RATIKAN KAAVARUNKO

LUONNOKSESTA SAADUT LAUSUNNOT

YK0049

VANTAAN RATIKKA

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koottu kaikki 1.6. - 30.6.2022 saadut viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnot. Kaavarunkoluonnoksesta kirjattiin 20 lausuntoa, joista kuudessa ilmoitettiin, ettei po. taho jätä lausuntoa. 14 lausuntoa piti sisällään varsinaista sisältöä.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen. Lisäksi lausunnoista on poimittu ydinkohdat, joihin yleiskaavayksikössä on laadittu vastineet. Nämä julkaistaan erillisessä raportissa.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5
Finavia Oyj 8
Fingrid Oyj 10
Helsingin kaupunki 13
Helsingin seudun liikenne -kuntayhteymä (HSL) 22
Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry 26
Helsingin seudun pyöräilijät ry 29
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 31
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 33
Museovirasto 34
Rajavartiolaitoksen esikunta 35
Sipoon kunta 36
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 38
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 55
Uudenman liitto 60
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 63
Vantaan kaupungimuseo 65
VR Group 68
Ympäristöministeriö 70

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

2.6.2022

Vantaan kaupunki, Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan Kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

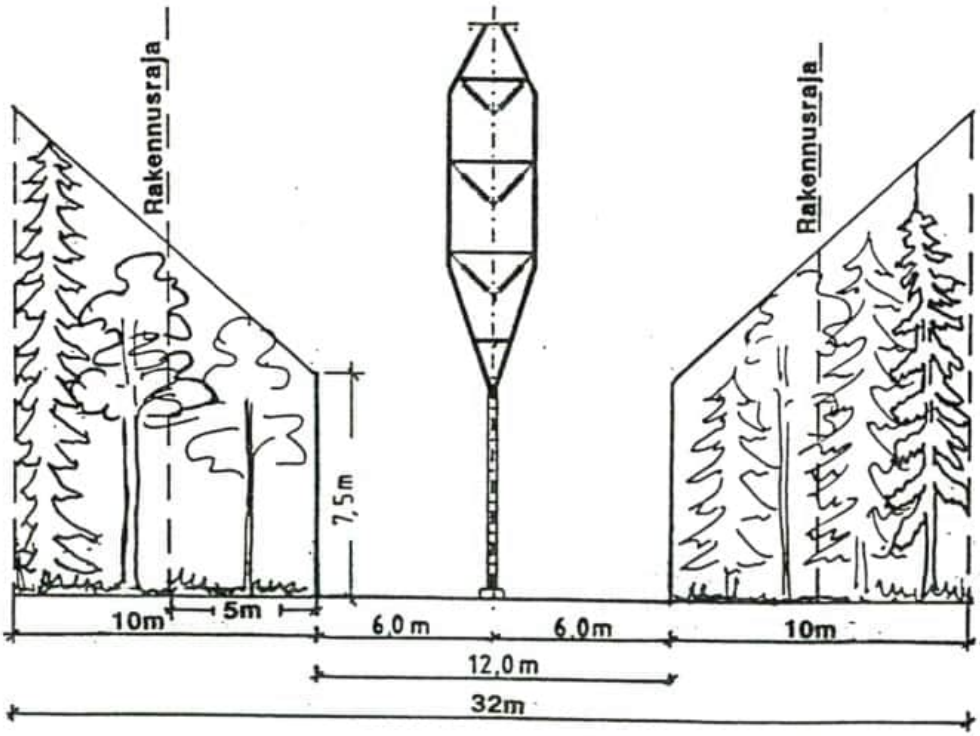
Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto, Ratikan kaavarungon luonnos

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa Liitteen 1 kuvan mukaisesti. Carunan 110 kV:n voimajohto Tammisto-Tolkinkylä on esitetty Liitteen 1 kuvassa punaisella viivalla. Ilmajohdon pylväät on sijoitettu Tasetien/ Väinö Tannerin tien keskialueelle.

Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto, jonka johtoalueelle on lunastettu käyttöoikeuden rajoitus. Voimajohdolle on varattu 12 m puuton johtoalue, jonka molemmin puolin on 10 m reunavyöhyke, jolla puuston korkeutta on rajoitettu. Rakennusraja ulottuu 11 m voimajohdon keskilinjasta molempiin suuntiin.



Kuva 1: Voimajohdon johtoalue

2.6.2022

Johtoalueelle ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia. Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin. Johtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto.

Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Carunalla ei ole muuta huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kunnioittavasti

Caruna Oy

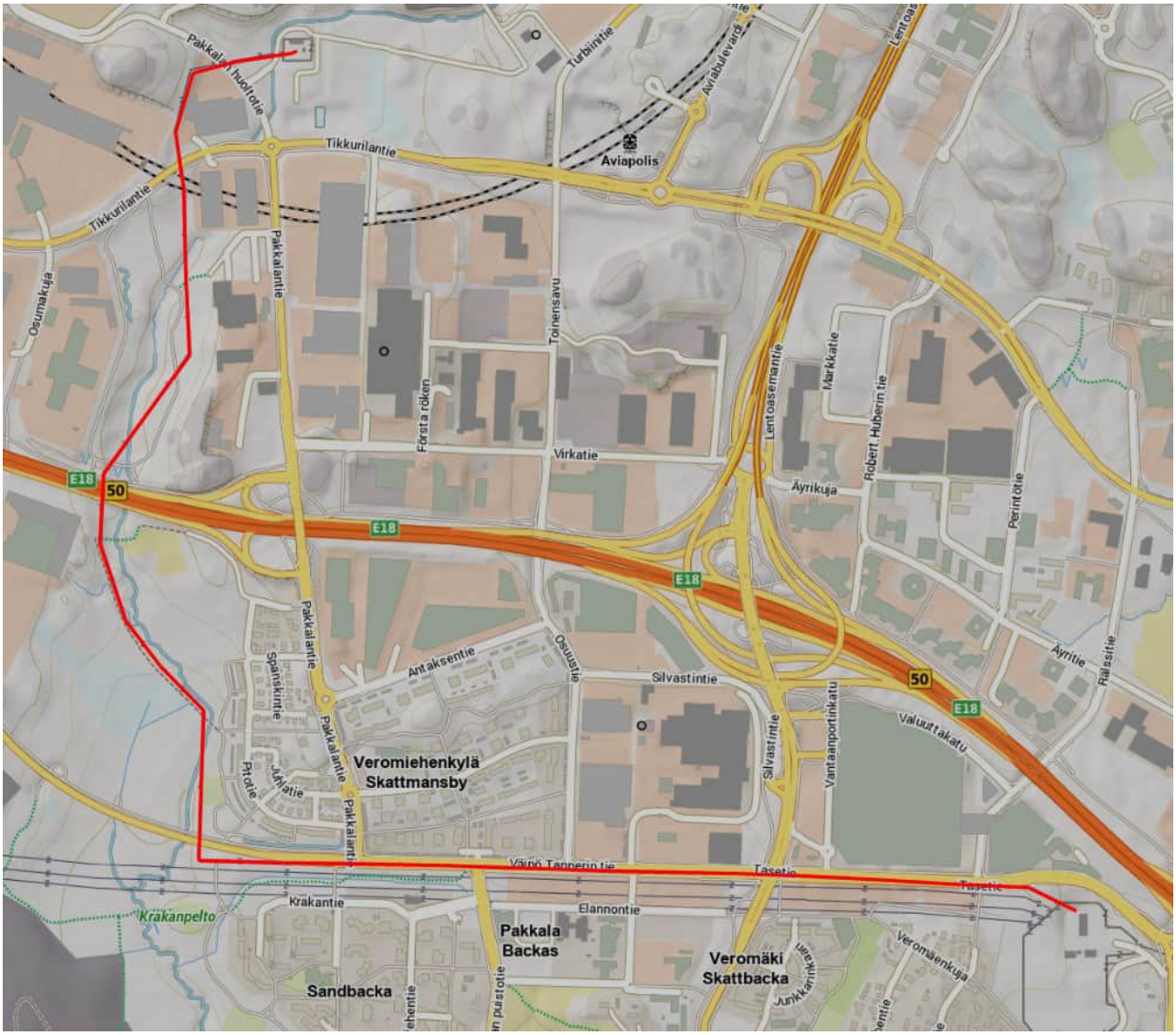
Sähköverkot

[redacted]

Jani Stenroos
Verkostoanalyytikko
Puh. [redacted]
Sähköposti: [redacted]

2.6.2022

LIITE 1: Carunan Oy:n suurjännitteinen jakeluverkko



VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dnro VD/4628/10.02.04.00/2020

FINAVIA

Päivämäärä	Asia nro
30.6.2022	FINAVIA 3163

Vantaan kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022, VD/4628/10.02.04.00/2020

Finavia Oyj:n lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta (YK0049)

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Vantaan ratikka kokoaa valtakunnan päälentoaseman ja kaupungin tiheimmin asutut alueet kestävän joukkoliikenteen varrelle. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on asettaa raamit ja lähtökohdat ratikkareitin varren asemakaavojen laatimiselle. Finavia kiittää Vantaan kaupunkia yhteistyöstä ratikan suunnittelutyössä Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja lausuu ratikan kaavarunkoluonnoksesta seuraavaa.

Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.

Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.

Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian

kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin [redacted]

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen
johtaja, kestävä kehitys

Tiedoksi

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 6.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

FINGRID

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan kaavarungon luonnos

Kiitämme lausuntopyynnöstänne. Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen. Lisäksi Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Olemme lausuneet kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 15.1.2021 (Ratikan kaavarunko YK0049 ja ratikan asemakaavat tarkastelualue 062800)/ Katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus). Toimme lausunnossamme tuolloin esille paitsi tiedot voimajohdoista myös monia näkökohtia, jotka pitää ottaa huomioon ratikan suunnittelussa.

Maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa otettava huomioon seuraavat Fingridin hankkeet:

- 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari. Jatkosuunnitteluun valittiin vuoden 2007 YVA-menettelyssä tutkittu avojohtoon perustuva vaihtoehto, jossa nykyinen 2 x 110 kV voimajohto puretaan ja uusi 2 x 400 kV voimajohto sijoitetaan sen paikalle. Fingrid, alueen jakeluyhtiöt ja Helsingin kaupunki ovat sittemmin käyneet keskustelua voimajohtoreitin tarkistamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa.
- Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys (Länsisalmi-Viikinmäki) https://www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/helsingin-kaapeliyhteys/. Yleissuunnittelu on käynnissä. Lisätietoja kaapelin suunnittelutilanteesta, tilavarauksesta ja paikkatiedoista antavat Fingridissä Risto Ryynänen, puh. 030 395 5219 ja Jussi Rantanen, puh 030 395 5274 (etunimi.sukunimi@fingrid.fi).

Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa Vantaan ratikan toteutus. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton ja maankäytön ratkaisu on osoitettu yleispiirteisellä tasolla. Tässä lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen eikä muutoinkaan liikennejärjestelyjen teknisiin ratkaisuihin. Niistä tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto, mikäli suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Samoin raitiotien suunnittelussa tulee ottaa huomioon Fingridin suunnitteilla olevat hankkeet.

Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

Fingrid on tehnyt yhteistyötä ratikkahankkeen kanssa. Fingrid ja Ratatek ovat tarkastelleet Vantaan raitiotien varikon ja läheisten voimajohtojen vaikutusta ratasähköistykseen (simulointitilaisuus) talvella 2022. Fingrid on antanut risteämälausuntoja mm. Tammiston länsipuolisista ratikan osuuksista ja Hakunilasta.

Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua.

Kaavarungon luonnoksessa on esitetty merkintä ”kehitettävä voimajohtoalue” (alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle). Tällainen merkintä on esitetty Pakkalassa Fingridin 400 kV voimajohdoille Espoo Tammisto ja Tammisto-Forssa (Väinö Tannerin tien–Tasetien suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä). Haluamme muistuttaa siitä, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, että onko tällainen kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Fingridillä ei ole muutoin huomauttamista kaavarungon luonnoksesta. Edellisessä lausunnossamme esiintuodut asiat on otettava huomioon myös asemakaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

RISTEÄMÄLAUSUNNOT

Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen Fingrid Oyj, Risteämälausunnot, PL 530, 00101 Helsinki tai sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, rakennelma tai rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunnossa esitetään kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan on voimajohdon kannalta otettava huomioon.

Pyydämme lähettämään tietoa ratikan kaavoituksen etenemisestä.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnolle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

FINGRID OYJ
Maankäyttö ja ympäristö

[redacted]
Mika Penttilä
yksikön päällikkö

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 1.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

27.06.2022

Pormestari

Vantaan kaupunki
Vanhala Anna-Liisa
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

78 §
Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätös

Pormestari päätti antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon

Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	Otteen liitteet
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 29.6.2022 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 1.7.2022.

Pormestari

Pormestari

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätösehdotus

Pormestari päättää antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä

Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijän perustelut

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen ja pyytää asiasta Helsingin kaupungin lausuntoa. Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Hel-

Pormestari

sinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Helsinki on antanut Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta lausunnon aiemmin.

Vantaan kaupunki on pyytänyt lausuntoa asiassa 30.6.2022 mennessä. Lausuntopyynnön mukaan, mikäli lausuntoa ei määräaikaan mennessä saada, tulkitaan asia siten, että lausunnonantajalla ei ole kaavarunkoluonnoksen johdosta huomautettavaa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Oheismateriaali

1 Kanslia_taso_näkökohtia vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	Otteen liitteet
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

MUUTOKSENHAKUOHJEET

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 23.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

22.06.2022

166/10.02.02/2022
[YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko]

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Taustaa

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Kaavarunkoluonnos on nähtävillä 1.6. - 30.6.2022. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus. Aineisto on kaupungin verkkosivuilla osoitteessa: www.vantaa.fi/ratikankaavarunko

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoja kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui 2019.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole, vaan alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Ratikkavyöhykkeellä väestön odotetaan kasvavan lähes 37 000 asukkaalla ja työpaikkamäärän yli 30 000:lla.

Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

.

Lausunto

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kiittää mahdollisuudesta lausua Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toteaa, että Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen suunnitelmassa (MAL 2019) Vantaan ratikan rakentamisen tavoitteelliseksi aloitusajankohdaksi on esitetty 2024–2027. Seuraava Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2023) on parhaillaan valmistelussa. Alustavan vaikutusten arvioinnin perusteella Vantaan ratikalla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2020–2031 on seuraava kirjaus Vantaan ratikasta: ”Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöstensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.”

Toinen MAL-sopimuksen kirjaus koskee Santaradan siirtoa Tikkurilassa: ”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.”

Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita. Santaradasta on laadittu selvitys, jonka perusteella sille ei löytynyt korvaavaa paikkaa. Väylävirasto on laatimassa selvitystä Etelä-Suomen alueen kunnossapidon tarpeista. Santaradalle etsitään vielä uusia mahdollisuuksia mm. varikoiden yhteydestä. Radan kunnossapidon kannalta varikko pääkaupunkiseudulla on välttämätön.

Kommentteja kaavarunkoluonnokseen

HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin

näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.

Maankäyttöä tulee olla ratikan vaikutusalueella, erityisesti pysäkkien ympäristössä riittävästi ja sen tulee olla sekoittunutta, siten että ratikka palvelee monenlaisia käyttötarpeita, niin työ-, opiskelu kuin vapaa-ajan matkoilla. Ympäristön laatuun ja käveltävyyteen tulee myös panostaa. HSL.n näkemyksen mukaan nämä asiat on otettu hyvin huomioon kaavarunkoluonnoksessa.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutuksia on tarkoitus tarkastella kevään ja kesän aikana 2022. HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista
Koronapandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet lähes kolmanneksen verrattuna koronaa edeltävään aikaan. Samanaikaisesti seudulla on rakenteilla useita suuria joukkoliikenteen infrahankkeita, joiden kustannukset jyvitetään kunnille matkustajamäärien suhteessa HSL:n kautta ns. infrakorvauksina. Kasvavat infrakustannukset yhdessä alhaisten matkustajamäärien kanssa aiheuttavat painetta nostaa lippujen hintoja, mikäli HSL:n jäsenkunnat eivät voi korottaa joukkoliikenteen subventioastetta.

HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

MAL 2023 -valmistelun yhteydessä tuodaan esille HSL:n nykyisen infrakorvausmenettelyn haasteet. Vantaan ratikka ja muut tärkeät joukkoliikenneinvestoinnit tulee pystyä toteuttamaan siten, ettei se halvaannuta joukkoliikennejärjestelmää lipun hintojen tai palvelujen karsimisen takia.

Varikosta, infrasta ja kalustosta
Helsingin seudun laajeneva pikaraitiotieverkosto edellyttää seudullisia varikko- ja kalustoratkaisuja. Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.

HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Lisätietoja antaa
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 22.6.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Annankatu 29 A 16

00100 Helsinki

suojelusihteeri@tringa.fi

Vastaanottaja:

Vantaan kaupunki, Kirjaamo

PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 3789 jäsentä loppuvuonna 2021) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä. Yhdistys on perehtynyt Vantaan ratikan kaavarungon luonnokseen ja muuhun aineistoon ja lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Vantaan ratikka on suuri hankekokonaisuus, jonka tarkoituksena on a) yhdistää mm. Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset toisiinsa n. 19 km mittaisen poikittaisen pikaraitiotieyhteyden avulla, b) tiivistää kaupunkirakennetta sekä c) edesauttaa kaupunkirakenteen mukautumista ilmastonmuutoksen ja luontokadon muodostamiin haasteisiin. Hankkeen lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava, joka ei toistaiseksi ole lainvoimainen, ja nyt nähtävillä ollut suunnitelma on laadittu oikeusvaikutuksettoman ja yleispiirteisen kaavarungon muotoon. Pidämme joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen.

Ratikkahankkeen myötä suunnittelualueelle kaavaillaan yli 60 000 asukkaan ja 30 000 työpaikan kasvua vuoteen 2050 mennessä. Asuinalueita tullaan suunnitelman mukaan rakentamaan osin tällä hetkellä esimerkiksi työpaikkakäytössä oleville alueille, mikä vähentää vielä rakentamattomien alueiden maankäyttöä. Positiivista on myös se, että ratikka pyritään rakentamaan jo olemassa olevaan katuverkkoon. Hankkeen mittakaava on kuitenkin niin huomattava, että pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaamiselle. Pidämme tätä välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.

Kaavarunkoluonnos painottaa suunnittelualueen maankäytön tavoitteiden osalta taloudellista ja sosiaalista kestävyyttä. Katsomme, että ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

Kaavarunkosuunnitelmassa todetaan luontoselvityksessä rajattujen linnustollisesti arvokkaiden alueiden painottuvan kaavarunkoalueen itäosiin, Kuussiltaan ja Länsimäkeen. Luontoselvityksessä esitetyt suositukset kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaiden kohteiden osalta ovat asianmukaisia, ja jatkosuunnittelussa tulee toimia nämä suositukset huomioiden. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Raitiotien ja siihen kytkeytyvän infrastruktuurin vaikutukset ulottuvat varsinaista kaavarunko- ja suunnittelualuetta laajemmalle alueelle. Tästä syystä huomautamme, että kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet (MAALI) ovat alueita, joilla on Tringan selvitystyön perusteella arvioitu olevan vähintään maakunnallista merkitystä Uudenmaan linnustolle, ja jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita pesimälinnuston tai muutolla levähtävän linnuston kannalta (Ellermaa 2010). MAALI-alueiden kartoittamisen tarkoituksena on osoittaa linnustolle tärkeät alueet, jotta ne voidaan ottaa kaavoitusta ja muuta maankäyttöä koskevassa päätöksenteossa huomioon.

Niskalan peltojen MAALI-alue sijaitsee Pakkalan ja Kartanonkosken etelä- ja lounaispuolella, Helsingin puolella Vantaanjokea. Alue on vanhaa kulttuurimaisemaa, ja pelloilla on maakunnallista merkitystä kevät- ja syysmuutonaikaisena levähdysalueena mm. kahlaajille ja lokkilinnuille (Ellermaa 2018a). Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.

Suunnittelualueen itä- ja koillispuolen MAALI-alueet eli Sipoonkorven seutu ja Itä-Helsingin metsät ovat selkeämmin kaavarungon vaikutusalueella. Sipoonkorven seudun MAALI-alue on rajaukseltaan suojelualuerajausta laajempi, laaja ja yhtenäinen metsäalue, joka on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Pesimäalueena Sipoonkorven seutu on tärkeä eritoten yhtenäistä metsää vaativille lajeille, kuten kehrääjälle, metsäkanalinnuille (metso, teeri, pyy) ja viiru- ja helmipöllölle. Koko Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.

Itä-Helsingin metsien MAALI-alue sijaitsee Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella, ja Sipoonkorven tapaan alue on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Alueen maakunnallisesti edustavimpaan lajistoon kuuluvat mm. erittäin uhanalainen (EN) hömötiainen, vaarantuneet (VU) töyhtötiainen, pyy ja punatulkku sekä idänuunilintu, kirjosieppo ja pikkusieppo, ja alue on lisäksi merkittävä mm. kehrääjälle, käelle ja valkoselkätikalle (VU) (Ellermaa 2018b). Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Pidämme vuosina 2020–2021 toteutettua luontoselvitystä kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista asianmukaisena. Hankkeen jatkosuunnittelussa on kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Helsingissä 7.7.2022

Aleksi Mikola

Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Lähteet:

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa 4/2010–1/2011.

