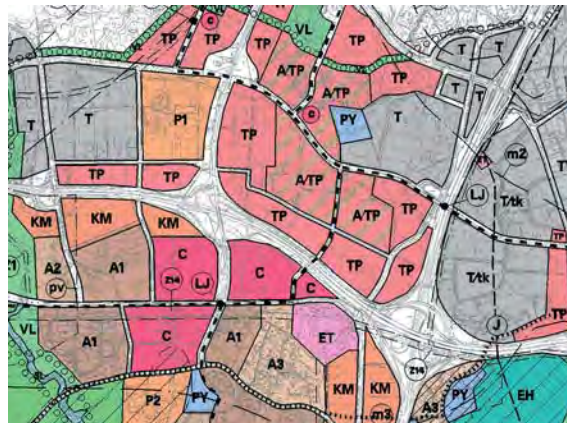


Vantaan yleiskaava

Yleiskaavan selostus



17.12.2007
A7:2007

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaavoitus
Kielotie 28
01300 Vantaa

(09) 83911 vaihde
<http://www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu>

Taitto: Sinikka Lähteenmäki

Paino: Vantaan kaupungin paino

A7:2007, Kaupsu 15/2007
ISBN 978-952-443-223-8
ISSN 1236-2182

Vantaan kaupunki

YLEISKAAVAN SELOSTUS

Yleiskaavan selostus, joka koskee 17.12.2007 päivättyä yleiskaavakarttaa.

MIKÄ ON YLEISKAAVA?

Yleiskaava on yleispiirteinen suunnitelma, jolla ohjataan kaupungin yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä ja liikenneverkkoa. Siinä varataan alueita mm. asumisen, työpaikkojen, liikenteen, luonnonsuojelun ja virkistykseen tarpeisiin. Tyypillisiä yleiskaavassa ratkaistavia asioita ovat mm. uudet pääliikenneväylät, kaupungin laajenemissuunnat ja erityistoimintojen kuten varikkojen, jätteenkäsittelylaitosten ja vastaavien ympäristöhäiriötä aiheuttavien toimintojen sijoittuminen.

Yleiskaavan laadintaa ohjaa Uudenmaan maakuntakaava. Yleiskaava taas vastaavasti ohjaa yksityiskohtaisempien asemakaavojen laadintaa. Asemakaavassa ratkaistaan mm. asuntoalueiden sisäinen katuverkko, tonttien tarkka maankäyttömuoto, rakennusoikeudet ja kerroshuonekorkeudet. Missään kaavassa ei kuitenkaan ratkaista mm. katujen kunnossapitoa ja teiden nopeusrajoituksia, ne kuuluvat katu- ja tiesuunnitteluun.

Yleiskaava esitetään kartalla, ja lisäksi siihen kuuluvat kaavamerkinnot ja -määräykset sekä kaavaselostus.

ESIPUHE

Tässä kaavaselostuksessa esitetään Vantaan yleiskaavan tavoitteet, eri maankäyttöratkaisujen perusteet ja ratkaisujen vaikutusten arvioimiseksi tarpeelliset tiedot. Selostus perustelea ja auttaa tulkitsemaan kaavan sisältöä. Selostus on kiinteä osa yleiskaavaa, jonka oikeusvaikutteisen osan muodostavat kaavakartta merkintöineen ja määräyksineen.

Kaavan valmistelussa on tehty lukuisia taustaselvityksiä ja arvioitu kaavaluonnoksen vaikutuksia. Selvitysten tärkeimmät johtopäätökset on sisällytetty selostukseen. Näihin töihin ovat osallistuneet aktiivisesti kaupungin toimialojen ja sidosryhmien asiantuntijat.

Selostuksessa kuvataan kaavan laatimisen vaiheet. Työ aloitettiin vuonna 2001 laatimalla maankäytön kehityskuva ja yleiskaavan tavoitteet. Kehityskuvassa hahmoteltiin kaupungin roolia ja kaupunkirakennetta. Tavoitteet antoivat selkeät päämäärät uudelle yleiskaavalle. Kehityskuvasta ja tavoitteista käytiin avointa keskustelua kaupunkilaisten ja muiden osallisten kanssa ja kaupunginvaltuusto hyväksyi ne vuoden 2003 lopulla.

Yleiskaavaluonnos valmisteltiin vuoden 2004 kuluessa ja se oli nähtävillä ja lausunnoilla vuoden 2005 alkupuolella. Yleiskaavaehdotusta valmisteltaessa tehtiin myös vaikutusten arviointityötä. Luonnokseen nähden ehdotukseen tehtiin lukuisia muutoksia. Ehdotus asetettiin nähtäville vuoden 2007 keväällä. Saatujen lausuntojen ja muistutusten johdosta yleiskaavaa ei ole ollut tarpeen merkittävästi muuttaa. Kaavaselostusta on täsmennetty ja täydennetty. Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 17.12.2007.

Työn kuluessa Helsingin seudun yhteiset kehittämistavoitteet ovat olleet keskusteltavana. Yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamiseksi on tiivistetty. Vantaan yleiskaava on laadittu yhteisten tavoitteiden hengessä.

Vantaalla 17.12.2007

Matti Pallasvuo
yleiskaavapäällikkö

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	7
2	YLEISKAAVAN VALMISTELU	8
2.1	Yleiskaavatoimikunta	8
2.2	Yleiskaavan valmistelun tähänastiset vaiheet	8
2.2.1	Työn käynnistyminen	8
2.2.2	Tavoitteet	8
2.2.3	Yleiskaavaluonnos	9
2.2.4	Vaikutusten arviointi	9
2.2.5	Yleiskaavaehdotus	10
2.2.6	Yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo	11
2.2.7	Toinen viranomaisneuvottelu	11
2.2.8	Yleiskaavaehdotuksen tarkistaminen	11
2.2.9	Yleiskaavan hyväksyminen	11
3	SUUNNITTELUTILANNE	12
3.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	12
3.2	Maakunnalliset suunnitelmat	12
3.3	Seudun suunnitelmat	14
3.4	Yleiskaavat	17
3.5	Asemakaavat	18
4	YLEISKAAVAN TAVOITTEET	19
4.1	Maankäytön kehityskuva	19
4.1.1	Kaupunkirakenne	19
4.1.2	Elinkeinot ja liikenne	20
4.2	Yleiskaavan tavoitteet	21
4.2.1	Mitoitus	21
4.2.2	Eheyttäminen	21
4.2.3	Keskusten kehittäminen	21
4.2.4	Toimivat verkostot	22
4.2.5	Ympäristöhaittojen hallinta	23
4.2.6	Suojelu	23
5	YLEISKAAVAN KOKONAISMITOITUS	24
5.1	Seudulliset mitoitustavoitteet	24
5.2	Asuminen	24
5.3	Työpaikat	25
6	MAANKÄYTÖN RATKAISUPERIAATTEET	27
6.1	Yhdyskuntarakenteen eheys	27
6.1.1	Mitä eheyttämisellä tarkoitetaan	27
6.1.2	Eheyttämisen ulottuvuudet kaupunkirakenteessa	27
6.1.3	Miksi eheytetään	28
6.1.4	Vetovoimaiset yhdyskunnat	29
6.1.5	Asuminen	30
6.1.6	Palvelut ja kauppa	33
6.1.7	Työpaikat	37
6.1.8	Virkistysalueverkosto sekä urheilu- ja virkistyspalvelut	39
6.2	Toimivat verkostot	43
6.2.1	Liikenne	43
6.2.2	Tekninen huolto	50
6.3	Ympäristöhaittojen hallinta	50
6.3.1	Liikenteen melu	50
6.3.2	Liikenteen päästöt	51
6.3.3	Lentomelu	52
6.3.4	Maaperän pilaantuminen	53
6.3.5	Tulvasuojelu	53

6.4	Vantaalaiset suojeluarvot	53
6.4.1	Luonnonarvojen suojelu	53
6.4.2	Kulttuurimaiseman suojelu	55
7	MERKINNÄT JA MÄÄRÄYKSET	59
8	YLEISKAAVA ALUEITTAIN	64
8.1	Myyrmäki-Martinlaakso	65
8.1.1	Väestö	66
8.1.2	Keskukset ja palvelut	66
8.1.3	Asuminen	68
8.1.4	Työpaikat	69
8.1.5	Liikenne	70
8.1.6	Tekninen huolto	71
8.1.7	Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut	71
8.1.8	Luonnonsuojelu	72
8.1.9	Kulttuurimaiseman suojelu	72
8.1.10	Maa- ja metsätalous	73
8.1.11	Ympäristöä häiritsevät toiminnot	73
8.2	Pakkala	75
8.2.1	Väestö	76
8.2.2	Keskukset ja palvelut	76
8.2.3	Asuminen	77
8.2.4	Työpaikat	79
8.2.5	Liikenne	81
8.2.6	Tekninen huolto	82
8.2.7	Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut	82
8.2.8	Luonnonsuojelu	83
8.2.9	Kulttuurimaiseman suojelu	83
8.2.10	Maa- ja metsätalous	84
8.2.11	Ympäristöä häiritsevät toiminnot	84
8.3	Tikkurila	86
8.3.1	Väestö	86
8.3.2	Keskukset ja palvelut	86
8.3.3	Asuminen	88
8.3.4	Työpaikat	90
8.3.5	Liikenne	90
8.3.6	Tekninen huolto	91
8.3.7	Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut	91
8.3.8	Luonnonsuojelu	91
8.3.9	Kulttuurimaiseman suojelu	91
8.3.10	Maa- ja metsätalous	92
8.3.11	Ympäristöä häiritsevät toiminnot	92
8.4	Korso-Koivukylä	93
8.4.1	Väestö	93
8.4.2	Keskukset ja palvelut	93
8.4.3	Asuminen	95
8.4.4	Työpaikat	97
8.4.5	Liikenne	98
8.4.6	Tekninen huolto	98
8.4.7	Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut	98
8.4.8	Luonnonsuojelu	99
8.4.9	Kulttuurimaiseman suojelu	100
8.4.10	Maa- ja metsätalous	100
8.4.11	Ympäristöä häiritsevät toiminnot	100
8.5	Hakunila	103
8.5.1	Väestö	104
8.5.2	Keskukset ja palvelut	104
8.5.3	Asuminen	105

8.5.4	Työpaikat	107
8.5.5	Liikenne	108
8.5.6	Tekninen huolto	109
8.5.7	Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut	110
8.5.8	Luonnonsuojelu	110
8.5.9	Kulttuurimaiseman suojelu	110
8.5.10	Maa- ja metsätalous	111
8.5.11	Ympäristöä häiritsevät toiminnot	111
8.6	Luoteis-Vantaa	113
8.6.1	Väestö	113
8.6.2	Keskukset ja palvelut	113
8.6.3	Asuminen	113
8.6.4	Työpaikat	114
8.6.5	Liikenne	115
8.6.6	Tekninen huolto	115
8.6.7	Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut	115
8.6.8	Luonnonsuojelu	116
8.6.9	Kulttuurimaiseman suojelu	116
8.6.10	Maa- ja metsätalous	116
8.6.11	Ympäristöä häiritsevät toiminnot	116

9 KAUPUNKIRAKENTEN HALLINTA 117

9.1	Maankäytön toteuttamisohjelma	117
9.2	Osayleiskaavat	118
9.3	Muut maankäytön suunnitelmat ja selvitykset	118
9.4	Seudullinen suunnittelu	118
9.4.1	Maakunnan suunnittelu	118
9.4.2	Helsingin seudun yhteistyö	118
9.4.3	Liikennejärjestelmäsuunnittelu	119
9.5	Yleiskaavan seuranta	119

LÄHDELUETTELO 120

LIITTEET

1	Maankäyttöluokkien pinta-alat
2	Yleiskaavatyön yhteydessä laaditut raportit ja selvitykset
3	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja yleiskaava
4	Asumisen varanto
5	Viheralueiden muutos
6	Keskukset ja kaupallisten palvelujen sijoittuminen
7	Tieverkko
8	Joukkoliikenteen runkoverkko
9	Kevyen liikenteen verkosto
10	Vesihuolto
11	Jätevesihuolto
12	Jätehuolto
13	Varikot, tukikohdat ja paloasemat
14	Lämpöhuolto
15	Sähköhuolto
16	Pilaantuneet tai pilaantuneiksi epäillyt maat
17	Liikennemelualueet
18	Tulva-alueet
19	Pohjavesialueet
20	Luonnonsuojelu
21	Muinaismuistolain suojaamat kohteet
22	Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet, suojelutilanne
23	Kulttuurimaiseman suojelu

1 JOHDANTO

Vantaan neljännen yleiskaavan valmistelu aloitettiin vuonna 2001, jolloin tehtiin päätös vuoden 1992 yleiskaavan tarkistamisesta. Aikaisemmat yleiskaavat vuosilta 1968, 1983 ja 1992 ovat ohjanneet kaupungin kasvua oman aikansa tarpeiden ja suunnitteluperiaatteiden mukaisesti.

Vuoden 1968 yleiskaava hahmotteli kaupunkirakenteen pääpiirteitä ja antoi kasvumahdollisuuksia pitkälle tulevaisuuteen. Vuoden 1983 yleiskaavassa näkyy nopean kasvun jälkeinen tasaantumisvaihe ja pientalorakentamisen korostaminen. Vuoden 1992 yleiskaavassa valittiin selkeästi kaksi kasvualuetta Marja-Vantaa ja Tammisto-Pakkala.

Yleiskaavan uudistamisen ovat tehneet ajankohtaiseksi pääkaupunkiseudun ennakoitua nopeampi väestökasvu, taloudellisen toimintaympäristön muutos ja seudun aluerakenteen uudet kehityspiirteet. Vantaa on muuttunut lähiökaupungista omaleimaisten yhdyskuntien ja kansainvälisen liiketoiminnan paikaksi.

Nyt valmistuneessa yleiskaavassa johtavana periaatteena on eheyttävä rakentaminen, jossa kasvu ohjataan jo rakennettujen alueiden täydentämiseen ja uudistamiseen. Keskusten monipuolistaminen ja vahvistaminen sekä niiden väliset hyvät joukkoliikenne yhteydet voimistavat yhdyskuntien elinvoimaisuutta. Tikkurilan keskuksen ja Aviapolis-alueen liittäminen toisiinsa kaupunkibulevardilla luo mahdollisuudet uuden, mielenkiintoisen kaupunkiympäristön syntymiselle. Veromiehen alueen luonne muuttuu keskustamaiseksi asuin- ja työpaikka-alueeksi.

Rataverkon täydentyminen Kehäradalla luo uusia yhteyksiä koko pääkaupunkiseudulle ja parantaa kaupungin sisäisiä liikenne yhteyksiä. Työpaikkarakentamisen painopisteinä ovat Kehä III:n ja säteittäisten pääväylien varret. Vuosaaren sataman avaaminen vuonna 2008 muuttaa tavaravirtojen kulkua koko seudulla.

Nopean muutoksen rinnalla pysyvyyttä edustavat jokilaaksojen viljelymaisemat sekä Petikon ja Sotungin metsät. Yleiskaava vaalii jokilaaksojen vanhojen viljelymaisemien lisäksi vantaalaisen kaupunkimaiseman arvoja. Eheyttämisen periaate säilyttää laajoja viheralueita virkistyskäyttöön ja luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen.

Vantaa on osa Helsingin seutua, jonka kilpailukyky maailmanlaajuisessa taloudessa vaatii niin asukkaiden kuin elinkeinoelämän toimintaympäristön laadusta huolehtimista.

2 YLEISKAAVAN VALMISTELU

2.1 Yleiskaavatoimikunta

Kaupunginhallitus päätti 4.6.2001 käynnistää yleiskaavan tarkistustyön ja asettaa tehtävää varten yleiskaavatoimikunnan vuosiksi 2001-2002 sekä 24.2.2003 vuosiksi 2003-2004 ja 14.2.2005 vuosiksi 2005-2006. Yleiskaavatoimikunnan puheenjohtajaksi nimettiin Matti Virtanen, varapuheenjohtajaksi Tapani Mäkinen ja jäseniksi Sirpa Pajunen, Timo Juurikkala, Heikki Heinimäki, Gustav Åstrand, Pirkko Letto (24.2.2003 asti), Ulla Rannikko (24.2.2003 lähtien), Hilkka Kemppinen, Matti Lahtinen ja Irja Ansalehto-Salmi.

Yleiskaavatoimikunnan puheenjohtajaksi nimettiin 14.2.2005 lähtien Tapani Mäkinen, varapuheenjohtajaksi Markku J. Jääskeläinen ja jäseniksi Matti Aittakallio, Irja Ansalehto-Salmi, Heikki Heinimäki, Timo Juurikkala, Leena Korhonen, Matti Lahtinen, Astrid Nurmivaara ja Ulla Rannikko.

Kaupunginhallitus nimesi 29.1.2007 kaudeksi 2007-2008 yleiskaavatoimikunnan puheenjohtajaksi Markku J. Jääskeläisen ja varapuheenjohtajaksi Tapani Mäkinen. Muuten yleiskaavatoimikunnan kokoonpano säilyi entisellään.

Lisäksi kokouksissa on ollut osallistumisoikeus kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja Riitta Ollilalla 27.3.2003 lähtien ja varapuheenjohtaja Eero Tulosmaalla 26.2.2004-31.12.2004 ja varapuheenjohtaja Pekka Virkamäellä 14.2.2005 lähtien.

Toimikunnan pysyvinä asiantuntijoina kokouksiin ovat osallistuneet kaupunginjohtaja Erkki Rantala (31.1.2003 asti), kaupunginjohtaja Juhani Paajanen (1.8.2003 lähtien), apulaiskaupunginjohtaja Olavi Honko (31.12.2006 asti), apulaiskaupunginjohtaja Jukka Peltomäki (1.10.2006 lähtien), apulaiskaupunginjohtaja Martti Lipponen (1.2.2003-31.12.2003), yrityspalvelujohtaja Leea Markkula-Heilamo, kaupunkisuunnittelujohtaja Jukka Kullberg, kaupungininsinööri Urpo Vainio (1.1.2004 lähtien), ympäristöjohtaja Stefan Skog (1.1.2004 lähtien), rakennusvalvontajohtaja Reijo Sandberg (14.4.2005 lähtien), lainopillinen kaupunginsihteeri Seppo Nurmi (14.11.2002 asti), yleiskaavapäällikkö Matti Pallasvuo, yleiskaavasuunnittelija Markku Immonen, maisema-arkkitehti Anne Mäkynen, yleiskaavasuunnittelija Mari Siivola (3.11.2004 asti), yleiskaavasuunnittelija Anne Horo (14.4.2005 lähtien), liikenneinsinööri Leena Viilo (21.3.2002 lähtien), yleiskaavainsinööri Gilbert Koskela (3.9.2001 lähtien), yleiskaavasuunnittelija Tomi Henriksson (1.6.2003 lähtien), maanhankintainsinööri Heikki Virkkunen (31.1.2003 asti), maanhankintainsinööri

Armi Vähä-Piikkiö (5.5.2003 lähtien) ja sihteeri Ritva-Liisa Hovi. Toimikunnan pöytäkirjanpitäjänä ovat olleet Mari Siivola 23.9.2004 asti ja Gilbert Koskela 14.10.2004 lähtien.

Toimikunnan kokouksiin on osallistunut tarvittaessa myös muita asiantuntijoita, kuten aluearkkitehtejä ja asemakaavasuunnittelijoita kaupunkisuunnittelusta sekä asiantuntijoita ympäristökeskuksesta ja kuntatekniikan keskuksesta. Lisäksi konsulttien edustajat ovat selostaneet toimikunnalle tekemiään selvityksiä.

2.2 Yleiskaavan valmistelun tähänastiset vaiheet

2.2.1 Työn käynnistyminen

Yleiskaavatoimikunta piti ensimmäisen kokouksensa 27.8.2001 ja on kokoontunut tämän jälkeen noin kerran kuukaudessa.

Toimikunta on käsitellyt työn lähtökohtia syksystä 2001 vuoden 2002 loppuun. Yleiskaavatoimikunta hyväksyi osallistumis- ja arviointisuunnitelman 14.12.2001 ja tarkisti sitä 26.9.2002 ja 16.10.2003. Ensimmäinen viranomaisneuvottelu pidettiin 19.12.2001.

2.2.2 Tavoitteet

Yleiskaavan tavoitteiden määrittelyä ja työn lähtökohtien esittelyä varten järjestettiin seitsemän alue-toimikuntien asukasfoorumia keväällä 2002. Tämän lisäksi tehtiin yleiskaavakysely, johon asukkaat ovat voineet vastata ja tuoda esiin mielipiteensä Vantaan eri alueiden kehittämisestä. Kyselyyn saatiin elokuun 2002 alkuun mennessä 112 vastausta.

Kaupunginvaltuusto käsitteli yleiskaavan alustavia tavoitteita valtuustoseminaarissa 6.5.2002.

Toimikunta on käsitellyt alustavia tavoitteita syksyllä 2002. Maankäytön kehityskuva laadittiin syksyllä 2002, ja yleiskaavan tavoitteet koottiin alustavien tavoitteiden pohjalta talvella 2003.

Ehdotus maankäytön kehityskuvasta ja yleiskaavan tavoitteista valmistui talvella 2003 ja yleiskaavatoimikunta hyväksyi ne kokouksessaan 27.3.2003. Kaavoituslautakunta käsitteli asian 16.4.2003. Kaupunginhallitus päätti 28.4.2003 asettaa kehityskuvan ja tavoitteet nähtäville maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n mukaisesti. Maankäytön kehityskuva ja yleiskaavan tavoitteet olivat nähtävillä 14.5.-18.6.2003 ja lausunnoilla 14.5.-15.8.2003. Tavoitteista saatiin 87 mielipidettä ja 42 lausuntoa.

Lausuntojen ja mielipiteiden perusteella yleiskaavan tavoitteita tarkistettiin. Yleiskaavatoimikunta tarkisti maankäytön kehityskuvan ja yleiskaavan tavoitteet 25.9.2003. Kaavoituslautakunta käsitteli tavoitteita 22.10.2003 ja kaupunginhallitus 3.11.2003. Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan tavoitteet 24.11.2003.

2.2.3 Yleiskaavaluonnos

Tavoitteiden hyväksymisen jälkeen käynnistyi yleiskaavaluonnoksen ja siihen liittyvien selvitysten laadinta. Yleiskaavaluonnoskartta ja -määräykset valmistuivat hallinnollista käsittelyä varten 14.10.2004.

Yleiskaavatoimikunta hyväksyi apulaiskaupunginjohtajan esityksen yleiskaavaluonnokseksi 21.10.2004 seuraavin muutoksin:

- Korsontien ja Saviontien risteykseen merkitään keskustatoimintojen alakeskus.
- Pakkalassa Ylästöntien pohjoispuolinen matala ja tiivis -asuntoalue (A2) ja eteläpuolinen lähivirkistysalue (VL) merkitään urheilu- ja virkistyspalvelujen alueeksi siten, että alueelle on mahdollista toteuttaa 18-reikäinen golfkenttä. Samalla muutetaan kyläkuvallisesti arvokas alue maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi.
- Jokiniemessä Vantaan ammattikoulutuskeskuksen ja Hiekkaharjun golfkentän välinen tehokas asuntoalue (A1) muutetaan matala ja tiivis -asuntoalueeksi (A2).
- Tikkurilantie merkitään tunneliin Marja-Vantaan osayleiskaava-alueen länsirajan ja Koivurinteen pientaloalueen välillä.
- Kyläkuvallisesti ja maisemallisesti arvokkaiden alueiden kaavamääräyksistä poistetaan viittaukset museoviranomaisen lausuntopyyntötarpeeseen.

Lisäksi apulaiskaupunginjohtaja muutti yleiskaavatoimikunnan tekemien muutosten johdosta esitystään siten, että golfkentälle varattu VU -alue Vantaanjoen laaksossa Viinikkalassa muutettiin VL -alueeksi. Yleiskaavatoimikunnan hyväksymä yleiskaavaluonnos on ollut kaavan jatkokäsittelyn pohjana.

Yleiskaavaluonnosta on esitelty ja siitä on keskusteltu kaupunkisuunnittelulautakunnassa 3.11.2004, kaupunginhallituksessa 15.11.2004 ja kaupunginvaltuustossa 22.11.2004. Lehdistötilaisuus pidettiin 3.11.2004.

Kaupunginhallitus päätti 13.12.2004 kaupunkisuunnittelulautakunnan 1.12.2004 tekemästä esityksestä, että 3.11.2004 päivätty yleiskaavaluonnos asetetaan nähtäville MRA 30 §:n mukaisesti 30

päiväksi ja että oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot. Lisäksi lautakunta hyväksyi jäsen Eero Tulosmaan esittämän lisälausuman Askiston omakotiyhdistyksen toiveesta saada golfkenttävarausta myös Koivurinteen viereen.

Yleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä 1.-31.3.2005 välisenä aikana. Samanaikaisesti kaupunkisuunnittelu pyysi tarvittavat lausunnot 30.4.2005 mennessä.

Nähtävilläolon aikana järjestettiin yhteistyössä alue-toimikuntien kanssa seitsemän aluefoorumia maaliskuussa 2005. Aluefoorumeissa on ollut esillä yleiskaavaluonnoksen materiaali taustaselvityksineen, ja siellä on voinut henkilökohtaisesti keskustella yleiskaavoitajien kanssa. Lisäksi aluefoorumeissa on selostettu yleiskaavaluonnosta ja käyty keskustelua asiasta.

Yleiskaavaluonnoksesta saatiin nähtävillä olon aikana 480 mielipidettä. Mielipiteitä tuli eri puolilta kaupunkia sekä yksittäisiltä asukkailta että kansalaisjärjestöiltä. Eniten mielipiteitä tuli Länsi-Vantaan ja Itä-Hakkilan Rukinpyörän täydennysrakentamisalueista, Kuninkaanmäen linja-autovarikosta, Koivukylän lumenvastaanotto paikasta ja sen eteläpuolisesta työpaikka-alueesta, Kiilan kaatopaikasta, Seutulan kaatopaikasta ja siihen liittyvästä työpaikka-alueesta, Lavangon moottoriurheilualueesta ja Nikinmäen työpaikka-alueesta.

Yleiskaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot 64 osalliselta 30.4.2005 mennessä. Lausuntoja pyydettiin mm. lautakunnilta, aluetoimikunnilta, naapurikunnilta, maakuntaliitoilta, YTV:ltä, eräiltä valtion viranomaisilta, elinkeinoelämän järjestöiltä, liikenne- ja energiayhtiöiltä, seurakuntayhtymiltä, ympäristönsuojelujärjestöiltä ja kotiseutujärjestöiltä. Lausunnonantajille pidettiin yleiskaavan esittelytilaisuus 16.3.2005 valtuustosalissa.

Lausuntoja on saapunut 48 osalliselta, osa on annettu yhdessä toisen osallisen kanssa. 15 osallista ei ole antanut lausuntoaan ja yksi lausunnonantaja on ilmoittanut, että ei anna lausuntoa. Kaikki lautakunnat, aluetoimikunnat, naapurikunnat, liikenneviranomaiset, Uudenmaan ympäristökeskus, YTV; Uudenmaan liitto, Itä-Uudenmaan liitto ja keskeisimmät muut viranomaiset sekä ympäristöjärjestöt ovat antaneet lausuntonsa.

2.2.4 Vaikutusten arviointi

Yleiskaavatoimikunta hyväksyi yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) vuonna 2001. Syksyllä 2003 laadittiin OAS:a täydentävä vaikutusten arvioinnin ohjelmointi, missä esiteltiin vaikutusten arvioinnin prosessia, sen etenemistä kaavatöön osana sekä arviointityön rakennetta.

Vantaan yleiskaavan vaikutusten arviointi koostuu viidestä asiakokonaisuudesta, jotka perustuvat yleis-

kaavan tavoitteisiin ja kuvaavat maankäytössä tapahtuvaa muutosta. Nämä kokonaisuudet ovat yhdyskuntarakenteen eheys, toimivat verkostot, ympäristöhaitat, vantaalaiset suojeluarvot sekä kaupunkirakenteen kokonaisuus eli koko yleiskaavaratkaisu. Vaikutusten arvioinnin näkökulmissa on otettu huomioon maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:ssä luetellut ympäristön elementit ja niihin kohdistuvat merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset (ks. kuva 2.1).

Yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu pääosin kaupungin omana työnä. Sosiaalisten, yhdyskuntataloudellisten, kaupallisten ja liikenteellisten vaikutusten arvioinnit on tehty konsulttitoimeksiantoina. Yleiskaavan vaikutuksia on arvioitu mm. yhdyskuntarakenteen eheyden, luonnonarvojen, kulttuurimaiseman ja virkistysnäkökulmista. Vaikutusten arvioinnin erillisselvitysten laadinnassa on ollut mukana eri hallintokuntien ja konsulttien edustajista koottuja ohjausryhmiä. Vaikutusten arvioinnista on valmistunut useita erillisselvityksiä, joiden keskeiset tulokset on sisällytetty yleiskaavan selostukseen.

2.2.5 Yleiskaavaehdotus

Yleiskaavatoimikunta tarkisti yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa 8.12.2005.

Yleiskaavaehdotusta valmisteltaessa on inventoitu Vantaan moderni teollinen rakennusperintö ja laadittu seuraavia lisäselvityksiä: Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Vantaalla, Vantaan tie- ja pääkatuverkon liikenne-ennusteet, Vantaan tie- ja pääkatuverkon liikennemeluennusteet, Kulttuurimaisemaselvitys ja sen täydennys sekä Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet -selvitys (ks. liite 2).

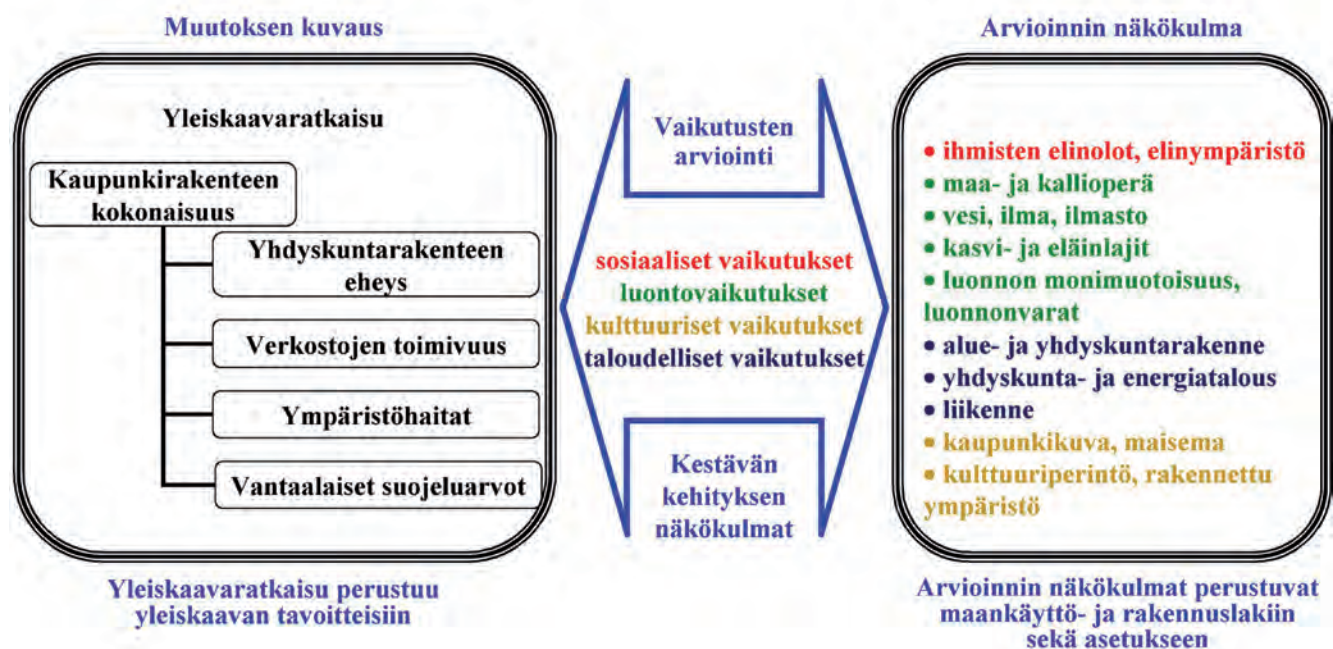
Tarkempia maankäyttövaihtoehtoja on tutkittu mm. Luhtitiestä, Rosenlundin alueesta, Nikinmäestä, Itä-Vantaan linja-autovarikon sijainnista, raskaan liikenteen levähdysalueesta ja Veromiehen alueesta.

