinkeinoon tulee arvioida vähintään virkistys-, suojelualuevarausten ja -luo kohdemerkintöjen osalta.

19. Suomen metsäkeskus, alustava vastine em. lisäksi



- Nuoret metsät ovat hyviä hiilen sitoja, mutta myös vanhat metsät sitovat hiiltä ja ovat lisäksi merkittäviä hiilivarastoja. Luonnon monimuotoisuuden häviäminen on ilmastonmuutoksen lisäksi ihmiskuntaa uhkaava ilmiö. Vantaan kaupunki on halunnut reagoida tähän uhkaan varaamalla ekologiselle verkostolle tilaa kasvavassa kaupungissa. Ekologisen verkoston rungon muodostavat luonnonsuojelualueet ja ekologiset yhteydet.
- Yleiskaavaan uutena ehdotetut SL-alueet täyttävät yleiset perustamisedellytykset. SL-alueiden maanomistajia on tiedotettu erikseen. SL-alueiden rauhoituksessa edetään maanomistajien suostumuksella.
- Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Tilaa tarvitaan rakentamiselle ja asukkaiden virkistykselle. Metsätalous on luonnostaan vähitellen väistyvä maankäyttömuoto tällaisella alueella.
- Luo-alueita (Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue) koskee oikeusvaikutteinen kaavamääräys, kuten voimassaolevassakin yleiskaava yk 2007:ssä. Luo-alueet ovat luonnonsuojelualueiden ulkopuolella sijaitsevia eläimistöltään ja kasvistoltaan erityisen arvokkaita alueita, joilla on merkitystä luonnon monimuotoisuuden turvaamisen kannalta. Alueita koskee MRL128§ lupavaatimus silloin, kun kyse on maaston muokkaamisesta. Muuten merkintä on informatiivinen.
- Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnissa on arvioitu luonnonsuojelualueiden ja ekologisten käytävien sekä maisematyöluvan vaatimuksen taloudellisia vaikutuksia. Arviointia täydennetään koskemaan ehdotusta.

20. Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry



- Kaavaehdotus mahdollistaa nykyisellään kestävämmän määrän rakentamista metsäisille alueille: kaava-aineiston luontovaikutusten arvioinnin mukaan yli kolmannes nykyisistä metsistä ja puustoisista alueista sijoittuu rakentuville alueille.
 - Erityinen huoli Vestran ja Friimetsän alueiden rakentamisesta: tulisi esittää vain nykyinen asutus. Länsisalmen keskus ja asuminen pois kokonaan.
 - Näiden lisäksi rakentamiselle varattua alaa olisi niin luontoarvojen kuin virkistyskäytönkin kannalta järkevää supistaa etenkin Petaksen pohjois-, itä- ja eteläpuolisten alueiden (TY-varauksia) osalta.
- Kaavaehdotuksessa esitetään runsaasti (n. 800 hehtaaria) uusia suojelualuevarauksia. Tuemme lämpimästi kaikkia esitettyjä uusia suojelualueita ja kiitämme Vantaan kaupunkia tehokkaasta luonnonsuojelutyöstä, jossa uusien suojelualueiden perustaminen on todellakin keskeinen toimenpide. Toivomme muidenkin alueen kuntien ottavan tästä mallia.
 - SL-alueille kaavamääräystä, joka mahdollistaa ulkoilureittien rakentamisen (*"Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu"*), jonka lisäksi monille suojelualueille esitetään ohjeellisia ulkoilureittejä. Esitämme ko määräyksen poistamista SL-alueiden määräyksistä.

20. Tringa alustava vastine



- Yleiskaavaluonnoksen luontovaikutusten arvioinnissa epäselvästi selitettyjen lukujen takia on päässyt syntymään väärinkäsitys, että yleiskaavan takia kolmannes Vantaan metsistä rakennettaisiin. Yleiskaavassa nimenomaan säästetään laajoja yhtenäisiä metsäalueita. Yleiskaavan rakennettavien maankäyttöluokkien sisällä on metsiä asemakaavoitetuilla viheralueilla. Asemakaavaa voidaan muuttaa, ja silloin yleiskaava määräyksineen ohjaa asemakaavan muutosta. Asemakaavan on täytettävä maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n asemakaavan sisältövaatimukset. Yleiskaava ei missään tapauksessa aiheuta sitä, että kaikki asemakaavoitetuilla viheralueilla olevat metsät rakennettaisiin.
- Vestrassa asumiseen ei ole osoitettu uusia alueita, Friimetsässä SL-alueita on laajennettu pohjoisen suuntaan, asumisen AP-alueita on samalla hieman pienennetty.
- Länsisalmen keskustan ratkaisun osalta on sitouduttu Östersundomin yhteisen yleiskaavan ratkaisuun
- Osa yleiskaavan uusista SL-alueista on osoitettu nykyisin virkistyskäytössä oleville alueille, kuten Raappavuori ja Myyrmäen lehto. Liikkumista alueella on ohjattu rakennetuilla reiteillä, mikä osaltaan on säästänyt muuta ympäröivää luontoa kulumiselta. Yleiskaavan SL-alueen kaavamääräyksen ”*Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu*” ajatuksena on, että kulkua SL-alueilla nimenomaan tulee ohjata hallitusti, varsinkin jos tiedetään, että alueelle kohtuu voimakasta käyttöpainetta. Siksi myös alueen käyttötarkoitusta palveleva reittien rakentaminen tarvittaessa, suojelualueen arvoja vaarantamatta, tulisi sallia myös kaavamääräyksessä. SL-alueiden yksityiskohtaiset hoito- ja käyttösuunnitelmat tehdään myöhemmin alueiden perustamisvaiheessa.

21. Tuusula



- Kulomäentien (mt 152) liikenteen sujuvuutta ei tule vaarantaa. Sen tulee palvella myös seudullista liikennettä Kehä IV:n kehittyvässä käytävässä sekä vt4-kt45 –välillä.
 - Kulomäentie (mt 152) on merkitty myös Uusimaa- kaavaan seudullisesti merkittäväksi. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaisesti väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät mm. kuljetusten palvelutasoa.
 - Mt 152 jatkeelle tulee esittää vain yksi linjaus. Tuusulan näkemys on, että yleiskaavassa tulee esittää ve 1 mukainen tielinjaus.
- Tuusula näkee hyvänä, että Vierumäen työpaikka- alueelle on lisätty liikenteen yhteystarve - merkintä ja määräys suunnitelmien tekemisestä yhteistyössä Tuusulan kanssa. Tuusula on tyytyväinen ratkaisuun osoittaa Lentorata / Tallinna- tunneli raskaan raideliikenteen yhteystarpeena lentokenttäalueelta pohjoiseen, ja ettei Lentoradan varausta ole osoitettu Vierumäen alueelle.
- Tuusula on teettänyt selvityksen Hyrylän joukkoliikenteen laatukäytävästä (Sitowise 2020) ja työn laajassa ohjausryhmässä on ollut mukana Vantaan edustus aktiivisesti. Tuusulan kaavoitus toteaa, että raitiotielinjauksen osoittaminen Vantaan yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä ei liene realistista. Pidemmän tähtäimen suunnitelmissa tällainenkin vaihtoehto kannattaa kuitenkin pitää mielessä ja pohtia joukkoliikenteen merkintää myös kohti Tuusulaa.