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintujen muutonaikaiset kerääntymäalueet Uudellamaalla. Tringa 1/2018. (2018a)

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. Tringa 4/2018. (2018b)

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Helsingin seudun pyöräilijät ry
info@hepo.fi

MIELIPIDE
30.6.2022

Vantaan kaupunki / kaupunginhallitus
kirjaamo@vantaa.fi

Mielipide Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

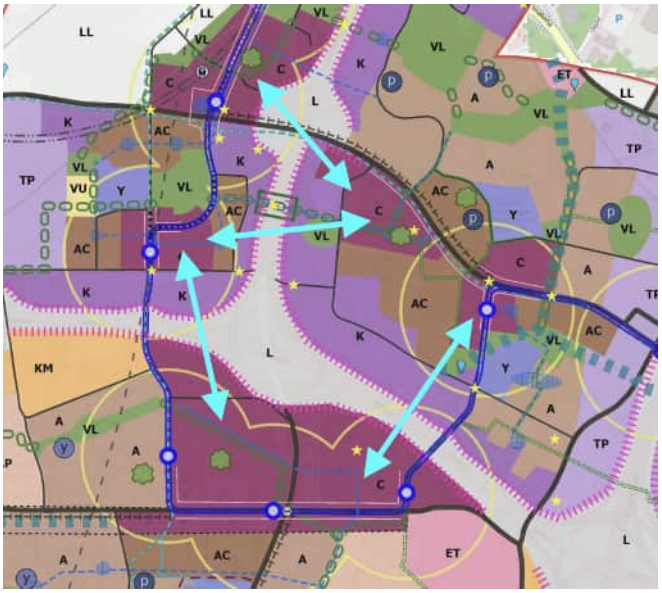
Liikenteen kaavamerkinnät

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.

Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.

Kehä 3:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä.



Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.

Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.

Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta.

Helsingissä 30.6.2022
Helsingin seudun pyöräilijät ry

Timo Hast
puheenjohtaja
[redacted]

Tuure Savuoja
varapuheenjohtaja
[redacted]

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 21.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

HSY

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 Vantaa

Lausunto
21.06.2022

530/00.02.023.0230/2022

VD/4628/10.02.04.00/2020

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungosta (nro YK0049)

Vantaan kaupungin yleiskaavoitus on pyytänyt lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungosta nro YK0049.

Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri. Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös siniviherverkoston elementtejä keskeisille paikoille. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksesta, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvua olisi noin 30 000 vuoteen

2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022."

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kaavarungon tavoitteiden toteutuminen täysimääräisesti merkitsee asukasmäärän kasvua yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkojen kasvua noin 30 000:lla. Selvää on, että kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

HSY on laatinut ratikkahankkeen vesihuoltosuunnittelun pohjaksi ratikan vesihuollon esisuunnitelman. Lisäksi kaavarungon alueella on suunnitteilla/rakenteilla useita vesihuoltohankkeita. Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.

Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö Sini Lehtonen, etunimi.sukunimi@hsy.fi.

Jukka Saarijärvi
osastonjohtajan sijainen

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 27.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Ahlstedt Marjut <[redacted]>
Lähetetty: maanantai 27. kesäkuuta 2022 9.14
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa)

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos

Traficomin dnro: TRAFICOM/252936/04.04.05.00/2022

Vantaan kaupunginhallitus on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

terveisin,

Marjut Ahlstedt

assistentti
[redacted]
sähköposti: [redacted]

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320, 00059 TRAFICOM
www.traficom.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 31.5.2022
Dn:o > VD/4628/10.02.04.00/2020

Museovirasto

Asian siirto

31.05.2022 MV/48/05.02.00/2022

Vantaan kaupunki
Asematie 7
01300 VANTAA

Viite VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia **VANTAA, Vantaan ratikan kaavarungon luonnos**

Museoviraston ja Vantaan kaupunginmuseon välisen työnjaon mukaisesti kaupunginmuseo vastaa lausunnon antamisesta.

Intendentti Elisa El Harouny

Jakelu Vantaan kaupunki/Vantaan kaupunginmuseo/Kulttuuripalvelut

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 28.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lausunto

05.01.59
RVLDno-2022-1236

Rajavartiolaitoksen esikunta
Teknillinen osasto

28.06.2022

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

RVLE; Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikön lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Perustuen Suomenlahden merivartioston 17.6.2022 ja Vartiolentolaivueen 8.6.2022 päiväämiin lausuntoihin Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikkö toteaa, että Rajavartiolaitoksen esikunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kiinteistöyksikön päällikkö
Kiinteistöjohtaja Heikki Lappalainen

Kunnossapitopäällikkö Teemu Mikkola

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Rajavartiolaitos 28.06.2022 klo 12:57. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

JAKELU kirjaamo@vantaa.fi

TIEDOKSI TEKNOS, SLMVE, VLLV

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä: Kaski Suvi [redacted] >
Lähetetty: torstai 2. kesäkuuta 2022 11.52
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo; Lyytinen Jarkko; Siren Pirjo
Kopio: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun
Aihe: VS: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Sipoon kunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Ystävällisin terveisin - Med vänlig hälsning,

Suvi Kaski
Yleissuunnittelupäällikkö - Översiktsplaneringschef FM, YKS 470

Sipoon kunta - Sibbo kommun
Kehitys- ja kaavoituskeskus - Utvecklings- och planläggningscentralen
Martinkyläntie 94 - Mårtensbyvägen 94
PL 7, 04130 Sipoo - PB 7, 04130 Sibbo
[redacted]
www.sipoo.fi

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 10:59
Vastaanottaja: [redacted]
Aihe: VL: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Ohessa Vantaalta tullut lausuntopyyntö.
Asia on avattu Dynastyyn: (LINKKI alla)

Kun vastaatte lausuntopyyntöön, ystävällisesti toimittakaa vastaus myös kirjaamoon, jotta voimme diarioida sen. Tai jos asia menee jaoston kautta, ystävällisesti huomioikaa asian avaaminen jo dynastyssa niin silloinhan liitettynä vastaus näkyy automaattisesti 😊

https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fsip-dynasty10.sipoo.fi%2Fdynasty%2F%23%2Fdb%2FDynasty10_Sip_Tuot%2Fcard%2F%3Fr%3D%252Fcase%252F2429&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0

%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=T2maIRvgVtbFSKRLxG6Tt8a5mq9J%2FCPF65G9g%2F%2B0s1A%3D&reserved=0

T. Carola

Sipoon kunta –Sibbo kommun
Kirjaamo – Registering
Hallintopalvelut – Förvaltningstjänster
Lukkarinmäentie 2 - Klockarbackavägen 2
PL 7, 04131 Sipoo - PB 7, 04131 SIBBO
[redacted]
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sipoo.fi%2F&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=h5533A8Hv0McSU4tYNo%2FnCfKvtxfNNEe3QEREwP2Vzg%3D&reserved=0

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: kirjaamo@vantaa.fi <kirjaamo@vantaa.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 9:56
Vastaanottaja: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Aihe: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Asia: YK0049, Ratikan kaavarunko

Asianumero: VD/4628/10.02.04.00/2020

Käsittelijä: Vanhala Anna-Liisa

Pyydämme lausuntoanne oheisesta Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Tämä viesti on lähetetty Vantaan kaupungin dokumenttienhallintajärjestelmästä.
Jos haluat vastata tähän viestiin sähköpostitse, korvaa lähettäjän osoite osoitteella joka on muotoa:
etunimi.sukunimi@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Toivonen Marika

Lähettäjä: Lauri Kajander <[redacted]>
Lähetetty: torstai 30. kesäkuuta 2022 16.55
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry; Jyri Mikkola
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.docx; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 1 - Uhatut luontokohteet Aviapolis.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 2 - Uhatut luontokohteet Aviapolis_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 3 - Uhatut luontokohteet Tikkurila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 4 - Uhatut luontokohteet Tikkurila_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 5 - Uhatut luontokohteet Hakunila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 6 - Uhatut luontokohteet Hakunila_kartta.pdf

Hei!

Ohessa Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry:n lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta liitteineen.

Toimeksi saaneena,

Lauri Kajander

--
Lauri Kajander
erityisasiantuntija
[redacted]

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Itälahdenkatu 22 b A, 00210 Helsinki
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=P%2FiEIQCEEC6L13YIyqZWEhE7O3eJwJLglWPfctDy5pA%3D&reserved=0
uusimaa@sll.fi

Tue luonnonsuojelutyötämme:
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2Ftue-toimintaamme%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=dXIJPggjV9kHvudtpWMzrmuWdANisFc1V8HWZcr4Wlc%3D&reserved=0

LAUSUNTO **30.6.2022**

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

ASIA: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Kiitämme lausuntopyynnöstä.

Selostuksessa ilmaistut tavoitteet Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokselle ovat sinänsä hyviä. Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaavarunkoluonnoksessa ollaan kuitenkin ohjaamassa kestämätön määrä rakentamista arvokkaille luontoalueille. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja.

Kaavarunkoluonnoksen aineistoon kuuluvassa *Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020-2021* -raportissa on tunnistettu yht. 155 arvokkaan luontokohteen rajausta. Näistä rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. **Liitteissä 1-6** on esitetty em. luontoselvityskoosteen arvokkaiden kohteiden ne osat, joille kaavarunkoluonnoksessa on suunniteltu muuttavaa maankäyttöä (*Huom. Kartat eivät ota kantaa luontoselvityksen mahdollisiin puutteisiin*). Rakentamisen uhkaamissa kohteissa on mm. paljon arvokkaita lehtoja ja lähivirkistysmetsiä yleensäkin. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.

AVIAPOLIS

Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella (**Liitteet 1 ja 2**).

Samojen metsäalueiden luontoarvoja on tuotu esiin mm. SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunnossa Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta vuonna 2020 (**Liite 7**).

Lausunnossa todetaan:

”*Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinasteinen viheralueiden ekologinen kytkeytyneisyys Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsäalueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hulevesien hallintaa.*

Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin alueelle.”

”*Kyseessä on joka tapauksessa Vantaanjoen varsien ohella ainoita itälänsisuuntaisia viheralueiden yhteyksiä, joita Keski-Vantaalla on 2000-luvun maankäytön jälkeen enää mahdollista jollakin tasolla säilyttää.*”

Yllä siteeratussa lausunnossa kritisoitiin voimakkaasti alueen puutteellisia luontoselvityksiä. Tämän jälkeen selvityksiä on teetetty lisää, mutta niiden tulosten huomiointi on puutteellista. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria.