Yleiskaavatoimikunta hyväksyi osaltaan yleiskaavaehdotuksen (kartan, merkinnät ja määräykset) 8.12.2006 KM-aluetta koskevaa määräystä lukuun ottamatta. Yleiskaavatoimikunta hyväksyi KM-aluetta koskevat määräykset sekä tarkisti yleiskaavaehdotuskarttaa Sipoonkorven luonnonsuojelualueen osalta 11.1.2007. Yleiskaavatoimikunta hyväksyi omalta osaltaan yleiskaavaehdotuksen kokonaisuudessaan 8.2.2007.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 14.2.2007 tehdä seuraavat muutokset yleiskaavaehdotukseen:

- Pakkalan pelloilla oleva A2-alue ja VL-alue muutetaan VU-alueeksi
- Itä-Hakkilassa Rukinpyörän A3-alue muutetaan VL-alueeksi
- Santarata merkitään yleiskaavaan ja Santaradantien varrella oleva A2-alue muutetaan T-alueeksi,
- todetaan, että Itä-Vantaan linja-autovarikon paikka ei ole vielä ratkaistavissa. Yleiskaava mahdollistaa varikon sijoittamisen Kuninkaanmäkeen yhdyskuntateknisen huollon alueelle (ET) ja Hakkilan työpaikka-alueelle ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueelle (TT). Varikon lopullinen paikka selviää tarkempien tutkimusten pohjalta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lisäksi esittää kaupunginhallitukselle, että lausuntoihin ja mielipiteisiin annetaan vastineet ja tehdään niissä esitetyt



Kuva 2.1. Vaikutusten arvioinnin rakennekaavio.

tarkistukset, että yleiskaavaehdotus asetetaan nähtäville MRL 19 §:n mukaisesti ja että kaupunkisuunnittelu pyytää yleiskaavaehdotuksesta tarvittavat lausunnot.

Kaupunginhallitus päätti 19.3.2007 asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 19 §:n mukaisesti Vantaan yleiskaavaehdotuksen siten tarkistettuna, että Rukinpyörän alue merkitään A3-alueeksi yleiskaavatoimikunnan esityksen mukaisesti ja että Santaradan merkintä poistetaan ja Santaradantien varsi sekä ko. alueita koskevat merkinnät ja kaavaselostus muutetaan yleiskaavatoimikunnan esityksen mukaisiksi. Lisäksi kaupunginhallitus päätti antaa lausuntoihin ja mielipiteisiin vastineet ja tehdä niissä esitetyt tarkistukset, oikeuttaa kaupunkisuunnittelun pyytämään yleiskaavaehdotuksesta tarvittavat lausunnot ja tekemään tarvittaessa tekniluonteisia korjauksia yleiskaavaehdotuksen selostukseen.

2.2.6 Yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo

Yleiskaavaehdotus on ollut nähtävillä 16.4. - 16.5.2007. Yleiskaavaehdotuksen lisäksi nähtävillä oli yleiskaavaehdotuksen selvitysaineistoa sekä yleiskaavaluonnoksesta annetut mielipiteet ja lausunnot vastineineen. Yleiskaavaehdotusta on esitelty Vantaan kaupungintalon valtuustosalissa 24.4.2007 sekä Kilterin koululla 25.4.2007.

Yleiskaavaehdotuksesta saatiin 808 muistutusta. Muistutuksissa oli yhteensä runsaat 1400 allekirjoittajaa.

Muistutukset käsittelevät yhteensä noin 130 aihetta. Eniten muistutuksia jätettiin Pohjois-Kaivoksen täydennysrakentamisesta (johon kohdistui yli puolet kaikista muistutuksista ja kolmannes allekirjoittajista), Luhtitiestä, Pellaksen täydennysrakentamisesta, Martinlaakson koulusta, Rajakylän Pyöräpuistosta ja Keihäspuistosta, Myrmyrän täydennysrakentamisesta, Länsimäen urheilualueen täydennysrakentamisesta, Rukinpyörän puiston täydennysrakentamisesta, Itä-Vantaan linja-autovarikosta, Linnaisten täydennysrakentamisesta ja tiivistämisestä, Kehä II:sta, Heli-radasta ja Koivukylän lumenvastaanottopaikasta.

Lausuntoja pyydettiin 50 viranomaiselta ja yhteistyötaholta. Lausuntopyyntöjä ei lähetetty niille yhteistyötahoille, jotka eivät antaneet lausuntoaan yleiskaavaluonnoksesta eivätkä ole muutenkaan ottaneet kantaa Vantaan yleiskaavoitukseen. Lausuntopyyntökirjeet lähetettiin 13.4.2007, ja lausunnot pyydettiin toimittamaan 8.6.2007 mennessä. Yleiskaavaehdotusta selostettiin lausunnonantajille 27.4.2007.

Lausuntoa eivät antaneet asukaspalvelulautakunta, Svenska Kommittén, Vantaan Yrittäjät ry, Helsingin Energia Oy, E.ON. Finland Oyj ja Luonto-Liitto ry/ Vantaan luonnonystävät ry.

2.2.7 Toinen viranomaisneuvottelu

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 18 §:n 1 momentin mukaan toinen yleiskaavaan liittyvä viranomaisneuvottelu järjestetään sen jälkeen, kun kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävänä ja sitä koskevat mielipiteet ja lausunnot on saatu. Viranomaisneuvottelu pidettiin 7.9.2007.

Viranomaisneuvottelun tuloksena todettiin, että yleiskaavaehdotuksesta vallitsee positiivinen kokonaiskuva. Eri viranomaisten näkökulmat ja intressit on saatu hyvin yhteen. Ainoa merkittävämpi erimielisyys koski Santaradan merkintätapaa. Lisäksi todettiin, että selostukseen tulisi lisätä maininnat Sipoon suunnan suunnitteluyhteistyöstä, Lavangon moottoriurheil- ja ajoharjoittelualueen mahdollisesta tarpeesta tulevaisuudessa käyttää lentokenttätoimintoja varten, kehäradan tunnelin läntisen suuaukon mahdollista kattamista sekä Seveso II -direktiivin mukaisista laitoksista ja niiden maankäyttövaikutuksista.

2.2.8 Yleiskaavaehdotuksen tarkistaminen

Yleiskaavatoimikunta hyväksyi 11.10.2007 osaltaan yleiskaavaehdotuksen (kartan ja määräykset) sekä lausuntojen ja muistutusten vastineet. Lisäksi toimikunta oikeutti kaupunkisuunnittelun täydentämään kaavaselostusta tarvittavilta osin. Yleiskaavatoimikunta päätti yksimielisesti rajata Santaradan ja Santaradantien varrella olevan A2-täydennysrakentamisalueen pois yleiskaavasta. Lisäksi yleiskaavatoimikunta päätti siirtää maakaasun runkojohdon Hakunilan keskustatoimintojen alueelta (C) ja sen eteläpuolella olevalta asuntoalueelta (A2) Lahdentien varteen. Tehdyt muutokset yleiskaavaan eivät ole olennaisia, joten yleiskaavaehdotusta ei ole tarpeen asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 32 §:n nojalla uudelleen nähtäville.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 14.11.2007 laajentaa Koivurinteen A2- ja A3 -alueita. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lisäksi esittää kaupunginhallitukselle, että lausuntoihin ja muistutuksiin annetaan vastineet, että yleiskaavan tehdään niissä esitetyt tarkistukset ja että yleiskaavaehdotus saateetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi.

Kaupunginhallitus päätti 3.12.2007, että lausuntoihin ja muistutuksiin annetaan vastineet ja tehdään niissä esitetyt tarkistukset ja esitti kaupunginvaltuustolle yleiskaavaehdotuksen hyväksymistä kaupunkisuunnittelulautakunnan esittämässä muodossa.

2.2.9 Yleiskaavan hyväksyminen

Kaupunginvaltuusto päätti 17.12.2007 yksimielisesti muuttaa yleiskaavaa Koivurinteen osalta yleiskaavatoimikunnan hyväksymään muotoon ja poistaa yleiskaavan selostuksesta maininnat Pyöräpuistosta mahdollisena täydennysrakentamisalueena. Muilta osin kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan kaupunginhallituksen esittämällä tavalla.

3 SUUNNITTELUTILANNE

3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 30.11.2000 ja päätös tuli lainvoimaiseksi 26.11.2001. Tavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueiden käytön suunnittelu-järjestelmää. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kautta välittyvät valtakunnallisesti merkittävät asiat maakunta- ja yleiskaavoitukseen. Uudenmaan maakuntakaava, jonka ympäristöministeriö vahvisti 8.11.2006 ja määräsi tulemaan voimaan, on siten valtakunnallisten tavoitteiden välittäjä Vantaan yleiskaavan tarkistukselle.

Vantaan kannalta valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa keskeisiä asioita ovat yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja varautuminen väestön kasvuun, raideliikenteeseen perustuvan toimivan joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen, toimivan virkistysalueverkoston säilyttäminen, meluhaittojen torjunta, valtakunnallisesti merkittävien kulttuuri- ja luonnonperintöarvojen turvaaminen, Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkeminen osaksi raideliikenneverkostoa sekä varautuminen metroverkoston laajentamiseen.

Yleiskaavan selostuksen liitteeseen on koottu Vantaan yleiskaavaan vaikuttavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Siinä on myös selostettu, miten valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettu huomioon yleiskaavasunnittelun eri vaiheissa.

3.2 Maakunnalliset suunnitelmat

Maakuntakaava

Ympäristöministeriö vahvisti 8.11.2006 maakuntavaltuuston 14.12.2004 hyväksymän maakuntakaavan. Ministeriö määräsi, että päätös tulee voimaan heti. Samalla ympäristöministeriö kumosi kaikki voimassa olleet seutukaavat. Ympäristöministeriö jätti Vantaalla vahvistamatta Petikon taajamatoimintojen alueella sijaitsevan Petikonmäen - Hermaskärinkallion valtakunnallisesti arvokkaaksi todetun kallioalueen. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi 15.8.2007 kaavasta tehdyt valitukset.

Maakuntakaavassa on osoitettu rakennetut tai rakennettavaksi tarkoitetut asuin- ja työpaikka-alueet ja niiden sisäiset virkistysalueet yleispiirteisellä rajauksella taajamatoimintojen alueina. Länsi-Vantaalla taajamatoimintojen alue ulottuu yhtenäisenä vyöhykkeenä Myyrmäestä Kivistön kautta Reunaan asti. Yleiskaavan 1992 mukainen Petikon asuntoalue on virkistysaluetta. Länsimäessä taajamatoimintojen aluetta on Kehä III:lle asti.

Tikkurila, Myyrmäki, Martinlaakso, Kivistö, Koivu-
kylä, Korso, Hakunila ja Pakkala on osoitettu erillisellä kohdamerkinnällä keskustatoimintojen alueiksi. Keskustatoimintojen alueella on vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittaminen sallittua. Keskustatoimintojen alueiden lisäksi Vantaalle on osoitettu neljä aluetta merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille: Porttipuisto, Tammisto, Petas ja Vihdintien ja Kehä III:n liittymän ympäristö. Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia erikoiskaupan suuryksiköitä, joiksi Vantaalla katsotaan kooltaan yli 10 000 k-m² yksiköt.

Sotunki ja Vestra on osoitettu kohdamerkinnöin kyläalueiksi. Taajamarakenteen laajenemissuuntia ovat Klaukkalan ja Marja-Vantaan sekä Viinikanmetsän ja Tuusulan Kehä IV:n taajamatoimintojen alueen väliset alueet.

Viheralueet Linnaisista Kehä III:lle, Petikossa, Vantaanjoen laaksossa, Hanabölen pelloilla ja laaja alue Sipoonkorvesta Porvarinlahdelle on osoitettu virkistysalueiksi. Virkistysaluetta on mm. Kehä III:n ja Sipoon rajan välinen alue Länsisalmessa. Näitä yhdistävät virkistysalueet taajamatoimintojen alueilla on osoitettu viheryhteystarpeina.

Luonnonsuojelualueita ovat Natura 2000-verkostoon kuuluvien alueiden lisäksi Sotungissa sijaitsevat Flatberget ja Högberget. Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita ovat Vantaanjokilaakso, Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Sotungin kylä ja Håkansbölen kartano ja kohteita Tikkurilan vanha asema ja teitä Suuren Rantatien säilyneet linjaukset. Itä-Vantaalla Mustavuori, Kasaberget, Högberget, Kyrkberget, Palokallio ja Brännbergen sekä Länsi-Vantaalla Herukkapuron ympäristö ovat arvokkaita geologisia muodostumia.

Maakuntakaavassa on esitetty yleiskaavan 1992 mukaiset pääväylät teiden toiminnallisen luokituksen mukaisesti. Moottoriväyliä ovat Kehä III ja sen jatke Vuosaaren satamaan, Kehä II (tunnelissa Malmin kartanon kohdalla), Hämeenlinnanväylä, Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä ja Lentoasemantie. Valta- ja kantateitä Vantaalla ei ole. Seututeiksi on merkitty Vihdintie, Vanha Hämeenlinnantie, uusi yhteys Viinikkalassa Kehä III:lta kiitoteiden väliselle alueelle mahdollista uutta terminaalialue varten, Kehä IV, Ilmakehä, Lahdentie ja Itäväylä. Kehä IV:n jatke Hämeenlinnanväylältä länteen Nurmijärvelle on osoitettu ohjeellisena linjauksena. Katriinantie välillä Kehä III - Kehä IV on yhdystie.

Junaradat on luokiteltu kahteen luokkaan: päärata (päärata, Vuosaaren satamarata ja ohjeellisena linjauksena Heli-rata) ja seutuliikenteen rata (Kehä-rata ja

ohjeellisina linjauksina Klaukkalan rata sekä metron jatkeet Hakunilaan ja Sipooseen). Santarataa ei ole esitetty maakuntakaavassa.

Laaja lentokenttäalue on liikennealuetta. Maakuntakaavassa on esitetty L_{den} 60 ja 55 dB:n lentomelualueet Ilmailulaitoksen melunhallintasuunnitelman mukaisesti.

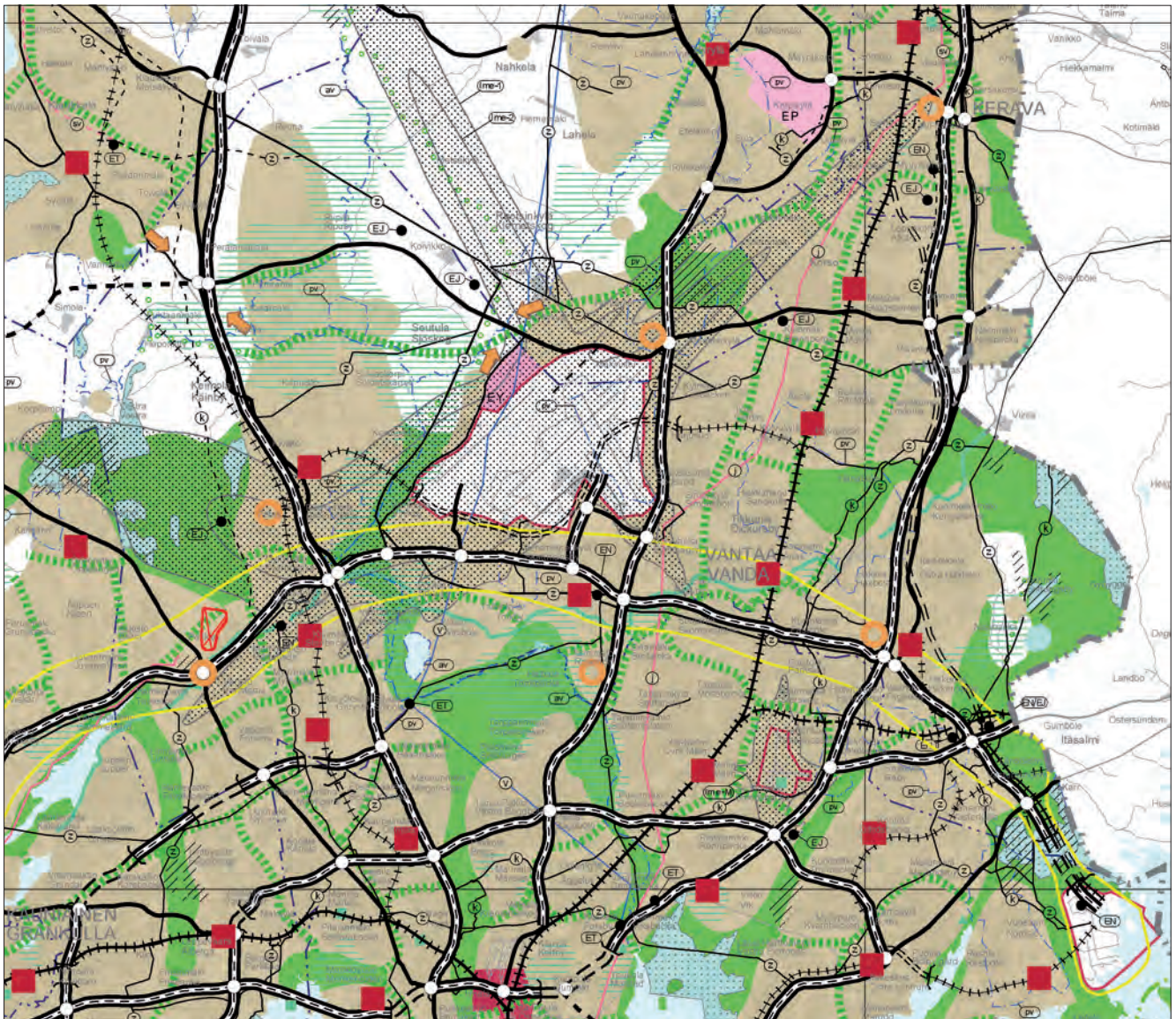
Kiilassa, Seutulassa, Pitkäsuolla ja Kulomäessä on jätteenkäsittelyalueet (EJ). Långmossebergenillä on energia- tai/ja jätehuoltoon varattu alue (EN/EJ). Lavangon moottoriurheilualue on erityisaluetta (EY). Vaaralassa ja Tammistossa on energiahuollon alue (EN). Nykyiset 400 ja 110 kv:n voimalinjat ja yleiskaavan 1992 mukaiset varaukset, rakennetut maakaasun runkoputket ja varaus maakaasun runkoputkelle Nurmijärveltä Martinlaakson voimalaitokselle, merivie-

märi, Päijännetunneli ja pohjavesialueet on osoitettu myös maakuntakaavassa. Vantaanjoki, Lepsämänjoki ja Luhtaanmäenjoki sekä Silvolaan tekojärvi ovat vedenhankinnan kannalta arvokkaita pintavesiä.

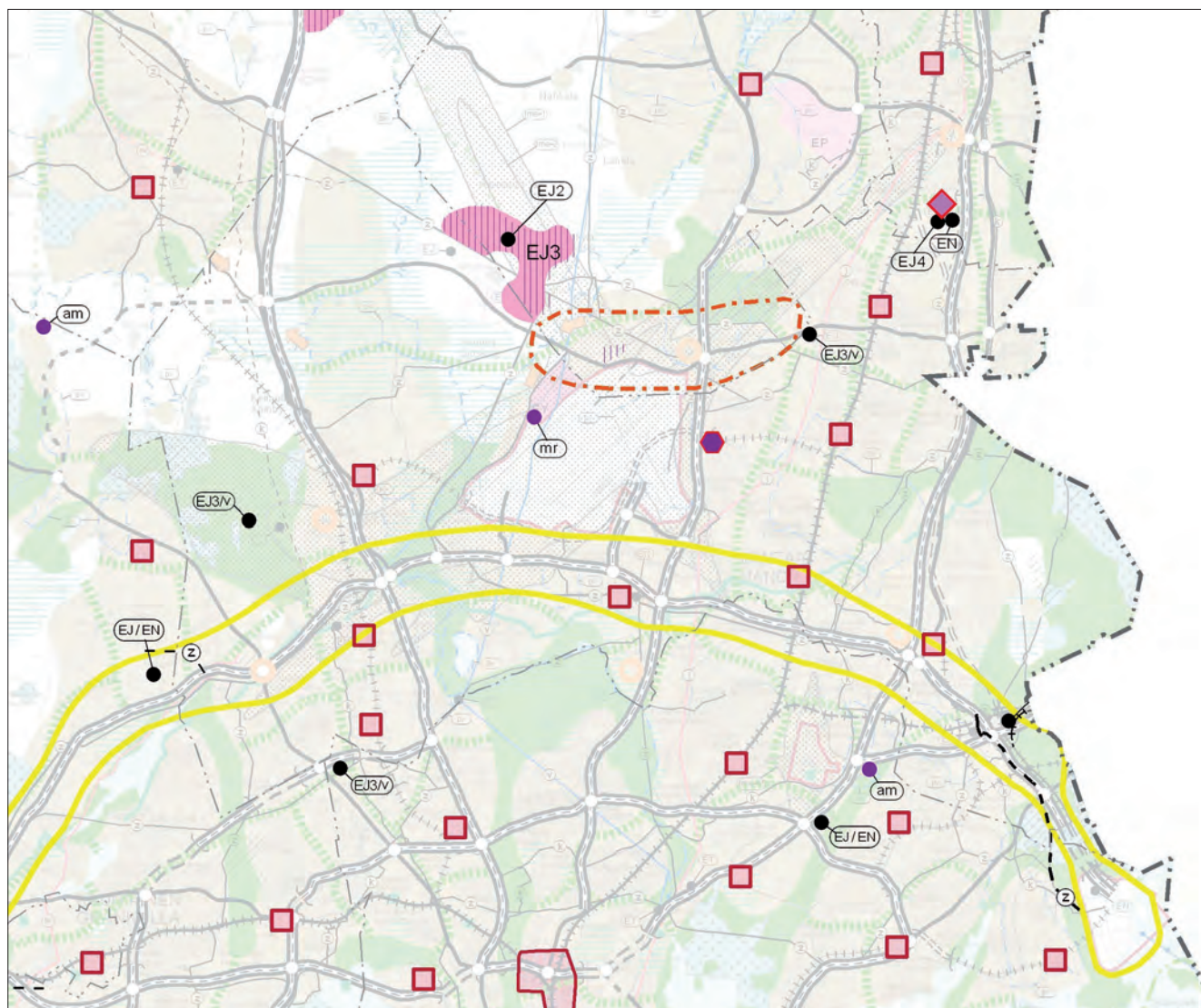
Kehä III:n ympärillä on kehäkaupungin reunavyöhyke, joka on ensisijaisesti työpaikkatoimintojen aluetta ja jossa ovat myös kaupalliset palvelut mahdollisia.

Nk. valkoisia alueita on Sotunginlaaksossa, Seutulassa ja Keimolassa. Näillä alueilla on maakuntakaavan puolesta mahdollista kehittää paikallisena kaikkia maankäyttömuotoja.

Maakuntakaavassa on myös suositus kehittää toiminnallisesti yksipuolisia asuinalueita monipuolisemmiksi.



Kuva 3.1. Ote vahvistetusta Uudenmaan maakuntakaavasta
(Uudenmaan liitto 2006, pohjakartta Maanmittauslaitoksen lupanro 744/MYY/06).



Kuva 3.2. Ote Uudenmaan vaihemaakuntakaavaluonnoksesta (Uudenmaan liitto 2007, pohjakartta Maanmittauslaitoksen lupanro 666/MYY/07).

Vaihemaakuntakaava

Maakuntakaavaehdotusta käsitellessään maakuntahallitus päätti 22.9.2003 käynnistää erillisen vaihemaakuntakaavan laadinnan. Vaihekaavan teemoja ovat vaihtoehtoiset jätehuoltoratkaisut ja mahdollisesti uudet jätehuollon aluevaraukset, kiviaineshuoltoon tarvittavat alueet, moottoriurheilu- ja ampumarata-alueet, liikenteen varikot ja terminaalit sekä laajat yhtenäiset metsäalueet ja ns. hiljaiset alueet.

Vaihemaakuntakaavaluonnos on ollut nähtävillä 11.12.-22.12.2006 ja 2.1.-24.1.2007.

Västerkullan alue

Maakuntahallitus päätti 23.8.2004 maakuntakaavaehdotukseen tehtäviä muutoksia käsitellessään edellyttää, että ns. Västerkullan alueen kehittämisvaihtoehdot selvitetään vaihekaavan tai muun vastaavan prosessin kautta yhteistyössä asianomaisten viranomaisten kanssa. Selvitystyö ei ole vielä käynnistynyt.

Itä-Uudenmaan liitto on laatinut 28.5.2007 päivätyn maakuntakaavaehdotuksen. Ehdotus pyrkii turvaamaan metropolialueen kasvun erityisen merkittävästi Sipoossa, Porvoossa ja Loviisissa. Maakuntakaavaehdotuksen maankäytön uudet varaukset Etelä-Sipoossa perustuvat Heli-rataan. Metron jatkamista ei ehdotuksessa ole käsitelty.

3.3 Seudun suunnitelmat

Helsingissä on voimassa kaupunginvaltuuston 26.11.2003 hyväksymä ”Yleiskaava 2002”. Uusia kaupunginosia suunnitellaan muun muassa Keski-Pasilaan, Jätkäsaareen, Kalasatamaan, Kruunuvuorenrantaan, Malmin lentokenttäalueelle ja Hakuninmaalle.

Yleiskaavan maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa on varauduttu mahdollisuuteen, että Helsingissä asuu n. 600 000 asukasta vuonna 2020.

Toimitilarakentamisen mahdollisuuksia yleiskaava sisältää uusilla rakentamisalueilla yli 4 milj.k-m².

Hakuninmaalle Vantaan rajan tuntumaan on laadittavana Kuninkaantammen osayleiskaava. Suunnittelun tavoitteena on muuttaa Hakuninmaan pohjoisosan työpaikka-alue pääasiassa asumiseen. Kuninkaantammen alueelle suunnitellaan sekä kerros- että pientaloja ja valmistuessaan alueella olisi noin 5000 asukasta.

Espoossa on voimassa Espoon pohjoisosien yleiskaava (osa I tuli lainvoimaiseksi vuonna 1997 ja osa II vuonna 2001). Yleiskaava rajoittuu etelässä Kehä III:een ja Espoon keskukseen.

Espoon eteläosien yleiskaava on laadittavana. Yleiskaava-alueeseen kuuluvat Leppävaaran, Tapiolan, Matinkylän, Espoonlahden ja Kauklahten suuralueet. Laatimisessa painotetaan Kaakkois-Espoon ja Länsiväylän kehittämisvyöhykettä, jota jatketaan Espoonlahdesta Kauklahteen asti. Kaupunginhallitus hyväksyi yleiskaavaehdotuksen 28.11.2006 ja se oli nähtävillä 7.2.-8.3.2007.

Kaupunginvaltuuston hyväksymien yleiskaavan tavoitteiden mukaan koko Espoossa varaudutaan 300 000 asukkaaseen vuonna 2030 ja työpaikkamäärään, joka vastaa 100 %:n työpaikkaomavaraisuutta.

Uusmäen alueelle Vantaan ja Helsingin rajan tuntumaan on laadittavana asemakaava, joka mahdollistaa noin 3000 asukkaan tiiviin ja matalan asuntoalueen rakentamisen. Kaava-alueen kokonaispinta-ala on noin 1,3 km² ja asuinkerrosalaa kaavassa on noin 140 000 k-m².

Keravalla on oikeusvaikutteinen Keravan yleiskaava 2020, joka tuli lainvoimaiseksi 22.6.2006. Yleiskaavan lähtökohtana on pääkaupunkiseudun nopea väestönkasvu. Samalla myös elinkeinoalueita varten tarvitaan lisää tonttimaata kysynnän ja väestön lisääntyessä.

Keravan asukasluvun oletetaan nousevan noin 40 800 asukkaaseen vuoteen 2025 mennessä, ja siihen perustuva asuntotuotanto on noin 7600–8500 asuntoa. Kaupunki pyrkii 100 % työpaikkaomavaraisuuteen, mikä tarkoittaa noin 9900 uutta työpaikkaa. Yleiskaavan valmistelun aikana tehtiin Keravan ja Vantaan kaupunkien yhteinen maankäyttöselvitys Savio–Valtinoja -alueen kehittämisestä.

Alikeravan KerCa:n logistiikka-alueelle on hyväksytty yleiskaavan muutos 3.9.2007. Muutos mahdollistaa tavaraliikenteen terminaalien ja siihen liittyvien toimintojen sekä biovoimalaitoksen ja kierrätyskeskuksen sijoittamisen alueelle.

Tuusulassa on voimassa valtuuston 15.15.1989 hyväksymä ”Yleiskaava 2010”. Lisäksi Tuusulassa on voimassa useita osayleiskaavoja, joista Vantaan rajaa vastaan ovat Ruotsinkylä-Myllykylän oikeusvaikutteinen yleiskaava (vahvistettu 4.3.1998) ja Nahke-la-Siippoo-Rusutjärven osayleiskaava (vahvistettu 22.6.1998). Vantaan kaupunki on sopinut Tuusulan kunnan kanssa yhteistyöstä maankäytön, liikenteen ja palvelujen suunnittelusta Tuusulan kehittämisprojektissa, joka koskee Kehä IV:n vyöhykettä. Maantiekylään sijoitetaan merkittävä työpaikka-alue. Alueelle on laadittu liiketoimintamalli, jonka perusteella laaditaan visio tulevasta kehityksestä. Visio toimii tulevan kaavoituksen pohjana, kun Maantiekylän ja Ruotsinkylän osayleiskaavoja tarkistetaan.

Nurmijärvellä on valtuuston hyväksymä koko kunnan yleiskaava vuodelta 1989. Nurmijärvellä on alkanut koko kunnan yleiskaavan korvaavan kehityskuvan laadinta. Kehityskuva laaditaan strategisena yleiskaavana, joka määrittelee kunnan maankäytön suuret linjat ja kehittämisen painopisteet. Kehityskuvaa ei tehdä aluevarauskaavana, vaan asia valmistellaan valtuustolle strategisena maankäyttöllisenä päätöksenä.

Nurmijärvellä on laadittavana Klaukkalan osayleiskaava. Sen taustaksi kunnanvaltuusto hyväksyi vuonna 2002 Klaukkalan kehityskuvan. Kehityskuvassa oli selvitetty Klaukkalan taajaman maankäytön rakennemalli- ja liikenneverkkovaihtoehtoja. Kunnanhallitus hyväksyi Klaukkalan maankäytön ja liikenneverkon kehittämisperiaatteet 19.2.2007.

Nurmijärveä ja Tuusulaa koskeva KUUMA -kuntien yhteinen kehitys- ja ympäristökuva on hyväksytty KUUMA -parlamentissa 8.5.2007. Kehitys- ja ympäristökuvan aikatahtain ulottuu Vantaan yleiskaavaa pidemmälle ja siinä on mm. varauduttu nopean junaliikenteen rataa lentoaseman kautta kohti Helsingin keskustaa.

Vantaan rajaa vastaan Riipilässä on voimassa kunnanvaltuuston 3.6.1992 hyväksymä Metsäkylän osayleiskaava.

Sipoon kunnanhallitus on 13.2.2007 hyväksynyt Sipoon yleiskaavaluonnoksen nähtäville lausuntoja ja mielipiteitä varten. Yleiskaava käsittää koko kunnan alueen, saaristoa lukuun ottamatta. Luonnos perustuu rakennemallin, jonka väestökapasiteetti on 60 000 uutta asukasta (40 000 uutta asukasta vuoteen 2025 mennessä). Luonnoksen mukaan Lounais- ja Etelä-Sipoota ja Nikkilä-Talma -vyöhykettä kehitetään voimakkaasti raideliikenteeseen tukeutuen. Myraksen aluetta ei ole tarkoitus kehittää.