21. Tuusula alustava vastine



- Kulomäentie ks. Sipoon lausunnon (15.) alustava vastine
 - Kulomäentie on voimassa olevassa maakuntakaavassa seututie, jonka suunnittelumääräyksessä linjataan näin: "maakuntakaavakartalle merkitty tieyhteys voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää riittävin perustein teknisesti tai toiminnallisesti alemmanluokkaisena".
 - Uusimaa 2050 kaava on tulossa voimaan lähiviikkoina. Siinä Kulomäentie on seudullisesti merkittävä tie tai katu, jolla on merkitystä tavaraliikenteen tai joukkoliikenteen reittinä. Jälkimmäistä ei ole tarkoitus heikentää, mutta tavaraliikenteen yhteytenä ei Lahdenväylältä länteen kulkevaa osuutta ole tarkoitus kehittää.
- Maantie 152 jatkeesta on esitetty yleiskaavassa liikennealueena vain yksi linjaus, jonka lisäksi on esitetty yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Mikäli suunnitelmat merkittävästi muuttuvat ennen hankkeen toteuttamista, mahdollistaa yleiskaavan ratkaisu vaihtoehdoisen reitin Tuusulan kautta.
 - Laajempi vastine ELYn lausunnosta (22.)

22. Uudenmaan ELY – kaupan ohjaaminen



Kaupan ohjaamisen periaatteet ovat kannatettavia ja toteuttavat valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita ja MRLn sisältövaatimuksia.

- ELY kiinnittää huomioita siihen, että yleiskaavassa ei ole esitetty maakuntakaavassa määriteltyä **kaupan alueiden mitoitusta**. Näin ollen maakuntakaavan ohjausvaikutus ei ole riittävästi välittynyt yleiskaavaan.
- Yleiskaavan tavoitteena on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan paikkoina. **Kaupan alueiden aluekohtaiset määräykset Vantaanportissa, Tammistossa ja Porttipuistossa** eivät tue edellä mainittua. Maakuntakaavan ohjausvaikutus huomioon ottaen näillä alueilla voi seudullinen kauppa olla vain tilaa vaativaa kauppaa. Sen sijaan paikallinen kauppa voi olla muutakin, mikäli selvityksin osoitetaan kaavaratkaisun täyttävän MRLn sijainninhjauksen sisältövaatimukset.
 - KM-määräys tulisi näiden alueiden osalta muuttaa siten että ”muun keskustahakuisen erikoiskaupan” osalta *seudullinen* sana korvataan *paikallista* – sanalla.

22. ELY alustava vastine kaupan ohjaaminen



- Yleiskaavatyötä ohjaa voimassa oleva maakuntakaava, jonka kaupan ratkaisu on MRL muutosten (1.5.2017) myötä osittain vanhentunut. Hyväksymisvaiheessa oleva uusi maakuntakaava Uusimaa 2050 on huomioitu selvitysaineistona.
- Kaupan alueiden mitoitus voidaan lisätä yleiskaavamääräykseen ratkaisua täsmentämään. Ohessa kaavoissa esitetyt alueittaiset enimmäismitoitukset (suluissa Uusimaa 2050)
 - Koivuhaka 100 000 k-m² (150 000 k-m²)
 - Petas 100 000 k-m² (100 000 k-m²)
 - Porttipuisto 125 000 k-m² (200 000 k-m²)
 - Tammisto 150 000 k-m² (250 000 k-m²)
 - Petikko 175 000 k-m² (250 000 k-m²)
- KM-määräyksessä on jo korostettu keskustojen ensisijaisuutta:
Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa.
- KM-alueiden määräystä voitaneen Vantaanportin osalta muuttaa. Tammiston ja Porttipuiston ratkaisu perustuu alueiden nykytilanteeseen seudullisesti merkittävinä kaupan alueina. Tavoitetila niiden osalta ei ole palata paikalliseen tasoon. Ratkaisua tukevat Uusimaa-kaavan ja yleiskaavan kaupalliset selvitykset.

22. Uudenmaan ELY - liikenneasiat



- Raskaan liikenteen taukopaikkoihin ja raskaan raideliikenteen varikoihin liittyvät ratkaisut eivät ole vielä riittäviä.
 - Raskaan liikenteen taukopaikka on todettu voivan sijoittua maantie 152 jatkeen liittymän liikennealueelle Hämeenlinnanväylän varteen. Muista mahdollisista sijainneista todetaan, että taukopaikat voivat sijoittua tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). TT alueet eivät kuitenkaan sijaitse paikoissa, jotka on todettu seudullisissa selvityksissä potentiaalisiksi taukopaikka-alueiksi. TT aluetta ei ole Koivukylänväylän varrella Tuusulanväylän itäpuolella, joka on myös tunnistettu erääksi potentiaaliseksi taukopaikka-alueeksi. Keimolassa Hämeenlinnanväylän varrella ei ole TT aluetta ja taukopaikkaa ei ole osoitettu edes muuntuvan maankäytön merkinnällä, joka osoittaisi mahdollisen väliaikaisen sijaintipaikan. Käytännössä Vantaan yleiskaava ei edistä akuutin taukopaikkaongelman ratkaisemista. Uudenmaan ELY-keskus esittää edelleen, että taukopaikat osoitettaisiin Vantaan yleiskaavaan hyväksymiskäsittelyssä olevan Uusimaa-kaava 2050 liitekartan mukaisesti.
 - Kehäradalla soveltuvimmaksi alueeksi on määriteltä Petaksen kohta, jonne on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu aluevarausmerkintä merkittäviä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle tuotanto- ja varastotoiminnoille (TY). Petaksen kohta tulisi merkitä raskaan raideliikenteen alueena (LR), joka mahdollistaisi sekä varikon että sen vaatiman erkanemisraiteen suunnittelun etenemisen.
- Joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkinnot: kaavakartalla vaihtopaikkojen merkintänä on LJ, mutta merkintöjen listauksessa JL. Asia on syytä korjata kaavan viimeistelyssä.
- Maantien 152: Yhteystarvemerkinnot Tuusulan kautta on syytä poistaa yleiskaavaehdotuksesta.
- Vierumäen työpaikka-alueelta (TT): Ajoitusmääräys on myös Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan tarpeen.

22. ELY - liikenne alustava vastine



- Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Toteutusajankohtaan ei yleiskaava ota kantaa.
- Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia taukopaikoiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Viimeisimpänä taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan.
- Yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).
- VARIKKOVASTINE ks kalvo 14
- Maantien 152 jatke (ns. Kehä IV) kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Yhteystarve sekä siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu voimassa olevassa ja uudessa maakuntakaavassa. Keskeisin peruste uuden väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikkumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja. Maantien 152 yhteyden suunnitteluhistoriassa on useita vaiheita sekä eritasoisia suunnitelmia ja selvityksiä. Uudenmaan ELY, Vantaa ja Tuusula laativat parhaillaan aluevaraussuunnitelmaa maantien 152 toteuttamisesta ja osana sitä on tehty ympäristövaikutusten arviointimenettely. YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista on saatu reunaehdotja suunnitteluun. Hankkeen yhteysviranomaisen on antanut YVA-selostuksesta perustellun päätelmän, jotka pohjalta jatkosuunnitteluun on valittu YVA-selostuksen mukainen vaihtoehto 1.
- Maantie 152 jatkeesta on esitetty yleiskaavassa liikennealueena vain yksi linjaus, jonka lisäksi on esitetty yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Yleiskaavan ratkaisu mahdollistaa vaihtoehtoisen reitin Tuusulan kautta.
- Selostusta täsmennetään Vihdintien osalta lausunnon mukaisesti siten, että siinä ei oteta kantaa väylän hallinnolliseen luokkaan.
- Merkintöjen listauksessa oleva Tärkeää joukkoliikenteen vaihtopaikkaa koskeva kirjainyhdistelmä JL korjataan oikeaan muotoon LJ.