LÄNSIMÄEN KAAVARUNKO

Toinen sekä alueen luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue (**Liitteet 5 ja 6**).

SLL:n Uudenmaan piiri on lausunut Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 (**Liite 8**). Tässä ja lukuisissa aikaisemmissa lausunnoissamme on tuotu esiin erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitystä. Länsimäen kaavarungon ratkaisu on rakentamisalueiden rajausten osalta kuitenkin siirretty sellaisenaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokseen, eikä luontoarvoihin ja ekologiseen yhteyteen kohdistuvaa uhkaa ole lainkaan lievennetty. Päin vastoin, Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna jopa levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle.

Länsimäen kaavarungosta antamassamme lausunnossa todettiin:

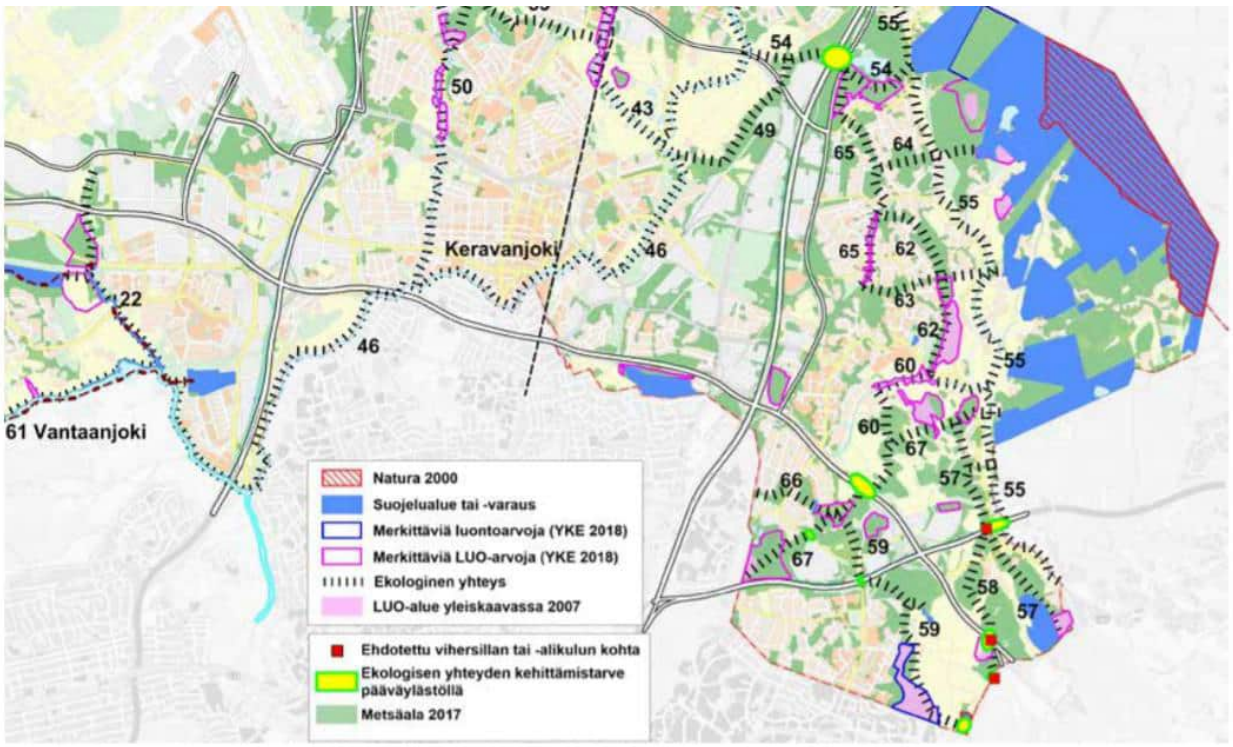
”*Pidämme ongelmallisena kaavarungon kaltaisen oikeusvaikutuksettoman suunnittelutyökalun käyttöä asemakaavoituksen edistäjänä Länsimäen tilanteessa, jossa rakentamista ollaan ohjaamassa kaava-alueen koillisosan eli Långmossenin ympäristön merkittäville luontoalueille. Tällaisen merkittävän maankäyttömuutoksen edistämisen soisi etenevän lähinnä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia kaavareittejä pitkin. Näin varmistuisivat kaavarunkoa varmemmin osallisten vaikutusmahdollisuudet, mukaan lukien mahdollisuus hakea muutosta lainvastaisiksi mahdollisesti koetuista maankäyttösuunnitelmista.*”

”*Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ovat Länsimäen aluetta koskevissa aikaisemmissa lausunnoissaan sekä Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa oikeusvalituksessaan tuoneet esiin Länsimäen kaavarungon alueen merkittäviä metsäisiä luontoarvoja ja alueen merkitystä osana tärkeää ekologista yhteyttä. Långmossenin aluelle suunniteltu rakentaminen on yksi Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa valituksessamme yksilöidyistä valitusperusteita.*

Länsimäen kaavarungossa suunnitellaan rakentamista edelleen merkittävälle osalle Långmossenin arvokasta metsäaluetta sekä maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Tämän lausunnon liitteenä (kts. alla) on kartalle rajattuna arvokkaita alueita uhkaavat rakentamisvaraukset, joita esitämme poistettavaksi.”

SLL:n Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys esittävät arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavien rakentamissuunnitelmien poistamista Länsimäen kaavarungosta (merkitty karttaan sinipunaisella).

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi

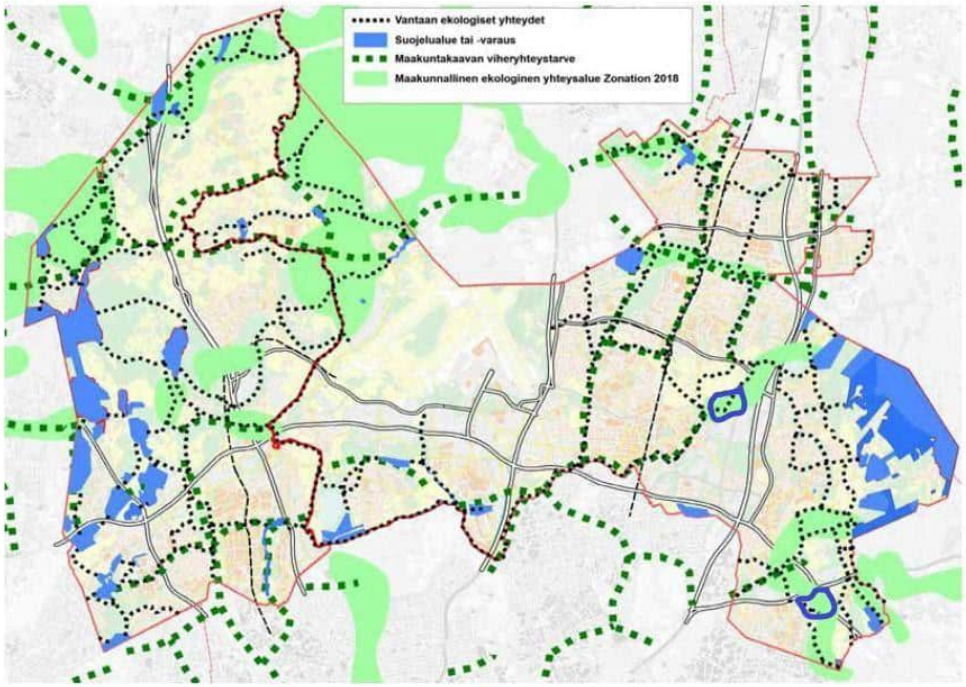


Kuva 26.
Ekologiset yhteydet Hakunilan ja Tikkurilan suuralueilla.

”*Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys (yllä olevassa kartassa nro. 59) kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan.*”

LIITE 2. Yhteenvetoa maakuntatason ekologisista yhteyksistä

Ekologisten yhteyksien suhde voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmän viheryhteystarve-alueisiin ja Zonation-analyysin tunnistamiin maakunnallisiin ekologisiin yhteysalueisiin (Jalkanen ym. 2018) sekä Vantaan suojelualueisiin. Kartassa ei ole mukana Vantaan ympäristökeskuksen selvittämiä uusia luonnonarvoalueita vuodelta 2018.



71

”*Långmossenin arvo maakunnallisesti arvokkaana ekologisen yhteysalueen osana on todettu myös Uusimaa 2050 -kaavan taustaselvityksiin kuuluvassa Zonation-pohjaisessa analyysissa (Jalkanen 2018, kartta yllä).*”

RATIKKAVARIKKO

Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (**Liite 9**).

Yhteystiedot:

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
erityisasiantuntija Lauri Kajander
Itälahdenkatu 22b A
00210 Helsinki
[redacted]
uusimaa@sll.fi

Toivomme ensisijaisesti sähköistä asiointia.