YTV:n hallitus hyväksyi 21.3.2003 pääkaupunkiseudun tulevaisuuskuvan PKS 2025. YTV:n hallitus teki 2.3.2007 liikennejärjestelmäpäätöksen, jossa

se hyväksyi Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman PLJ 2007. Pitkän aikavälin tilavausverkko on esitetty vain aiemmassa Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman PLJ 2002 suunnitelmassa.

PKS 2025 kuvaa vuoteen 2025 ulottuvat pääkaupunkiseudun maankäytön kehittämisen päätavoitteet. Siinä on arvioitu asunto- ja työpaikkarakentamisen kehitys. Väestön ja työpaikkojen ennusteet ovat yhteneväiset maakuntakaavan laadinnan pohjana olleiden Uudenmaan liiton ennusteiden kanssa.

PLJ 2007 on strateginen, liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteleva suunnitelma. Siinä määritellään yhteiset liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet, suunnataan seudullista liikennepolitiikkaa, laaditaan yhteisiä tavoitteita toteuttava ja rahoituskehyskseen realistinen kehittämisohjelma sekä arvioidaan

suunnitelman vaikutuksia. Lisäksi siinä on ajoitettu seudun liikennehankkeiden toteuttaminen. Vantaalle tärkeät hankkeet on ajoitettu seuraavasti:

- Ennen vuotta 2015 toteutettavia hankkeita ovat mm. säteittäisten pääväylien parannukset Kehä III:n eteläpuolella mm. joukkoliikenteen nopeuttamiseksi, Kehä III:n ideakilpailun toimet välillä Vantaankoski – Lentoasemantie, Kehä III:n E18 hanke, Hämeenlinnanväylä Kehä III:lta Luhtaanmäkeen, Kehä II Turunväylältä Hämeenlinnanväylälle sekä Lahdenväylä Kehä III:lta Koivukylänväylälle.
- Vuosina 2016-2030 toteutettavia hankkeita ovat mm. säteittäisten pääväylien parantaminen, Kehä III Vanhakartanosta Vantaankoskelle, Kehä III:n välin Vantaankoski - Lentoasemantie 2. vaihe, Kehä III Hakunilasta Porvoonväylälle, Vihdintie Haagasta Lahnuksen ja Kehä IV.



Kuva 3.3 Ote pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman PLJ 2002 liikenneverkon tilanvarausverkosta.

¹ Kehäradalla tarkoitetaan Martinlaakson radan ja pääradan yhdistävää uutta rataa. Rata kulkee Helsinki-Vantaan lentokentän kautta. Radasta on käytetty aiemmin työnimeä Marja-rata.

Lisäksi tilanvarauksena yleiskaavassa osoitettavia hankkeita, joita tulisi edelleen tutkia, ovat mm. Klaukkalan rata, itämetron jatke Sipooseen/Hakunilaan, metron jatkaminen Pasilasta, suora yhteys lentoasemalle ja edelleen pääradalle ja Heli-radansuunta.

Seuraavaksi on tarkoitus allekirjoittaa aiesopimus valtion kanssa liikennejärjestelmän toteuttamisesta. Tämä korvaisi PLJ 2002:sta tehdyn aiesopimuksen. PLJ 2002 pohjalta pääkaupunginseudun kaupungit, YTV ja Liikenne- ja viestintäministeriö allekirjoittivat 26.8.2003 aiesopimuksen pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän toteutuksesta. Vantaan hankkeista sopimuksessa mainitaan kärkihankkeina, jotka toteutetaan vuosina 2004-2007, säteittäisten pääväylien pikaparannukset joukkoliikenteen

3.4 Yleiskaavat

Pienillä alueilla Luhtaanmäessä, Ilolassa ja Ruskeasannassa sekä Rekolassa on voimassa kaupunginvaltuuston 6.6.1983 hyväksymä yleiskaava.

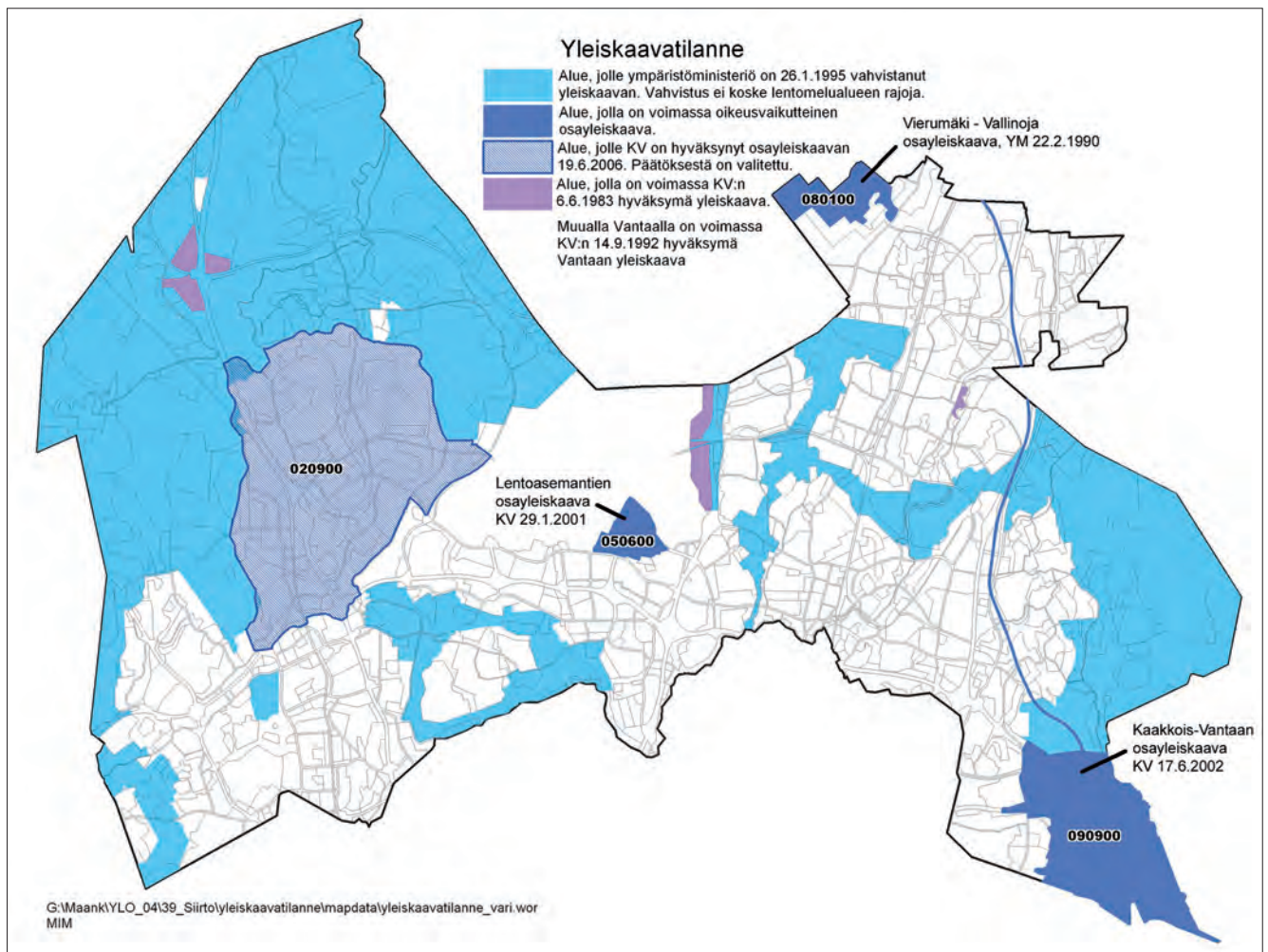
Vierumäessä ja Vallinojalla on voimassa ympäristöministeriön 22.2.1990 vahvistama osa Vierumäen-Vallinojan osayleiskaavasta.

Suurimmassa osassa Vantaata on voimassa kaupunginvaltuuston 14.9.1992 hyväksymä yleiskaava, josta Ympäristöministeriö on vahvistanut laajoja osia 26.1.1995. Yleiskaava tuli voimaan 17.1.1996.

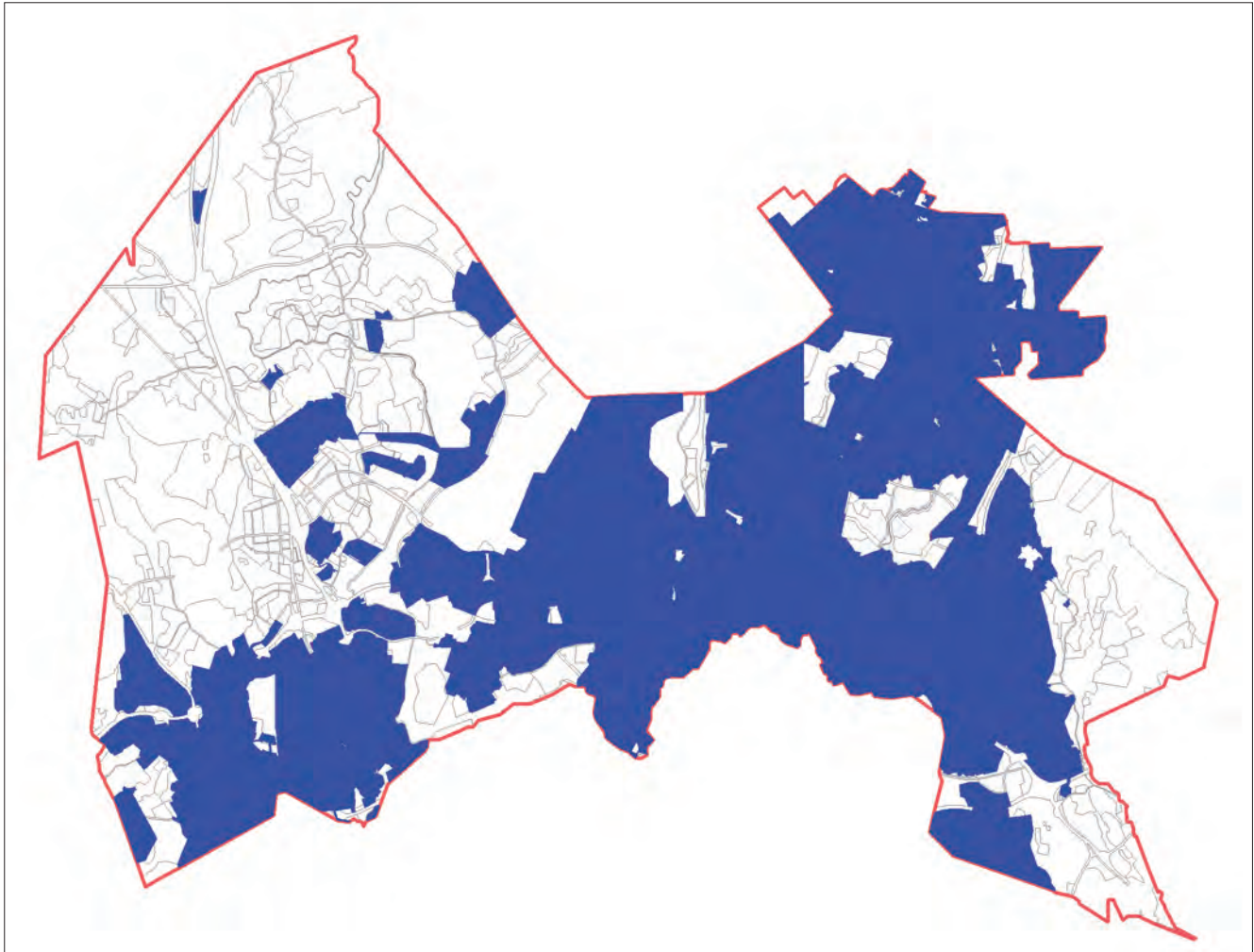
Lentoaseman eteläpuolella on voimassa Lentoasemantien (Aviapoliksen) osayleiskaava, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 29.1.2001.

Länsimäessä, Länsisalmessa ja osassa Ojankoa on voimassa Kaakkois-Vantaan osayleiskaava, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 17.6.2002. Päätös tuli voimaan 28.4.2004.

Myllymäen, Piispankylän, Lapinkylän ja Kivistön sekä osin Viinikkalan alueelle on hyväksytty Marja-Vantaan osayleiskaava kaupunginvaltuustossa 19.6.2006. Päätöksestä on valitettu. Osayleiskaava-alue on rajattu pois yleiskaavan tarkistuksesta.



Kuva 3.4 Vantaan yleiskaavatilanne.



Kuva 3.5. Vantaan asemakaavoitettu alue lokakuu 2007.

3.5 Asemakaavat

Vantaan kaupungin pinta-alasta on asemakaavoitettu 121 km², joka on 50 % kaupungin pinta-alasta. Asemakaavoitetusta alueesta 6 km²:llä on voimassa vielä rakennuslain mukainen rakennuskaava. Asemakaavoitetulla alueella asui 95 % kaupungin väestöstä 2007.

4 YLEISKAAVAN TAVOITTEET

Yleiskaavan tavoitteet koostuvat maankäytön kehityskuvasta ja varsinaisista yleiskaavan tavoitteista. Kaupunginvaltuusto hyväksyi maankäytön kehityskuvan ja yleiskaavan tavoitteet 24.11.2003.

Tässä kappaleessa esitellään maankäytön kehityskuvan keskeinen sisältö ja yleiskaavan tavoitteet. Maankäytön kehityskuva ja yleiskaavan tavoitteet on kokonaisuudessaan julkaistu erillisessä raportissa.

4.1 Maankäytön kehityskuva

4.1.1 Kaupunkirakenne

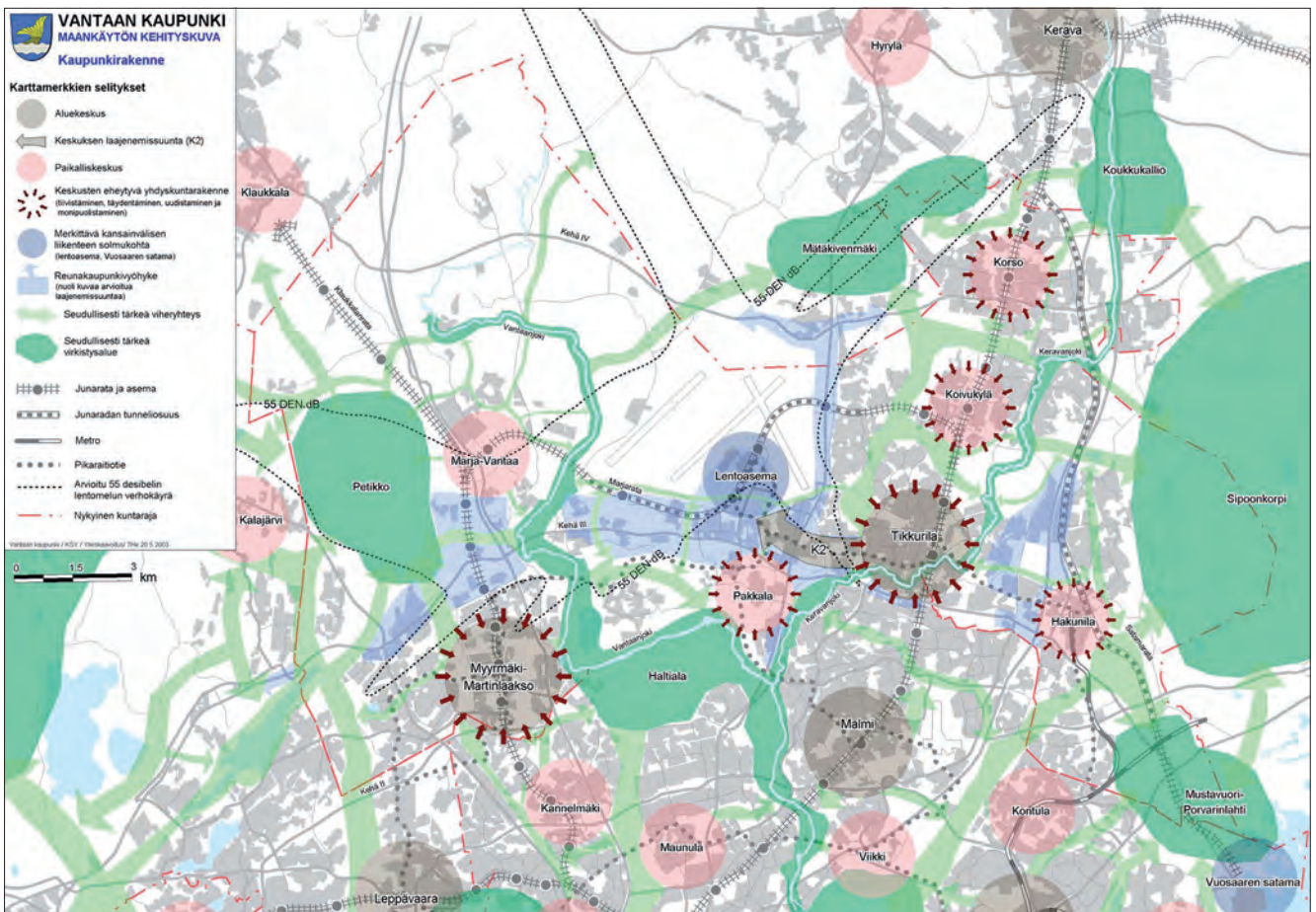
Vantaan kaupunkirakenteen kehittämisessä on kolme peruselementtiä: vetovoimaiset keskukset, reunakaupunkivyyhyke sekä viheraluejärjestelmä. Kaupunkirakenne muodostuu näiden elementtien kokonaisuudesta, joka sitoo Vantaan osaksi koko Helsingin seudun rakennetta. Keskukset ja niihin tukeutuvat yhdyskunnat muodostavat kaupunkirakenteen perustan, johon liittyy monipuolisten virkistysalueiden muodostama verkosto. Reunakaupunkivyyhyke erottuu muusta rakenteesta elinkeinoelämän kehittämisen kannalta tärkeänä kokonaisuutena, jolle keskeistä on

hyvä liikenteellinen sijainti. Yhdyskuntarakennetta palvelee tehokas ja monipuolinen liikennejärjestelmä, joka yhdistää erilaiset alueet toisiinsa.

Vetovoimaiset keskukset

Vantaan pääkeskus on Tikkurila. Myyrmäki ja Martinlaakso muodostavat yhdessä melko yhtenäisen aluekeskuksen, jonka lisäksi Vantaalla on kolme paikalliskeskusta: Korso, Koivukylä ja Hakunila. Tulevaisuudessa keskuksia syntyy kaksi lisää, kun jo kehityksessä oleva, mutta vielä yksipuolinen Keski-Vantaan Pakkala täydentyy ja kun Marja-Vantaan uusi keskus rakentuu Länsi-Vantaalle. Pakkala yhdistää kaupunkirakenteena kahtia jakautunutta Vantaata. Tikkurilan ja Pakkalan vahvistamiseen liittyy myös Aviapoliksen alueen tuleva kehitys sekä Tikkurilan ja lentoaseman välisen alueen kehittäminen.

Keskuksien kehittäminen on lähialueita tukevaa toimintaa ja myös päinvastoin: lähialueiden kehittäminen on myös keskuksien kehittämistä. Uudessa yleiskaavassa ei etsitä uusia merkittäviä asuntoaluevarauksia, vaan täydennysrakentamisen paikkoja haetaan nykyisestä rakenteesta ja samalla vahvistetaan lähipalveluita ja keskuksia. Keskustoissa painote-



Kuva 4.1. Maankäytön kehityskuvan kaupunkirakenne.

taan rakenteen monipuolisuutta ja tasapainoa eri toimintojen (asuminen, työ, palvelut) välillä. Mitä enemmän toimintoja kaupunkiympäristössä on, sitä paremmat mahdollisuudet on myös kaupunkikulttuurin kehittymiselle. Tavoitteena on rakentaa lähiöiden kaupungista verkottuneiden ja elinvoimaisten yhdyskuntien Vantaa.

Reunakaupunkivyöhyke

Kehä III:n ja säteittäisten liikenneväylien varret muodostavat reunakaupunkivyöhykkeen. Vantaan pääteiden ympäristöt ovat nykyisin alttiina nopeille ja odottamattomille muutoksille, kun entiset takamaat ja varastoalueet muuttuvat seudullisesti, kansallisesti ja kansainvälisesti tärkeiksi palvelujen tarjoajiksi.

Reunakaupunkivyöhyke sijaitsee suurelta osin melualueella (lento- ja tiemelu), joten toimintojen monipuolinen sekoittaminen on siellä vaikeaa. Se erottuu selkeästi liikenteen, kaupan ja työpaikkojen alueena. Reunakaupunkivyöhykkeen toimintoja on tulevaisuudessa ohjattava siten, että keskusten elinvoimaisuus ja kehittämismahdollisuudet säilyvät. Erityisesti kaupan hankkeiden sijoittamisessa reunakaupunkivyöhykkeelle ja toisaalta keskuksiin tarvitaan selvä työnjako.

Viheraluejärjestelmä

Vantaalaisen virkistysalueverkoston selkärangan muodostavat Vantaanjoki ja Keravanjoki ranta-alueineen. Kaavoissa on jo luotu koko kaupungin kattava virkistysalueverkosto, mutta sen toteuttaminen on monin paikoin kesken. Tulevaisuudessa keskeistä onkin viheralueiden ja ulkoilureittien rakentaminen suunnitelmien mukaan. Vasta silloin syntyy todellinen, Vantaan keskukset sekä erilaiset asuin- ja työpaikka-alueet yhdistävä verkosto, joka on samalla osa seudullista kokonaisuutta.

Vantaalla virkistysalueita on paljon ja asuntoalueiden sisäinen virkistysalueverkosto on tiheä. Tiivistämiseen ja täydennysrakentamiseen on edellytyksiä siten, että samalla säilytetään koko kaupungin kattava virkistysalueverkosto ja hyvä lähivirkistysalueiden palvelutaso.

Eheytyvä yhdyskuntarakenne

Vantaan haasteena on nykyisen rakenteen eheyttäminen, mikä tarkoittaa kaupunkirakenteen kehittämistä ja uudistamista toimivaksi ja kestäväksi ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti. Uudelle asuntotuotannolle haetaan tilaa nykyisestä kaupunkirakenteesta siten, että eri alueet ja keskukset kehittyvät toiminnoiltaan monipuolisiksi ja identiteetiltään erilaisiksi yhdyskunniksi. Samalla tuetaan ikärakenteen tasaista kehitystä, palveluiden ja toimivuuden paranemista sekä nostetaan kaupunkikuvan ja lähiympäristön laatua.

Eheyttäminen tarkoittaa eri alueilla eri asioita. Josakin on kyse nykyisen rakenteen tehostamisesta

tiivistämällä ja toisaalla isomman täydennysalueen toteuttamisesta. Lisäksi eheyttämiseen liittyy myös toimimattoman rakenteen uudistaminen. Eheyttävien alueiden etsiminen ja valitseminen on monen asian ja näkökulman punnitsemista, jossa tarvitaan yhteistyötä asukkaiden kanssa.

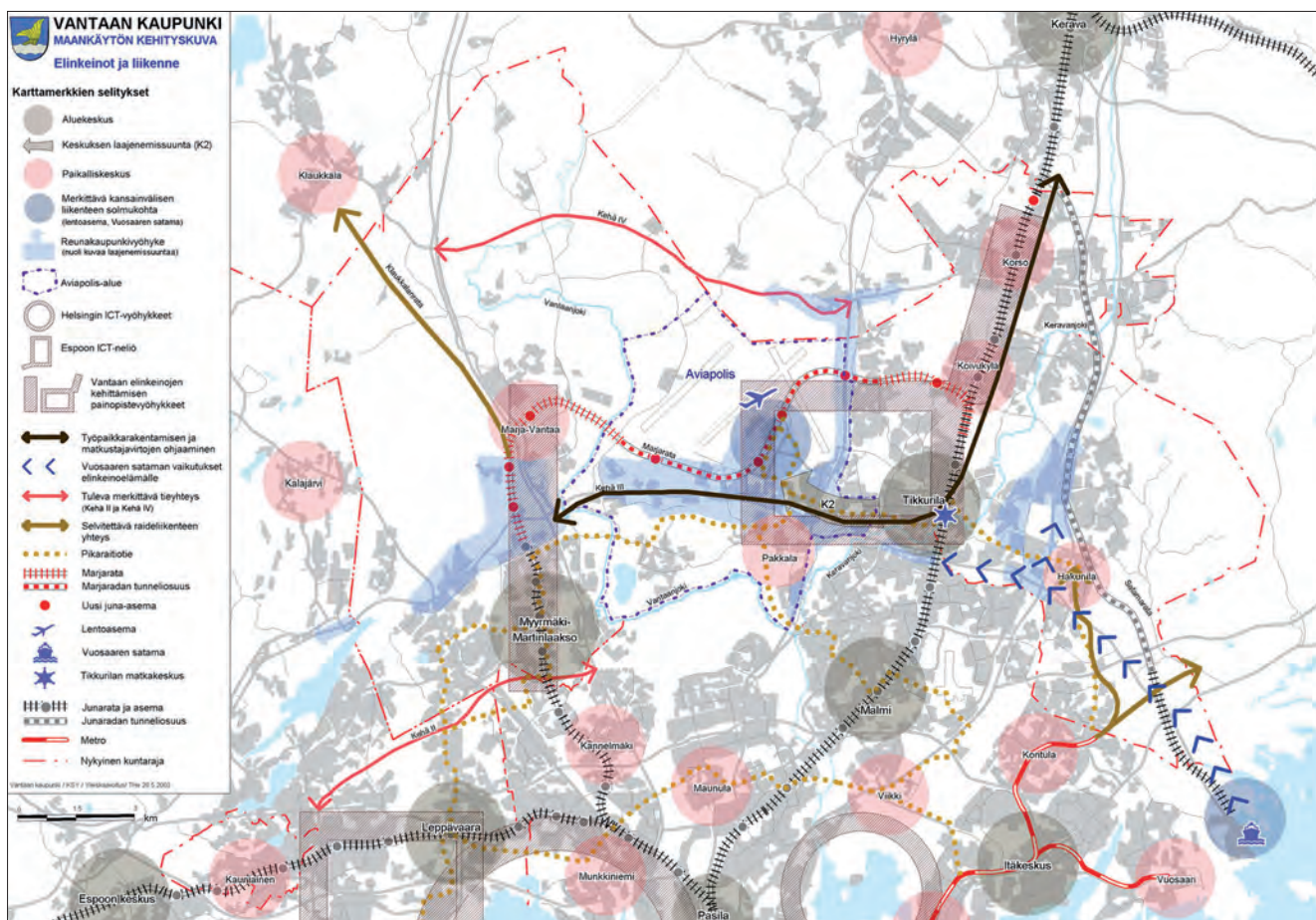
Yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen liittyy toimintojen sekoittamisen periaate. Seudullisesta näkökulmasta se tarkoittaa työpaikkojen, asumisen, palveluiden ja vapaa-ajan toimintojen limittymistä siten, että liikenne vähenee kokonaisuudessaan. Vantaalla se puolestaan tarkoittaa reunakaupungin ja keskusten toimintojen yhdistämistä siellä, missä se on mahdollista, ja erityisesti keskuksissa toimintojen sekoittamista kortteleiden sisällä.

4.1.2 Elinkeinot ja liikenne

Elinkeinopolitiikan tavoitteena on osaamisen keskusten ja yrityskeskittymien (klusterit) muodostuminen. Tämän kehityksen turvaamiseen liittyvät osaltaan myös taloudellisesti merkittävimmät liikennejärjestelmäratkaisut. Siellä, missä liikenneyhteydet ovat hyvät, ovat myös elinkeinoelämän kannalta mielenkiintoisimmat kohteet. Vantaalla yritysten ja työpaikkojen sijoittumispaikkoina erottuvat toisaalta keskukset, toisaalta Kehä III:n varren ja säteittäisväylien reunakaupunkivyöhyke sekä Aviapoliksen alue Helsinki-Vantaan lentoaseman ympärillä.

Kehityskuvakartassa on esitetty kaksi elinkeinon aktiivisen kehittämisen vyöhykettä. Ensimmäinen on Tikkurilan, Pakkalan, lentoaseman, Koivukylän sekä pääradan varren keskuksien muodostama kokonaisuus. Kehittämisen aineksina ovat Tikkurilan ja lentoaseman välisen alueen mahdollisuuksien tehokas käyttäminen, Kehäradan uusien asemanseutujen hyödyntäminen sekä pääradan keskusten kytkeminen Aviapoliksen alueen kehittämiseen. Toisena kohteena on Myyrmäen ja Marja-Vantaan radanvarsialue, jonka kehittämisessä on kyse uusista toimitilavaltaisista asemanseuduista. Keskukset ovat tärkeitä erityisesti työpaikkavaltaisten yritysten sijaintipaikkoina.

Hyvät liikenneyhteydet ja sujuvat vaihtomahdollisuudet eri kulkumuotojen välillä ovat avainasemassa verkostomaisesti toimivaa kaupunkirakennetta suunniteltaessa. Liikennejärjestelmän rakenne sovitetaan sekä seudullisen liikkumisen että Vantaan kaupunkirakenteen tarpeisiin. Päätieverkon lisäksi kehitetään erityisesti joukkoliikennettä. Kehäradan rakentamisella on keskeinen rooli joukkoliikenteen kehittämisessä, koska hyvät joukkoliikenneyhteydet toteutetaan raideliikenteen varaan. Tätä täydentävät tiheästi liikennöidyt bussilinjat. Joukkoliikennejärjestelmän olennainen osa ovat korkealaatuiset terminaalit ja vaihtopaikat sekä miellyttävä kevyen liikenteen ympäristö.



Kuva 4.2. Elinkeinot ja liikenne maankäytön kehityskuvassa.

4.2 Yleiskaavan tavoitteet

Yleiskaavan tavoitteet on muodostettu maankäytön kehityskuvan pohjalta.

4.2.1 Mitoitus

Yleiskaavan asuntoaluevaraukset mitoitetaan siten, että ne mahdollistavat 240 000 asukkaan sijoittumisen Vantaalle vuonna 2030.

Vantaa on monipuolinen seudullinen työpaikkakeskittymä, joten yleiskaavassa varaudutaan vähintään seudulliseen tavoitteeseen, 125 000 työpaikkaan.

4.2.2 Eheyttäminen

Yleiskaavan päätavoitteena on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen.

Kaupunkirakennetta täydennetään, tiivistetään ja uudistetaan, jotta turvataan monipuolinen ja laadukas asuntokanta eri ikä- ja väestöryhmille sekä hyvä lähipalveluverkko ja parempi kaupunkikuva.

Myyrmäen, Martinlaakson, Pakkalan, Tikkurilan ja Hakunilan keskuksia vahvistetaan ja laajennetaan. Korsossa ja Koivukylässä osoitetaan uusia työpaikkoja keskustojen tueksi.

Reunakaupungin ja keskuksien välinen työnjako määritellään.

Petikossa ja Hakkilassa määritellään työpaikkojen ja asumisen suhde. Työvoimavaltaisten toimintojen sijoittumista ohjataan keskuksiin ja joukkoliikenteen laatuikätyvien varsille. Logistiikalle ja monipuoliselle tuotannolle varataan riittävät alueet.

Viinikkalaan ja Ruskeasantaan osoitetaan aseisiin tukeutuvia uusia työpaikka-alueita.

Laajat, yhtenäiset virkistysalueet ja virkistysalueverkoston toimivuus säilytetään sekä monipuoliset ja riittävät lähivirkistysmahdollisuudet turvataan.

4.2.3 Keskusten kehittäminen

Päätavoitteena on keskuksien vahvistaminen osana seudullista verkostoa.

Keskuksia eheytetään työpaikka- ja asuntorakentamisella, jotta luodaan edellytykset monipuolisille palveluille ja kaupunkikulttuurille.

Työnjako keskusten ja reunakaupungin tilaa vievän kaupan alueiden välillä määritellään siten, että molempien kehittämisedellytykset varmistetaan.

Petikon, Tammiston ja Porttipuiston erikoiskaupan alueiden laajuus ja sisältö määritellään. Alue- ja paikalliskeskusten laajuus ja sisältö määritellään.