22. Uudenmaan ELY – ÖYK ja asuminen



Östersundomin yhteisen yleiskaava alue tulisi rajata pois yleiskaavasta valitusprosessin takia. ELY esittää nimenomaan metromerkinnän poistamista ja Kehä III itäpuolisen ja Porvoonväylän eteläpuolisen alueen rajaamista pois Vantaan yleiskaavasta.

Asumisen vaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella yleiskaavan esitystarkkuus huomioiden asemakaavoittamattomilla alueilla 1959-1983 tapahtunut rakentaminen suhteessa 1983 jälkeen tapahtuneeseen vastaavaan rakentamiseen. Tarkoituksena on varmistaa, että 1959-1983 ei ole tapahtunut niin merkittävää rakentamista, etteikö yleiskaavaehdotuksessa esitettyä poikkileikkausvuoden käyttöä voisi jatkaa asemakaavoittamattomien alueiden rakentamisen mitoituksessa.

22. ELY alustava vastine ÖYK



Östersundomin yhteisen yleiskaavan Vantaan puoleinen osuus on tuotu Vantaan yleiskaavaan, jotta uusi yleiskaava kattaa koko kaupungin maankäytön tulevaisuuskuvaan ja ohjaa sitä yhteneväisin keinoin. Yhteisen yleiskaavan ratkaisuja on täsmennetty Vantaan yleiskaavaan kulttuurimaiseman ja ekologisen verkoston osalta.

Länsisalmen uuden asuinalueen rajaus ja sisältö noudattelee yhteistä yleiskaavaa ja sen rajaaminen pois tästä yleiskaavasta voi tulla kyseeseen, mikäli yhteinen yleiskaava kaatuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Metrolinjaus itään on esitetty voimassa olevassa maakuntakaavassa, joten sen säilyttäminen Vantaan yleiskaavassa on perusteltua. *(sama asia myös Metsähallituksen ja Uudenmaan liiton lausunnossa)*

22. ELY alustava vastine asuminen/hajarakentaminen

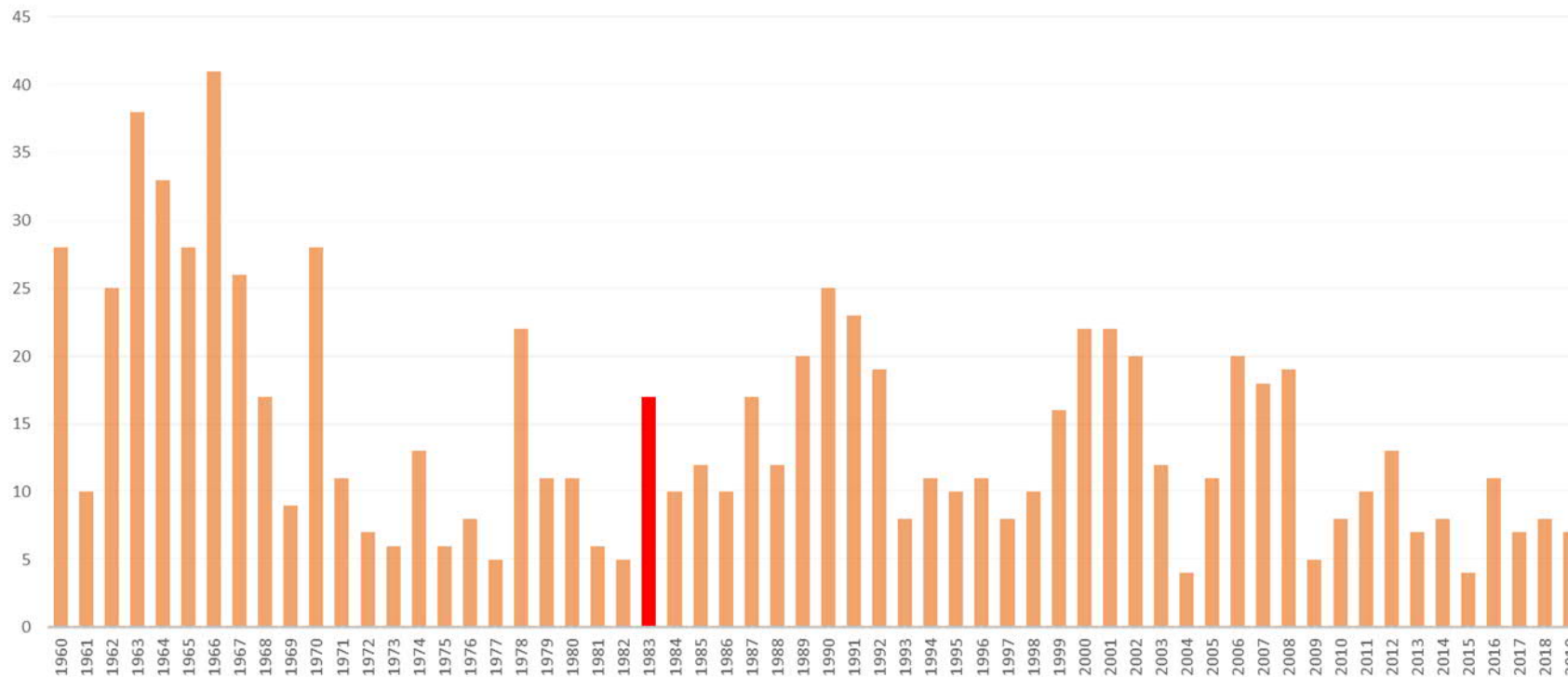


Yleiskaavassa 1983 määritelty hajarakentamisen ohjaamisen periaate on toiminut käytännössä hyvin ja sitä on tarkoituksenmukaista jatkaa myös tällä yleiskaavalla. Yleiskaavaehdotuksen vaikutusten arviointia varten on tarkasteltu asemakaavoittamattomien pientalo- ja kyläalueiden asuntorakentamisen määriä rakennuslain voimaan tulosta tähän päivään (1959-2019). Tarkastelu osoitti, että kehitys on ollut hallinnassa yleiskaavan 1983 linjausten jälkeen ja vuosittainen määrä on hyvin tasainen, jopa laskeva jos ottaa huomioon muun asuntotuotannon määrän kasvun. Hajarakentamisen hallinta on tärkeää voimakkaasti kasvavassa kaupungissa, jotta voidaan aikanaan mahdollistaa kestävä kasvu tulevaisuuden uusilla kasvusuunnilla.

Vantaan kaupungin tarkastelun mukaan yleiskaavan 1983 linjaus hajarakentamisesta on edelleen toimiva, eikä sitä haluta vielä muuttaa.

- AT -alueen määräystä ei ole tarkoitus muuttaa, jotta ei synny väärinymmärryksiä ohjausmekanismin muuttumisesta nykyisestä.

Valmistuneiden asuntojen lukumäärä yleiskaavan AT- ja AP-alueilla 1960-2019



22. Uudenmaan ELY – viheralueet + luonto



- Viheryhteyden kehittämiskohta **Merkinnän määräystä tulisi muokata** muotoon ”merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku”.
- **Yleismääräyksissä esitetty lunastuskohta on ongelmallinen. Ei voi ohittaa MRL 43§.** Määräys on syytä poistaa.
- **SL - alueen** kaavamääräys mahdollistaa käyttötarkoitusta palvelevan **vähäisen rakentamisen**. Määräyksen tarpeellisuutta on syytä harkita.
- luo-alueet on merkitty oikeusvaikutteiselle liitekartalle. Kaavaselostuksen mukaan alueilla (muilla kuin M-alkuisilla) on voimassa MRL 128§:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee mm. puidenkaatoa. Kaavamääräyksestä puiden kaato kuitenkin puuttuu.
- Vaikutukset Natura-alueisiin arvioitava.