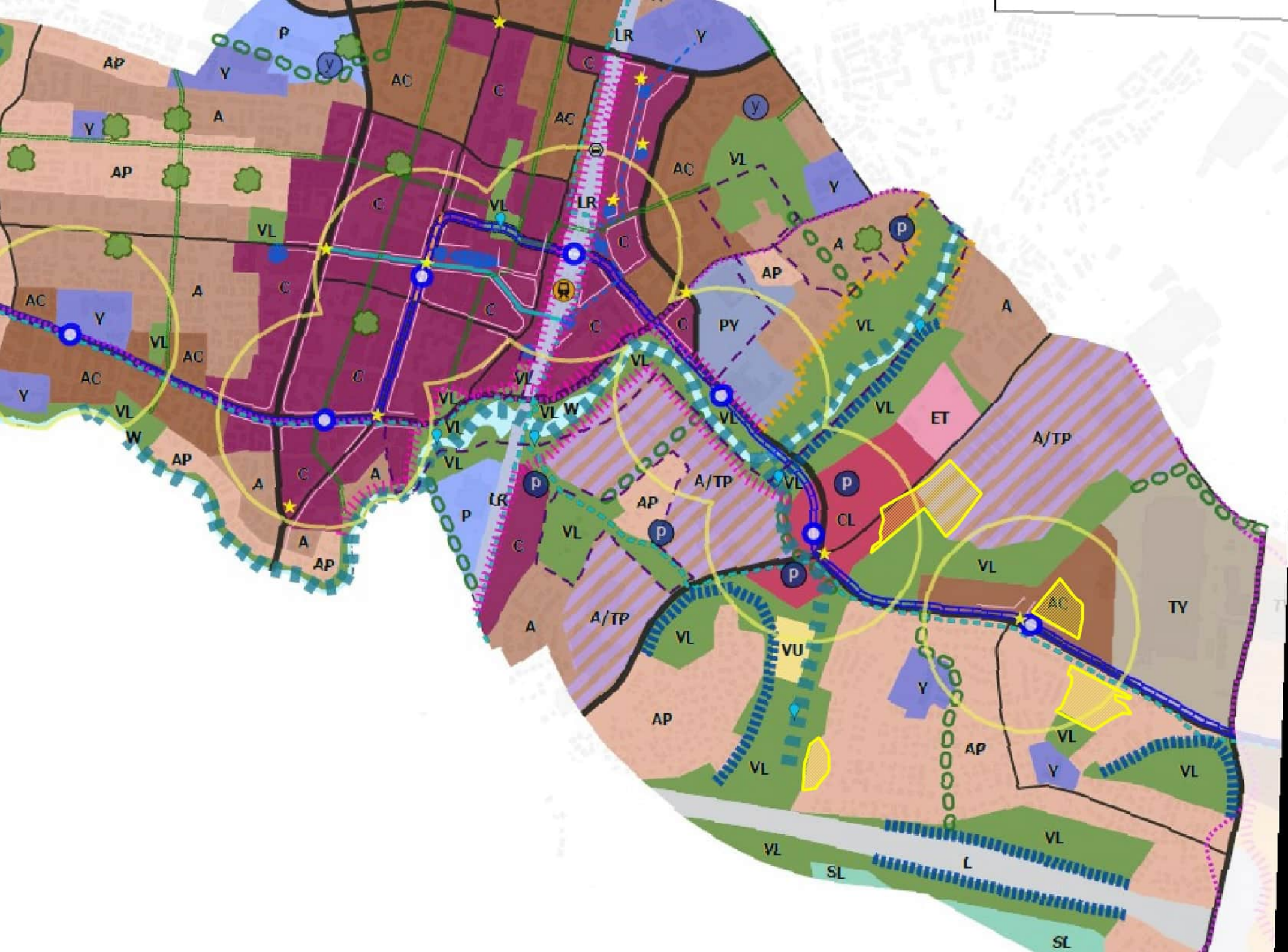
Helsingissä 30.6.2022,

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

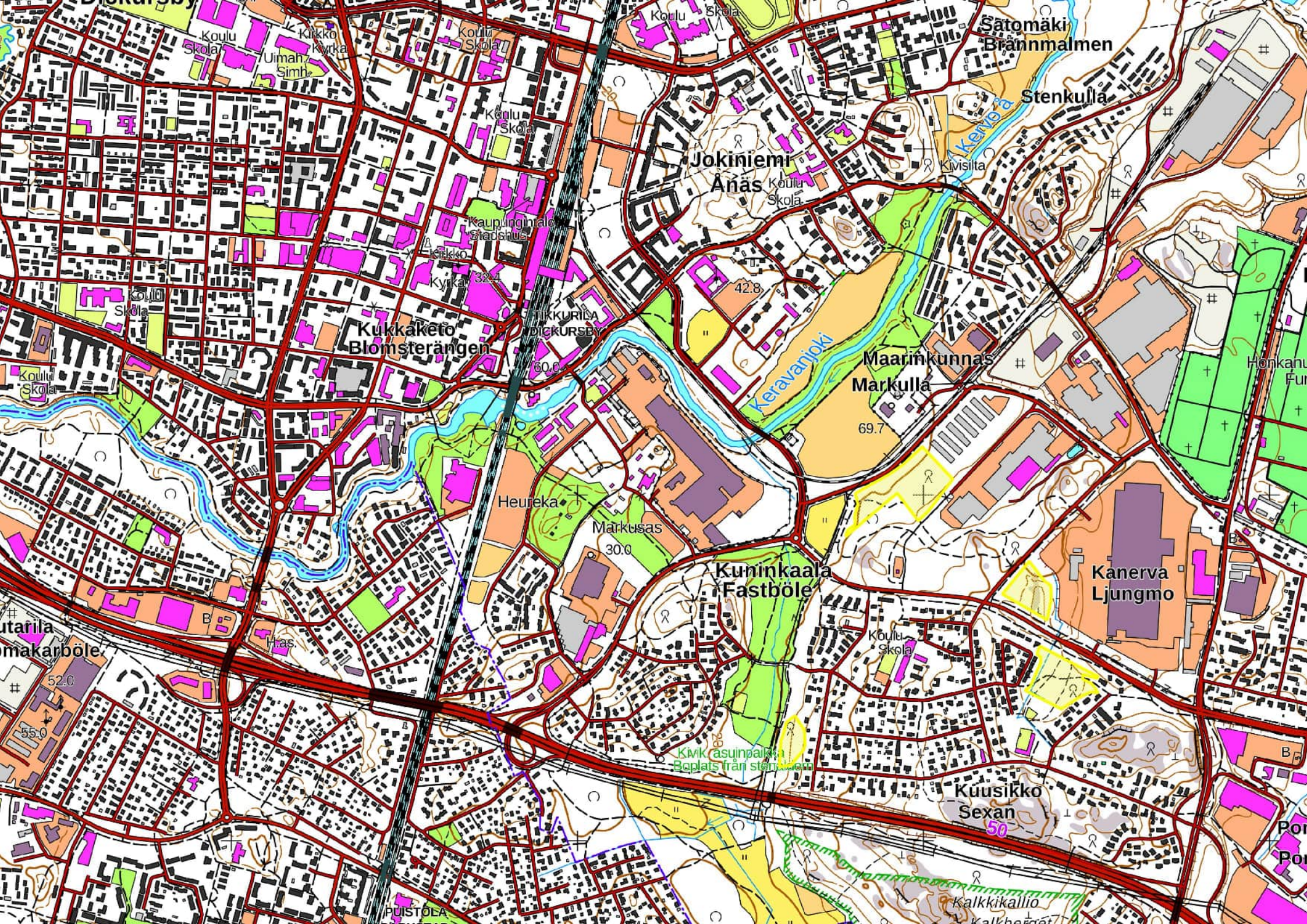
Laura Räsänen	Lauri Kajander
puheenjohtaja	erityisasiantuntija

LIITTEET

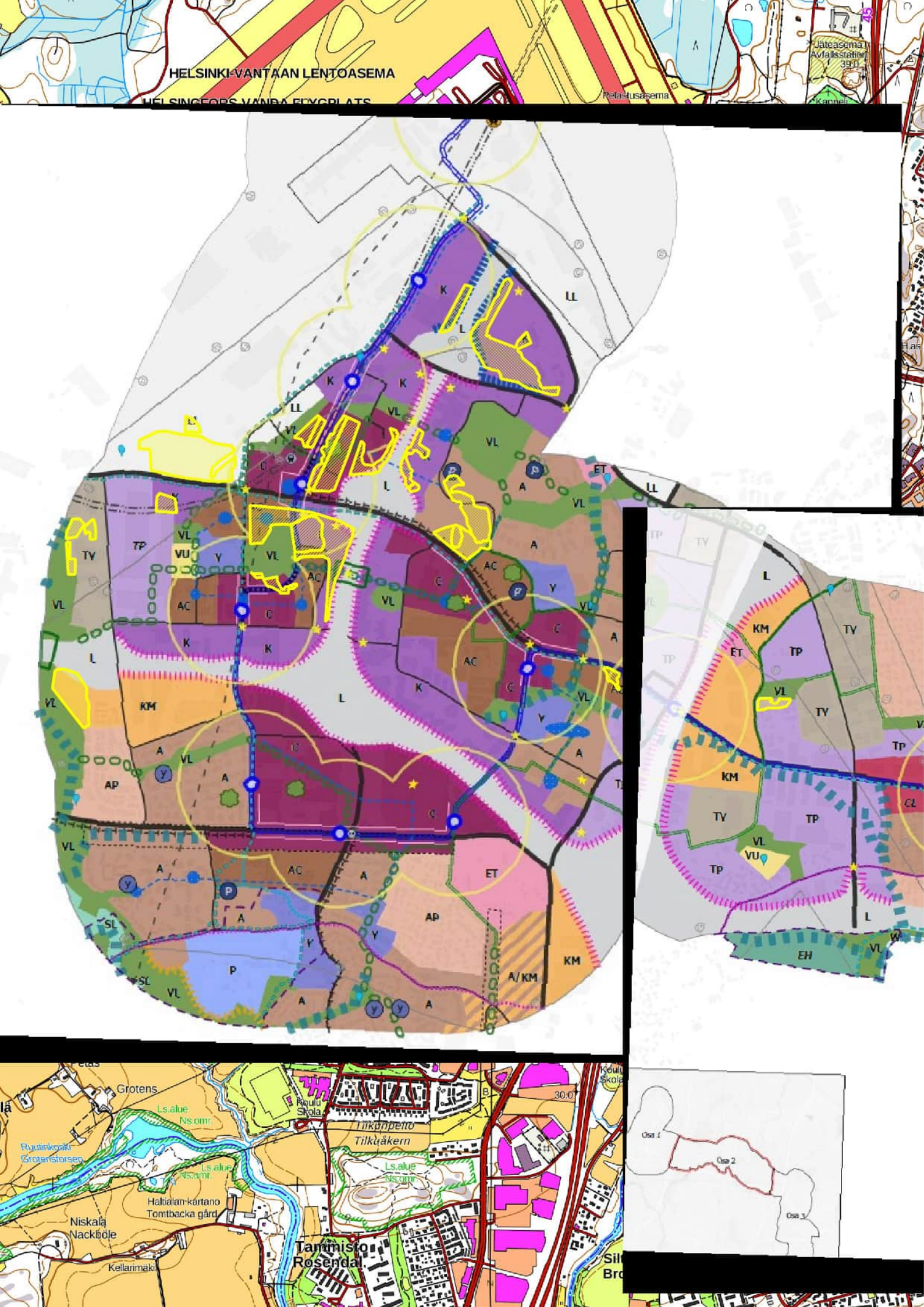
- Liite 1 – Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kaavarunko
- Liite 2 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kartta
- Liite 3 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kaavarunko
- Liite 4 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kartta
- Liite 5 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kaavarunko
- Liite 6 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kartta
- Liite 7 - SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunto Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta, 2020 - https://www.sll.fi/app/uploads/sites/27/2020/09/Mielipide_Aviapoliksen_teemoista_053100_OAS_1_4_2020_Sll_Vantaa.pdf
- Liite 8 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021- https://www.sll.fi/uusimaa/2021/12/09/lausunto-vantaan-lansimaen-kaavarungosta/
- Liite 9 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Vantaan ratikkavarikon asemkaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 - https://www.sll.fi/uusimaa/2022/04/28/lausunto-vantaan-ratikkavarikon-asemakaavan-paivitetysta-osallistumis-ja-arviointisuunnitelmasta/


AP
Y
P
AC
C
LR
A
VL
W
PY
ET
A/TP
CL
TY
VU
L
SL

(**Liitteet 5 ja 6**).