4.2.4 Toimivat verkostot

Liikkumisen ja yhdyskuntateknisen huollon verkostoja tehostetaan, jotta taataan eheytyvän yhdyskuntarakenteen toimivuus. Joukkoliikenteen runkoyhteydet ja kevyen liikenteen väylät ja reitit muodostavat jatkuvia yhteyksiä seudullisesti ja kaupungin toimintojen välillä.

Joukkoliikennettä ja kevyen liikenteen edellytyksiä parannetaan ja liikennemuotoja yhteensovitetaan siten, että kunnalliset ja muut palvelut ovat myös autottoman ihmisen tavoitettavissa.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä varaudutaan Aviapoliksen alueen työpaikkamäärän ja työmatkojen merkittävään kasvun vaikutuksiin.

Uusi rakentaminen sijoitetaan siten, että hyvän joukkoliikennepalvelun alue kattaa 80 % asukkaista ja työpaikoista.

Lentoaseman toimintaedellytykset turvataan, ja kentän maaliikenneyhteyksiä kehitetään raideliikenne mukaan lukien.

Liikenneverkkoa koskevat yksittäiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Tarkistetaan Myyrmäen, Tikkurilan ja Korson katuverkkoa.
- Osoitetaan Kivistön pohjoinen liittymä Hämeenlinnanväylälle, Ylästöntien liittymä Tuusulanväylälle ja Valkoisenlähteen tien liittymä Lahdenväylälle.
- Tarkistetaan Klaukkalan ja Vantaan väliset tieyhteydet.
- Valitaan Kehä IV:n pohjoinen tielinjausvaihtoehto.
- Tutkitaan Santaradan tarve.
- Selvitetään Heli-radon varauksen tarve.
- Osoitetaan valtuuston hyväksymä Kehäradan linjaus.
- Osoitetaan linja-autovarikot.

Voimassa olevan yleiskaavan virkistyspalvelualuevaraukset pääosin säilytetään. Virkistyspalveluita koskevat yksittäiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Osoitetaan Vantaalle uusi golfkenttä ja ratsastuskeskus.

- Tutkitaan koirien koulutusalueiden, ratsastuskusten ja ratsastuksen runkoreittien merkitsemistä yleiskaavaan.

- Laajennetaan Lavangon moottorirata-alueita.

- Laajennetaan Keimola Golfn golfkenttää.

- Poistetaan Palokallion urheilu- ja virkistyspalvelujen aluevaraus (VU) Kuninkaanmäessä.

- Supistetaan Kulomäen urheilu- ja virkistyspalvelujen aluevarausta (VU).

Yhdyskuntateknisen huollon palveluja keskitetään toimintojen tehostamiseksi ja ympäristökuormituksen vähentämiseksi, ja yhdyskuntateknisen huollon tarpeet turvataan kaupungin kasvaessa.

Yhdyskuntateknistä huoltoa koskevat yksittäiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Osoitetaan korvaavat paikat Hakunilan ja Tuupakan linja-autovarikoille.
- Osoitetaan korvaavat paikat tiehallinnon Hakunilan ja Vantaankosken varikoille.
- Osoitetaan Länsi-Vantaalle uusi maanlajitysalue ja korvaava paikka Palokallion maanlajitysaluudelle Itä-Vantaalle. Laajennetaan Kulomäen maanlajitysaluetta.
- Osoitetaan Keski-Vantaalle ja Koivukylään uudet lumen vastaanottopaikat ja Ojangolle korvaava lumen vastaanottopaikka.
- Osoitetaan Pitkäsuon pilaantuneiden maiden lopuspäätöspaikka.
- Osoitetaan Keski-Vantaalle uusi lämpökeskus ja Itä-Vantaalle uusi sähköasema.
- Osoitetaan korvaava linja Hanabölen 110 kV:n linjalle.
- Osoitetaan Itä-Vantaalle uusi Sortti-kierrätysasema.
- Osoitetaan Itä-Vantaalle Hiekkaharjun paloaseman korvaava paloasema ja kaupungin tukikohdille Eteläpuistossa, Halmekujalla, Korsossa ja Martinlaaksossa (kaasutuslaitoksen jätteenkäsittelyalueen alle jäävä tukikohta) korvaavat paikat.
- Tarkistetaan Silvola ja Tammiston yhdyskuntateknisen huollon alueiden (ET) laajuutta.

4.2.5 Ympäristöhaittojen hallinta

Kaupunkirakenteen eheyttämisellä ja sekoittuneella rakenteella vähennetään liikkumistarvetta ja muodostetaan maankäyttö- ja liikennejärjestelmäkokoaisuus, jossa liikenteen haitat ihmisille ja luonnolle ovat mahdollisimman pienet.

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot sijoitetaan siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa.

Yli L_{den} 60 dB:n lentomelualueelle ei sallita uutta asutusta ja siellä jo olevaa asutusta pyritään muuttamaan paremmin melua sietäville toiminnoille. L_{den} 55-60 dB lentomelualueella sallitaan vähäistä asumisen täydentämistä nykyisillä asuinalueilla mutta ei uusia asuinalueita.

4.2.6 Suojelu

Tavoitteena on luonnon, luonnonvarojen ja kulttuuriympäristön vaaliminen.

Luonnonsuojelua koskevat yksittäiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Merkitään Natura 2000 –alueet yleiskaavaan.
- Merkitään luonnonsuojelulain mukaiset luontotyytit yleiskaavaan päätösten mukaisesti.
- Täydennetään Sipoonkorven ja Petikon suojelualuekokonaisuuksia.
- Tarkistetaan luonnonsuojelualuevarausten suojeluarvot.
- Selvitetään metsien laadullistamista.

Kulttuurihistoriaa ja maisemaa koskevat yksittäiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Täsmennetään arvokkaiden maisema-alueiden ja kulttuurihistoriallisesti merkittävien alueiden rajaukset.
- Tarkistetaan Suuren Rantatien suojelutarve.

5 YLEISKAAVAN KOKONAISMITOITUS

5.1 Seudulliset mitoitustavoitteet

Uudenmaan liitto ja YTV ovat laatineet seudulliset mitoitustavoitteet yhdessä. Uudenmaan liitto on maakuntasuunnitelmassaan ennustanut pääkaupunkiseudun asukaslukutavoitteeksi seuraavaa:

Asukkaat	2000	lisäys	2025
Espoo	213 300	86 700	300 000
Helsinki	555 500	64 500	620 000
Kauniainen	8 500	1 500	10 000
Vantaa	178 500	61 500	240 000
Pääkaupunkiseutu	955 800	214 200	1 170 000

Vantaalla asui 1.1.2007 189 684 asukasta.

YTV:n pääkaupunkiseudun tulevaisuuskuvassa PKS 2025 on maakuntasuunnitelman seudulliset työpaikkaennusteet jaettu pääkaupunkiseudulla kaupungeittain seuraavasti:

Työpaikat	2000	lisäys	2025
Espoo	102 600	42 400	145 000
Helsinki	372 400	54 600	427 000
Kauniainen	2 300	700	3 000
Vantaa	89 200	35 800	125 000
Pääkaupunkiseutu	566 500	133 500	700 000

Vantaalla oli 31.12.2004 95 964 työpaikkaa.

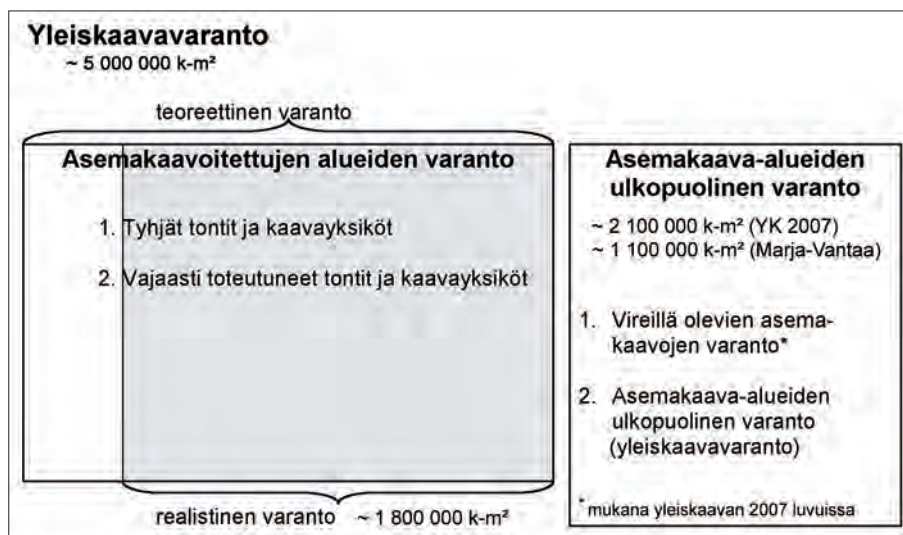
Maakuntavaltuusto hyväksyi 7.12.2005 Uudenmaan maakuntasuunnitelman 2030. Väestökehitys on arvioitu seutukunnittain vuoteen 2030 asti. Pääkaupunkiseudulla arvioidaan asuvan 1 110 500 - 1 181 000 asukasta vuonna 2030.

5.2 Asuminen

Yleiskaavassa ja Marja-Vantaan osayleiskaavassa on varauduttu siihen, että Vantaalla voisi asua 240 000 asukasta vuonna 2030. Uutta asuinrakennusoikeutta tarvitaan vähintään 4,5 milj. k-m², jotta asuntorakentamisen tarve voidaan tyydyttää. Asuntorakentamisen kysyntään vaikuttavat useat eri tekijät. Väestönkasvu ja asumisväljyyden lisääntyminen vaikuttavat suoraan tarvittavan asuinpinta-alan suuruuteen, samoin asuntojen poistuma. Asumisväljyyden on ennustettu kasvavan nykyisestä noin 36 h-m²:stä 46 h-m²:iin. Nykyisten asukkaiden asumisväljyyden kasvun ja asuntojen poistuman johdosta tarvitaan noin 2,5 milj. k-m² ja uusia asukkaita varten 2 milj. k-m² uutta asuinkerrosalaa vuoteen 2030 mennessä.

Yleiskaavan mitoitustavoitteen saavuttamiseksi uusia asuntoalueita on varattu Marja-Vantaan osayleiskaavan ja voimassa olevien asemakaavojen käyttämättömien varantojen (noin 2,9 milj. k-m²/syyskuu 2007) lisäksi noin 2,1 milj. k-m². Luvussa ovat mukana yleiskaavan 1992 toistaiseksi rakentamattomat asuntoalueet. Asuntoalueiden mitoitustavoitteeseen on päästy laajentamalla jo rakennettuja asuntoalueita sekä ohjaamalla täydennysrakentamista keskuksiin ja niitä ympäröiville asuntoalueille.

Yleiskaavan asuntorakentamisen mitoitukseen ei ole laskettu mukaan jo asemakaavoitettujen pientaloalueiden tehokkuusluvun nostamisella mahdollisesti saatavaa lisärakennusoikeutta. Pientaloalueiden asemakaavojen toteutumisaste on Vantaalla vielä joissain kaupunginosissa varsin alhainen ja se antaa tarvittaessa mahdollisuuksia aluetehokkuuksien nostamiseen. Nykyisiä asemakaavoja (et¹ = 0,15-0,25) voitaisiin tulevaisuudessa tehostaa ja siten lisätä rakentamis-



Kuva 5.1. Asumisen rakennusvarannon jäsentely Vantaalla 9/2007.

mahdollisuuksia alueilla, joilla toteutunut rakenne on väljä. Pientaloalueiden tiivistämisessä keskeistä on kortteleiden ja tonttien täydennysrakentaminen. Pientaloalue voidaan tulkita täyteen rakennetuksi, kun asemakaavojen varannosta on toteutunut noin 90 %.

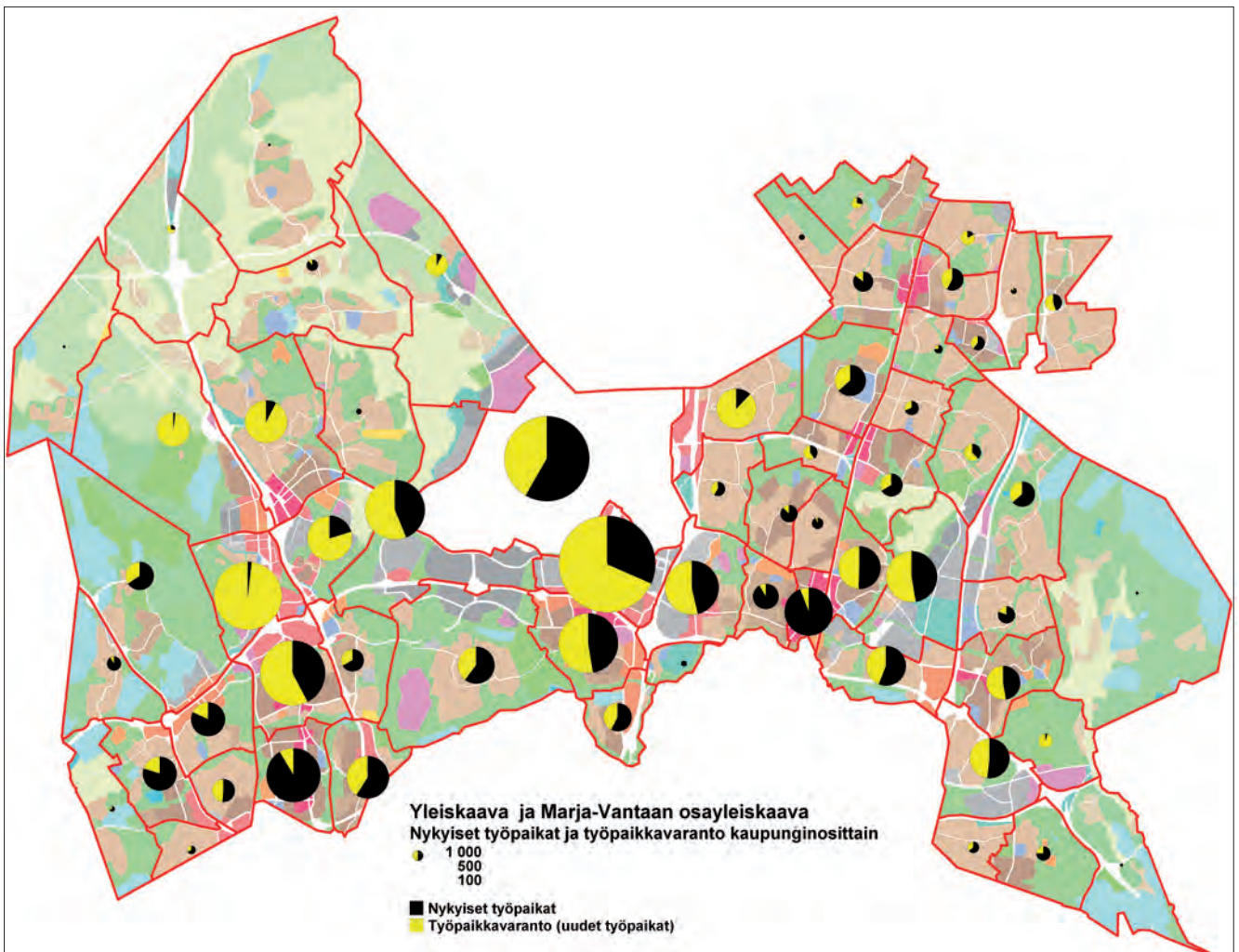
Pientaloalueiden tiivistyminen ilman erityistoimenpiteitä on hidasta ja sen toteutumisaika on todennäköisesti pidempi kuin yleiskaavan aikajänne. Tehokkuusluvun mahdollista nostamista selvitetään yleiskaavan jatkotyönä tarkemmin alueittain, jotta voidaan turvata kunkin asuntoalueen ominaispiirteiden säilyminen mahdollisimman hyvin. Kaikilla asuntoalueilla tehokkuuden nostaminen ei varmasti ole perusteltua.

5.3 Työpaikat

Vantaalla laajat, keskeiset alueet eivät sovellu asumiselle liikenneväylien melualueista ja varsinkin laajasta lentomelualueesta johtuen. Tätä valtakunnallisesti keskeisintä aluetta ei ole tarkoituksenmukaista jättää kehittämättä.

Seudulliset työpaikkaennusteet eivät ole ottaneet riittävästi huomioon toisaalta Vantaan seudullisesti keskeistä sijaintia ja toisaalta laajoista lentomelualueista johtuvia maankäyttörajoituksia. Jatkossa seudullisissa työpaikkaennusteissa on otettava nämäkin seikat huomioon.

Helsingin seudun työpaikkaennusteiden ja yleiskaavan tavoitteiden mukaan Vantaan yleiskaavassa



Kuva 5.2. Yleiskaavan ja Marja-Vantaan osayleiskaavan työpaikat 1.1.2007 sekä työpaikkavaranto kaupunginosittain. Työpaikkavarannolla tarkoitetaan arviota työpaikkojen määrästä toistaiseksi rakentamattomilla asemakaavoitetuilla tonteilla ja yleiskaavojen työpaikka-alueilla.

¹ et on rakennusoikeuden määrää ilmaiseva tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan. Esimerkiksi tonttitehokkuuden ollessa $et=0,15$ tontin kokonaisrakennusoikeus on 15 % tontin pinta-alasta.

on varauduttava 125 000 – 145 000 työpaikkaan vuonna 2025. Vantaalla oli vuoden 2007 alussa noin 100 000 työpaikkaa.

Vantaalle on mahdollista rakentaa toimitilat liki 100 000 uudelle työpaikalle (työpaikkavaranto). Asemakaavat mahdollistavat toimitilojen rakentamisen noin 59 000 uudelle työpaikalle, joista Marja-Vantaan osayleiskaava-alueelle sijoittuu 2000 työpaikkaa. Näiden lisäksi vielä asemakaavoittamattomien työpaikka-alueiden varanto riittää 40 000 uuden työpaikan tarpeisiin, josta Marja-Vantaan osayleiskaava-alueella on hieman yli puolet.

Yleiskaava ja Marja-Vantaan osayleiskaava mahdollistavat nykyisen työpaikkamäärän kaksinkertaistumisen. Työpaikkavarannosta puolet sijaitsee yli $L_{den} 55$ dB lentomelualueella, joka ei sovellu asumiseen. Vaikka työpaikkarakentamisen painopiste on lentomelualueella ei sinne ole tarkoituksenmukaista keskittää Vantaan kaikkea työpaikkarakentamista. Radanvarsien alue- ja paikalliskeskuksia on myös tärkeää kehittää paikallisina työpaikka-alueina.

Todennäköisesti vuoteen 2030 mennessä kaikkia työpaikka-alueita ei oteta vielä käyttöön, jolloin seuraavaa yleiskaavaa valmisteltaessa ei ole tarvetta työpaikka-alueiden lisäämiseen. Lentomelun takia

keskeiset yleiskaavan työpaikka-alueet on kuitenkin tarkoituksenmukaista osoittaa jo nyt työpaikkakäyttöön, jolloin niille on mahdollista suunnitella väliaikaista maankäyttöä.

Yleiskaavassa on tarvetta riittävään joustavuuteen sekä työpaikka-alueiden sijainnin ja määrän että toimintojen sisällön suhteen. Tätä korostavat mm. elinkeinoelämän järjestöt. Elinkeinoelämän kehityksen ennakointiin sisältyy huomattavasti enemmän epävarmuutta kuin asumiseen. Tarvittavan työpaikkarakentamistarpeen ja toimialoittaisen työpaikkaväljyyden kehityksen ennustaminen on erittäin vaikeata.

Yleiskaava luo erinomaiset edellytykset Vantaan elinkeinoelämän kehittymiselle ja koko Helsingin seudun työpaikkarakentamiselle. Keski-Vantaa kehittyy seudullisena työpaikkakaupunkina hyvän saavutettavuuden ansiosta. Tulevaisuudessa parantuvat raide-liikenneyhteydet edistävät entisestään Keski-Vantaan eli Aviapolis-alueen työpaikka-alueen kehittymistä seudullisena työpaikka-alueena.

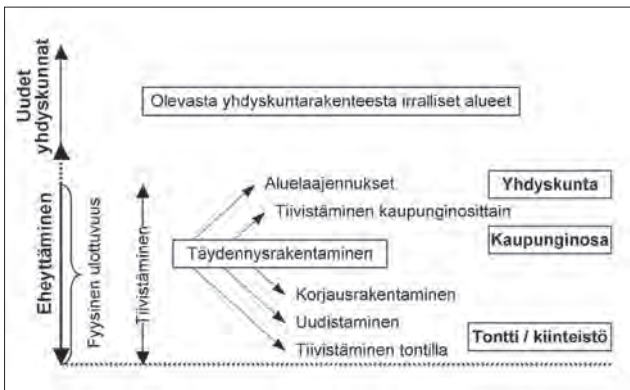
Jatkossa tärkeätä on eri työpaikka-alueiden toteuttamisjärjestyksen määrittäminen. Ensimmäiseksi Vantaa keskittyy Aviapolis-alueeseen, Vantaankoskeen ja pääradan varteen.

6 MAANKÄYTÖN RATKAISUPERIAATTEET

6.1 Yhdyskuntarakenteen eheys

6.1.1 Mitä eheyttämällä tarkoitetaan

Yleiskaavan päätavoitteena on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen. Sillä tarkoitetaan kaupungin fyysisen rakenteen kehittämistä toimivaksi sekä ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäväksi. Vantaata tiivistetään yhdyskuntarakenteen reunoilta laajentamalla nykyisiä aluevarauksia ja sisältä täydennys- ja korjausrakentamisella sekä kortteleita uudistamalla. Suurimpana muutoksena verrattuna Vantaan aikaisempiin yleiskaavoihin on koko kasvun suuntaaminen tukemaan jo rakennettujen alueiden kehittymistä. Yleiskaava sisältää vähän kokonaan uusia asuin- ja työpaikka-alueita tai liikenneväyliä. Aluelajennuksille on luonteenomaista liittyminen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Eheyttävälle suunnittelulle on myös keskeistä toimintojen (asuminen, työ, palvelut) sekoittaminen yhdyskuntarakenteessa niin yhdyskunta-, kaupunginosa- kuin kiinteistötasolla.



Kuva 6.1. Eheyttämisen fyysinen ulottuvuus.

6.1.2 Eheyttämisen ulottuvuudet kaupunkirakenteessa

Keskukset

Keskukset ja niitä ympäröivät yhdyskunnat muodostavat toiminnallisia kokonaisuuksia, jotka ovat samalla osa seutua. Keskuksia kehitetään toiminnoiltaan monipuolisiksi lisäämällä asumista, työpaikkoja ja vapaa-ajan vieton mahdollisuuksia. Keskustojen täydennysrakentamisen taustalla on ajatus keskusta-kiinteistöistä, joissa on asumisen lisäksi katutasossa liiketilaa palveluille.

Kaikissa keskuksissa sekoitetun rakenteen periaate luo mahdollisuuksia lisärakentamiseen. Isojen pysäköintikenttien käyttötarkoituksia muuttamalla voidaan rakentaa merkittävästi uusia asuntoja ja

parantaa samalla kaupunkikuvaa. Lisämahdollisuuksia rakentamiselle ja kaupunkikuvan kehittämiseksi tarjoavat uudistuvat korttelit ja kiinteistöjen korjausrakentaminen. Keskuksien täydennysrakentamisella tarjotaan useammille asukkaille hyvä joukkoliikenne ja palvelut.

Asuntoalueet

Eheyttävällä rakentamisella tuetaan alueiden elinvoimaisuutta, parannetaan kaupunkirakenteen toimivuutta, turvataan monipuolinen ja laadukas asuntokanta eri ikä- ja väestöryhmille sekä parannetaan lähiympäristön laatua. Eheyttävä asuntorakentaminen tarkoittaa eri alueilla eri asioita. Jossakin voidaan nostaa aluetehokkuutta ja toisaalla rakentaa täydennysalueita tai uudistaa huonosti toimivaa rakennetta. Tulevaisuuden asuntorakentamisessa painotetaan erityisesti asumisen laatua. Laatu on nähtävä kokonaisuutena, joka vaihtelee elämäntilanteen, elämäntyylin ja niihin liittyvien yksilöllisten tarpeiden mukaan.

Työpaikka-alueet

Perinteinen teollinen toiminta on muuttunut Vantaalla entistä enemmän kahteen eri suuntaan. Ensinnäkin hyvin työpaikkaintensiivisiin toimistovaltaisiiin työpaikkoihin, jolloin alueiden hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä on oleellisen tärkeitä. Toiseksi paljon tilaa vaativaan, mutta kerrosalaan nähden vähemmän työpaikkoja sisältävään ja paljon raskasta liikennettä aiheuttavaan logistiikkaan, jolloin hyvät suorat yhteydet pääväyliin ja sijainti asuntoalueiden ulkopuolella ovat tärkeitä.

Työpaikka-alueiden suunnittelussa lähtökohtana on työvoimavaltaiten toimintojen sijoittaminen keskuksiin ja hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrelle, mieluiten raideliikenteen varrelle, jolloin myös työpaikkarakentamisella on mahdollista eheyttää nykyistä yhdyskuntarakennetta.

Logistiikkatoimintojen painopistealueita ovat erityisesti asumiseen soveltumattomat lentomelualueet. Yhdyskuntarakenteesta saadaan tiiviimpi, jos laajat Helsingin seudun yhdyskuntarakenteessa keskeisesti sijoittuvat lentomelualueet käytetään täysipainoisesti maankäytössä hyväksi.

Vantaalla työpaikka-alueita on paljon, joten yhdyskuntarakenteen eheyden kannalta on keskeistä määritellä alueiden toteuttamisjärjestys, etteivät yksittäiset hankkeet vie mahdollisuuksia kaupunkirakenteen kokonaisuuden hallinnalta.

Viherialueet

Viher- ja suojelualueiden riittävän määrän ja viheralueverkoston jatkuvuuden turvaaminen on osa

yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Lisä- ja täydennysrakentamisen vastapainona korostuu viheralueiden merkitys ja tarve erityisesti viheralueverkoston ja siihen liittyvien reittiyhteyksien määrätietoiseen kehittämiseen.

Virkistyskäytön ja ekosysteemin vaatimukset viheraluejärjestelmälle ovat pitkälti yhteneväiset: viherverkon monipuolisuus, jatkuvuus ja elinvoimaisuus ovat tärkeitä molemmista näkökulmista katsottuna. Investoiminen viheralueisiin on edullinen tapa parantaa elinympäristön laatua.

Palvelut

Suurin osa kuntien menoista aiheutuu julkisten palveluiden järjestämisestä. Kunnan on tarjottava lain mukaan kaikille asukkailleen samat lakisääteiset palvelut riippumatta asuinpaikasta. Palveluiden järjestämisessä eri alueiden välillä on kuitenkin suuria eroja. Osittain erot johtuvat väestön määrästä ja ikärakenteesta, jotka vaihtelevat samallakin alueella ajan mittaan riippuen yhdyskunnan elinkaaren vaiheesta. Uusilla asuntoluilla rakentamisvaiheen jälkeen asukasmäärä kasvaa ensin nopeasti, mutta lähtee sitten hitaaseen laskuun. Väestön ikääntyessä palvelutarpeet muuttuvat. Jos alueelle ei rakenneta uutta, joudutaan sulkemaan mm. päiväkotia ja kouluja. Toisaalta vanhusten palvelujen kysyntä kasvaa. Palvelujen kysynnässä tapahtuvat suuret muutokset aiheuttavat kunnalle suuria kustannuksia.

Aktiivisella kaupunkisuunnittelulla palveluiden kysyntää ja kustannuksia voidaan osittain hallita ohjaamalla täydennysrakentamista olemassa olevien palveluiden tuntumaan. Kun alueella tapahtuu eheyttävää rakentamista säännöllisesti, on palveluiden mitoittaminen ja väestön määrän sekä demografisen rakenteen hallinta helpompaa. Eheyttävä suunnittelu edellyttää entistä saumattomampaa yhteistyötä kunnan sektoreittain jaettujen hallintokuntien ja palveluiden tarjoajien kesken.

Liikenne

Yleiskaavan liikennejärjestelmän tulee varmistaa eri alueiden saavutettavuus ja vaihtomahdollisuudet eri kulkumuotojen välillä. Matkoja voidaan lyhentää toimintojen järkevällä sijoittelulla ja lisäämällä kaupunkien ja kaupunginosien sisäistä monipuolisuutta ja omavaraisuutta (toiminnallisen sekoittamisen periaate). Samalla vahvistetaan alueiden kilpailukykyä. Työpaikkojen sijoittaminen keskuksiin ja joukkoliikenteen laatuikätyvien varsille parantaa myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Toimivalla liikennejärjestelmällä saavutetaan suuria kustannussäästöjä ja vähennetään liikenteen aiheuttamia haittoja.

6.1.3 Miksi eheytetään

Asumisväljyyden ja huoneistokoon kasvu sekä asuntokuntien koon pieneneminen edellyttävät yhdyskuntarakenteen eheyttämistä lisä- ja täydennysrakentami-

sella. Ilman täydennysrakentamista väestö vähenee ja sukupolvenvaihdokset asuntoluilla ovat jyrkkiä ja vaikuttavat voimakkaasti erilaisten palveluiden kysyntään. Seurauksena asuntolualueiden lähipalveluja on vaikeaa ja mahdollisesti kannattamatonta pitää yllä. Sekä yksityisiä että julkisia palveluita joudutaan karsimaan. Palveluiden turvaamiseksi ja asuntolualueiden elinvoiman säilyttämiseksi eheyttävä lisä- ja täydennysrakentaminen on perusteltua.

Eheyttävä suunnittelu tähtää kestäväan kehitykseen. Yleiskaavan suunnitteluratkaisun perusteluita voidaan lähestyä kestävan kehityksen näkökulmista (taloudellinen, ekologinen, sosiaalinen, kulttuurinen).

Taloudellinen eheyttäminen

Kaupunkien rakentamiseen, ylläpitoon ja liikenteeseen kuluu paljon voimavaroja. Uusien asunto- ja työpaikka-alueiden rakentaminen vaatii paljon uutta liikenneverkkoa, kunnallistekniikkaa ja palvelurakentamista. Verkostojen rakentaminen on kustannustehokkainta, kun olemassa olevaa infrastruktuuria (palvelut, liikenneväylät, yhdyskuntatekniset verkostot ja muut rakenteet) voidaan käyttää uudessa rakentamisessa hyväksi.

Vantaallakin on hyväkuntoista infrastruktuuria vajaan käytössä. Tämän kapasiteetin saaminen käyttöön edellyttää yhdyskuntarakenteen tiivistämistä lisä- ja täydennysrakentamisella. Eheyttävällä rakentamisella uusien investointien tarve yhdyskuntateknisiin verkostoihin ja palvelujen rakentamiseen vähenee merkittävästi ja myös käyttökustannuksissa säästetään.

Eheyttämisen taloudelliset perustelut tukevat myös ympäristönsuojelua, koska tiiviissä yhdyskuntarakenteessa työ- ja asiointimatkat ovat keskimäärin lyhyempiä ja liikenteen haitat ovat vähäisempiä. Myös kevyenliikenteen ja joukkoliikenteen osuus on suurempi, mikä vähentää päästöjä ja lisää taloudellista edullisuutta.

Yleiskaava perustuu täydennysrakentamiseen ja on siksi kokonaisuutena taloudellisesti jonkin verran edullisempi kuin yleiskaava 1992. Uusia rakenteita ja palveluja tarvitaan vähemmän, kun voidaan hyödyntää olemassa olevaa kapasiteettia.

Yleiskaavassa oleellisia yhdyskuntataloudellisia vaikutuksia aiheutuu maan hankinnasta, tonttien myynnistä, maaperän kunnostamisesta, melusuojausten, tie- ja raideliikenneverkon, vesi- ja energiahuoltoverkon, päiväkotien ja peruskoulujen rakentamisesta sekä vanhusten asumispalvelujen järjestämisestä ja liikenteestä.

Ekologinen eheyttäminen

Eheyttävä rakentaminen kaupunkialueella ja taajamissa säästää laajoja, rakentamattomia alueita nii-

den ulkopuolella. Eheyttävä suunnittelu tukee siten luonnon monimuotoisuuden säilymistä ja säästää metsä- ja viljelymaata.