22. ELY alustava vastine viheralueet ja luonto



MRL 101§: "Jos maa asemakaavassa tai 43 §:n 2 momentissa tarkoitetun määräyksen nojalla yleiskaavassa on osoitettu käytettäväksi muuhun tarkoitukseen kuin yksityiseen rakennustoimintaan eikä maanomistaja sen vuoksi voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai, jos alue on kaavassa tarkoitettu tai osoitettu valtion tarpeisiin, tämä on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen."

- YK2020: "Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen." Tämä määräys todennäköisesti poistetaan.

Viheryhteyden kehittämiskohta määräystä voitaneen muokata ehdotetulla tavalla "merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku".

Vähäinen käyttötarkoitusta palveleva rakentaminen on ollut SL-alueilla sallittua tähänkin saakka (ulkoilureitit, levähdyspaikat, laavut tms.)

Luo-alueen määräyksessä ei ole tarpeen mainita, että puiden kaatoon tarvitaan MRL 128§ lupa, koska puiden kaatoon tarvitaan MRL 128§ lupa kaikilla SL, VL, VR ja EV alueilla joka tapauksessa. M-alueilla taas lupaa puiden kaatoon ei voida vaatia.

Naturavaikutusten arviointi on tekeillä ja siitä pyydetään tarvittavat lausunnot.

22. Uudenmaan ELY - hulevedet, vesihuolto, PIMA



Hulevedet ja pintavesien laatuun vaikuttavat asiat

Hulevesiä koskevia yleismääräyksiä on edelleen syytä täsmentää siten, että niissä edellytetään alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä tehtävät hulevesien hallinnan suunnitelmat. Lisäksi on suositeltavaa määrätä rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnan ja käsittelyn suunnittelusta.

Uusi rakentaminen ohjataan tulvariskialueiden ulkopuolelle. Tulviminen on otettava huomioon ja riittävät rakentamiskorkeudet määritettävä niillä kehittyvillä alueilla, jotka sijoittuvat jokien tai purojen läheisyyteen.

Vesihuolto

Vantaan kaupungin vesihuollon kehittämissuunnitelma on tehty viimeksi 2017, ajanjaksolle 2017-2026. Suunnitelma tulee päivittää vastaamaan Vantaan yleiskaavan tilannetta. Vesihuollon kehittämissuunnitelma päivittäminen ja aikataulu tulee mainita kaavaselostuksessa. Muutokset on huomioitava myös Vantaan kaupungin vesihuollon toiminta-alueissa ja toiminta-alueiden laajenemisalueiden suunnittelussa.

Pilaantuneet maat

Pilaantuneet maat tulee huomioida yleiskaavassa. **Yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa tulee kuvata ja käsitellä pilaantuneet maat sekä tarvittaessa merkitä ja määrätä ne kartalle.**

22. ELY hulevedet, vesihuolto, PIMA alustava vastine



Hulevedet ja pintavesien laatuun vaikuttavat asiat

Vantaalla on hulevesien hallinnan toimintamalli, jonka mukaan hulevesiä suunnitellaan. Vantaalla laaditaan alueiden suunnittelun yhteydessä hulevesisuunnitelmat, siksi sitä ei ole koettu tarpeelliseksi lisätä yleismääräyksiin. Uusi asuinrakentaminen on ohjattu tulva-alueiden ulkopuolelle. Selostusta voidaan täydentää näiden osalta.

Vesihuolto

Nykyisen Vantaan vesihuollon kehittämissuunnitelma on laadittu vuosille 2017 -2026. Sen mukaan Vantaan kaupungin alueella on HSY:n vesijohtoverkoston noin 800 km ja jätevesiviemäriverkostoa 750 km. Uusi vesihuollon kehittämissuunnitelma vuosille 2021 – 2030 on tarkoitus laatia yhteistyössä HSY:n kanssa vuoden 2020 aikana. Vesihuollon kehittämissuunnitelman laadinta-aikataulu lisätään yleiskaavaselostukseen.

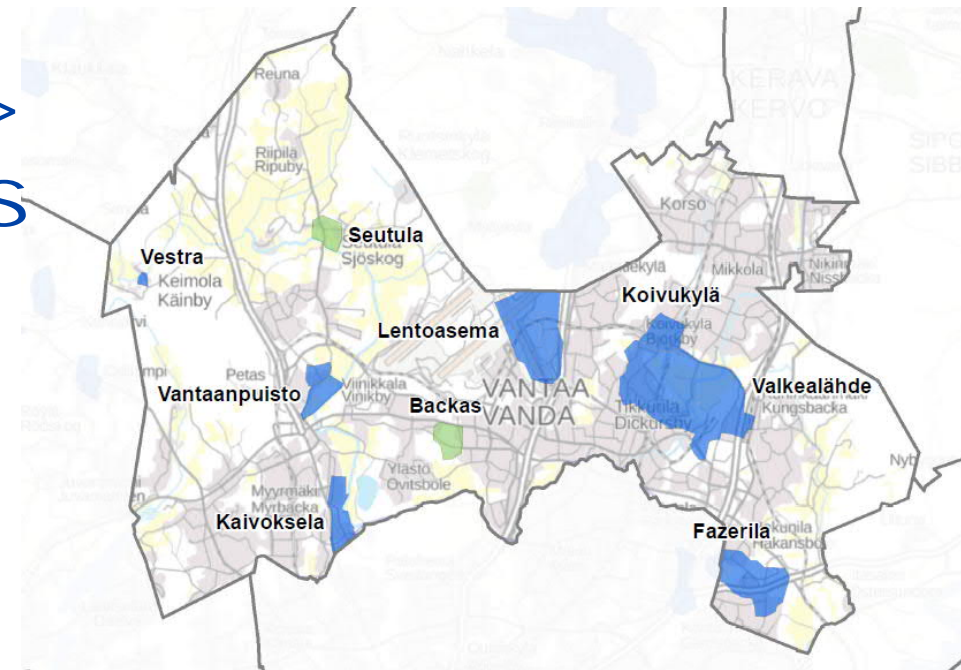
PIMA

Yleiskaava osoittaa tavoitetilaa kaupunkikehittämisessä. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäilyt maat on käsitelty yleiskaavojen ajantasaisuuden arvioinnissa (Vantaan kaupunki 2017) ja ne ovat olleet osana yleiskaavan valmisteluaineistoa läpi yleiskaavaprosessin. Yleiskaavaselostukseen on lisätty kappale pilaantuneista maista ja niiden sijainneista sekä esitetty ne teemakartalla.

Pilaantuneet maat selvitetään aina tarkemman suunnittelun ja hankkeiden yhteydessä. Selvitysten pohjalta ratkaistaan tarvittavat toimenpiteet.

22. ELY pohjavesialueet -> ehdotettu määräysmuutos

- Vantaanpuistossa TY-aluetta tulee supistaa ja jättää lähialue rakentamatta.
- Lentoaseman pohjavesialueella / Ruskeasanta molemmat alueet (TT ja TP) tulee jättää rakentamatta vedenottamon läheisyyden vuoksi.
- Backasen (1-luokka 2-luokka) pohjavesialueella on HK-ruokatalon vedenottamo. Pohjavesialueelle on merkitty TT-alue, joka ei sovellu pohjavesialueelle. Vedenottamon läheisyyden vuoksi Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa, että TT-merkintä poistetaan kartalta ja alue jätetään rakentamattomaksi.
- Valkealähteen pohjavesialueella oleva TT-aluetta supistetaan etelälaidasta rajautumaan virkistysviheralueyhteyteen. Lisäksi rakentamattomat A-alueet on vedenottamon läheisyyden vuoksi jätettävä rakentamatta.
- Fazerilan pohjavesialueella tulee säilyttää nykyiset rakentamattomat alueet rakentamattomina, jotta pystytään turvaamaan riittävä pohjavedenmuodostuminen ja pohjaveden laatu.