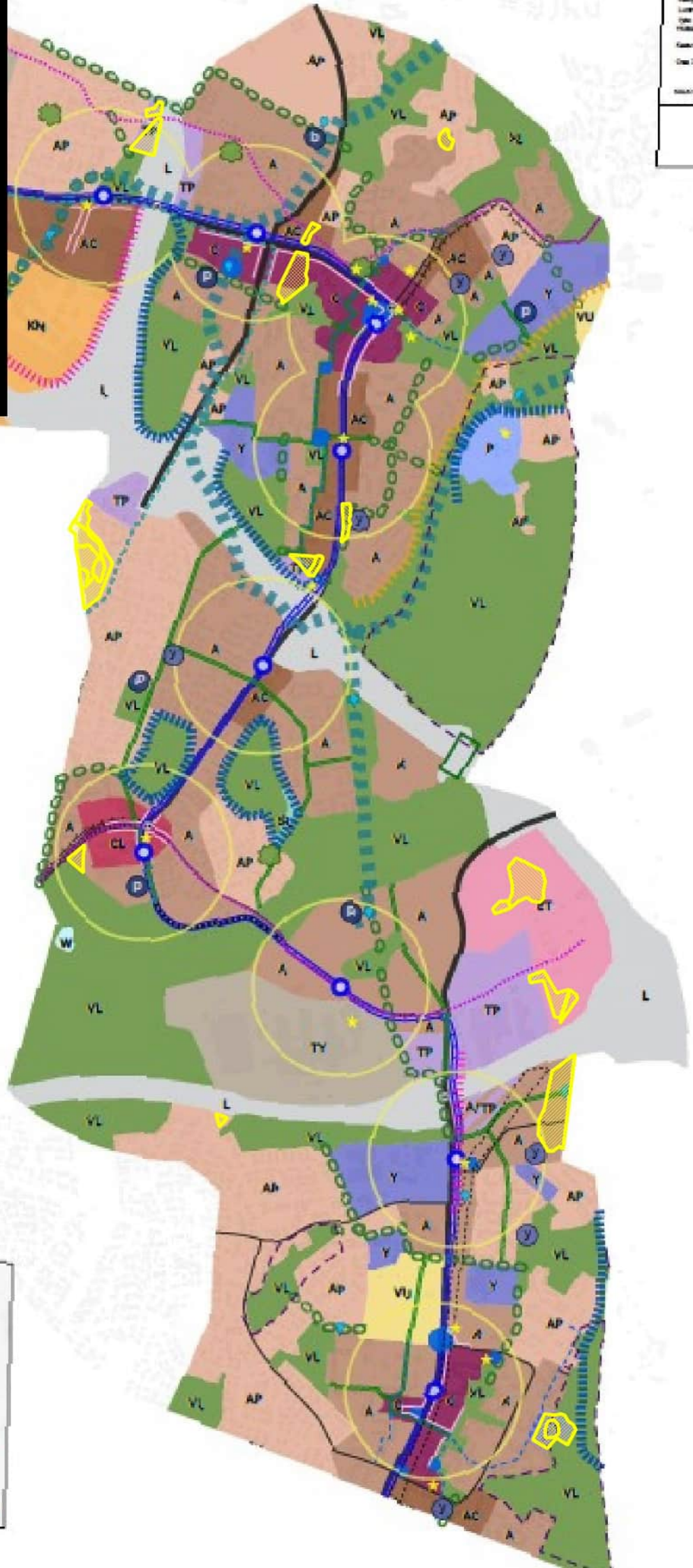


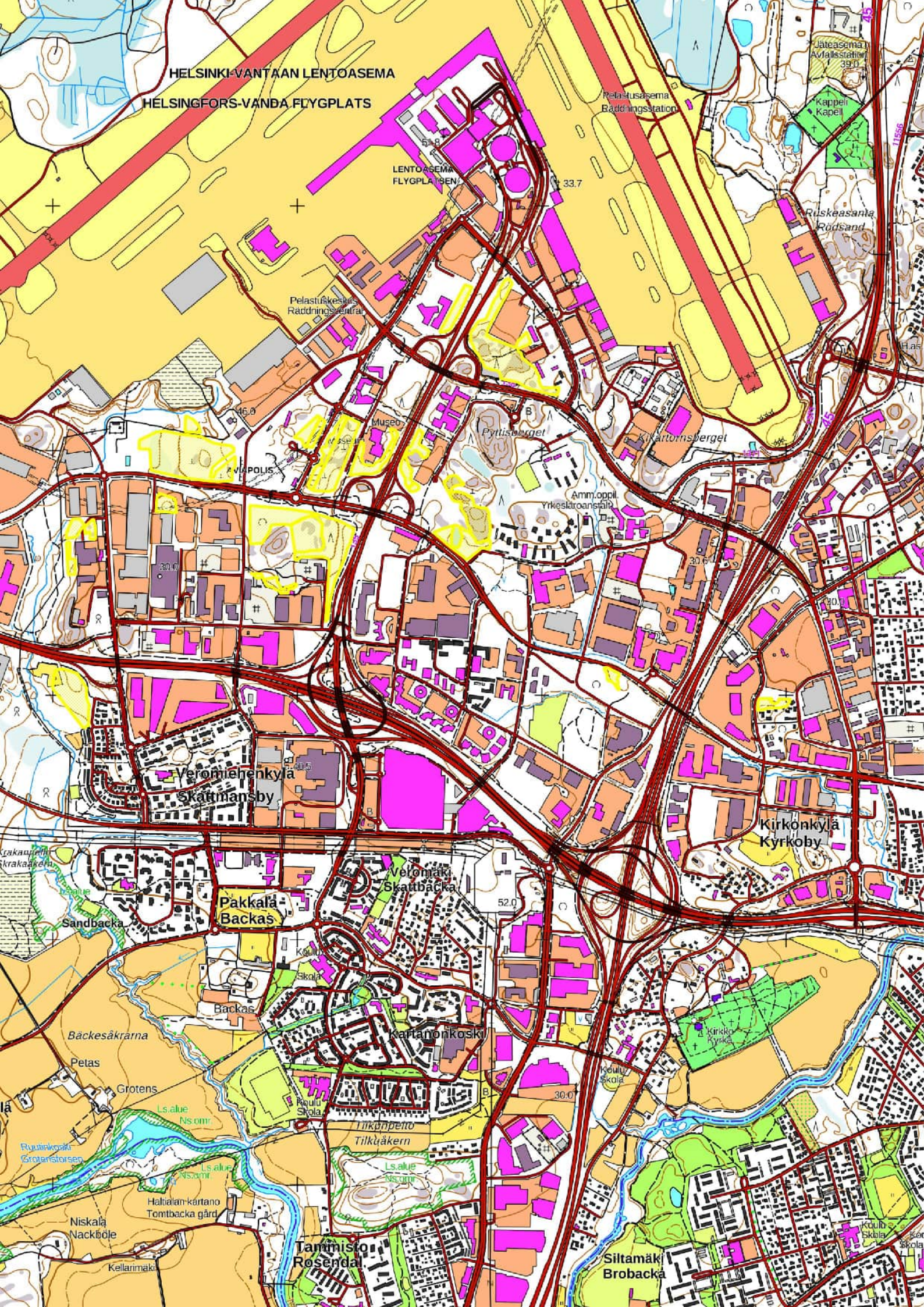
Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Uimah
Simh
Kaupungintalo
Stadshus
Kukkaketo
Blomsterängen
TIKKURILA
DICKURSBY
Jokiniemi
Ånäs
Sätomäki
Brännmalmen
Stenkulla
Kervoa
Kivisilta
Keravanjoki
Maarinkunnas
Markulla
Heureka
Markusas
Kuninkaala
Fastböle
Kanerva
Ljungmo
Kivik. asuinpaikka
Boplats från stenåldern
Kuusikko
Sexan
Kalkkikallio
PUISTOLA

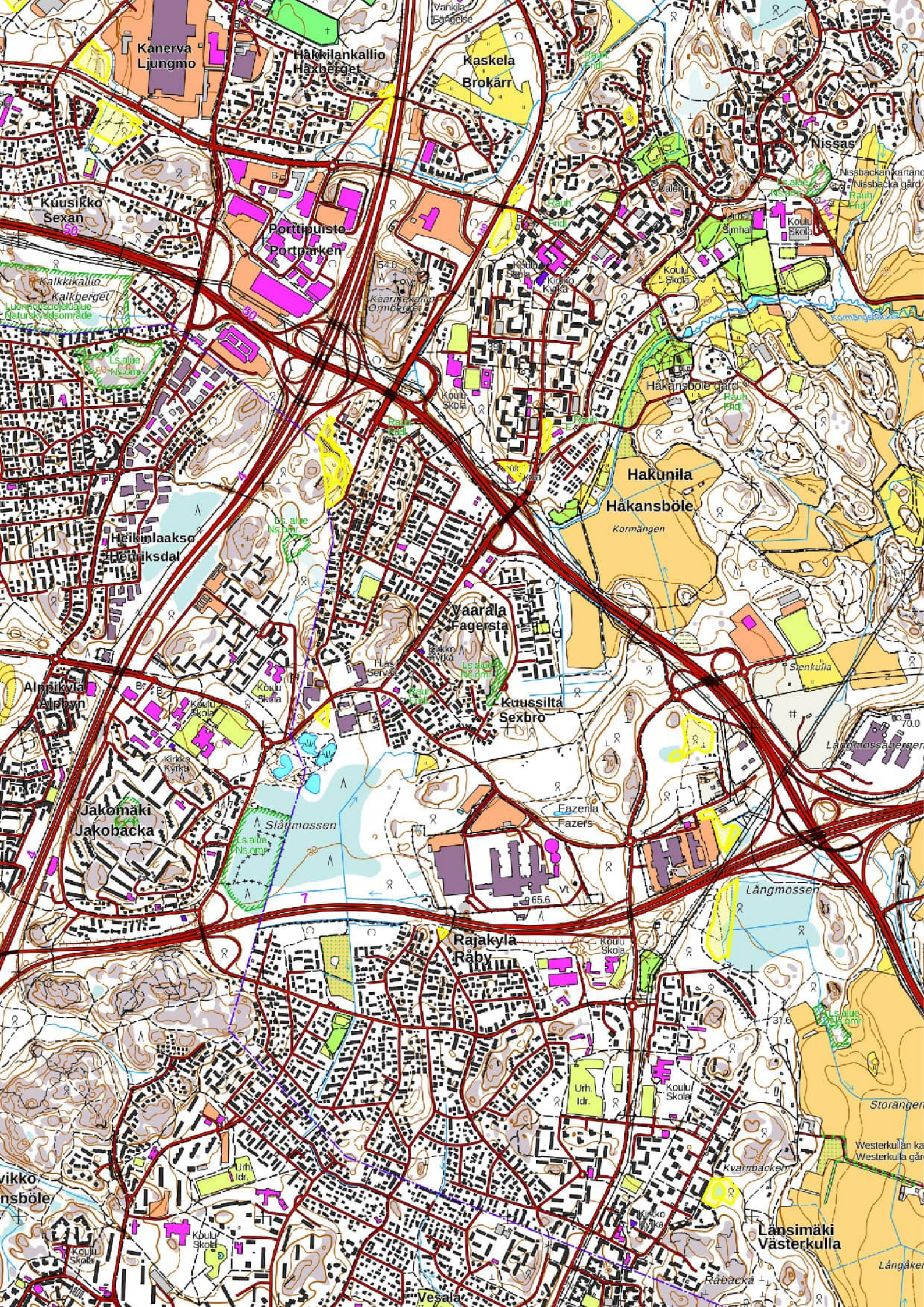

HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
Jäteasema
Avfallsstation
Pelastusasema
Grotens
Ls.alue
Ns.omr.
Ruutinkoski
Grotenstorsen
Koulu
Skola
Tilkunpelto
Tilkuåkern
Haltialan-kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Tammisto
Rosendal
Osa 1
Osa 2
Osa 3