Viheralueverkoston jatkuvuuden turvaaminen ja luonnonsuojelun edistäminen ovat olleet yleiskaavaratkaisussa keskeisiä tavoitteita. Täydennysrakentamiseen voidaan käyttää viheralueita, jotka eivät oleellisesti vähennä lähiviheralueiden määrää tai heikennä viheralueverkoston toimivuutta.

Sosiaalinen ja kulttuurinen eheyttäminen ja tasa-arvo

Maankäytön ratkaisuihin liittyy aina sosiaalisia vaikutuksia. Sosiaalinen kestävyys edellyttää, että eheyttämisellä voidaan edistää hyvinvoinnin tasa-arvoista toteutumista eri väestöryhmissä ja eri alueilla sekä tukea vantaalaisten omaa elämänhallintaa ja voimistaa yhteisöllisyyttä. Vantaalla asuu erilaisia ihmisiä ja maankäytön ratkaisulla luodaan mahdollisuuksia yksilöllisiin elämäntapoihin. Eheään yhdyskuntaan liittyy mahdollisimman monen ihmisryhmän tarpeiden ottaminen huomioon. Erot eri alueiden välillä ovat myös niiden vahvuuksia ja luovat pohjaa alueellisen identiteetin synnylle.

Yleiskaavan sosiaalinen eheys ja tasa-arvoisuus koostuu monipuolisista asumisvaihtoehdoista, hyvistä joukko- ja kevyenliikenteen yhteyksistä, eri liikennemuotojen vaihtomahdollisuudesta, hyvistä lähipalveluista, monimuotoisista virkistysalueista, hyvistä

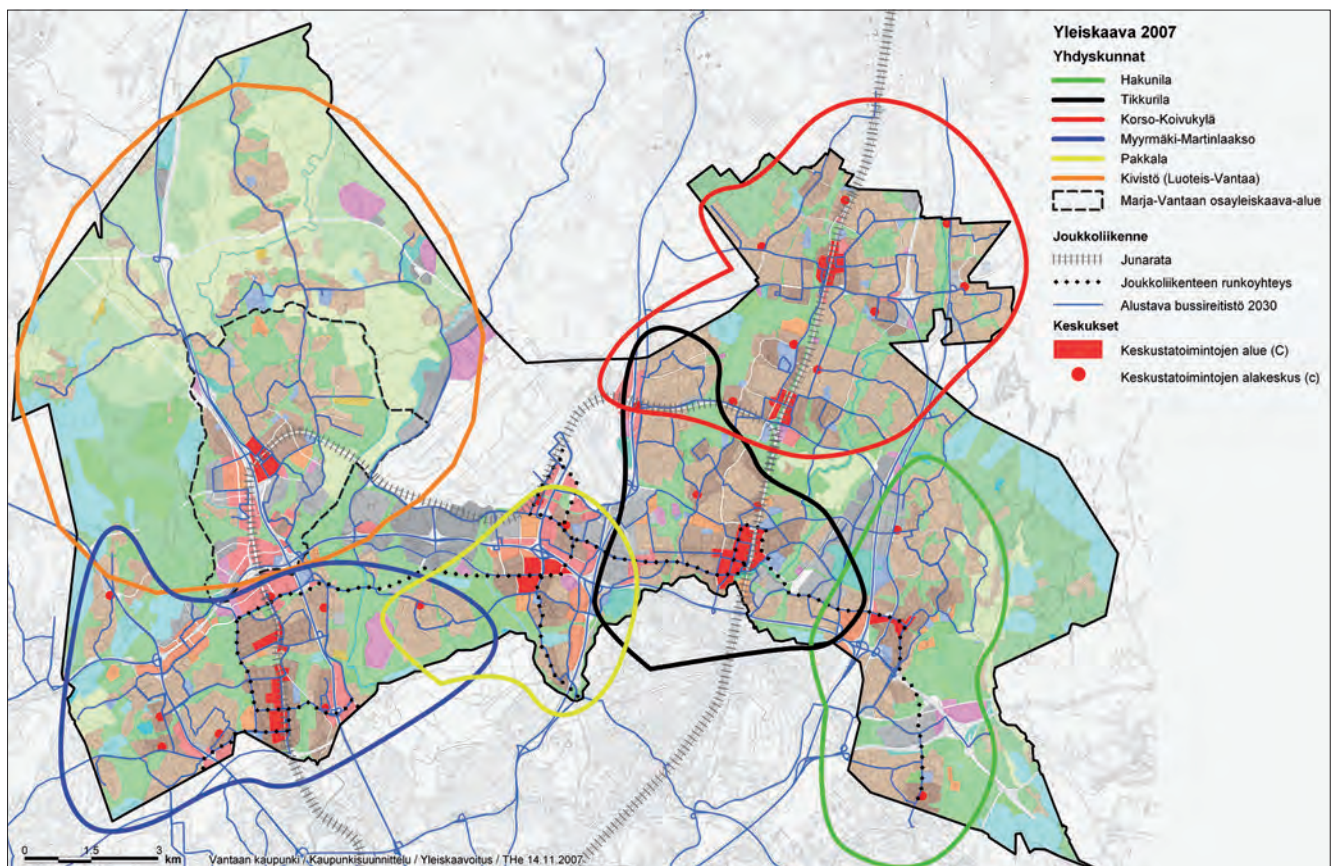
vapaa-ajan vieton mahdollisuuksista ja turvallisesta, esteettömästä, virikkeellisestä sekä kaupunkikuvaltaan kauniista ympäristöstä. Lisä- ja täydennysrakentamisella turvataan myös sosiaalista eheyttä. Sillä tavoitellaan riittävää asukasmäärää ylläpitämään ja kehittämään julkista liikennettä sekä yksityisiä ja julkisia palveluja. Uusille asukkaille palvelut ovat alueilla jo valmiina, eikä niiden rakentamista tarvitse odottaa.

Sosiaalisen kestävyuden yhteyteen liitetään usein kulttuurisen kestävyuden näkökulma. Yleiskaavalla tavoitellaan kaupunkikulttuurin edistämistä yhdyskuntien ja keskusten kehittämisellä. Kaupungin historiallisten kerrostumien säilyttämisellä tuetaan vantaalaista identiteettiä.

6.1.4 Vetovoimaiset yhdyskunnat

Vantaa on osa laajaa pääkaupunkiseudun kaupunkirakennetta, jonka ydin on Helsingin keskusta. Vantaan voima on sen erilaisissa keskuksissa, jotka hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja erilaisten palvelujen kautta muodostavat monipuolisen keskustojen verkoston. Keskuksia kehitetään asumisen, työn, palveluiden ja kaupunkikulttuurin keskittyminä, jotka muodostavat ytimen ympärilleen rakentuville yhdyskunnille (kuva 6.2).

Vantaan nykyinen kaupunkirakenne voidaan jakaa viiteen toiminnalliseen osa-alueeseen, yhdyskun-



Kuva 6.2. Vantaan yhdyskunnat.

taan, jotka ovat Myyrmäki-Martinlaakso, Pakkala, Tikkurila, Korso-Koivukylä ja Hakunila. Kivistön uuden keskuksen rakentuessa nousee yhdyskuntien määrä kuuteen. Näiden tärkeinä osina ovat myös pienet paikalliset ja ostoskeskukset. Jokainen tiiviin kaupunkialueen yhdyskunta voi parhaimmillaan sisältää toimivan ja hyvin saavutettavan lähipalvelujen verkon, vaikka asukkaat käyttäisivät myös kauempaa haettavia palveluita. Keskusten ja alakeskusten vaikutusalueella¹ arvioidaan vuonna 2030 asuvan noin 110 000 asukasta, joka on noin puolet asukkaista yleiskaavan toteutuessa (ei sisällä Marja-Vantaan osayleiskaava-alueita).

Yhdyskuntien toimivuus on tärkeää sekä sisäisesti että osana seudun keskustojen verkostoa. Seudun rakenteen muutoksen myötä liikkuminen ei enää suuntaudu vain Helsingin keskusta ja takaisin, vaan liikkumista on entistä enemmän seudun muidenkin keskustien välillä. Jotta välttyttäisiin liikenteen ruuhkautumiselta, on liikenneratkaistuissa painotettava joukkoliikenneyhteyksiä. Keskusten ja yhdyskuntien sisällä liikuttaessa tulee antaa etusija kevyelle liikenteelle ja joukkoliikenteelle.

Keskusta-alueiden sisäisiä muutoksia on yleiskaavan tarkistuksessa tutkittu eheyttämisen näkökulmasta. Tavoitteena on nykyisten keskeneräisten keskustien täydennysrakentaminen ja kohentaminen paikan ominaispiirteitä kunnioittaen. Yleiskaavassa keskustat-alueita on laajennettu yleiskaavaan 1992 verrattuna, jotta varmistetaan monipuolisten ja yhtenäisten keskusta-alueiden kehittämismahdollisuudet. Keskustatoimintojen alueiksi (C) on yleiskaavassa rajattu keskustojen ydin- ja muutosalueet, jotta keskustat-alueet jäsentyisivät tiiviiksi ja sekoittuneeksi kaupunkirakenteeksi. Yleiskaavan keskustat-alueet ovat siksi paikoin supistuneet yleiskaavaluonnokseen verrattuna. Keskusta-alueiden reunoilla pääasiassa tiettyyn toimintoon painottuneet alueet, kuten asuinalueet, koulu- ja kulttuurikeskukset, on yleiskaavassa osoitettu A1-, PY- tai P1-alueiksi. Keskusta-alueita ympäröivät asuinalueet (A1) voivat myös olla luonteeltaan keskustamaisia sisältäen kivijalkakauppoja, palvelu- ja liiketilaa sekä työpaikkoja. Keskusta-alueilla yleiskaavan ohjausvaikutusta merkittävämpää on kokonaisuuden suunnittelu eheyttävän rakentamisen periaatteiden mukaan erillisillä keskustasuunnitelmillä.

Vantaan keskuksat ovat vielä nuoria ja pääosin vasta rakentumassa keskustamaisiksi. Uusin Vantaan keskuksista ja yhdyskunnista on Pakkala, jonne on nopeassa tahdissa rakentunut logistiikkaa, kauppaa,

toimistoja ja asuntoja. Pakkalan keskustatoimintojen alueen on kuitenkin vielä palveluiltaan monipuolisuuttava ja rakenteeltaan tiivistyttävä, jotta kaupunkirakenne olisi toimiva ja loisi paremmat edellytykset kaupunkikulttuurin kehitykselle.

Tehokas ja laadukas joukkoliikenne ja kevyen liikenteen verkosto ovat myös välttämättömiä keskustien toimivuudelle. Rakentuva Kehärata, sitä täydentävät linja-autojen runkoyhteydet sekä tulevaisuudessa mahdollinen pikaraitiotie sitovat Keski-Vantaan tehokkaan joukkoliikenteen piiriin ja vahvemmin osaksi keskustien verkostoa.

Keskusten välisiä yhteyksiä vahvistetaan myös kaupunkirakenteellisesti jatkamalla keskustoilta tyypillistä, tiivistä ja toiminnoiltaan monipuolista, kaupunkirakennetta keskeisen joukkoliikennereitin varrella. Esimerkiksi K2² on visio kaupunkibulevardista, joka rakentuisi nauhamaisesti Tikkurilantien varteen Tikkurilasta Veromieheen, Aviapoliksen ytimeen. Suunnitelman selkärangan muodostaa 5 km:n mittainen, puustutuksin reunustettu bulevardi, joka toimii kokoavana, viihtyisenä, vanhoja ja uusia toimintoja sisältävänä kaupunkielämän näyttämönä. K2-vision tavoitteiden mukaisia tarkempia osasuunnitelmia on tehty mm. Viertolaan, Koivuhakaan ja Veromieheen. Näissä lähtökohtana on kaupunkirakenne, jossa on työpaikkoja, palveluja ja asumista.

6.1.5 Asuminen

Yleiskaavassa asuntoalueet on jaoteltu niiden luonteen mukaan eri luokkiin: tehokas asuntoalue (A1), asunto- ja työpaikka-alue (A/TP), matala- ja tiivis asuntoalue (A2), pientaloalue (A3 ja A4) ja kyläalue (AT). Perinteisestä kahtiajaosta kerrostalovaltaisiin (AK) ja pientalovaltaisiin (AP) asuntoalueisiin on luovuttu. Nykyisistä asuntoalueista suurin osa on luonteeltaan joko väljiä pientaloalueita tai melko tehokkaita kerrostaloalueita. Uutta luokittelua on tehty enemmänkin tavoitteellisen aluetehokkuuden kuin talotyyppien pohjalta. Asuntoalueiden kahtiajaon rinnalle on haluttu muodostaa uudenlaisia alueita, jotka ovat tehokkuudeltaan ääripäiden välissä ja tarjoavat siten mahdollisuuksia monipuolistaa talotyyppien valikoimaa ja asumismuotojen kirjoa. Taustalla on tavoite nykyistä monipuolisemmista yhdyskunnista, joiden suunnittelussa asumisen elinkaari otetaan entistä paremmin huomioon.

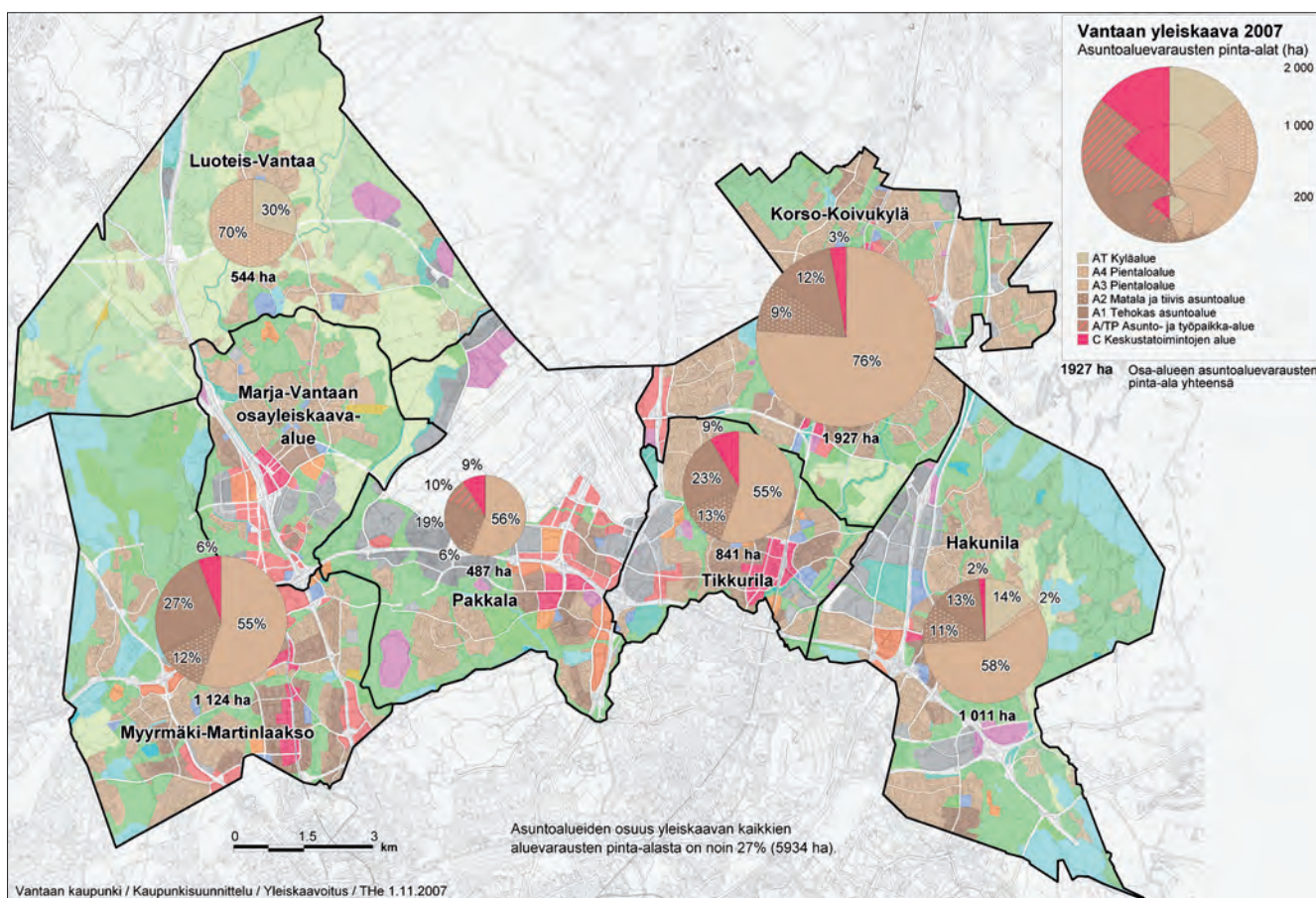
A1 on tehokas asuntoalue, johon sisältyy pääosa yleiskaavan 1992 kerrostalovaltaisista alueista. A2 on määritelty matalaksi ja tiiviiksi asuntoalueeksi, jonne rakennetaan ensisijaisesti pienkerrostaloja ja kytkeytyjä

¹ Vaikutusalueeseen on laskettu keskustatoimintojen alueet, niitä ympäröivät alueet 300m säteellä sekä alakeskusten ympäristö 500m säteellä. Ennusteisiin on huomioitu erityyppisten asuntoalueiden (A1, A2, A3) asumisväljyysarvot tulevaisuudessa, nykyisten asemakaavavarojen toteutuminen sekä yleiskaavan täydennysrakentamisalueet.

² Vantaan kaupunki, Vantaan Energia Oy, Vantaan teollisuuskiinteistöt Oy ja Continental Real Estate Limited tilasivat vuonna 2001 SRV Viitoiset Oy:ltä kaupunkirakenteen kehittämistä Tikkurilan ja lentoaseman välillä ideoivan työn, joka tehtiin yhteistyössä Arkkitehtitoiminta Oy Kai Wartiainen kanssa. Työtä ohjasi tilaajien edustajista koottu työryhmä.



Kuva 6.3. K2 -visiossa kaupunkibulevardi yhdistää Tikkurilan ja Veromiehen alueet kaupunkirakenteellisesti toisiinsa. Kuvaan on liitetty Veromiehen Aviavillat³ -visio.



Kuva 6.4 . Asuntoaluevarausten pinta-alat osa-alueittain.

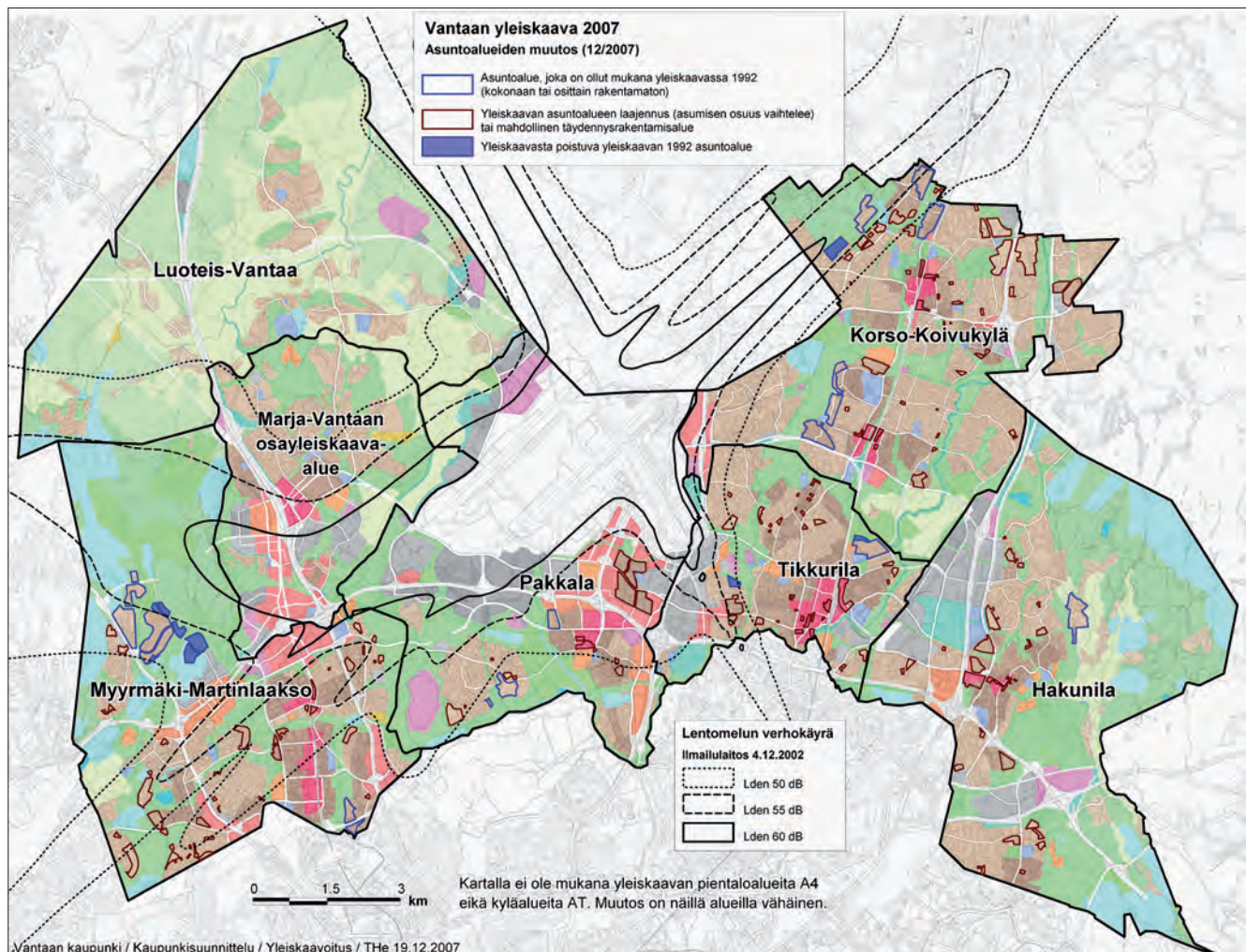
³ Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik (2006)

pientaloja. Tähän luokkaan sisältyy osa jo rakennetuista rivitaloalueista ja suurin osa uusista asuntoaluevarauksista. Asuntoalueet, joille rakennetaan ensisijaisesti pientaloja, on jaettu kahteen luokkaan: A3 sisältää asemakaavoitetut ja lähitulevaisuudessa asemakaavoitettavat pientaloalueet ja A4 ne alueet, joiden rakentamista säädellään yleiskaavalla ennen asemakaavoitusta. Hajarakentaminen pyritään ensisijaisesti ohjaamaan tilakeskusten yhteyteen tai siirtämään kyläalueille (AT) ja pientaloalueille (A4) ja toissijaisesti sijoittamaan yleiskaavassa erikseen osoitetuille tienvarsivyöhykkeille Luoteis-Vantaalla. Eri merkintöjen osuudet yleiskaavan asuntoaluevarausten pinta-alasta on esitetty kuvassa 6.4.

Yleiskaavan uudet asuntoalueet sijoittuvat tasaisesti eri puolille kaupunkia laajentaen jonkin verran yleiskaavan 1992 yhdyskuntarakennetta ja tiivistäen yhdyskuntien sisäistä rakennetta (kuva 6.5). Suurimmat uudet aluevaraukset sijaitsevat Korson lähialueilla Vallinojalla, Leppäkorvessa ja Jokivarressa sekä Keski-Vantaalla Veromiehessä. Kaikilla osa-alueilla sekä keskuksissa että niitä ympäröivillä asuntoalueilla

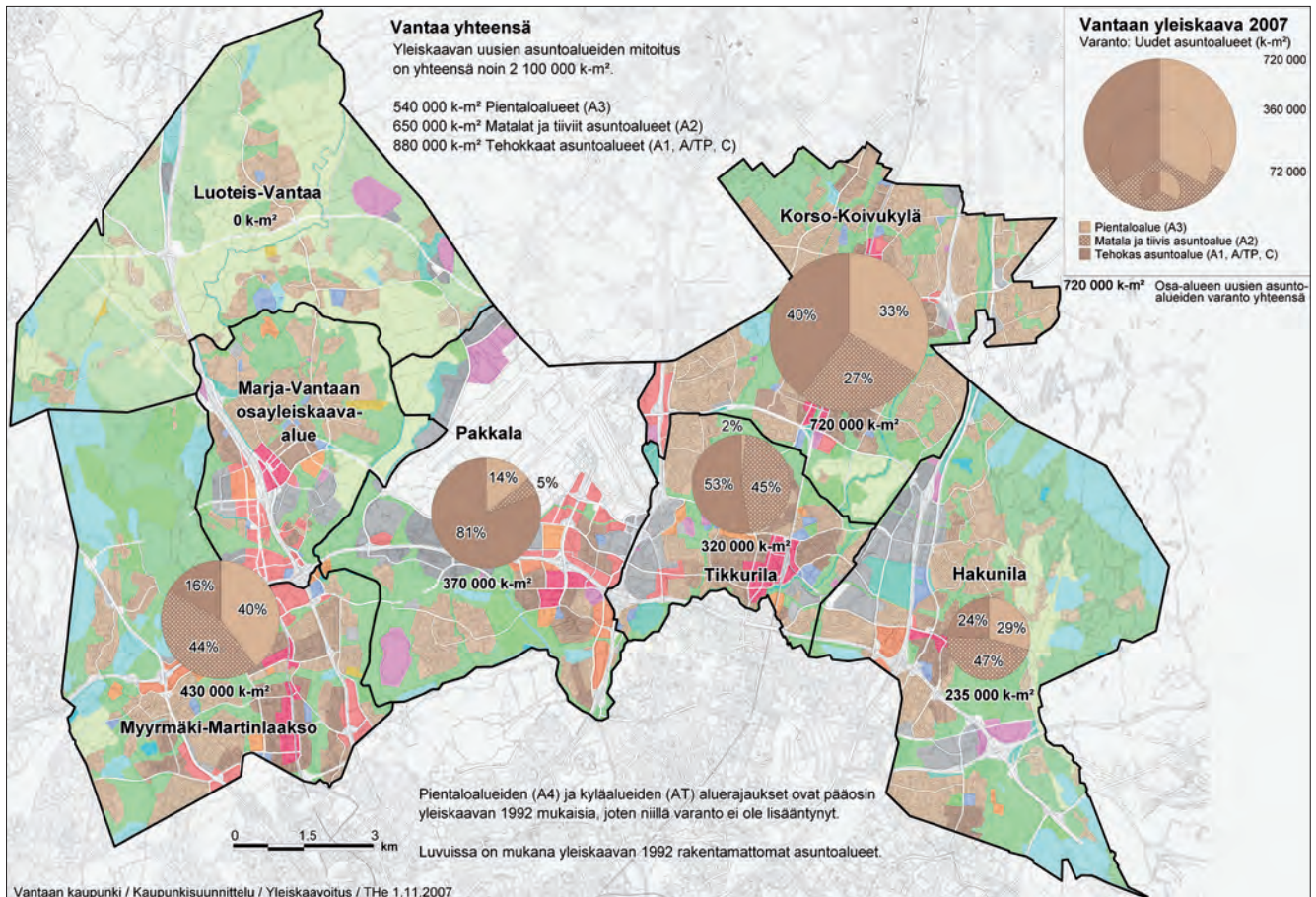
on runsaasti pienempiä täydennysrakentamisalueita, jotka tarjoavat mahdollisuuksia yhdyskuntien kehittämiseen paikallisesti. Niihin kuuluu myös asemakaavan mukaisia julkisille palveluille ja teollisuudelle kaavoitettuja tontteja sekä viheralueita, jotka eivät ole hyvän virkistysalueverkoston kannalta välttämättömiä. Täydennysrakentamisen mahdollisuuksista on tehty yleiskaavatyön aikana erillinen selvitys⁴.

Kuvassa 6.6 on esitetty yleiskaavan uusien asuntoaluevarausten rakentamisvarannot osa-alueittain. Uusista asuntorakentamisen mahdollisuuksista suurin osa, noin 720 000 k-m², sijaitsee Korso-Koivukylän alueella. Myyrmäki-Martinlaaksossa uusia varantoja on 430 000 k-m², Pakkalassa 370 000 k-m², Tikkurilassa 320 000 k-m² ja Hakunilassa 235 000 k-m². Uusilla asuntoalueilla rakentamisen mahdollisuuksia on yhteensä noin 2 100 000 k-m² ja tästä suurin osa, 880 000 k-m², on tehokasta asuntorakentamista (A1, A/TP ja C). Matalille ja tiiviille asuntoalueille (A2) uudesta rakentamisesta sijoittuu 650 000 k-m² ja väljemmille pientaloalueille (A3) 540 000 k-m². Asuntoalueita selostetaan tarkemmin alueittain luvussa 8.



Kuva 6.5. Yleiskaavan asuntoalueiden muutokset.

⁴ Henriksson & Jääskeläinen (2006)



Kuva 6.6. Yleiskaavan asemakaavoittamattomien asuntopuutalueiden varannot.

Vaikutusten arviointien perusteella yleiskaavassa varatut asuntopuutalueet näyttävät hyvin vastaavan monipuolisen asumisen kysyntään, tarjoavat eri elämäntilanteeseen sopivia asumisvaihtoehtoja eri ihmisryhmille ja mahdollistavat riittävästi uudisrakentamista. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin⁵ mukaan asuntopuutalueiden sijainti on otettu yleiskaavassa hyvin huomioon siten, että kerrostalorakentamista on osoitettu ensisijaisesti joukkoliikenneyhteyksien varten. Yhdyskuntaan muodostuu myös luontevan oloisia vyöhykkeitä, joilla väljyys kasvaa siirryttäessä keskustasta ulospäin.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin mukaan yleiskaava jättää runsaasti liikkumavaraa luovalle asemakaava- ja asuntopuutalueiden sekä erilaisten asumistarpeiden huomioon ottamiselle. Suuri osa yleiskaavan mahdollisista täydennysrakentamisalueista sijaitsee keskustaluokien reunoilla, jossa on mahdollisuuksia yhdistää keskusta- ja pientaloasumisen etuja. Keskuksissa on mahdollista lisätä yksinasuville nuorille aikuisille ja ikääntyville sopivia asuntoja täydennysrakentamisella. Yleiskaava vaikuttaa osaltaan myös hintoja alentavasti lisäämällä rakennuskelpoisen tonttimaan tarjontaa.

Täydennysrakentaminen tukee palveluiden säilymistä asuntopuutalueilla, mutta samalla se vähentää paikallisesti väljyyden tunnetta, vihreiden alueiden määrää ja asukkaiden tärkeänä pitämää luonnonläheisyyttä. Muutos vihreiden alueiden kokonaismäärässä on pieni, mutta paikallisesti lähiviheralueen tai sen osan menetyksi voi olla vaikeaa hyväksyä. Vaikutusten arviointien perusteella lähivirkistysmahdollisuudet⁶ säilyvät täydennysrakentamisesta huolimatta hyvinä kaikissa kaupunginosissa (ks. tarkemmin 6.1.8).

Uusien asuntopuutalueiden rakentamisesta aiheutuvia kustannuksia on selvitetty erillisessä yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnissa⁷. Arvioinnin keskeisenä tuloksena oli, että täydennysrakentamisen painottaminen kaavaratkaisussa on taloudellisesti järkevää ja säästöjä saadaan erityisesti jo rakennetun infrastruktuurin (yhdyskuntatekniset verkostot, palvelut) hyödyntämisestä.

6.1.6 Palvelut ja kauppa

Palvelujen näkökulmasta yleiskaavan tavoitteena on keskustojen vahvistaminen yhdyskuntien ytiminä ja osana seudullista keskustan verkostoa, olemassa olevan palveluverkon kehittäminen sekä lähipalvelujen tukeminen. Keskustojen ja kaupallisten palvelujen kehittämisestä on tehty selvitys⁸ 2001. Yleiskaavan vaikutuksista kaupan alueisiin ja palveluverkkoon on laadittu erillinen arviointiraportti⁹. Lisäksi yleiskaava-

⁵ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

⁶ Mäkinen (2006c)

⁷ Skoy Suunnittelukeskus Oy (2006)

⁸ Entrecon Oy & Strafica Oy (2001)

⁹ Entrecon Oy (2006)

van sosiaalisten vaikutusten arviointiraportissa on käsitelty palveluja¹⁰.