Pohjavesialue

Pohjavesialue, joka on erityisen merkittävä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa vaarantaa pohjaveden laadun ja määrän. Liikennealueet ja -väylät tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää.

Ehdotettu määräykseen lisäys: Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottamojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

23. Uudenmaan liitto



- Yleiskaavaratkaisu Östersundomissa ei ole voimassa olevan maakuntakaavan mukainen. Östersundomin maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan suunnittelualue tulee rajata pois Vantaan yleiskaavasta keskeneräisen valitusprosessin takia.
- Pakkalan keskustatoimintojen alueen laajentaminen valtakunnallisesti merkittävän Kehä III:n, pohjoispuolelle ei tuota kävelyyn perustuvaa keskusta-aluetta. Kehä III aiheuttaa suuren estevaikutuksen keskustamaisen kaupunkitilan jatkumiselle eikä Aviapoliksen keskustatoimintojen alue muodosta yhtenäistä toiminnallista kokonaisuutta olemassa olevan Pakkalan keskustan kanssa. Ratkaisu ei ole voimassa olevan eikä hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan mukainen. Aviapoliksen kaupunkikeskustan alueen rajausta tulee tarkistaa.
- Seudullisen kaupan kokoraja ja maakuntakaavassa määritellyt KM alueiden mitoitus määräyksiin.
- Määräyksissä Länsimäen ja Länsisalmen kauppaa on rajoitettu paikalliseksi, mutta Lapinkylän keskuksen osalta ei. Kaupunkikeskustan alueiden määräystä tulee tarkentaa tältä osin.
- Tavoite ohjata vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja kaupan alueille ei näy määräyksissä. Kauppaa koskeva määräys tulee lisätä kaupunkikeskustan alueen määräykseen.

23. Uudenmaan liitto alustava vastine



Östersundomin yhteisen yleiskaavan Vantaan puoleinen osuus on tuotu Vantaan yleiskaavaan, jotta uusi yleiskaava kattaa koko kaupungin maankäytön tulevaisuuskuvan ja ohjaa sitä yhteneväisin keinoin. Yhteisen yleiskaavan ratkaisuja on täsmennetty Vantaan yleiskaavaan kulttuurimaiseman ja ekologisen verkoston osalta.

Länsisalmen uuden asuinalueen rajausta ja sisältöä noudatetaan yhteistä yleiskaavaa ja sen rajaaminen pois tästä yleiskaavasta voi tulla kyseeseen, mikäli yhteinen yleiskaava kaatuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

- Metrolinjaus itään on esitetty voimassa olevassa maakuntakaavassa, joten sen säilyttäminen Vantaan yleiskaavassa on perusteltua. Länsisalmen uusi "metrokeskus" on voimassa olevassa maakuntakaavassa rajattu Kehä III, Itäväylän ja satamaradan risteyksen jakamalle alueelle. Tarkemman tasoisessa suunnittelussa tämä ratkaisu osoittautui mahdolliseksi toteuttaa, joten ristiriita yhteisen yleiskaavan ja voimassa olevan maakuntakaavan välillä on todellinen.

Yleiskaava 2020 huomioi Aviapoliksessa käynnissä olevan kaupunkikehityksen suunnan ja Pakkalassa olemassa olevan toiminnallisen kaupungin. Vantaan ratikan myötä Pakkalan keskustapalvelut yhdistyvät käytävämäisellä rakenteella (kaavarungossa "kiinnostavuuden kehä") Aviapoliksen asemahubiin ja sen ympärillä kasvavaan lentokenttäkaupunkiin. Keskustatoimintojen kehittymistä edistetään sekä Kehä III:n pohjois- että eteläpuolella. Kehäväylän aiheuttama kaupunkirakenteen estevaikutus pyritään ratkaisemaan parhaalla mahdollisella tavalla ratikkakäytävän ja kehäväylän risteyskohdissa.

KM alueiden mitoitus ja seudullisen kaupan kokorajat täydennetään selostukseen. Keskustamääräystä voitaneen Lapinkylän osalta tarkentaa.

23. Uudenmaan liitto - liikenne



- Uudenmaan liitto katsoo, että maantie 152 liikennealueen aluevaraus sekä vaihtoehtoinen nuolimerkinnöillä esitetty linjaus ovat yhteneviä maakuntakaavojen ohjeellisen linjauksen kanssa, kun otetaan huomioon maakuntakaavojen tarkkuustasot. Liitto pyytää huomioimaan, että Tuusulan kunta ei ole kaavoituksessaan varautunut maantie 152 vaihtoehtoiseen, osin Tuusulan puolella kulkevaan linjaukseen.
- Lentorata ja Tallinnan tunneli: näiden merkittävien hankkeiden suunnittelun etenemisen kannalta olisi tärkeää, että hankkeiden suunnittelu etenee yhteistyössä.
- Petaksen raidevarikon suunnittelun etenemisen kannalta olisi tärkeää, että varikko huomioitaisiin yleiskaavassa. Uudenmaan liitto toivoo, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioitaisiin raskaan liikenteen palvelualueet.

23. Uudenmaan liitto alustava vastine liikenne



- **Maantien 152 jatke** (ns. Kehä IV) kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Yhteystarve sekä siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu voimassa olevassa ja uudessa maakuntakaavassa. Keskeisin peruste uuden väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikkumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja. Maantien 152 yhteyden suunnitteluhistoriassa on useita vaiheita sekä eritasoisia suunnitelmia ja selvityksiä. Uudenmaan ELY, Vantaa ja Tuusula laativat parhaillaan aluevaraussuunnitelmaa maantien 152 toteuttamisesta ja osana sitä on tehty ympäristövaikutusten arviointimenettely. YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista on saatu reunaehtoja suunnitteluun. Hankkeen yhteysviranomaisen on antanut YVA-selostuksesta perustellun päätelmän, jotka pohjalta jatkosuunnitteluun on valittu YVA-selostuksen mukainen vaihtoehto 1.
- Maantie 152 jatkeesta on esitetty yleiskaavassa liikennealueena vain yksi linjaus, jonka lisäksi on esitetty yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Yleiskaavan ratkaisu mahdollistaa vaihtoehtoisen reitin Tuusulan kautta
-
- On hyvä tavoite edistää Tallinnan tunnelia ja Lentorataa sekä niihin kytkeytyvää maankäytön muutosta yhteistyössä.