VL
AC
TY
AP
VL
Y
VL
VL
L
SL
AP

Alppik
Alp
vikko
nsböle


VL
AP
VL
AP
SL
L
TP
A
AC
AP
A
AC
AP
C
P
A
KN
VL
VL
AP
VL
A
L
AP
AC
Y
VL
A
TP
VL
AC
AP
VL
AP
A
L
AC
VL
A
VL
VL
A
CL
A
AP
VL
A
CT
W
VL
A
VL
TP
L
TY
TP
L
VL
A/TP
VL
A
Y
AP
Y
AP
A
Y
VL
VL
AP
VU
Y
AP
VL
A
VL
VL
AP
A
VL
AC
A


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS
LENTOASEMA
FLYGPLATSEN
Pelastusasema
Räddningsstation
Jäteasema
Avfallsstation
Kappeli
Kapell
Ruskeasanta
Rödsand
Pelastuskeskus
Räddningscentral
Museo
Pyttisberget
Kikartornsberget
AVIAPOLIS
Amm.oppil.
Yrkesläroanstalt
Veromiehenkylä
Skattmansby
Kirkonkylä
Kyrkoby
Veromäki
Skattbacka
Pakkala
Backas
Sandbacka
Koulu
Skola
Backas
Kartanonkoski
Bäckesåkrarna
Petas
Grotens
Ls.alue
Ns.omr.
Tilkunpelto
Tilkuåkern
Ruutinkoski
Grotenstorsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Tammisto
Rosendal
Siltamäki
Brobacka
Kirkko
Kyrka


Kanerva
Ljungmo
Häkkilankallio
Haxberget
Vankila
Fängelse
Kaskela
Brokärr
Nissas
Nissbackan kartanon
Nissbacka gård
Kuusikko
Sexan
Porttipuisto
Portparken
Kalkkikallio
Kalkberget
Luonnonsuojelualue
Naturskyddsområde
Käärmekallio
Ormberget
Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Håkansböle gård
Håkunila
Håkansböle
Kormängen
Heikinlaakso
Henriksdal
Vaarala
Fagersta
Kuussilta
Sexbro
Stenkulla
Alppikylä
Alpbyn
Jakomäki
Jakobacka
Slåttmossen
Fazerila
Fazers
Långmossen
Rajakylä
Råby
Storängen
Westerkullan kartano
Westerkulla gård
Kvarnbacken
Länsimäki
Västerkulla
Råbacka
Vesala
Urh. Idr.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto UUDELY/7137/2022

30.06.2022 Julkinen

kirjaamo(a)vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta.

Ilmastovaikutukset

Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Tästä huolimatta kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.

Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Onnistuessaan arviointi tuo esiin, miten kaavoituksen ratkaisuilla pienennetään ristiriitaa, joka syntyy ratikkakaupungin kehityksen aiheuttamien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden saavuttamisen välille. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta. Kattavaa arviointia voidaan hyödyntää alueellisten kaavarunkojen valmistelun ja ilmastonäkökohtia paremmin huomioivan asemakaavoituksen tukena.

Vantaan ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa on analysoitava ratikkakaupunkiin liittyvät merkittävimmät ilmastonäkökohdat. Ne liittyvät todennäköisesti liikkumiseen ja rakentamiseen. Samalla on syytä kiinnittää myös huomioita kaavoituksen mahdollisuuksiin vaikuttaa suunnittelualueen energiaratkaisujen kestävyyteen ja ratikkakaupungin rakentumisen aiheuttaman maankäytön muutoksen hiilinielu ja -varastovaikutuksiin. Ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Hyvä arviointi sisältää myös epävarmuus- ja herkkyystarkastelut ja ottaa huomioon vaihtoehtoiset kielteiset ja myönteiset päästökehityskulut.

Onnistunut ilmastovaikutusten arviointi tuo esiin, kuinka muut kaavarungon toteutumisen myötä syntyvät hyödyt kuten sujuvampi liikkuminen, nopeammat liikenneyhteydet ja parempi saavutettavuus näkyvät nettomääräisesti myönteisinä ilmastovaikutuksina. Kattava arviointi käsittelee vähintään laadullisella otteella, miten ratikka vaikuttaa välillisesti kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen sen vaikutusalueella olevien asukas- ja työpaikkamäärien muutoksen kautta.

Yhä suurempi osa rakennusten ja infran elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu käyttövaiheen energiankäytön sijaan niiden rakentamiseen käytettävien tuotteiden valmistuksesta, rakennustyömaan toiminnoista sekä rakentamisen jätteiden ja massojen käsittelystä. Kaavarunkotasolla on syytä ottaa kantaa, miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. Näitä kysymyksiä on syytä tarkastella kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa ja nostaa arvioinnin esiin tuomia ratkaisuja mukaan alueen jatkosuunnitteluun.

Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.

Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys. Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas. Tämä edesauttaa varsinaisten asemakaavamuutosten työstämistä niin korjaus- kuin uudisrakentamisenkin osalta.

Luonnonsuojelu

Kaavarunkoluonnoksen selostuksessa on tunnistettu oikein Vaaralan alueella sijaitsevat kaavarunkoalueen merkittävimmät vaalittavat luontoarvot. Koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Tämä metsäinen ekologinen yhteys on esitetty selostuksen sivulla 54 olevassa karttakuvassa mutta Uudenmaan ELY-keskuksen näkemykseen mukaan näin keskeinen ekologinen runkoyhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet aivan kuten nyt on esitetty tehtävän erilaisille vahvoiksi tunnistetuille reuna-alueille.

Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen. Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena. Rakenteen jatkosuunnittelun ohjeistus on syytä kytkeä ekologisen yhteyden kaavarunkomerkintään ja -määräykseen.

Raitiovaunuyhteyden jatkosuunnittelussa tulee turvata viitasammakoiden sekä muidenkin matelijoiden liikkumisedellytykset Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Jatkosuunnittelussa on syytä tutustua mm. niihin rakenteellisiin ratkaisuihin, joilla Raide-Jokerin hankkeessa on pyritty turvaamaan matelijoiden kulkuyhteydet raitiotieradan poikki Helsingin Viikin alueella.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa lisäksi tarpeesta kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Nyt lausuttavana olevassa kaavarunkoluonnoksessa esitetään

Fazerintien pohjoispuolelle rakennettavan asuinalue viitasammakon lisääntymisalueena toimivan lammen ympärille. Lampi ja osa sen ympäristöä esitetään varattavan virkistysalueeksi. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että nykykäsityksen mukaan viitasammakko viettää merkittävän osan elinkierrostaan poissa vesiympäristöstä ja mm. horrostaa talvikauden kivennäismaalla karikkeeseen hautautuneena. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Merkinnöistä

ELY-keskus tuo esiin, että määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa. Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI

UUDELY: Tuomas Lahti, Larri Liikonen, Anna Mikkola, Marko Nurmi, Anu Schulte-Tigges, Henrik Wager

Tämä asiakirja UUDELY/7137/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUDELY/7137/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Autere Tuomas 30.06.2022 16:17

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 30.06.2022 16:18

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 29.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto <toimisto@uudenmaanliitto.fi>
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 11.36
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Korvausviesti; Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: Vantaan ratikan kaavarunko lausunto_korjattu.pdf

Tärkeys: Suuri

Hei,

lähetimme aamulla lausunnon kaavarungon luonnoksesta. Lausuntoon tehtiin pieni muutos, ohessa korvaava lausunto. Pyydämme poistamaan aiemmin lähetetyn lausunnon ja korvaamaan se oheisella.

Suuret pahoittelut vaivasta!

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 8.24
Vastaanottaja: kirjaamo@vantaa.fi
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Hei,

ohessa lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Aluesuunnittelun vastuualue

Vantaan kaupunki

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus.

Asian tausta

Ratikan kaavarunko on yleispiirteinen, oikeusvaikutukseton maankäytön suunnitelma, jossa esitetään Vantaan uuden n. 19 kilometriä pitkän raitiolinjan ja siihen tukeutuvan tiiviin kaupunkirakentamisen vyöhykkeen periaatteet. Kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (kaupunginvaltuusto hyväksynyt 2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja ja toimii asemakaavoituksen oikeusvaikutuksettomana taustavisiona. Kaavarunkoluonnoksen pohjalta laadittavien vaikutusten arviointien sekä vuorovaikutuksen perusteella luonnoksesta muokataan ehdotus. Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä alkuvuodesta 2023.

Kaavatilanne

Maakuntakaava

Vantaan ratikan kaavarunkoalueella on pääosin voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on osa Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuutta. Lisäksi kaavarunkoalueen kaakkoisosassa on pieneltä osin voimassa lainvoimainen Östersundomin aluetta koskeva Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuus eli Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat tulivat pääosin voimaan 24.9.2021 Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltyä kaavakokonaisuudesta jätetyt valitukset. Hallinto-oikeus hylkäsi pääosan valituksista. Maakuntakaavakokonaisuuden muutoksenhakuprosessi on vielä kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa, mutta täytäntöönpanokielto ei ole enää voimassa hylättyjen valitusten osalta.