Keskustatoimintojen alueet (C) ovat hyvien joukkoliikenneyhteysien varrella olevia kaupunkirakenteen ytimiä, joissa on julkisia ja kaupallisia palveluja sekä työpaikkoja ja keskusta-asumista. Keskustojen vahvuutena ovat jalankulkuetäisyydellä olevat monipuoliset palvelut, esteetön ympäristö ja hyvät joukkoliikenneyhteysmuut seudun keskuksiin. Keskustatoimintojen alueille pyritään ohjaamaan keskeiset, laajaa väestöpohjaa palvelevat julkiset ja kaupalliset palvelut, erityisesti erikoistavarakaupat sekä seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt, joissa myydään päivittäistavaraa. Keskustatoimintojen aluevarauksissa on varattu tilaa tulevaisuuden hankkeille. Keskustatoimintojen alueita on Tikkurilassa, Myyrmäki-Martinlaaksossa, Pakkalassa, Korsossa, Koivukylässä ja Hakunilassa yhteensä 253 ha. Marja-Vantaan uusi keskus Kivistö on Marja-Vantaan osayleiskaava-alueella.

Vaikutusten arvioinnissa keskustojen vahvuudeksi todettiin kaupunkikeskustamainen ympäristö, esimerkiksi Tikkuraitti Tikkurilassa, jossa kahvilat, ravintolat, kulttuuripalvelut, kaupalliset ja julkiset palvelut ovat kävellessä hyvin saavutettavissa. Haasteena kuitenkin nähtiin Vantaan kaupunkikeskustojen, erityisesti Tikkurilan ja Myyrmäen, suhteellisen aseman heikkeneminen kaupallisten palvelujen näkökulmasta. Keskusten ulkopuoliset kaupan yksiköt vaikuttavat heikentävästi kaupunkikeskustojen kaupallisten palvelujen tarjontaan ja vetovoimaan etenkin silloin, kun ne kilpailevat keskustahakuisen erikoiskaupan tuotevalikoimilla tai jos niiden sijoittumisvaihtoehtona olisi keskusta. Keskusten suunnitelmallisella kehittämisellä voidaan edesauttaa keskustien palvelutason säilymistä ja parantamista.

Kaupan selvityksissä ja arvioinneissa on ilmennyt, että Vantaan keskusta-alueiden (C) myynti on yhdyskuntien ostovoimaa pienempi lukuun ottamatta Pakkalaa, missä keskusta-alueen myynti on kolminkertainen yhdyskunnan ostovoimaan verrattuna. Eriyksen selkeä ero on Korso-Koivukylän ja Hakunilan päivittäistavarakaupassa. Yleiskaavan mahdollistamien uusien hankkeiden myötä ostovoimavirtaukset päivittäistavarakaupassa tasoittuvat eniten juuri näillä keskusta-alueilla, missä nykyinen tarjonta on heikointa. Tämä vähentää ostovoimavirtauksia ja lyhentää ostosmatkoja.

Keskustatoimintojen alakeskukset (c) ovat asunto-alueilla olevia lähipalvelujen keskittymiä, joihin voi sijoittua julkisia ja kaupallisia palveluja. Alakeskusten

määrittelemisellä pyritään edistämään palvelujen keskittymistä hyvien joukko- ja kevyenliikenteen yhteyksien varrelle. Pääosin alakeskukset ovat jo olemassa olevia palvelukeskittymiä, joiden säilymistä ja kehittämisedellytyksiä halutaan tukea. Palveluverkon täydentämiseksi yleiskaavassa on osoitettu myös uusia alakeskuksia, joiden jatkosuunnittelussa tulisi tehdä tarpeelliset varaukset lähipalveluille. Esimerkkinä monipuolisesta alakeskuksesta on Etelä-Pähkinärinne, jossa bussireitin varrelle sijoittuvat kirjasto, alakoulu, palvelutalo sekä päivittäistavaramyymälä.

Alakeskuksissa päivittäistavaramyymälä voi olla yli 2000 k-m², mutta yhteensä päivittäistavaramyymälöitä saa olla enintään 3500 k-m². Tämä mahdollistaa suurtenkin päivittäistavarakauppojen sijoittamisen lähipalvelukeskuksiin. Suurin osa alakeskuksista sijaitsee kuitenkin asuinalueen keskellä, johon kaupan näkökulmasta suuren päivittäistavarakaupan sijoittaminen ei ole kannattavaa. Suuren päivittäistavarakaupan vaatimuksena ovat hyvät liikenneyhteysmuut, jolloin myös myymälän vaikutusalue ja asiointiliikenne kasvavat. Vaikutusten arvioinnissa 3500 k-m²:n raja nähtiin kuitenkin kaupan kannalta hyvänä. Muut myymälät alakeskuksissa voivat olla enintään 2000 k-m². Alakeskukset ilmaistaan yleiskaavassa kohdamerkinnällä. Keskusten tarkempi sijainti alueella, laajuus ja rakentamisen määrä määritellään asemakaavassa.

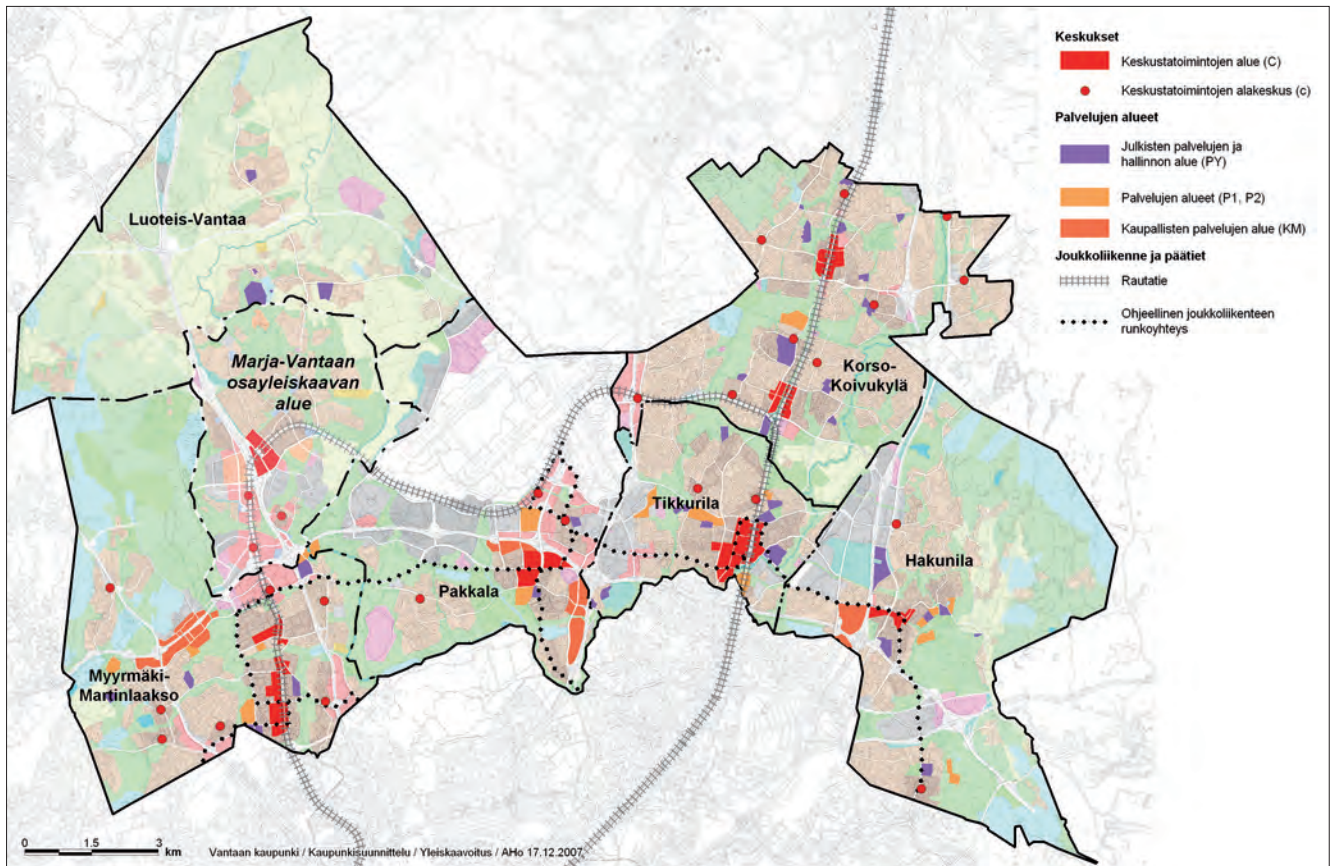
Yleiskaavassa on 23 alakeskusta, joista yhdeksän on vielä pääosin rakentumatta. Yleiskaavan toteutuessa vuoteen 2030 mennessä arvioidaan asukasluvun kasvavan useimpien alakeskusten läheisyydessä. Vuonna 2030 ennusteiden¹¹ mukaan alakeskusten 500 metrin vaikutusalueella asuisi noin 52 000 asukasta. Kuitenkin monilla tiheään asutuilla alueilla, kuten Pähkinärinteessä, Länsimäessä ja Simonkylässä, alakeskusten lähiasutuksen määrä vähenee vuoteen 2030 mennessä. Kaupan näkökulmasta alakeskusten lähistön väkiluku sekä lähialueiden muut palvelut vaikuttavat suuresti alakeskusten kaupallisten palvelujen kehittymiseen.

Alakeskusten verkostoa arvioitaessa yleiskaavaan lisättiin uusi alakeskus Veromieheen, mihin yleiskaava mahdollistaa myös asuntorakentamisen. Ylästön alakeskus siirrettiin keskeisempään paikkaan ja neljä yleiskaavaluonnoksessa ollutta alakeskusta poistettiin. Alakeskusten poistamisella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia palveluihin ko. alueilla, sillä ne ovat viereisten alakeskusten vaikutusalueella. Lisäksi näillä alueilla lähialueen väestön määrän ennustetaan vähenevän. Alakeskuksia on kuvattu tarkemmin yhdyskunnittain aluekuvausten yhteydessä.

Asunto- ja työpaikka-alueille voidaan sijoittaa lähiympäristön edellyttämiä julkisia ja kaupallisia lähipalveluja, mikäli siitä ei koidu haittaa alueen pääkäyttötarkoitukselle. Julkisia lähipalveluja ovat

¹⁰ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

¹¹ Ennusteisiin on huomioitu erityyppisten asuntoalueiden (A1, A2, A3) asumisväljyyssarvot tulevaisuudessa, nykyisten asemakaavavarantojen toteutuminen sekä yleiskaavan täydennysrakentamisalueet.



Kuva 6.7. Yleiskaavan keskuskeskukset ja palvelujen alueet.

esimerkiksi lähikoulut, päiväkodit, palvelutalot ja vastaavasti kaupallisia lähipalveluja ovat esimerkiksi kävelyetäisyydellä olevat lähikaupat, kioskit, ravintolat. Pienten lähikauppojen rakentaminen on mahdollista ja toivottavaa lähes kaikilla asunto- ja työpaikka-alueilla. Lähipalvelut ovat erittäin tärkeitä monille väestöryhmille, kuten autottomille, lapsiperheille, nuorille, opiskelijoille ja vanhuksille. Erityinen huomio tulisi kiinnittää palvelutason turvaamiseen niillä alueilla, joilla eläkeläisväestön osuus on huomattava. Alakeskuksessa olevien päivittäistavarakauppojen kokoa koskeva rajoitus ei estä päivittäistavaroita myyvien lähikauppojen sijoittumista ympäröiville asuntoalueille. Vaikutusten arvioinnissa Vantaan lähikauppaverkoston palvelukyvyyn ja saavutettavuuden arvioitiin pysyvän hyvällä tasolla.

Kuntien raja-alueilla tulisi tutkia kuntarajat ylittävien julkisten palvelujen ja palvelutilojen yhteiskäyttäm mahdollisuuksia. Etenkin tiivistyvä Vantaan, Espoon ja Helsingin rajaseutu tarjoaa tähän hyvät lähtökohdat. Myös Itä-Vantaalla rajan tuntumassa sijaitsevat neljä keskustatoimintojen alakeskusta (c) mahdollistavat monipuolisten, ylikunnallisten julkisten ja kaupallisten lähipalvelujen keskittymisen hyvien liikenneyhteyksien varrelle.

Keskustojen ja alakeskusten lisäksi on yleiskaavassa varattu erikseen alueita palvelujen tuottamiseen (PY, P1, P2, KM). Nämä alueet palvelevat laajaa

väestöpohjaa ja sijaitsevat pääosin erillään keskustatoimintojen alueista.

Julkisen hallinnon ja palvelun (PY) aluevarauksia on eri puolilla Vantaata ja niille sijoittuu muun muassa perus- ja keskiasteen koulukeskuksia, sairaaloita ja tutkimuslaitoksia. Alueille voi sijoittua myös palveluasuntoja. Julkisen hallinnon ja palvelun alue kuvaa alueelle sijoittuvan toiminnan luonnetta, mutta yleiskaava ei määrittele miten palvelu tuotetaan. Tulevaisuudessa palvelutarjonnan muuttuessa ja monipuolistuessa alueelle voi sijoittua myös yksityisiä palvelutiloja.

Julkisen hallinnon ja palvelun alueita on yleiskaavassa varattu 217 ha, jotka pääosin ovat jo tässä käytössä. Yleiskaavassa ei ole uusia merkittäviä asuntoaluevarauksia, jotka edellyttäisivät yleiskaavassa uusia, merkittäviä julkisten palvelujen aluevarauksia. Yleiskaavan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkirakenteen eheyttäminen ja palvelujen säilyttäminen. Yleiskaavan yleispiirteisyyden vuoksi kaikki julkiset palvelut eivät näy aluevarauksina yleiskaavassa, vaan tarvittavia lähipalveluita voidaan sijoittaa asunto- ja muille alueille.

Palvelujen alueet (P1) on varattu yksityisille ja julkisille palvelutiloille. Alueille voi sijoittua urheilulaitoksia, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Pääosin

nykyinen toiminta P1 aluevarauksilla on urheilu- tai kulttuuripalveluja. **Palvelujen alueille (P2)** voi sijoittua edellä mainitun lisäksi asumista, mutta ei urheilulaitoksia. Palvelujen alueita P2 ovat pääasiassa kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kartanoympäristöt. Eri palvelutoimintoja sallivalla merkinnällä mahdollistetaan näiden ympäristöjen kehittäminen yksilöllisesti kunkin alueen erityispiirteet huomioon ottaen. Suurimmaksi osaksi P2 -alueet ovat kyläkuvallisesti tai maisemallisesti arvokkaalla alueella.

Palvelujen alueet ovat pääosin samoja kuin yleiskaavassa 1992, vaikka alueiden merkinäytelmä on muuttunut. Merkittävin uusi P1-aluevaraus on Veromiehessä, Kehä III pohjoispuolella. Kehäradan ansiosta paikka on hyvä seudulliselle, julkiseen liikenteeseen tuetuvalle palvelulle. Vuoden 1992 yleiskaavassa alue on varattu toimistovaltaiseksi työpaikka-alueeksi.

Kaupallisten palvelujen alueet (KM) ovat maakuntakaavan mukaisesti kauppaan erikoistuneita alueita, joille voi sijoittua seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä ja niihin rinnastettavia myymäläkeskittymiä. Yleiskaavan valmistelussa pääpaino on ollut vähittäiskaupan suuryksiköiden¹² ja päivittäistavarakaupan ohjaamisessa ja työnjaon määrittelyssä keskuksien ja kaupan alueiden välillä (*liite 6*). Molempien alueiden kehittämismahdollisuuksia tuetaan niiden ominaispiirteiden kautta muun muassa täydennysrakentamisella ja uusilla liikennejärjestelyillä. Kaupallisten palvelujen alueita (KM) kehitetään suurten erikoiskauppojen ja paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan alueina, joihin sijoittuvat liikkeet eivät suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille. KM-alueet sijaitsevat reunakaupunkivyöhykkeellä Petikko-Varistossa, Tammisto-Pakkalassa ja Porttipuistossa ja ne ovat pääosin irrallaan tehokkaan julkisen liikenteen palveluista ja asuntoalueista. KM-alueille ei siksi ohjata kauppiaita, joissa asioidaan säännöllisesti, kuten merkittäviä päivittäistavarakauppiaita tai pieniä erikoisliikkeitä, jotka soveltuvat keskustaympäristöön. Tällä pyritään tukemaan keskustojen palvelurakennetta ja välttämään liikennesuoritteiden kasvua ja kaupan keskittymistä reunakaupunkivyöhykkeelle.

Maakuntakaavan määräys kieltää seudullisesti merkittävien päivittäistavarakauppojen, kuten hypermarkettien, sijoittamisen KM-alueille. Maakuntakaavan määräystä on tarkennettu yleiskaavassa siten, että yleiskaavassa erikoiskaupan alueilla (KM) ei sallita isoja päivittäistavarakauppiaita eikä päivittäistavarakaupan myymälätiloja osana erikoiskaupan myymälätilaa. Yleiskaavassa kaupallisten palvelujen

alueen (KM) määräyksessä päivittäistavarakaupalla tarkoitetaan päivittäistavarakaupan myyntitiloja, eli päivittäistavaroiden (ruoka, juomat, tupakkatuotteet, teknokemian tuotteet, kodin talouspaperit ja -tavarat, lehdet sekä kosmetiikka) koko lajitelman tai lähes koko lajitelman (sisältäen aina kuitenkin ruoan) valikoimaa myyvää, pääasiassa itsepalveluperiaatteella toimivaa elintarvikemyymälää tai myymälätilaa. Päivittäistavarakaupan kieltämisellä ei kuitenkaan kielletä yksittäisten, päivittäistavaroiksi luokiteltavien tuoteryhmien, kuten makeisten tai virvotusjuomien myyntiä.

Yleiskaavan KM-alueilla voidaan sallia erillisten kaupallisten lähipalvelujen, kuten lähikauppojen, kioskien ja ravintoloiden rakentaminen. Lähikaupoilla tarkoitetaan n. 400 k-m² päivittäistavaramyymälöitä, jotka palvelevat lähiasutusta tai -työpaikkoja, ja jotka ovat myös jalan saavutettavissa. Pääsääntöisesti kuitenkin yli 1000 k-m² päivittäistavarakaupoilla on lähialuetta laajempi vaikutusalue. Kaupallisten lähipalvelujen tulee olla erillisiä myymälähuoneistoja, jotka voivat olla erillisiä rakennuksia tai osa suurempaa rakennusta. Ensimmäisessä lähipalvelujen tulisi sijoittua kuitenkin asuinalueille ja keskustatoimintojen ja alakeskusten alueille. Asemakaavalla ratkaistaan lähipalvelujen tarve, koko ja sijainti ja yksityiskohtaisemmillä arvioinneilla sen vaikutukset ja vaikutusalueen laajuus.

Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan (T/tk) keskittymiä on osoitettu reunakaupunkivyöhykkeen teollisuusalueille Petikoon, Koivuhakaan ja Hakkilaan varsinaisten kaupallisten palvelujen alueiden (KM) lisäksi. Alueet sijoittuvat teollisuus- ja varastoalueille, eivätkä ne siten ole varsinaisia kaupallisten palvelujen alueita. Alueille voidaan kuitenkin sallia paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittuminen, joka on osoitettu erillisellä merkinnällä (/tk). Vaikutuksiltaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa ei poikkea merkittävästi teollisuus- ja varastoalueesta. Paljon tilaa vaativaan erikoistavaran kauppaan¹³ luetellaan mm. moottoriajoneuvojen kauppa, rengaskauppa, vene- ja veneilytarvikkeiden ja matkailuvaunujen kauppa, huonekalu-, rauta- ja rakennustarvikekauppa sekä maatalous- ja puutarha-alan kauppa. Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittumisesta tulee kiinnittää erityisesti huomiota siihen, että edellä esitetyt periaatteet kaupan sijoittumisesta toteutuvat. Haasteena on nykyisin nähtävissä oleva trendi, että tilaa vievän kaupan konseptit lähentyvät tuotevalikoimaltaan perinteistä keskustahakuista erikoiskauppaa, missä alkuperäinen ajatus myyntiartikkeleiden tilaa vievästä luonteesta on muuttumassa myymälän laajan valikoiman tilaa vieväksi luonteeksi¹⁴.

¹² Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan yli 2 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää, sillä ei kuitenkaan tarkoiteta paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupaa (maankäyttö- ja rakennuslaki 114 §).

¹³ Ympäristöministeriön julkaisema suositus paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tulkinnasta

¹⁴ Entrecon Oy (2006)

Yleiskaavassa esitetty kaupallisten toimintojen sijoittaminen on vaikutusten arvioinnin perusteella havaittu kestävän yhdyskuntarakenteen mukaiseksi ainakin pääradan ja Martinlaakson radan suunnalla. Sen sijaan Keski-Vantaalla Pakkalan alueella kaupallinen tarjonta näyttää kasvavan voimakkaasti yli lähivaikutusalueen oman tarpeen, jolloin lisääntyvä liikenne uhkaa alueen uusien asukkaiden asumisviihtyvyyttä.

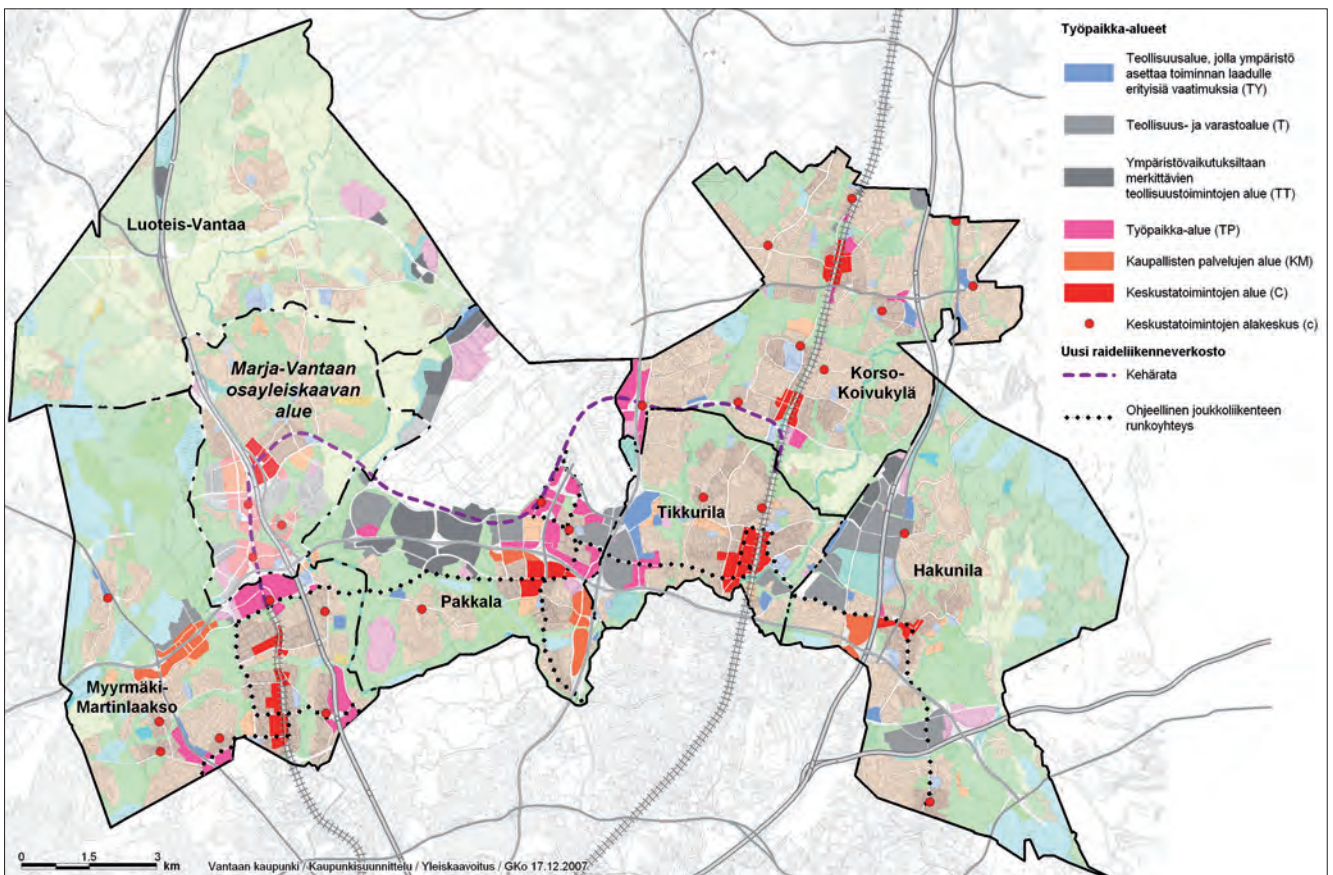
Vantaan yleiskaavan kaupallisten palvelujen alueiden (KM) liikenteellisesti keskeinen sijainti seudulla sekä monipuolinen kaupallinen tarjonta vaikuttavat siihen, että Vantaalle virtaa ostovoimaa myös ympäröivistä kunnista enemmän kuin Vantaalta poispäin. Ylitarjonnan ei ole arvioitu uhkaavan naapurikuntien nykyisiä keskuksia tai lähipalveluja. Helsingin seudun väestön- ja ostovoiman kasvu mahdollistaa kaupan hankkeita myös naapurikunnissa, joskin Vantaan kaupallinen ylitarjonta saattaa hidastaa kaupan uusinvestointeja etenkin pohjoispuolisissa kunnissa. Vaikutusten arvioinnissa korostui ylikunnallinen suunnittelu, mikä nähtiin edellytyksenä kaupan palveluverkon tasapainoiselle kehitykselle. Ylikunnallisia, laajakantoisia vaikutuksia on etenkin valtavyöhylien varsille syntyvillä uusilla hankkeilla, minkä vuoksi niiden vaikutukset ympäröiviin keskustoihin ja palveluihin on arvioitava seudullisesti.

6.1.7 Työpaikat

Yleiskaavassa 1992 on runsaasti aluevarauksia työpaikkarakentamiselle. Laajimmat yhtenäiset ja vielä osin rakentamattomat työpaikka-alueet ovat Kehä III:n varrella Keski-Vantaalla ja Vantaankoskella, Tuusulanväylän varrella Ruskeasannassa ja Koivuhaassa, Lahdenväylän varrella Hakkilassa sekä keskusta-alueilla.

Kaupungin elinkeinopolitiikan tavoitteena on työpaikkaomavaraisuusasteen lisääminen kaupunginvaltuuston 19.6.1995 hyväksymän elinkeinopoliittisen ohjelman mukaisesti. Työpaikkaomavaraisuus on lisääntynyt 15 %:lla yleiskaavan 1992 hyväksymisestä, ja on nyt yli 100 % (kuva 6.9).

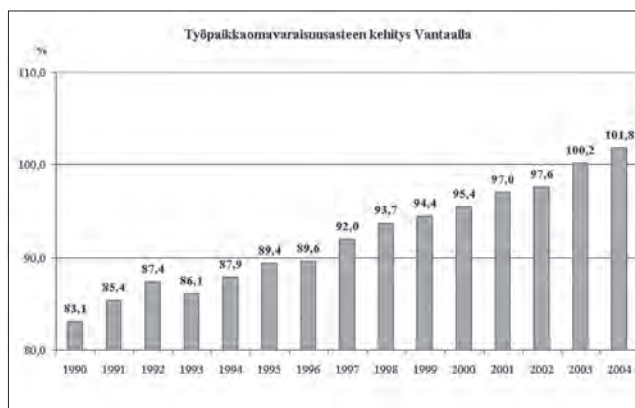
Yleiskaavan tarkistuksessa ei ole tarpeen osoittaa uusia laajoja työpaikka-alueita, vaan tarkistaa nykyisten työpaikka-alueiden luonnetta ja alueiden toivottua profiilia Vantaan elinkeinopoliittisten linjausten mukaisesti. Vantaan keskeinen elinkeinopoliittinen toimintalinja on kehittää kaupunkia seudullisena työpaikka-alueena, lentokenttäkaupunkina. Eheyttäminen työpaikka-alueilla tarkoittaa nykyisten työpaikka-alueiden toiminnan sisällön määrittelemistä osittain uudestaan siten, että tehtyjä investointeja voidaan hyödyntää tehokkaasti.



Kuva 6.8. Yleiskaavan työpaikka-alueet.

Työpaikka-aluevarausten runsasta määrää Vantaalla perustelevala laajat melualueet. Laajat lentomelualueet ja tieliikenteen melualueet eivät sovi asumiselle. Tämän takia muun muassa Kehäradan uusista asemista vain kaksi – Kivistö ja Leinälä – on tulevilla asuinalueilla, mutta kuusi muuta asemaa – Vehkala, Petas, Viinikala, Aviapolis, Lentoasema ja Ruskeasanta – on työpaikka-alueilla. Uusien asemien työpaikkavaltaisuus kuitenkin tasoittaa muuten asumisvaltaisen Kehäradan työmatkaliikennettä seudulla.

Yleiskaavan tarkistuksen tavoitteiden mukaisesti keskeistä on ollut sijoittaa työvoimavaltaiset toiminnot joukkoliikenteen laatuikätyvien varsille, mikäli ne eivät sijoitu keskuksiin. Työpaikka-alueet tukevat Vantaa kehittymistä joukkoliikennekaupunkina. Yleiskaavan mukainen työpaikkavaranto on hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Koko työpaikkavarannosta 86 % on 400 metrin säteellä Vantaan sisäisistä linja-autoliikenteen reiteistä ja kilometrin säteellä niistä on koko työpaikkavaranto.



Kuva 6.9 Työpaikkaomavaraisuusasteen kehitys Vantaalla.

Työvoimavaltaiset työpaikka-alueet ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa varsinkin sitten, kun Kehärata ja yleiskaavan mukaiset joukkoliikenteen runkoyhteydet on rakennettu. Työpaikkaintensiivisille toiminnoille soveltuvilla työpaikka-alueilla (TP-alueet) sijoittuvista uusista työpaikoista 77 % on lyhyen kävelymatkan päässä joko rautatieasemalta (alle 500 metriä) tai joukkoliikenteen runkoyhteysreitiltä (alle 400 metriä). TP-alueiden työpaikkavarantoa ei ole lainkaan keskeisten joukkoliikennereyhteyksien ulkopuolella (yli kahden kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta tai yli kilometrin etäisyydellä joukkoliikenteen runkoyhteysreitistä).

Useat lentomelualueella sijaitsevat Kehäradan asemanseudut korostuvat yleiskaavaratkaisussa työpaikkarakentamisen alueina. Eheyttämisen näkökulmasta näiden työpaikka-alueiden sijainti on hyvä, koska ne ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Nämä työpaikka-alueet sijaitsevat jo nyt erittäin hyvin Vantaan sisäisiin ja Helsinkiin

päätyviin linja-autoreitteihin nähden. Kehäradan myötä merkittävimmät työpaikka-alueet ovat myös junalla saavutettavissa. Kaikesta työpaikkavarannosta 53 % sijaitsee alle kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta.

Yleiskaavassa on tarkistettu Veromiehen alueen maankäyttöä siten, että työpaikkojen lisäksi myös asumisen kehittäminen on mahdollista. Tämä sekoittuva yhdyskuntarakenne monipuolistaa sekä Aviapolis-alueen maankäyttöä että muuttaa Aviapoliksen aseman palvelemaan myös asutusta.