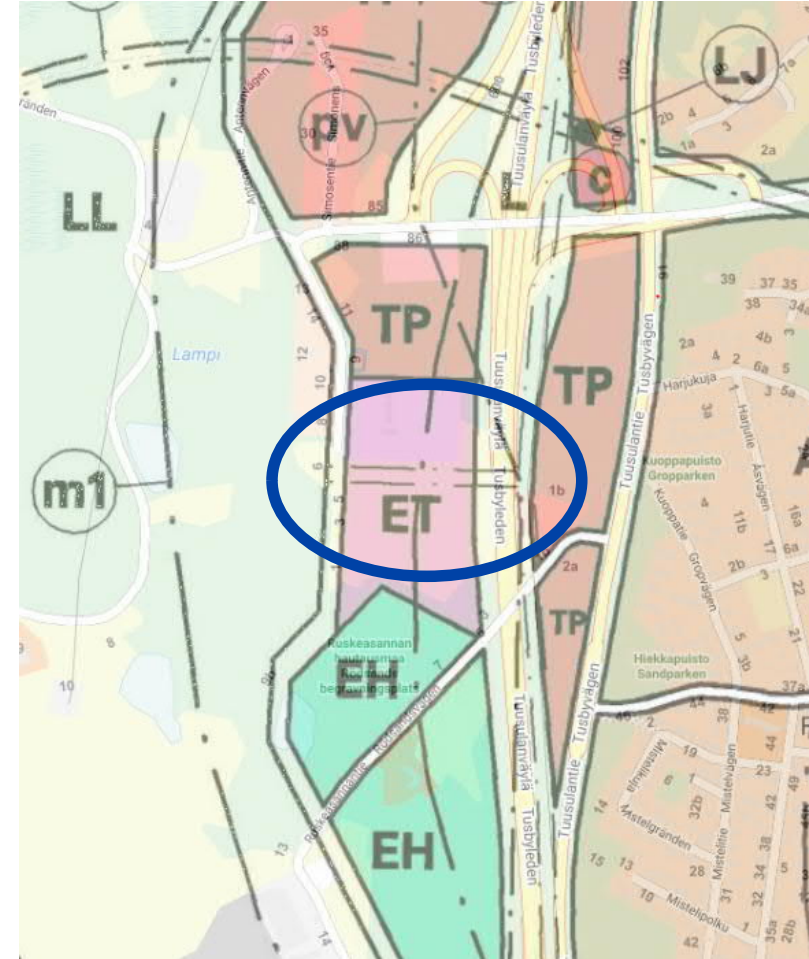
24. Vantaan energia

- Voimassa olevassa yleiskaavassa on voimajohtoon yhteys esitetty Ruskeasannan sähköaseman läheisyydestä kohti itää Tuusulanväylän yli. Tämä yhteys ei kuitenkaan ole esitetty nyt lausuttavassa uuden 2020 yleiskaavan ehdotuksessa. Yhteys on tarpeellinen ja se tulee palauttaa yleiskaavakarttaan takaisin samaan sijaintiin liitteen 2 mukaisesti.
- Yleiskaavaehdotuksessa on esitetty kehitettävänä voimajohtona mm. Tammiston 400/110 kV muuntoaseman edustan voimajohtokäytäviä ja esitetty tutkittavaksi vaihtoehtoa sijoittaa johdot maan alle sikäli, kun johdot tulevat saneerattavaksi tai maankäytön tilavaatimukset sitä edellyttävät. Väinö Tannerin tiellä on sijoitettuna rinnan Carunan 110 kV johto, Fingridin 2x400 kV johdot ja Vantaa Energia Sähköverkkojen 2x110 kV johdot, yhteensä neljä rinnakkaista pylväslinjaa. Aluetta kehitettäessä voimajohtojen osalta tulee voida tarkastella myös muita mahdollisia teknisiä ratkaisuja kaapeloinnin ohella. Kaapelointi vaihtoehtona on kallis ja aiheuttaa seurannaisvaikutuksia muualle sähköverkkoon.

24. Vantaan energia alustava vastine



- Vantaan Energia sähköverkot Oy lausui, että yleiskaavasta puuttuu Ruskeasannan sähköaseman läheisyydestä kohti itää Tuusulanväylän yli kulkeva voimajohtoyhteys, joka on esitetty voimassaolevassa yleiskaavassa. Kyseessä oli tekninen virhe ja voimajohtoyhteys on lisätty kaavakartalle.
- Yleiskaavassa esitetyt maakaapeloinnit sijoittuvat molemmat keskeiselle kaupunkirakenteen kasvukäytävälle. Realistisuus on arvioitu sijainnin perusteella. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tehdään yhteistyössä kantaverkkoyhtiöiden kanssa mahdollisen kaapeloinnin edellyttämät selvitykset.



25. Vantaan kaupunginmuseo



- Tulee huomioida Museoviraston ylläpitämä muinaisjäännösrekisteri, josta saa ajantasaisen tiedon muinaisjäännösten osalta. Luonnosvaiheessa muinaisjäännösrekisteri oli mainittu määräyksessä ja se tulisi mainita siinä edelleen.
- Museon näkemys on, että muinaisjäännökset tulisi esittää myös yleiskaavan liitekartalla. Muinaisjäännökset tulee huomioida maankäyttöä suunnitellessa ja yleiskaavan avulla kohteet tuodaan kaavoittajien ja muiden maankäytön kanssa työskentelevien tietoisuuteen.
- RKY-kohteet on siirretty liitekartalle (Tikkurilan ja Korson vanhat rautatieasemat). Olisi tärkeää palauttaa pääkartalle, kuten muutkin valtakunnallista merkittävyyttä omaavat kohteet, jolloin niiden erityisyys korostuisi rakennusten arvon mukaisesti.
- "Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu". *Ilman lupaa pois.*
- Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta olisi tarpeen vielä täsmentää kunkin alueen ominaispiirteitä ja muokata määräyksiä niiden mukaisiksi.

25. Vantaan kaupunginmuseo alustava vastine



- **Koska muut kulttuuriperintökohteet eivät ole muinaismuistolain suojaamia, ehdotetaan määräystä täydennettäväksi:**
*Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet **sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvittävä niiden suojelutarve ja -edellytykset.***
- Oikeusvaikutteisella liitekartalla olevista määräyksistä on keskusteltu Vantaan kaupunginmuseon edustajien kanssa. Määräykset ovat pitkälti samoja kuin yleiskaavassa 2007. Tavoitteena on jatkaa kulttuuriympäristön yleiskaavallista suojelua Vantaalla yhtä selkeillä ja tarkoilla määräyksillä kuin tähänkin saakka.
- Suunnittelussa hyödynnetään digitaalisia aineistoja, joita voidaan ruudulla tarkastella päällekkäin, jolloin liitekartan taustalle tulostetuilla aineistoilla ei ole niin suurta merkitystä. Oikeusvaikutteisella liitekartalla esitetään vain aluerajaukset, joihin kohdistuu määräys.
- Jos määräyksessä lukisi, että rakennusperintökohteita ei saa purkaa, vaikuttaisi se siltä, että purkaminen ei missään olosuhteissa ole sallittua. Määräyksen teksti "ilman lupaa" selventää, että on tarkoitus toimia normaalien lupakäytäntöjen mukaisesti.

26. Vantaa / kaupunkikulttuurin toimiala



- Kaupunkikulttuurin toimialan palvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on pidettävä huoli, että vapaa-ajan palveluiden sijoittuminen eri alueille taataan jo kaavoitusvaiheessa.
- Nykyiseen yleiskaavaan verrattuna luonnonsuojelualueiden määrä kasvaa merkittävästi uudessa yleiskaavassa. Olemassa olevat ja uudet luonnonsuojelu (SL)- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä.

26. alustava vastine

Yleiskaava yleispiirteisyytensä vuoksi ei osoita palvelujen sijainteja kaavakartalla, mutta siinä halutaan kuitenkin antaa entistä joustavampia mahdollisuuksia palveluverkon suunnitteluun ja toteutukseen korostamalla sitä asumisen (AP, A, AC) ja kaupunkikeskustan (C) alueiden määräyksissä.

Yleiskaavan lähtökohtana on kestävyiden raami, jonka olennaisena osana on ekologinen kestävyys, jota sovelletaan maankäytön suunnitteluun mm. varaamalla luonnoltaan arvokkaita alueita luonnonsuojelualueiksi. Luonnonsuojelualueina alueet ovat edelleen myös virkistyskäytössä. Luonnonsuojelualueen määräyksessä on maininta ulkoilureittien perustamisen sallimisesta siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu, korostamassa sekä reittien perustamisen että luontoarvojen merkitystä.