Yleiskaava ja muut suunnitelmat

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021, mutta se ei ole vielä valituksien vuoksi lainvoimainen. Suunnittelualueella on voimassa yleiskaava 2007, jonka ratkaisut mm. ratikkareitin osalta poikkeavat hieman uuden yleiskaavan ratkaisuista. Kaavarungon suunnittelun lähtökohtana on käytetty uutta yleiskaavaa, jonka ennakoidaan tulevan ainakin pääosin voimaan vuoden 2022 aikana.

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana Helsingin seudun MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä vuosille 2020-2031. MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä ja suunnitelmasta laaditaan luonnos vuoden 2022 aikana.

Lausunto

Uudenmaan liitto näkee Vantaan ratikan kaavarungon erittäin merkittävänä sen laajojen vaikutusten takia. Toteutuessaan ratikka luo merkittävän uuden poikittaisen yhteyden osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja seudullista liikennejärjestelmää. Uusi laadukas joukkoliikennekäytävä ja siihen liittyvä maankäytön tiivistämisen potentiaali mahdollistaa kaupunkirakenteen kehittämisen uudella tavalla ja sitoo alueen vahvemmin osaksi Vantaan ja koko pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, liikenneverkkoa ja keskusten verkostoa.

Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita. Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoluonnoksen alue on osoitettu pääosin taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeenä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen mukaan Helsingin seudulla vyöhykettä tulee mm. kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinnän suunnittelumääräyksen mukaan vyöhykettä on suunniteltava mm. joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta. Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Alla tarkempia huomioita koskien erityisesti liikennettä ja viherrakennetta.

Liikenne

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulan väylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ja Östersundomin maakuntakaavassa kaavarunkoalueella on viisi joukkoliikenteenvaihtopaikkaa, jotka kytkeytyvät Vantaan ratikkaan. Nämä sijoittuvat lentoasemalle, Tuusulanväylälle, Tikkurilaan, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle.

Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella kulkee Vuosaaren satamarata yhdysratamerkinnällä. Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Viherrakenne

Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.

Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Muuta

Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.

Uudenmaan liitto toteaa, että ratikan kaavarunko on tärkeä sekä maakuntakaavan että Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta ja antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle.

[redacted]

Paula Autioniemi
va. johtaja,
aluesuunnittelu

[redacted]

Ilona Mansikka
kaavoituspäällikkö

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan ratikka - YK0049

torstai 16. kesäkuuta 2022 14:31

VE:	6.7.2022	**VES:**	16.6.2022	**KAUPUNGILLE:**	6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: Lausunto

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO YK0049

Kaupunginosa Keski- ja itä-Vantaa

Kohdealue Ratikan kaavarunko; Lentokenttä, Veromies, Pakkala, Koivuhaka, Viertola, Tikkurila, Jokiniemi, Hakkila, Kuninkaala, Hakunila, Vaarala, Länsimäki

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu saman suuntaisesti suurjännitejohtojen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoituksissa pyritään tarkemmin ottamaan kantaa Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n johtoihin ja muuntamoihin.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja suurjänniteilmajohtojen sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, [redacted]

Kaukolämpöverkko

Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti kaukolämpöjohtojen kanssa.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa kaukolämpöinsinööri Tero Kortesmäki, [redacted]

Kunnioittavasti

VANTAAN ENERGIA OY

Tero Kortesmäki

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

Antti Hartikainen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaa

PVM: 28.06.2022

DNRO: VKM/073/2022

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Vantaan kaupungin kirjaamo
Yleiskaavoitus
Mari Siivola

Viite:	**Lausuntopyyntönne 24.5.2022**
Asia:	**RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049), RATIKAN ASEMAKAAVAT (TARKASTELUALUE 062800) SEKÄ KATU- JA PUISTOSUUNNITELMAT**
Sijainti:	**Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle Länsimäki 91, Lentokenttä 53, Viertola 63, Koivuhaka 68, Jokiniemi 62, Hakunila 94, Tikkurila 61, Vaarala 93, Veromies 52, Pakkala 51, Kuninkaala 64**

Vantaan yleiskaavoitus on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049). Kaavan lähtökohtana on kestävän joukkoliikennekaupungin luominen yleiskaavan kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteen mukaisesti, jossa kaupungin kasvua pyritään ohjaamaan sisäänpäin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Kulttuuriympäristöön liittyvä tavoite on, että ratikkakaupungissa korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton. Työn on tarkoitus valmistua hyväksyttäväksi 2022 loppuun mennessä. Vantaan kaupunginmuseo lausuu asiasta arkeologisen kulttuuriperinnön, rakennetun kulttuuriympäristön ja arvokkaiden maisema-alueiden vaalimisen näkökulmasta.

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Vantaan kaupunginmuseo on antanut mielipiteensä Ratikan kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 13.1.2021 (Dnro VKM/189/2020).

Museon antamassa mielipiteessä kiinnitettiin huomiota siihen, että ratikkalinjan varrella on useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä muinaisjäännös- ja rakennusperintökohteita sekä

maisema-alueita. Rakennusperintökohteisiin kuuluu rakennusten lisäksi tielinjauksia. Museo totesi, että kulttuuriympäristöön kohdistuvassa vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida muinaisjäännösrekisterin ja Vantaan kaupunginmuseon kulttuuriympäristötietokannassa (Kirsti-tietokanta) huomioidut kulttuuriympäristökohteet ja maisema-alueet ja selvittää, miten uusi linjaus vaikuttaa näiden kohteiden suojeluarvoihin. Museo toi esiin, että asemakaavoitettavilla alueilla olevien merkittävien kulttuuriympäristökohteiden suojeluperusteet tulee selvittää ja näiden kohteiden mahdollinen suojelu toteuttaa tai päivittää tulevissa asemakaavoissa asianmukaisin merkinnöin ja niihin liittyvin määräyksin.

Kaupunginmuseo toi esiin mielipiteessään, että ratikan kaavarunkotyön ja katualueiden asemakaavoitusten yhteydessä on mahdollista tuoda esiin kaupungin historiallista kerroksisuutta vaalimalla arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita ja nostamalla niitä ratikalla matkustavien henkilöiden tietoisuuteen. Tietoisuuden lisäämisellä on mahdollista vahvistaa kaupungin historiallista identiteettiä ja sitä kautta kaupungin elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta. Kohteita voidaan tuoda esiin esimerkiksi pysäkeillä ja reitin varrella taiteen, kyltitysten ja opastaulujen avulla.

Ratikan kaavarunkoon on liitetty reitin kulttuuriympäristöä kuvaava kartta (selostus sivu 50), jossa on erityisesti nostettu esiin kehitettävä tieympäristö. Erittäin merkittävä kulttuuriympäristökohde Suuri rantatie, sitä sivuavine vanhoine kyläteineen, on merkitty tarkastelualueella kehitettäväksi tieympäristöksi, Yleiskaava 2020 linjauksen mukaisesti. Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.

Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kultuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.

Selostuksen sivulla 50 olevaan karttaan on merkitty Yleiskaava 2020 mukaiset arvokkaiden kulttuuriympäristöalueet, RKY-kohteet, merkittävät rakennusperintökohteet sekä muinaisjäännökset. Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta

kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää. Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä").

Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.

Varsinainen kaavakartta ei ole kultuuriympäristökohteiden näkökulmasta niin tarkka kuin selostuksen sivulla 50 oleva kartta. Esitysteknisesti tämä on ymmärrettävää. Kaavakarttaan liittyy aluerajausmerkintä, jolla on osoitettu laajimmat arvokkaat kulttuuriympäristön kokonaisuudet (maisema- ja RKY-alueet). Kartassa ei ole merkittynä yksittäisiä, muilla alueilla sijaitsevia merkittäviä kulttuuriympäristökohteita. Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Edellämainittuja, lähinnä teknisiä, huomioita lukuunottamatta museolla ei ole huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta. Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.

[redacted]

Päivi Yli-Karhula
vs. Museopalveluiden päällikkö

[redacted]

Susanna Paavola
Rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto
Uudenmaan Ely-keskus

17.6.2022 Julkinen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 17.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan kaupunki

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko; VR-Yhtymän kommentit

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

1. Raitiotie

Raitiotieliikenne on ympäristöystävällistä ja tukee omalta osaltaan siirtymää kohti kestäviä liikkumismuotoja.

Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastonmuutoksen torjumiseksi siirtymä henkilöautoista raideliikenteeseen on välttämätöntä ja ilmastotietoisuus tullee vähentämään henkilöautojen omistusta erityisesti kaupungeissa.

Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.

Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. Myös asiakastyytyväisyys on Tampereen ratikasta saadun kokemuksen perusteella hyvällä tasolla kilpailutetussa toimintamallissa. Taustalla on tuotantomalli, jossa asiakastyytyväisyyttä mitataan aktiivisesti osana ohjaavia mittareita. Lopputuloksena on ostoliikennettä korkeampi matkustajatyytyväisyys. Kansainvälisesti tarkasteltuna yleisintä kilpailutus on uusilla raitioliikenteen reiteillä. Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.

2. Tikkurilan matkakeskus

Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Kyseessä on merkittävä liikenteellinen solmukohta lentomatkustajille, lähi- ja kaukojunaliikenteelle sekä

kaupunkiliikenteen busseille. Vantaan ratikan myötä raitiotieliikenne kytkeytyy osaksi matkaketjuja ja parantaa joukkoliikenteen palveluverkostoa ja kattavuutta.

Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia. Tikkurilan asemanseudun jatkokehittämissuunnitelmissa tulee huomioida parkkipaikkojen riittävyys henkilöautojen liityntäpysäköinnille. Pysäköinnin kehittämisessä tulee hyödyntää digitaalisia ratkaisuja.

3. Pääradan lisäraiteet

Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.

Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita.

Helsinki-Tampere rataväli on koko Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa. Uusien matkustajavuorojen lisääminen ruuhka-aikoina on käytännössä mahdotonta. 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. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Pisara- ja Lentorata lisäisivät ratakapasiteettia Helsinki-Kerava välille ja kerrannaisvaikutuksina myös valtakunnallisella tasolla.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Kirje

2.6.2022

VN/15823/2022
VN/15823/2022-YM-2

Vantaan kaupunki

Ympäristöministeriön vastaus; ei lausuntoa.

Ympäristöministeriö ei anna lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Assistentti Eeva-Liisa Siru

Jakelu Vantaan kaupunki

Postiosoite Postadress Postal Address	Käyntiosoite Besöksadress Office	Puhelin Telefon Telephone	Faksi Fax Fax	s-posti, internet e-post, internet e-mail, internet
Ympäristöministeriö PL 35 00023 Valtioneuvosto	 Aleksanterinkatu 7 Helsinki	 0295 16001 +358 295 16001	 09 1603 9320 +358 9 1603 9320	 kirjaamo.ym@gov.fi