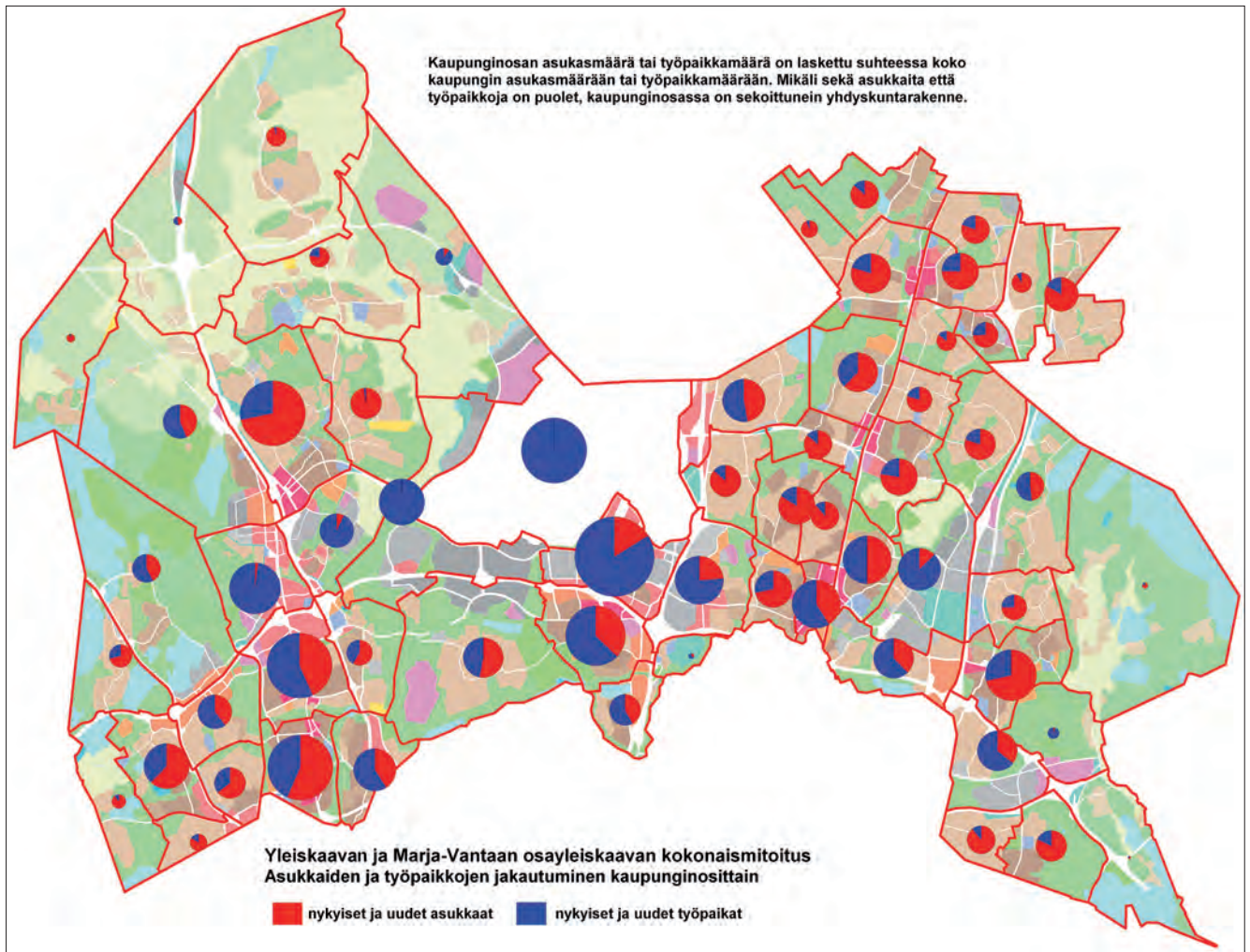
Vantaa profiloituu pääkaupunkiseudun logistisena keskuksena sijaintinsa takia. Tavoitteiden mukaisesti logistiikalle ja monipuoliselle tuotannolle on osoitettu alueet etenkin lentomelualueilta.

Yleiskaavassa on työpaikka-alueiden luokittelua tarkistettu ympäristöministeriön yleiskaavamerkintäpäätöksen mukaisesti. Yleiskaavan 1992 toimistovaltaiset työpaikka-alueet (PK) on muutettu työpaikka-alueiksi (TP). TP-alueilla tarkoitetaan monipuolisia työpaikka-alueita, joissa voi olla toimisto- ja palvelutyöpaikkoja, ympäristöhaiiriötä aiheuttamatonta teollisuutta ja siihen liittyvää myymälätilaa sekä varastointia. TP-alueita ei ole siten tarkoitettu kaupallisille palveluille. Merkittävimmät TP-alueet ovat Lentoasemantien ympäristössä, Vantaankosken aseman ympäristössä, Kaivokselassa ja Koivuhaassa.

Yleiskaavassa 1992 työpaikka-alueet (T) on tarkoitettu tuotanto- ja varastotiloille sekä niihin liittyville liiketiloille. Yleiskaavan tarkistuksessa T-merkinnän kuvaus muuttuu työpaikka-alueista teollisuus- ja varastoalueiksi. T-alueella voidaan sallia myös toimistotiloja.

Ympäristöministeriön kaavamerkintäpäätöksen mukaan TT-merkinnällä osoitetaan alueita sellaisille teollisuustoiminnoille, joita ei voida toiminnan aiheuttamien ympäristöhaittojen vuoksi sijoittaa ympäristövaikutuksille herkkien toimintojen tai alueiden (asuminen, koulut, päiväkodit, sairaalat, virkistys, suojelu) läheisyyteen. Vantaalla merkittäviä ympäristövaikutuksia ovat raskasta liikennettä aiheuttavat, tilaa vievät logistiset toiminnot. Yleiskaavassa 1992 nämä alueet osoitettiin erityistoimintojen työpaikka-alueiksi (TE). Yleiskaavassa on osoitettu erikseen varikkotoimintojen alueita lähinnä kaupungin, tiehallinnon ja linja-autoyhtiöiden tarpeita varten. Asutuksesta erillään olevat TT-alueet sopivat myös muille varikkotoiminnoille kuten jätehuoltoyrityksille ja teiden kunnossapidosta vastaaville yrityksille.

Vaarallisten kemikaalien laajamittaiseen teolliseen käsittelyyn ja varastointiin tarvitaan Turvatekniikan keskuksen lupa. Suurimmat laitokset kuuluvat vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta annetun ns. Seveso II-direktiivin



Kuva 6.10. Yleiskaavan ja Marja-Vantaan osayleiskaavan kokonaismoitus. Asukkaiden ja työpaikkojen suhde kaupunginosittain. Ympyrän koko ilmaisee asukkaiden ja työpaikkojen määrän kaupunginosassa.

(96/82/EY) piiriin. Seveso II-direktiivin mukaisten laitosten tulee tehdä toimintaperiaateasiakirja, jossa selostetaan mm. toiminta suuronnettomuuksien ehkäisemiseksi. Vantaan alueella sijaitsee (lokakuu 2007) yhteensä kahdeksan tällaista laitosta: lentoasemalla, Koivuhaassa Ilolassa, Hakkilassa ja Piispankylässä. Turvallisusselvitystä edellyttäviä kaikkein suurimpia laitoksia Vantaalla ei ole. Turvatekniikan keskus arvioi lupahakemuksessa saamiensa tietojen perusteella ne alueet laitoksen ympäristössä (konsultointivyyhyke), joissa suuronnettomuuden todennäköisyys voi kasvaa.

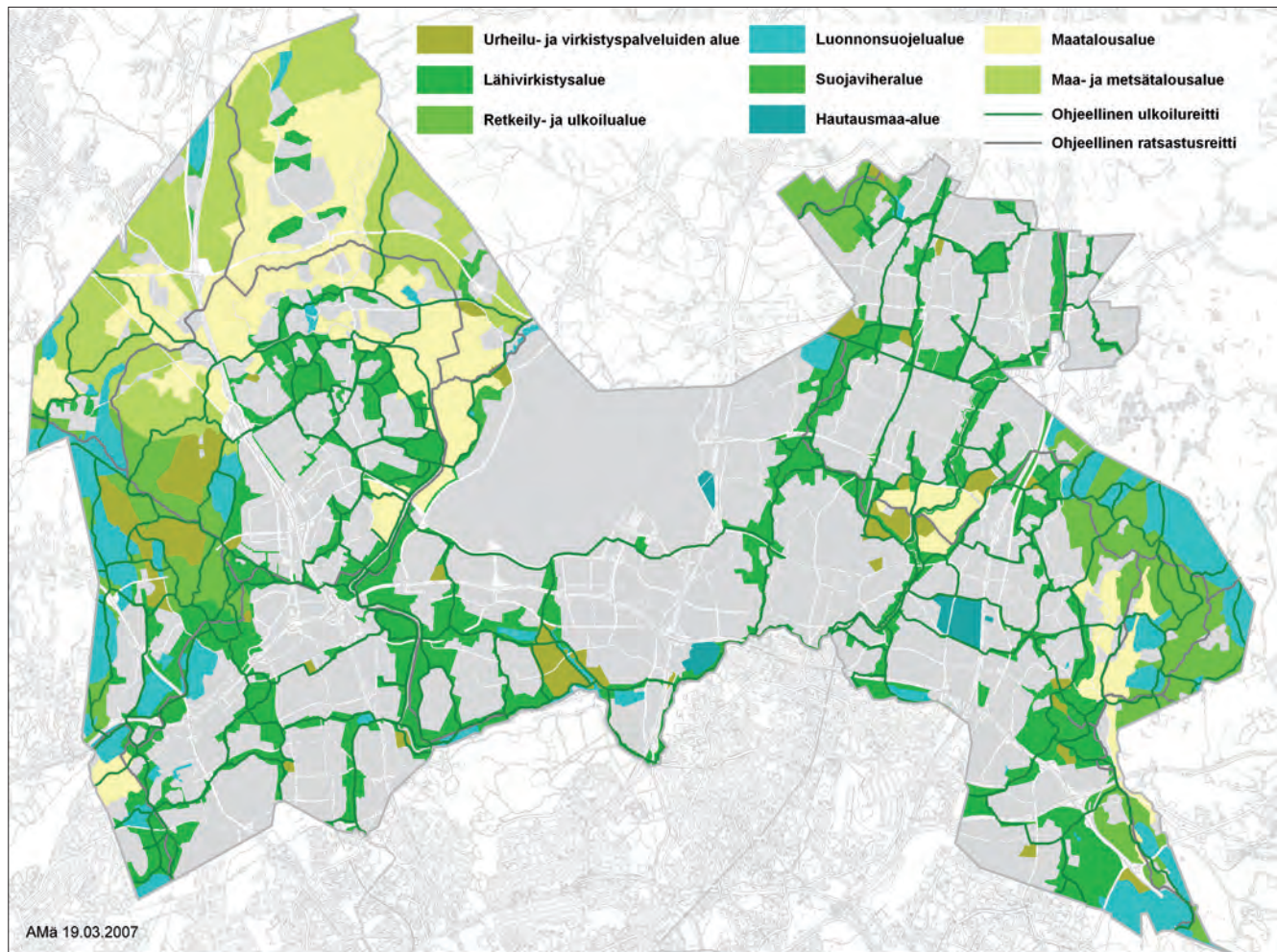
Seveso II-direktiivi ohjaa myös maankäytön suunnittelua. Maankäytön suunnittelussa on huomioitava suuronnettomuuksien ehkäisy ja niiden seurausten rajoittaminen direktiivin mukaisen laitosten läheisyydessä. Yleiskaavassa ei ole erikseen osoitettu teollisuus- ja varastoalueita, joille saa sijoittaa merkittäviä, vaarallisia kemikaaleja valmistavia tai varastoivia laitoksia. Kaupungin tavoitteena ei ole kehittää työpaikka-alueita Seveso II -direktiivin mukaisia laitoksia varten, koska Vantaalla asutus ja muut laitosten toiminnalle herkäät toiminnot rajoit-

tavat laitosten sijoittumismahdollisuuksia. Turvatekniikan keskuksen määrittelemä konsultointivyyhyke Vantaalla sijaitseville laitoksille on 1 km. Laitosten toiminnan tai kemikaalilainsäädännön muuttuminen voi vaikuttaa siihen, kuuluvatko vantaalaiset laitokset pitkällä tähtäimellä Seveso II-direktiivin piiriin. Siksi pysyvien, muuta maankäyttöä rajoittavien kaavamääräysten antaminen yleiskaavassa ei ole tarkoituksenmukaista. Kilometrin konsultointivyyhykkeelle sijoittuu muutamia täydennysrakentamisalueita Veromiehessä ja Kaskelassa. Ennen näiden alueiden yksityiskohtaista suunnittelua ja käyttöönottoa on selvítettävä laitosten aiheuttamat sen hetkiset rajoitukset.

Yleiskaavan 1992 mukaiset ympäristöhäiriötä aiheuttamattomat työpaikka-alueet (TY) ovat uuden merkintäpäättöksen mukaan teollisuusalueita, joilla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY).

6.1.8 Virkistysalueverkosto sekä urheilu- ja virkistyspalvelut

Yleiskaavassa säilyy yleiskaavan 1992 virkistysalueverkoston perusrakenne ja yleiskaava toteuttaa



Kuva 6.11. Yleiskaavan ja Marja-Vantaan osayleiskaavan virkistysalueet sekä muut viheralueet.

maakuntakaavassa määriteltyä seudullista verkostoa. Seudullisesti merkittävät retkeily- ja ulkoilualueet (VR), päivittäistä virkistäytymistä palvelevat lähivirkistysalueet (VL) sekä erilaisille toiminnoille varatut urheil- ja virkistyspalvelualueet (VU) ja palvelujen alueet (P1) muodostavat kaupunkirakenteessa jatkuvan verkoston. Yleiskaavan yleispiirteisyyden vuoksi asuntoalueiden sisäistä puistoverkostoa ei erikseen osoiteta yleiskaavakartalla. Virkistysalueiden lisäksi viheralueverkostoa muodostavat luonnonsuojelualueet, joita käsitellään tarkemmin luvussa 6.4.1, sekä suojaviheralueet, hautausmaat ja maa- ja metsätalousalueet.

Yleiskaavan vaikutuksista virkistysmahdollisuuksiin on laadittu erillinen arviointiraportti¹⁵. Lisäksi yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arviointiraportissa on käsitelty virkistystä¹⁶.

Yleiskaavan virkistysaluevaraukset

Retkeily- ja ulkoilualueita (VR) ovat Sotunginmetsä osana laajaa Sipoonkorpea, Petikonmetsä, joka liittyy

Nuoksion alueisiin Espoon puolella, sekä Vierumäen metsä, joka liittyy Mätäkivenmäen metsiin Tuusulan puolella. Petikossa ja Vierumäessä retkeily- ja ulkoilualueita on yleiskaavassa jonkin verran laajennettu yleiskaavan 1992 lähivirkistysalueille. Yleiskaavassa 1992 jako retkeilyalueiden ja lähivirkistysalueiden välillä tehtiin painottaen maisemarakennetta, tässä yleiskaavassa painotetaan sen sijaan enemmän virkistysalueiden toiminnallista näkökulmaa. Retkeily- ja ulkoilualueissa korostuu tavoite säilyttää yhtenäisiä metsäalueita. Samaan päämäärään tähtää myös luonnonsuojelualueiden laajentaminen Petikossa ja Sotungissa. Retkeily- ja ulkoilualueet sekä luonnonsuojelualueet muodostavat yhdessä laajoja aluekokonaisuuksia, joissa voi kaupunkielämän vastapainona virkistäytyä luontoelämyksistä. Yleiskaavan tarkistuksen johtajatuksena on kaupunkirakenteen eheyttäminen. Kaupungistumisen lisääntyessä myös luontoalueiden säilyttämisen tarve lisääntyy. Sotunginmetsän lisäarvona on hiljaisuus.

Lähivirkistysalueet (VL) on tarkoitettu päivittäiseen ulkoiluun ja virkistäytymiseen ja niille voi sijoittua monenlaisia virkistystoimintoja ja -palveluita. Yleiskaavassa 1992 varattiin hyvä lähivirkistysalueiden verkosto, joka on ollut myös yleiskaavan tarkistuksen

¹⁵ Mäkinen (2006c)

¹⁶ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

lähtökohtana. Eheyttämisen periaatteiden mukainen täydennysrakentaminen sijoittuu olemassa olevien yhdyskuntien sisään ja reunoille, joten osa täydennysrakentamisen alueista sijoittuu yleiskaavan 1992 lähivirkistysaluevarauksille. Täydennysrakentamisesta huolimatta virkistysalueverkosto säilyy eikä mitään tärkeää virkistysyhteyttä katkaista uusilla rakentamisalueilla.

Yleiskaavassa on pyritty johdonmukaisesti osoittamaan ne virkistysalueet, jotka muodostavat koko kaupungin rakenteessa tärkeän virkistysalueverkon, ja joita pitkin kulkevat seudulliset ja kaupunginosa yhdistävät virkistysreitit. Vantaan- ja Keravanjoet muodostavat tärkeän virkistysväylän ja jokien rannat on yleiskaavassa varattu lähivirkistysalueeksi lukuun ottamatta Seutulan ja Riipilän laajoja maatalousalueita. Ohjeelliset ulkoilureitit sijoittuvat tarpeen mukaan yhdelle tai molemmille rannoille. Sama periaate on ollut yleiskaavassa 1992 ja myös jo yleiskaavassa 1983. Järvien ja lampien rannat varataan niinikään virkistysalueiksi.

Retkeily- ja ulkoilualueet sekä lähivirkistysalueet on tarkoitettu yleiseen, maksuttomaan virkistykseen. Niille voi sijoittua myös pienialaisia kaupallisia virkistyspalveluita, jos nämä eivät merkittävästi rajoita yleistä liikkumista. Yleiskaavan retkeily- ja ulkoilualueet ja lähivirkistysalueet ovat laajoja kokonaisuuksia, joiden toteuttaminen yleisiksi virkistysalueiksi vie pitkän ajan. Virkistysaluevaraukset sisältävät toimivia maa-tiloja, viljelyksessä olevia peltoja ja yksityisiä metsiä. Ulkoilureittien toteuttaminen on ensimmäinen – ja monissa tapauksissa pitkään riittävä – askel yleisen virkistystarpeen tyydyttämiseksi. Muutoin yksityisellä maalla liikutaan jokamiehenoikeuden periaatteilla.

Urheilu- ja virkistyspalvelualueet (VU) on tarkoitettu pääasiassa ulkoilmassa tapahtuvaan liikuntaan, urheiluun, peleihin ja muihin aktiivisiin virkistystoimintoihin. Palvelut voivat olla julkisia tai yksityisiä, maksuttomia tai maksullisia. Urheilu- ja virkistyspalvelualueita yleiskaavassa ovat urheilukentät, golfkentät, laskettelumäet, ratsastuskeskukset, koirien koulutuskeskukset, uimarannat ja muut tiettyyn tarkoitukseen varatut tai merkittäviä palveluita sisältävät kohteet.

Pääosin urheilu- ja virkistyspalveluiden verkosto on suunniteltu jo yleiskaavassa 1992. Merkittävimmän muutoksen aluevarauksiin on aiheuttanut laajoja aluevarauksia vaativan golfharrastuksen suosion voimakas kasvu. Golfkenttä Keimolassa on laajennettu toteutuneen kahden täysimittaisen kentän mukaiseksi. Hiekkaharjussa golfkentälle varataan laajentumismahdollisuus täysimittaiseksi kentäksi ja Pyymosaan on varattu mahdollisuus uudelle golfkentälle. Virkistyskäytön kannalta golfkentän rajoitukset ovat verrattavissa viljelyssä olevaan peltoon. Molemmissa yleistä ulkoilua varten on mahdollista

järjestää ulkoiluteitä, joilta ympäröivää maisemaa voi katsella, mutta peliväylällä tai viljapellolla ei kesäaikaan voi kulkea. Talviaikana sekä golfkentälle että pellolle voi tehdä hiihtolatuja. Yleiskaavassa laajoja urheilu- ja virkistyspalveluiden alueita on tarpeen mukaan jaettu osiin tai aluevarauksen poikki on osoitettu ohjeellisia ulkoilureittiyhteyksiä yleisen ulkoilun mahdollisuuksien turvaamiseksi.

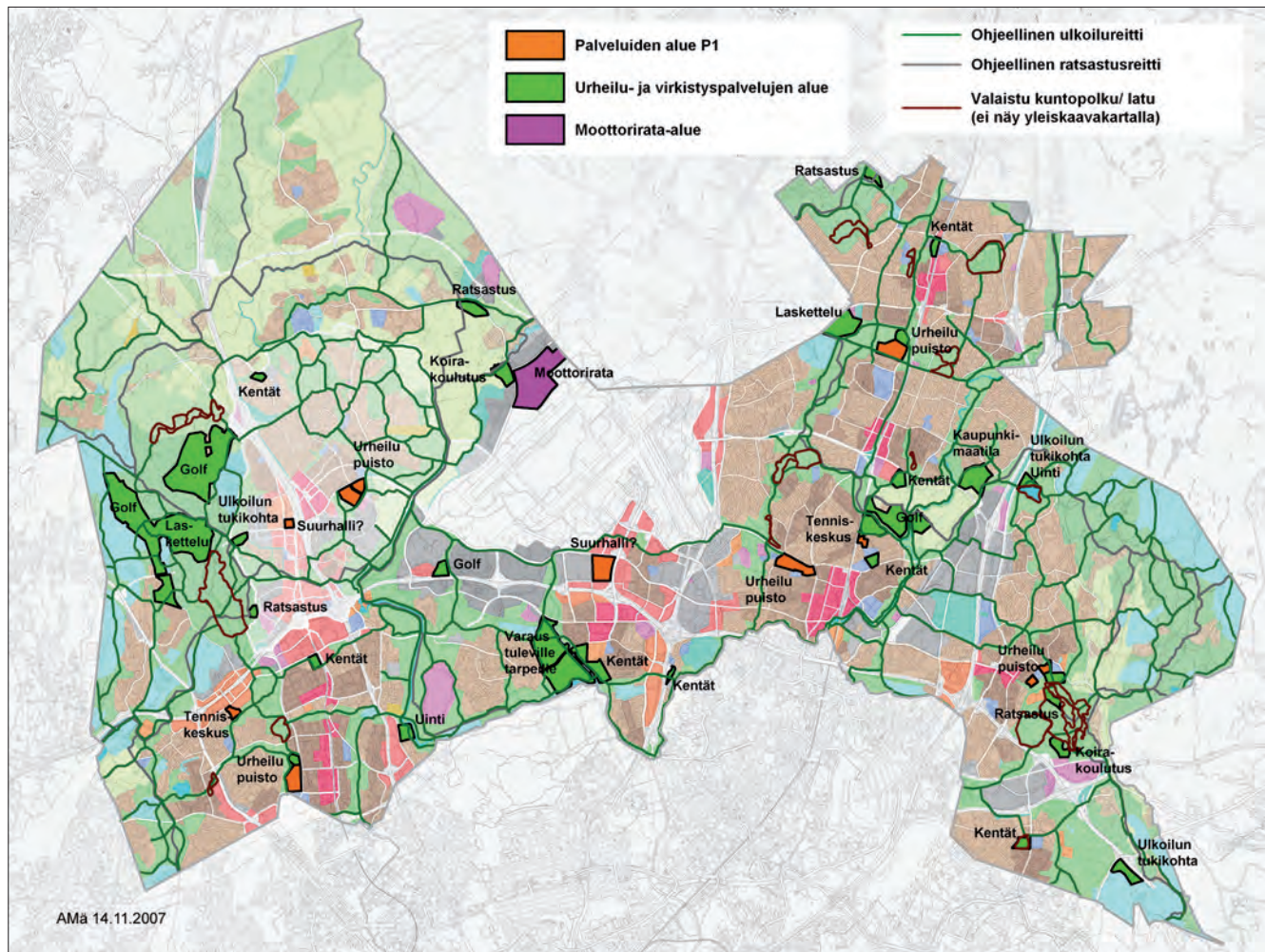
Yleiskaavassa varataan tilaa Pitkäsuon täyttömäen laajennukselle, jolloin myös laskettelualue laajenee. Sen sijaan täyttömäelle ja laskettelurinteelle yleiskaavassa 1992 tarkoitettu Brudbrinkenin aluevaraus on poistettu Suuren Rantatien vanhan linjauksen suojelemiseksi. Urheilu- ja virkistyspalvelualueiden verkostoa täydennetään osoittamalla myös ratsastuskeskukset ja koirien koulutuskeskukset sekä merkittävimmät ulkoilun tukikohdat yleiskaavassa. Ylästössä ja Pakkalassa on jo suunniteltujen urheilukenttien lisäksi laaja varaus tulevia urheilu- ja virkistyspalvelutarpeita varten.

Leikkipuistojen, pienten palloilukenttien, hevostallien ja koirapuistojen yms. sijoittumista ei ohjata yleiskaavalla, vaan asemakaavalla ja muulla tarkemmanasteisella suunnittelulla.

Suuria urheilulaitoksia ja pääasiassa sisäliikuntatiloja sisältävät urheilukeskukset ovat yleiskaavasta 1992 poiketen **palveluiden alueita (P1)**. Muutos on perusteltu, koska urheilulaitosten alueet ovat rakennettua korttelimaata, eikä niitä siten lasketa mukaan virkistysalueiden määrällisissä tarkasteluissa. Merkintätavan muutos vähentää viheralueiden määrää siten vain näennäisesti jo toteutettujen urheilupuistojen kohdalla. **Moottoriratavaraus (EM)** Lavan-gossa poikkeaa muista virkistyspalvelutoiminnoista luonteeltaan ja ympäristövaikutuksiltaan, joita on selvitetty asemakaavatyön yhteydessä.

Yleiskaavaan 1992 verraten asuntoalueiden sisäisiä virkistysalueita on sisällytetty asuntoalueisiin. Tämä yleiskaavan yleispiirteistäminen ja yleiskaavan ja asemakaavan välisen tehtäväjaon selkiyttäminen on tarpeen, koska yleiskaavasta 1992 poiketen uutta yleiskaavaa laaditaan koko alueeltaan oikeusvaikutteisena. Koska yleiskaavalla ei voida ratkaista asuntoalueiden sisäistä rakennetta, ei niiden sisäisiä puistojakaan voida yleiskaavassa määritellä. Sisäinen puistoverkosto ja sen riittävyys on arvioitava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikka täydennysrakentaminen vähentää viheralueita monin paikoin, muutamissa paikoissa rakentamisaluevarauksia myös poistuu – pääasiassa lentomelun vuoksi. Täydennysrakentamisesta huolimatta virkistysalueverkosto säilyy eikä tärkeitä virkistysyhteyksiä katkaista uusilla rakentamisalueilla, vaikka paikoin virkistysalue kapenee.



Kuva 6.12. Yleiskaavan ja Marja-Vantaan osayleiskaavan virkistyspalveluverkosto.

Viber- ja virkistysalueiden määrä ja saavutettavuus

Viheralueiden määrää ja virkistysalueiden palvelutasoa ja sen muutoksia on vaikutusten arvioinnin¹⁷ yhteydessä tarkasteltu Vantaan kaupunkimaisissa tai sellaisiksi yleiskaavan toteutumisen myötä kehittyvissä 47 kaupunginosassa. Maaseutumaiset kaupunginosat sekä lähes pelkkiä virkistysalueita tai lähes pelkästään työpaikka-alueita sisältävät kaupunginosat, joissa on vähän asukkaita, on tässä jätetty tarkastelun ulkopuolelle.

Virkistysalueita on keskimäärin 32 % kaupunginosan pinta-alasta ja yleiskaavan toteuduttua vastaava luku on 31 %, joten muutos on hyvin vähäinen.

Virkistysaluetta on vuonna 2005 keskimäärin 241 m² asukasta kohti. Yleiskaavan mukaisen täydennysrakentamisen toteuduttua virkistysalueita on tavoitevuonna 2030 167 m² asukasta kohti. On huomattava, että virkistysalueiden määrässä tapahtuvasta muutoksesta vain vähäinen osa johtuu yleiskaavan sisältämästä täydennysrakentamisesta. Valtaosa väestönkasvusta

sijoittuu jo nykyisin voimassaolevien kaavojen vielä toteutumattomiin asuntorakentamisen varauksiin. Yleiskaavaan sisältyvän väestönkasvun virkistysalueille aiheuttama lisäkuormitus voidaan arvioida vähäiseksi.

Virkistysalueiden erinomainen saavutettavuus säilyy yleiskaavan toteuduttuakin. Lähin asemakaavassa varattu virkistysalue säilyy alle 300 metrin etäisyydellä 96 %:lle vantaalaisista ja 700 metrin vaikutusalueella yli 10 ha:n virkistys- ja luonnonsuojelualuekokoisuuksista asuu 93 % vantaalaisista yleiskaavan toteuduttua.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin¹⁸ mukaan yleiskaavatyössä on onnistuttu säilyttämään hyvin suuri osa yleiskaavan 1992 mukaisista viheralueista. Viheralueiden käyttöpainetta tulee kuitenkin lisäämään kasvava väkimäärä, jolloin asukasta kohti käytössä olevan viheralueen määrä vähenee. Tästä huolimatta viheralueen määrä asukasta kohti säilyy keskimäärin hyvin korkeana. Viheralueiden saavutettavuus asuinalueilta ja reittien yhtenäisyys säilyvät melko hyvinä. Suurimmalla osalla vantaalaisista on yleiskaavan mukaisessa tilanteessa enintään viidentoista

¹⁷ Mäkynen (2006c)

¹⁸ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

minuutin kävelymatka vähintään 10 hehtaarin laajuiselle virkistys- tai luonnonsuojelualueelle. Vesistöjen virkistysarvo säilyy yleisesti ottaen hyvänä ja paikoitellen jopa lisääntyy.

Ohjeelliset ulkoilureitit

Yleiskaavassa osoitetaan koko kaupungin kattava ja naapurikuntiin jatkuva tärkeimpien ohjeellisten ulkoilureittien verkosto. Näiden reittien toteuttamismahdollisuudet on turvattava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Ulkoilureitit kulkevat pääsääntöisesti virkistysalueilla. Joissakin kohdin tarvittava ulkoilureittiyhteys on osoitettu muuhun käyttöön varatun alueen poikki. Kaupunkirakenteeseen sisältyvää kevyen liikenteen verkostoa ei ole kuitenkaan merkitty yleiskaavakartalle. Yleiskaavassa ei määritellä ohjeellisten ulkoilureittien täsmällistä sijaintia, toteutustapaa eikä kesä- tai talvikäyttöä. Reitin linjaus ja kulloinenkin toteuttamistapa on ratkaistava tarpeen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yleiskaavaan 1992 (ja yleiskaavaluonnokseen) verrattuna reittien linjauksia on tarkistettu ja täydennetty puuttuvia yhteyksiä. Pääreittien lisäksi virkistysalueilla on runsaasti paikallisia reittejä ja polkuja, joita ei yleiskaavassa erikseen osoiteta. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ulkoilureittien toteuttaminen tulee entistä tärkeämmäksi.

Ohjeelliset ratsastusreitit

Ratsastus on golfin lisäksi voimakkaasti kasvanut harrastusmuoto. Seudun monipuolisten virkistysmahdollisuuksien turvaamiseksi tavoitteena on luoda ratsastuskeskuksia yhdistävä ratsastuksen runkoreittiverkosto. Yleiskaavaluonnoksesta saadussa palautteessa ratsastusreittejä pidettiin tarpeellisina. Ohjeellisten ratsastusreittien linjauksia on palautteen perusteella myös tarkistettu. Linjaukset ovat edelleen alustavia ja ohjeellisia, mutta esimerkiksi teiden ali- tai ylikulkumahdollisuudet on tarkemmanasteisessa suunnittelussa otettava huomioon ja tutkittava toteuttamiskelpoiset vaihtoehdot. Ratsastustallien lähireittejä ei osoiteta yleiskaavassa.

Yleiskaavan ohjeelliset ulkoilu- ja ratsastusreitit eivät korvaa ulkoilulaissa tarkoitettua ulkoilureittisuunnitelmaa.

6.2 Toimivat verkostot

6.2.1 Liikenne

Yleiskaavan tavoitteena on verkottuneiden ja elinvoimaisten yhdyskuntien ja osaamisen keskusten ja yrityskeskittymien muodostuminen. Elinkeinoelämän kannalta mielenkiintoisimmat kohteet ovat siellä, missä liikenneyhteydet ovat hyvät. Vantaan alueella kohtaavat kaikki tärkeimmät valtakunnalliset liikenneverkot ja niiden matkustaja- ja tavaravirrat.

Vantaalla risteävät Kehä III (Eurooppatie E18) ja vilkkaat valtatie 3, 4 ja 6. Vantaan kautta kulkee pääradan junaliikenne ja Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenne. Suuri osa Vuosaaren sataman maaliikenteestä tulee tulevaisuudessa kulkemaan Vantaan kautta.