27. Vantaa / liikunnan palvelualue



- Yleiskaavan ratkaisua ja tavoitetta saavutettavista palveluista pidetään hyvänä ja todetaan, että kaupunkikulttuurin toimialan palvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä.
- Liikunnan palvelualue esittää useita uusia merkintöjä tai muutoksia kaavakartalle
- Ylästöntien eteläpuolelle golfin mahdollistava VU-merkintä, kuten Hiekkaharjussa. Hiekkaharjussa VU-merkintää jatkettava pohjoisen pelloille golfkentän laajentamiseksi
- Hiekkaharjun tennishallien ja -kenttien käytössä olevalla alueella on turvattava nykyisen laajuiset liikuntapalvelut
- Olemassa olevat ja uudet luonnonsuojelu (SL)- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä, esimerkiksi ulkoilu-, latu- ja pyöräilyreittejä. Yleiskaavaehdotuksen mukaiset pääulkoilureitit on pystyttävä rakentamaan maanomistussuhteiden salliessa. Jokamiesoikeuksien mukainen vapaa-ajan liikkuminen on pysyttävä sallittuna myös luonnonsuojelualueiden alemmalla polkuverkostolla. Maastopyöräilyn harrastamisen mahdollisuudet ja reittien jatkuvuus on turvattava myös uudessa yleiskaavassa, tarkemman asteisissa maankäytön suunnitelmissa ja luonnonsuojelualueiden määräyksissä.
- Friimetsän AP-aluetta on harkittava poistettavaksi kaavasta, koska alue on irrallaan muusta asutuksesta ja sijoittuu tärkeälle Petikon virkistysalueelle.
- Pyöräilyn baanoilta on turvattava yhteydet julkisen liikenteen asemille, palveluihin ja pienemmille, paikallisille reittiyhteyksille

27. Liikunnan palvelualue alustava vastine



- Yleiskaavassa entistä joustavampia mahdollisuuksia palveluverkon suunnitteluun ja toteutukseen korostamalla sitä asumisen (AP, A, AC) ja kaupunkikeskustan (C) alueiden määräyksissä.
- Ohjeelliset merkinnät, kuten VU-symbolit, ulkoilureitit, viljelypalstat sekä ratsastusreitit tarkentuvat sijainniltaan tarkemman tason suunnittelussa. Lisäksi yleiskaavan aluerajaukset ovat yleispiirteisiä ja ne tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa.
- Ei golfia Ylästään: Viranomaisten laatimien valtakunnallisten inventointien perusteella Backas on valtakunnallisesti merkittävä ja Hanaböle maakunnallisesti. Yksi kulttuurimaiseman arvon kriteeri on, että maisema on säilynyt samassa käytössä eli Backaksen tapauksessa viljelymaisemana pitkään.
- Tällä yleiskaavakierroksella ei ole tarkemmin tutkittu golfkenttien mahdollisia sijainteja tai nykyisten laajennuksia. Voimassa olevaan yleiskaavaan laadittiin selvitys golfkentistä ja kaavaan tehtiin useita varauksia.
- Tennistien P-aluevarausta on laajennettu
- Luonnonsuojelualueen määräyksessä on maininta ulkoilureittien perustamisen sallimisesta siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu, korostamassa sekä reittien perustamisen että luontoarvojen merkitystä. Maastopyöräilyyn on mahdollista osoittaa reitti tai reitit ja maastopyöräilyä voidaan laatia rauhoitusmääräyksiin salliva määräys tietyin rajoituksin. Tapauskohtaisesti arvioidaan mitä suojelualueella on sopivaa tehdä ja mitä ei ja missä kohdassa.
- Friimetsän asuinaluevaraus säilyy yleiskaavassa tulevaisuuden varauksena ja sen tarpeellisuus arvioidaan myöhemmin.
- Baanat palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä ja baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet. Niiltä järjestetään kuitenkin erinomaiset yhteydet esimerkiksi asemille ja muihin keskustojen palveluihin.

28. Vantaan seurakuntayhtymä



- Jokiniemessä golf-toiminnot tulee keskittää Rekolanojan pohjoispuolelle ja tiivis asuntorakentaminen ulottaa Rekolanojan varteen saakka, niin, että ainoastaan joen ranta jää virkistyskäyttöön. Vantaan kaupungin ja seurakuntien välisessä aiesopimuksessa tavoitteena on ollut, että seurakuntien Vantaan Hiekkaharjussa ja Rekolan alueella olevat kaavoituskelpoiset maa-alueet voitaisiin kaavoittaa lähivuosina ja että niille voitaisiin rakentaa korkeatasoisia ja kaupunkirakennetta hyvin täydentäviä asuntoalueita tarvittavine palveluineen.
- Leinelän Rekolanmäen asuntoalueiden tulee olla laajuudeltaan vähintään kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen laajimpien vaihtoehtojen mukaisia ja mahdollistaa mahdollisimman tehokas asuntorakentaminen.
- Kulomäen pohjoisosan alueelle tulee mahdollistaa asuntorakentaminen.
- Elmon urheilupuiston alueen kehittämisessä tulee ottaa huomioon aiesopimuksessa sovitut asiat ja lisäksi tulee taata kaavoituksen osalta seurakuntayhtymän muiden alueiden kaavamerkinnoissä ja mahdollisissa maanvaihdossa seurakuntayhtymälle mahdollisuus käyttää maa-alueitaan rakentamiseen. Seurakuntayhtymien maa-alueille ei tule kohtuuttomasti kaavoittaa puisto- ja ulkoilualueita.
- Seurakuntayhtymän tulee voida kohtuullisesti hyödyntää yleiskaavassa kiinteistöomaisuuttaan asuinrakentamiseen ja muuhun hyötykäyttöön enemmän kuin ehdotuksessa on esitetty.
- hautausmaille ja seurakuntien toimintatiloihin hyvät joukkoliikenneyhteydet. Ruskeasannalle ja hautausmaalle tulee varmistaa raideliikenneyhteyden lisäksi myös bussiyhteys.
- Myyrmäen kirkon yhteyteen on varmistettava tuhkahautaamisen mahdollisuus tulevaisuudessa. Lisäksi Myyrmäen kirkon tontille tulee sallia asuinrakentaminen, Kirkon tonttia ympäröivässä rakentamisessa huomioitava kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus.

28. Vantaan srk yhtymä alustava vastine



- Yleiskaavaehdotusta laadittaessa Jokiniemen alueen asumisen edellytyksiä tutkittiin edelleen. Alueella tehtyjen selvitysten (mm. maaperäkairaukset) perusteella todettiin, että paksut savikerrokset ja raideliikenteen aiheuttaman tärinä kanssa rajoittavat asuinrakentamiseen soveltuvan alueen pieneksi. Nämä nostavat rakentamisen kustannuksia ja edellyttävät rakentamisen merkittävää tehokkuutta, mikä ei sovellu kulttuurimaiseman reunaan sen arvojen vuoksi. Tästä johtuen golfkentän alueen asuinaluevaraukset on poistettu ehdotuksesta ja alue on merkitty urheilun ja virkistykseen vapaa-ajan toimintojen alueeksi (VU). Lisäksi yleiskaavaluonnoksesta saatiin useita golftoimintojen säilyttämistä puolustavia mielipiteitä.
- Kehäradan ja Kulomäen välissä oleva Rekolanmetsä on itäisen Vantaan asukkaille tärkeä laaja, metsäinen viheraluekokonaisuus ja olennainen osa seudullista viheralueiden verkostoa. Yleiskaavaehdotuksessa Rekolanmetsän aluetta esitetään varattavaksi rakentamiseen noin 23 hehtaaria enemmän kuin yleiskaavassa 2007. Rakentamisen aluevarausta on pienennetty verrattuna yleiskaavaluonnokseen vain noin neljän hehtaarin verran siitä huolimatta, että erittäin monet osalliset vastustivat näiden alueiden varaamista rakentamiseen.
- Seurakunnille on annettu hyvät mahdollisuudet kehittää omistamiaan alueita rakentamiseen ja saada talouttaan tasapainoon sitä kautta.
- HSL suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.
- Yleiskaavassa ei osoiteta uusia hautausmaavarauksia. Myyrmäen kirkon ympäristön maankäyttö voidaan ratkaista asemakaavalla, yleiskaava ei ole tavoitteiden kanssa ristiriidassa.

29. VR



- Pidämme kannatettavana Vantaan kaupungin linjauksia ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sekä joukkoliikenteen kestävä kehityksen vyöhykkeille. Panostaminen asemanseutujen kehittämiseen, liikenteen solmupisteiden sujuvuuteen sekä liityntäpysäköintiin on tehokas keino ohjata väestöä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen käyttäjiksi.
- Rataverkon kapasiteetin kasvattamista tulee edistää etenkin pääradalla. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle. Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita.
- Lentorata tukee koko Suomen henkilöliikenteen kehitystä. Rata mahdollistaa sekä lähi-, taajama-, että kaukoliikenteen vuorojen lisäämisen kysytyimpinä vuorokauden aikoina. Investointina lentorata parantaa koko maan junaliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta. Lentorata edistäisi Aviapoliksen liiketoimintakeskuksen kehitystä.
- Asemanseutujen kehittämishankkeissa tulee taata riittävät mahdollisuudet henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiin sekä luoda hyviä kävely- ja pyöräily-ympäristöjä. Liityntäliikenteen osalta tulee kiinnittää huomiota riittävään liityntäpaikoituksen määrään henkilöautoille ja polkupyörille sekä sujuviin vaihtomahdollisuuksiin.
- Asuntotuotannon kehittäminen raideyhteyksien varrelle tukee kestävä kehityksen tavoitteita.

29. VR alustava vastine



Pääradan lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, niiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa eikä niistä ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Lisäraiteiden aluevarausselvitys on tehty hyvin väljällä mitoituksella, joten sitä ei voi käyttää tiivistyvien keskustojen suunnitteluun ja yleiskaavan tilavaraukseen. Yleiskaavassa on pääradalla lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti. Tikkurilan asema on rakennettu ja asemakaavat laadittu v. 2008 lisäraidesuunnitelman mukaisesti. Sen mukaan Tikkurilasta ei tarvitse purkaa rakennuksia ja Tikkurilassa on siten riittävästi varauduttu lisäraiteisiin. Korsossa aluevarausselvityksen mukainen ratkaisu tarkoittaisi puolestaan keskustasuunnitelman uusimista, jotta mm. Urpiaisentien läpiajtoa ei jouduttaisi katkaisemaan. Lisäraideselvityksessä on lisäksi esitetty purettavaksi Lumon pysäköintirakennusta.

Vantaan yleiskaavassa on varauduttu Lentorataan, joka toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle. Tallinna-tunneli ja Lentorata on merkitty Vantaan yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on tarkistetussa ehdotuksessa muutettu muotoon: **Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti**. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Ohjeellinen linjausmerkintä mahdollistaa ratasuunnitelman hyväksymisen.

Asemanseudut ja liityntäpysäköinti: lausunnossa esitetyt asiat on huomioitu kaavan määräyksissä, ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Tikkurilan ja Lentoaseman asemat on merkitty omalla merkinnällään.

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään (HSL), joka kilpailuttaa ja hankkii Vantaan joukkoliikenteen. Kaupunki ei siis vaikuta kevytraideliikenteen kilpailuttamiseen.

30. Väylävirasto



- Varikkoselvityksessä esitetty Petaksen varikon sijaintialue on Vantaan yleiskaavaehdotuksessa osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP) ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY). Kaavaehdotuksessa ei ole osoitettu rautatievarikkovarausta Petakseen eikä Petaksen varikosta myöskään ole yleiskaava-aineistossa minkäänlaista mainintaa. Väyläviraston näkemyksen mukaan yleiskaavaehdotus ei mahdollista varikon sijoittamista Petakseen ja sen ratalain mukaista jatkosuunnittelua. Ratalain 10 §:n mukaan rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista yleiskaavaa.
- Väylävirasto huomauttaa, että lähijunaliikenteen kehittämisen ja sen edellyttämän varikkokokonaisuuden jatkosuunnittelun kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että Vantaan yleiskaavassa osoitetaan varaus Petaksen varikolle. Väyläviraston näkemyksen mukaan varikkoselvityksen mukainen Petaksen varikko kehäradalle suuntautuvineen yhdysraiteineen tulee yleiskaavassa osoittaa rautatiealueena ja yleiskaavaselostusta tulee täydentää Petaksen varikon osalta.

30. Väylävirasto



- Hakkilaan johtava nykyinen **Santarata ja Hakkilassa sijaitsevat radanpidon alueet** ovat Väylävirastolle välttämättömiä. Kunnossapidon alueiden poistaminen alentaa radanpidon palvelutasoa millä on heikentäviä vaikutuksia valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuteen. Väyläviraston näkemyksen mukaan Santaradan ja Hakkilan alueen poistaminen Vantaan yleiskaavasta ei ole mahdollista ilman korvaavan radanpidon alueen osoittamista. Korvaavan alueen puuttuessa tulee nykyinen Santarata osoittaa yleiskaavassa rautatiealueena.
- **Raskaan liikenteen palvelualuekysymys** on yleiskaavaehdotuksessa esitetty hieman konkreettisemmin kuin luonnosvaiheessa. Hämeenlinnanväylän (vt3) käytävään yleiskaavaehdotuksessa on esitetty varteenotettava ratkaisuehdotus. Tarvetta vastaavalle on myös muualla esimerkiksi Lahdenväylän (vt4) käytävässä. Muista mahdollisista sijainneista todetaan, että taukopaikat voivat sijoittua tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). TT-alueet eivät kuitenkaan sijaitse paikoissa, jotka on todettu seudullisissa selvityksissä potentiaalisiksi taukopaikka-alueiksi. Väylävirasto esittää, että taukopaikat osoitettaisiin Vantaan yleiskaavaan hyväksymiskäsittelyssä olevan Uusimaa-kaava 2050 liitekartan mukaisesti.

30. Väylävirasto alustava vastine



VARIKKOVASTINE kalvo 14

- Yleiskaava ohjaa yhdyskuntarakenteen kasvun vahvaan joukkoliikennekaupunkiin. **Santaradan** alueella kulkee raitiotie ja alue tukeutuu vahvasti myös Tikkurilan asemaan. Santarata on poistettu yleiskaavasta, koska Vantaan kaupungin näkökulmasta rata haittaa kaupunkikehitystä ja Tikkurilan asemanseudun maankäytön tiivistämistä sekä täysimääräistä hyödyntämistä. Yleiskaavalla osoitetaan maankäytön tavoitetilaa 2050, vaikka muutokset tapahtuvat usein vaiheittain. MAL-sopimuksessa on todettu Santaradan osalta, että Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella.
- Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus **raskaan liikenteen palvelualueelle**. Toteutusajankohtaan ei yleiskaava ota kantaa. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia taukopaikoiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Viimeisimpänä taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan. Yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).