Liikkumisen verkostoja tehostetaan, jotta taataan eheytyvän yhdyskuntarakenteen toimivuus. Hyvät liikenneyhteydet ja sujuvat vaihdot eri kulkumuotojen välillä ovat liikennejärjestelmän suunnittelun lähtökohtia keskuksia yhdistäville liikenteellisille verkostoille. Yleiskaavassa on osoitettu tilavaraukset ajoneuvoliikenteen, raideliikenteen, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen verkostoille. Lisäksi on huomioitu tavaraliikenteen ja logistiikan verkostot, jotka muodostuvat ajoneuvoliikenteen ja raideliikenteen verkoista sekä lentoaseman maaliikenteen tarpeet.

Yleiskaavaan sisältyvät kaikki maakuntakaavan liikenneverkkovaraukset ja kaavassa on varauduttu kaikkiin PLJ 2007 suunnitelmassa esitettyihin liikenneverkkojen kehittämishankkeisiin, mutta tie- ja katuverkon liikenteellisessä toimivuudessa on silti odotettavissa ongelmia, jos autoliikenteen kasvu jatkuu ennustetulla tavalla. Tähän vaikuttavat myös monet ulkopuoliset tekijät, joihin yleiskaavalla ei voida vaikuttaa. Tavoite toimivasta liikkumisen verkostosta on paremmin saavutettavissa raide- ja joukkoliikenneverkoston osalta. Liikennemallien avulla on arvioitu yleiskaavan mukaisen liikennejärjestelmän vaikutuksia ihmisten liikkumiseen ja kulkutapoihin.¹⁹

Joukkoliikenne

Yleiskaavan laatimisen tavoitteena on ollut joukkoliikenteen runkoyhteyksien luominen (kuva 6.13).



Kuva 6.13. Vantaan joukkoliikenteen keskeiset yhteysvälit.

¹⁹ SITO Oy (2007a)



Kuva 6.14. YTV:n poikittaisen joukkoliikenteen visioon vuodelle 2030 sisältyvät kehityskäytävät.

Runkoyhteys on tiheästi liikennöivä juna-, metro-, raitiovaunu- tai bussilinja tai linjaryhmä. Runkoyhteydet ovat seudullisen järjestelmän osia ja muodostavat Vantaan sisällä jatkuvia yhteyksiä kaupungin toimintojen välille.

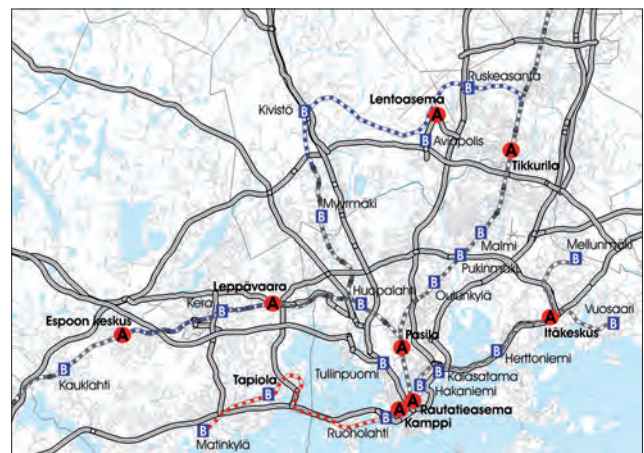
Samaan aikaan Vantaan yleiskaavatyön kanssa on tehty pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa PLJ 2007 sekä laadittu poikittaisen joukkoliikenteen visio 2030 ja kehittämissuunnitelma vuosille 2005–2010 (kuva 6.14) ja tavoitelinjastosuunnitelmaluonnos vuodelle 2020. Seudullisissa ratkaisuissa on nyt aiempaa korostuneemmin esillä poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien ja lentoaseman yhteyksien kehittäminen runkoyhteyksiksi. Myös terminaalien ja vaihtopaikkojen seudullinen rakenne on ratkaistu tässä yhteydessä.

Rautatiet muodostavat Vantaan joukkoliikenteen rungon. Pääradan varren keskuksien, Tikkurilan, Koivukylän ja Korson, kehitystä on ohjannut rata, joka lisäraiteiden valmistuttua muuttui tiheästi liikennöitäväksi kaupunkiradaksi Keravalle saakka. Pääradan varteen on yleiskaavassa varattu uusi Vallinojan asema sekä siihen liittyvä maankäyttö katuvarauksineen.

Kehärata on kaupunkirata, joka yhdistää Vantaankosken radan Kivistön ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta pääraatan Hiekkaharjun aseman pohjoispuolella. Rata kulkee lentoasema-alueella tunnelissa. Radalle on varattu kahdeksan asemaa: Vehkala, Petas, Kivistö, Viinikkala, Aviapolis, Lentoasema, Ruskeasanta ja Leinelä. Rata liittyy sen lisäksi seudullisesti yhteen 19 jo olemassa olevaa asemaa pääradan, Martinlaakson radan ja rantaradan varressa, mikä yhdistää nämä asuntovaltaisemmat alueet Vantaan työpaikka-alueisiin.

Yleiskaavassa on lisäksi esitetty aluevarauksena mahdollisesti Kehäradalta Petaksen aseman kohdalla erka-neva Klaukkalan rata. Yleiskaavassa ei ole varauduttu nopean junaliikenteen rataan pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan. PLJ 2007:ssä se on lisäselvityksiä vaativana kohteena. Pohjoisesta pääradalta saa yhteyden Kehäradalle. Heli-radalle on pintavaraus Vaaralassa ja Ojangossa. Rataan ei liity asemia eikä maankäytön varauksia Vantaalla.

Metron mahdollinen jatkuminen Mellunmäestä Vantaalle on osoitettu yleiskaavakartassa nuolella. Maakuntakaavassa on Vantaalle osoitettu kaksi vaihtoehtoista linjausta, joista todennäköisesti kannattavuussyistä voi myöhemmin toteutua vain toinen. Ilman tarkentavia maankäyttöön, linjan tekniseen suunnitteluun ja kannattavuuslaskelmiin perustuvia selvityksiä ei voida tehdä valintaa näiden kahden vaihtoehdon välillä. Metrovarauksen mahdollinen



Kuva 6.15. YTV:n poikittaisen joukkoliikenteen vision keskeisimmät terminaalit.

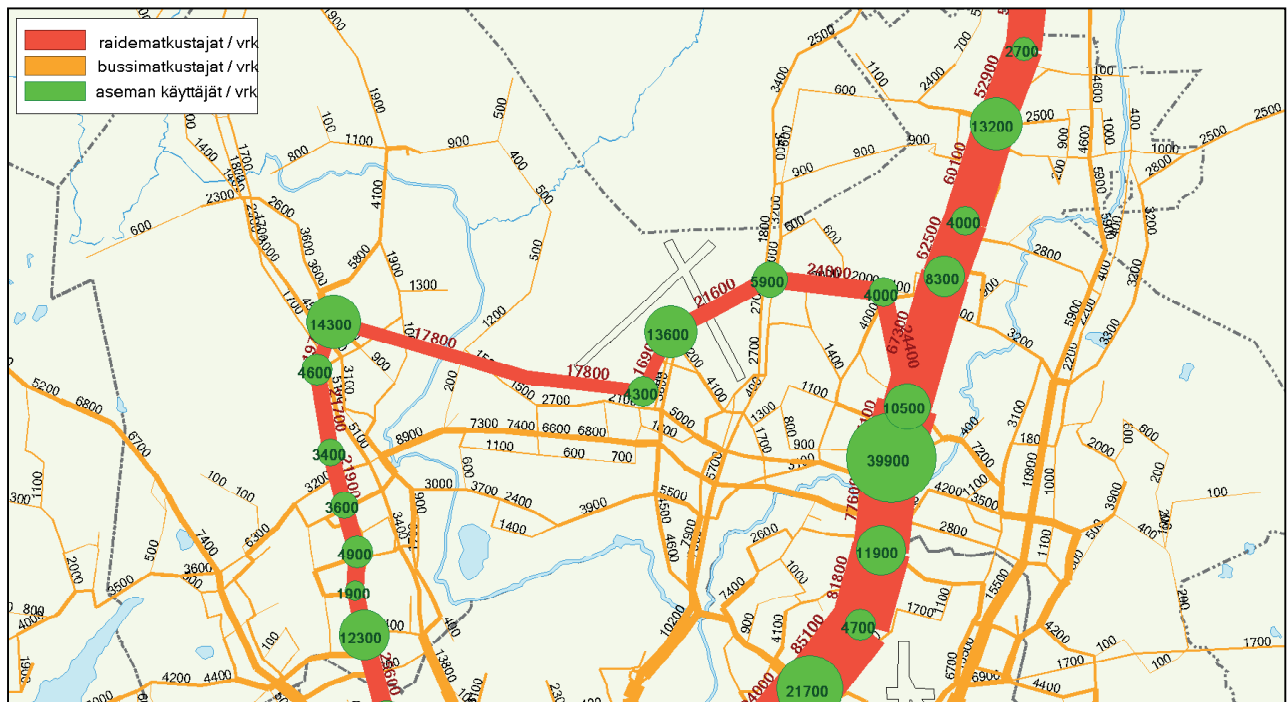
poistuminen Hakunilasta on korvattavissa mettoa kevyemmällä pikaraitiotiellä. Raitiotie kulkisi Melunmäestä Tikkurilaan ja edelleen Lentoasemalle ja Myyrmäkeen. Lisäksi on varauduttu siihen, että voidaan toteuttaa seudullinen Lentoasema - Malmi-Itäkeskus - Vuosaari -yhteys sekä mahdollisesti yhteydet Myyrmästä Leppävaaraan ja Jokeri I:lle. Toinen seudullinen raitiotievaraus on Kuninkaantammen kautta seudulliselle Jokeri II- linjalle Helsinkiin.

Vantaan terminaalit ovat osa seudullista rakennetta, jota on kehitetty em. poikittaisen joukkoliikenteen visiossa (kuva 6.15) sekä laadittavan olevassa seudun tavoitelinjastosuunnitelmassa. Lentoasema ja Tikkurila ovat valtakunnallisen liikenteen matkakeskusiksi. Kaukoliikenteen junat pysähtyvät Tikkurilassa ja lentoasemalla on kaukoliikenteen bussien terminaalit. Kivistö, Myyrmäki ja Ruskeasanta ovat tärkeimmät asemat, joissa on liityntäliikennettä palvelevat terminaalialueet. Näistä Kivistö ja Myyrmäki ovat oman alueensa liityntäliikenteen ja kevyen liikenteen vaihtopaikkoja kulkumuodosta toiseen. Kivistön ja Ruskeasannan asemat palvelevat lisäksi kehyskunnista tulevien bussilinjojen liityntäasemana Kehäradalle sekä tarjoavat mahdollisuuden liityntäpysäköintiin Hämeenlinnanvaylän ja Tuusulanvaylän autoilijoille. Joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittämiseksi ovat tärkeitä myös Lahdenvaylän ja Jokiniementien vaihtopysäkki sekä Tuusulanvaylän ja Tikkurilantien vaihtopysäkki.

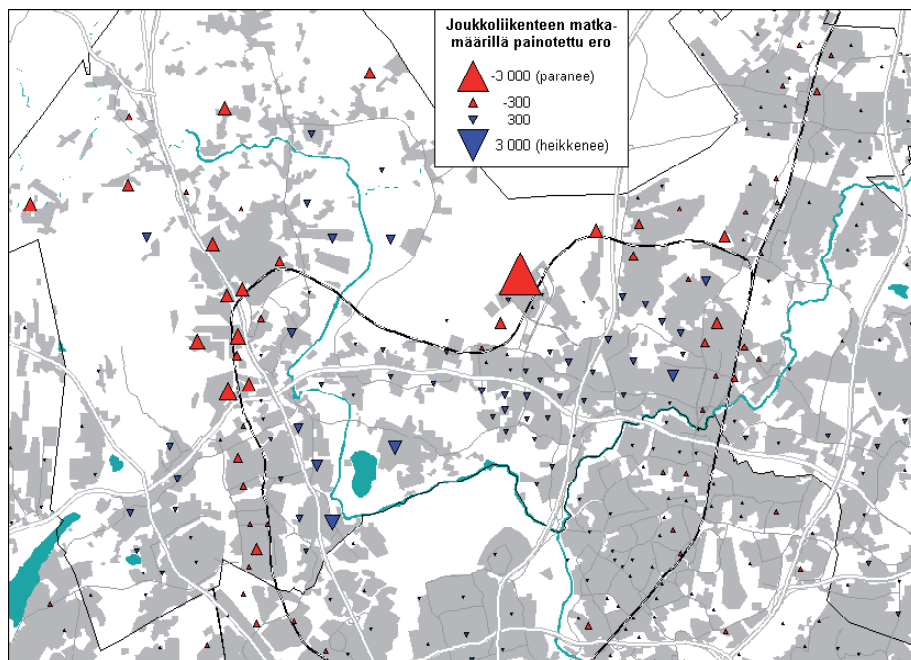
Kehäradan junaliikenteen ja sen liityntäliikenteen käynnistyminen vaikuttaa myös Helsinkiin kulkevien bussilinjojen kuormitukseen erityisesti Hämeenlinnanvaylän käytävässä. Kehäradan uusista asemista Kivistö ja lentoterminaalin asema ovat vilkkaimmat. Tikkurilan aseman käyttäjämäärä kasvaa noin 40 000 matkustajaan päivässä kaupunkiratojen ja Kerava-Lahti oikoradan yhteisvaikutuksesta (kuva 6.16).

Rakentamisalueiden suunnittelun lähtökohtana on ollut palveluiden ja asuin- ja työpaikkakortteleiden hyvä tavoitettavuus joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan myös kaupunkirakennetta eheyttämällä. Uusi rakentaminen sijoitetaan siten, että hyvän joukkoliikennepalvelun alue kattaa 80 % Vantaan yleiskaavan asukkaista ja työpaikoista. Tämä tavoite toteutuu Kehäradan vaikutusalueella, missä 75 % uusien asuinalueiden ja 90 % työpaikka-alueiden kerrosalasta sijoittuu alle kilometrin säteelle rautatieasemista ja lisäksi suuri osa tehokkaan liityntäliikenteen alueelle.

PLJ:n liikennemallilla tehdyn tarkastelun mukaan joukkoliikenteen osuus vaihtelee Vantaan eri osissa nykyisin arkivuorokauden matkoista 14–38 %:iin. Suurimmillaan joukkoliikenteen osuus on alueilla, joilta on raideliikennenyhteys Helsinkiin, kuten Tikkurilassa, Korsossa, Martinlaaksossa, Myyrmäessä ja Länsimäessä, missä osuus on nykyisin 30–38 %. Pienimmillään joukkoliikenteen osuus matkoista on haja-asutusalueilla, joilla



Kuva 6.16. Ennuste joukkoliikenteen matkustajavirroista verkolla sekä asemien käyttäjämääristä vuorokaudessa vuonna 2025 Kehäradan ollessa käytössä. Strafica Oy (2003).



Kuva 6.17. Palvelutasoero Kehäradan sisältävän ja bussiin perustuvan vaihtoehdon välillä v. 2025. Palvelutason muutosta kuvataan kolmiolla, joka on sitä suurempi, mitä suurempi on alueen matkustajille yhteensä kertyvä ajallinen hyöty tai haitta. Luku kuvaa absoluuttista eroa ja sisältää mm. vaihto- ja odotusajat²⁵.

joukkoliikenteen palvelutkin ovat heikoimmat. Näitä alueita ovat esimerkiksi Kivistön - Seutulan - Riipilän alueet, joilla osuus on vain 14–19 %. Toisaalta näiltä alueilta tehtävien ajoneuvomatkojen kokonaismäärätkin ovat pienempiä^{20,21}.

Tulevaisuudessa joukkoliikenteen kulkutapaosuuden ennustetaan kasvavan niillä alueilla, joilla Kehärata ja sen syöttöliikenne parantavat joukkoliikenneyhteyksiä. Esimerkiksi Kivistön alueelta joukkoliikenteen osuuden matkoista arvioidaan nousevan nykyisestä 19 %:sta 28 %:iin. Kun samalla alueelta lähtevien matkojen määrä kasvaa noin viisinkertaiseksi nykyiseen verrattuna, merkitsee se huomattavaa joukkoliikennematkojen määrän kasvua^{20,21}.

Yleiskaavan raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä parantaa tavoitettavuutta erityisesti Kivistön ja Luoteis-Vantaan alueella sekä lentoasemalla (kuva 6.17).²² Kehäradan etujen on katsottu kohdistuvan tasapuolisesti eri väestöryhmiin²³.

Tavoitteena oli, että joukkoliikenteen runkoyhteydet ja kevyen liikenteen väylät ja reitit muodostavat jatkuvia yhteyksiä seudullisesti ja kaupungin toimintojen välillä. Joukkoliikennettä ja kevyen liikenteen yhteyksiä parannetaan ja liikennemuotoja sovitetaan yhteen siten, että kunnalliset ja muut palvelut ovat myös autottoman ihmisen tavoitettavissa. Yleiskaava mahdollistaa kaikki keskuksat kattavan joukkoliikenteen runkoverkon toteuttamisen siihen liittyvine terminaleineen ja vaihtopisteineen.²⁴

Kevyt liikenne

Jalan ja polkupyörällä liikkumisessa on erotettavissa pidempimatkainen kulku paikasta toiseen tai lähiympäristössä liikkuminen. Pisimmillään se on pitkämatkaista pyöräilyä alueelta toiselle koko seudun sisällä tai sen ulkopuolelta. Tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien sekä ekologisen ja yhteiskuntataloudellisen kestävyysnäkannalta on sitä parempi, mitä suurempi osuus matkoista voitaisiin tehdä kävellen tai pyöräillen. Tiivistämisen ja täydennysrakentamisen kohteet yleiskaavassa tukevat tätä tavoitetta. Lähiympäristössä tapahtuvaa liikkumista on myös joukkoliikennematkojen yhteydessä. Tällöin korostuvat kävelyetäisyydet samoin kuin jalankulku-ympäristön laatu, joka on tärkeää myös kuljeskelulle kaupunkitilassa. Joukkoliikenteen käyttö ja pyörien liityntäpysäköinti näkyvät erityisesti raideliikenteen asemilla. Yleiskaavassa tämä näkyy joukkoliikenteen terminaalimerkintöjen määräyksissä, jotka koskevat sekä ajoneuvoliikennettä että pyöriä.

Kevyen liikenteen pää- ja seuturaitit sekä ohjeelliset ulkoilureitit on osoitettu liitteessä 9. Alempitasoiset kevyen liikenteen väylät ja esimerkiksi sellaisenaan pyöräilyyn soveltuva katuverkko määritellään asema-kaavatasolla ja tämä verkosto ei näy yleiskaavassa.

Yleiskaavatason ratkaisuista kevyen liikenteen käyttöön vaikuttaa reittiverkostoa enemmän yhdyskuntarakenne sinänsä. Asutaanko sellaisella etäisyydellä päivittäisten matkojen kohteista, että suurin osa matkoista voitaisiin tehdä jalan tai polkupyörällä. Tärkeimpinä kohteina voidaan pitää kouluja, päiväkotia, päivittäistavarakauppoja, perusterveydenhoidon palveluita ja muita kunnallisia palveluita kuten kirjastoja. Niiden tulee olla autottomienkin tavoitettavissa kevyellä liikenteellä tai joukkoliikenteellä. Lyhyet, jalan tai pyörällä kuljettavat työmatkat olisivat tavoiteltavia

²⁰ Strafica Oy (2005)

²¹ SITO Oy (2007a)

²² Strafica Oy (2003)

²³ LT-konsultit & Maa ja vesi (2001)

²⁴ SITO Oy (2007a)

²⁵ Strafica (2003)

myös terveydelliseltä kannalta, mutta pääkaupunkiseudun olosuhteissa huomattava osa työmatkoista on niin pitkiä, että niiden kannalta joukkoliikenteen palvelukyky on tärkeämpi kuin kevyen liikenteen.

Kevyen liikenteen olosuhteet ovat Vantaalla verraten hyvät. Ongelmina ovat mm. pääradan varren kevyen liikenteen väylien epäyhtenäisyys sekä Kehä III:n varren liikkumisympäristön epäviihtyisyys²⁶. Joukkoliikenteen vaihtopaikkoja sijaitsee keskustojen ulkopuolellakin, missä hyvien kevyen liikenteen yhteyksien järjestäminen saattaa olla ongelmallista. Seudullisesti on katsottu että lisääntyvä autoliikenne heikentää jalankulkijoiden asemaa rajoittamalla erityisesti pienten lasten liikkumismahdollisuuksia²⁷.

Ajoneuvoliikenteen verkko

Yleiskaavan mitoituksen mukainen asukas- ja työpaikkamäärän kehitys lisää kuormitusta tie- ja katuverkolla ja edellyttää verkoston palvelutason ja välityskyvyn parantamista erityisesti Kehäradan vaikutusalueella. Suurelta osin nämä tarpeet on otettu huomioon jo yleiskaavassa 1992 ja siinä osoitettu liikenneverkko on pääpiirteissään myös nyt laaditussa yleiskaavassa. Toiminnallinen kuvaus tieverkosta on liitteessä 7.

Tässä yleiskaavassa on vuoden 1992 yleiskaavaan verrattuna tehty seuraavat muutokset:

- Kehä II:lle on esitetty liittymä ja katuvaraukset kahdelle yhteydelle Myyrmäkeen. Kehä II:n Vihdintien ja Rajatorpantien liittymäjärjestelyt ovat laajimmat mutta sijaitsevat vain osin Vantaalla. Korutien liittymä on täydellinen eritasoliittymä. Myös Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän varaus on osin Vantaalla.
- Kehä IV:n linjaus on tarkistettu. Uutena tulevaisuuden varauksena Kehä IV on jatkettu ohjeellisella merkinnällä Hämeenlinnanväylältä Lahnuksen.
- Lentokenttäalueen ja Ruskeasannan maankäyttöön liittyen uutena yhteytenä on pääkatu Tuusulanväylän länsipuolelle lentokenttäalueen reunaan.
- Hämeenlinnanväylän kaista- ja liittymäjärjestelyt välillä Kehä III – Luhtaanmäki liittyvät Marja-Vantaan maankäytön kehittämiseen ja katuja järjestelyihin. Yleiskaavassa on varauduttu Keimolan eritasoliittymään ja Klaukkalan eritasoliittymän parantamiseen ja liikennealueeseen huoltoasema ja muita tieliikennettä palvelevia rakennuksia varten. Tieverkko kuvassa (liite 7) on esitetty Marja-Vantaan osayleiskaavan alueella sijaitsevat Riipiläntien ja Kivistön eritasoliittymät. Lisäksi verkkosuunnitelmassa on esitetty seudullinen väylä

Hämeenlinnanväylän länsipuolelle Keimolasta Kehä III:lle, mikä merkitsee sitä, että maantie 130 siirtyisi tälle yhteydelle.

- Tikkurilantien jatke Kivistön liittymästä Vihdintielle säilytetään pitkän aikavälin varauksena. Katuvaraus on esitetty tunnelissa niiltä osin kuin se katuliittymien ja kallion olemassa olon perusteella on arvioitu mahdolliseksi.
- Kehä III:lle on varattu yhteys Vuosaaren satamaan ja uusi vaihtoehtoinen liittymä Varisto - Petikkoon. Paikallista liikkumistarvetta ja joukkoliikennettä varten Luhtitie on jatkettu Raappavuorentielle.
- Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän liittymässä on tilavaraus suuntaisliittymälle etelään, vaikka se ei sisälly Tiehallinnon nykyisiin kehittämissuunnitelmiin. Lisäksi on varaukset Ylästöntien suuntaisliittymälle etelään ja varaus pohjoissuunnan rampeille Ilmakehän eritasoliittymässä. Hämeenlinnanväylällä Martinlaakson liittymä on varattu rombisena.
- Heli-radan pintavaraukseen liittyy Suurmetsäntien ja Länsimäentien välisen katuyhteyden linjauksen esittäminen ratavarauksen pohjoispuolelle.

Ajoneuvoliikenteen vaikutusten arvioinnissa on käytetty hyväksi PLJ 2002 ennustetta. Kaikki PLJ 2002:n mukaiset nykyisten väylien kehittämishankkeet lisäkaistoinen ja liittymineen sekä yleiskaavaan sisältyvät nykyisin rakentamatta olevat tiet ja kadut on oletettu toteutuneiksi. PLJ 2002 ja PLJ 2007 ovat vuoden 2030 ennustetilanteessa likimain samansisältöisiä. Liikennemallien avulla on vertailtu nykyisen verkostojen kuormittumista ja toimivuutta vuosille 2030 ennustetuilla liikenne- ja matkustajamäärillä verrattuna yleiskaavan mukaisten verkkojen kuormittumiseen²⁸.

Vuoden 2030 osalta tutkittiin kolmen erilaisen maankäyttöratkaisun vaikutusta. Perusennusteessa Vantaan asukasmäärä perustui ns. ”realistiseen arvioon” yleiskaavan maankäytön toteutumisesta vuoteen 2030 mennessä. Toinen ennuste perustui työpaikkamäärän maksimimitoitukseen, jossa työpaikkoja oli noin 41 000 enemmän kuin perusennusteessa. Kolmas ennuste perustui skenaarioon, jossa Keski-Vantaalla kasvatettiin sekä asukas- että työpaikkamääriä. Nyt yleiskaavassa esitetty maankäyttö ja mitoitus eivät aivan tarkkaan vastaa mitään em. kolmesta ennusteesta, mutta perusennusteen voi katsoa kuvaavan silti suhteellisen hyvin yleiskaavan liikenteellisiä vaikutuksia.

Tieverkon kuormitustarkastelussa tuli esille seuraavia vaikutuksia:

- Jos vuodelle 2030 ennustettu liikenne kulkisi nykyisellä tie- ja katuverkolla, kasvaisi liikennesuorite

²⁶ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

²⁷ YTV (2006)

²⁸ Strafica Oy (2005)

Vantaan alueella aamuhuipputunnin liikenteessä 63 % nykyisestä ja iltahuipputunnin liikenteessä 76 %. Liikennesuoritteesta 30 % ajettaisiin ruuhkaisissa olosuhteissa.

- Yleiskaavan mukaisella verkolla 10 % liikennesuoritteesta ajettaisiin ruuhkaisissa olosuhteissa. Koko Vantaan liikenneverkolla ajettavan autoliikennesuoritteiden määrä pienenee hieman uusien yhteyksien ansiosta ja kun ruuhkaa kiertäneiltä reiteiltä siirtyy liikennettä suuremmille reiteille.
- Nykyisellä tieverkolla kapasiteettiongelmia olisi sekä Kehä III:lla että kaikilla säteittäisillä pääväylillä Porvoonväylää lukuun ottamatta. Kapasiteettiongelmia syntyy myös katuverkolle, mikä johtuu osittain pääteiden ruuhkautumisen takia katuverkolle siirtyvästä liikenteestä. Vakavimmat ongelmat ovat Keski-Vantaalla, missä kaikki itä-länsisuuntaiset väylät eli Kehä III ja sen rinnakkaistiet Ylästöntie ja Tikkurilantie ruuhkautuvat, ellei teiden ja katujen kapasiteettia paranneta. Tästä liikenneverkon tukkeutumisesta kärsisivät valtakunnallinen ja seudullinen autoliikenne, Kehä III:n tavarakuljetukset, Vantaan sisäinen joukko-liikenne, lentoaseman liikenne ja Kehä III:n varren elinkeinoelämä.

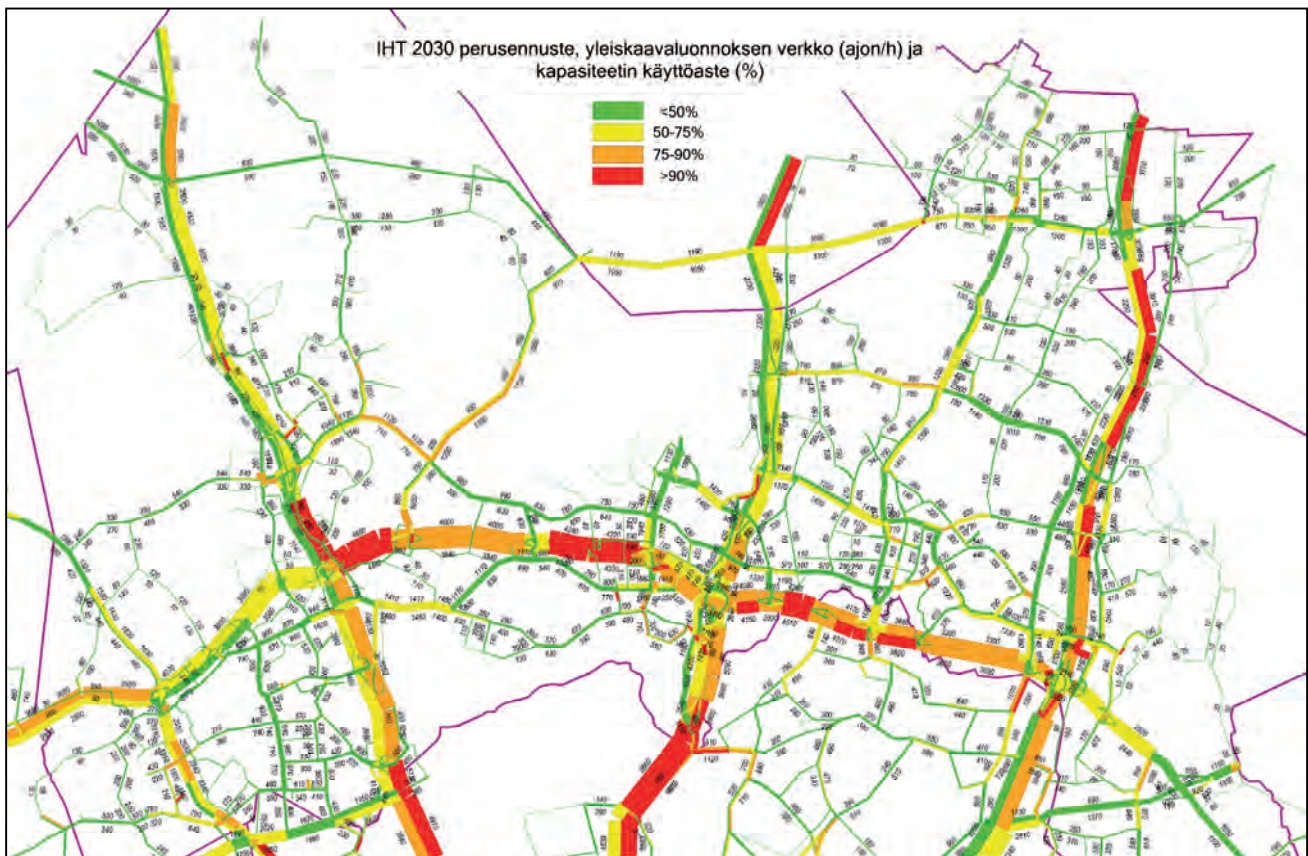
- Yleiskaavan mukaisella tie- ja katuverkolla ruuhkautumiso ongelmia on selvästi vähemmän kuin nykyverkolla vuoden 2030 tilanteessa. Sekä säteittäisillä väylillä että Kehä III:lla ongelmat vähenevät, mutta eivät poistu täysin ja verkolle jää ruuhkautuvia osuuksia mm. Kehä III:lle ja Lahdenväylälle. Kokonaisuutena tieverkon toimivuus on kuitenkin parempi, sillä useimpien ruuhkautuvien teiden kohdalla on käytettävissä toimiva rinnakkaistieyhteys. Katuverkon kapasiteettiongelmia poistuvat lähes täysin, koska pääkadut ovat pääosin nelikaistaisia.

Alueiden liikenteellinen tavoitettavuus säilyy yleiskaavan mukaisella liikenneverkolla hyvänä (kuva 6.19)³⁰.

Muita arvioituja vaikutuksia ovat Kehä II:n vähentävä vaikutus eräiden asuntoalueiden katujen liikenteeseen, ja toisaalta tien estevaikutukset ja maisemalliset vaikutukset. Maisemallisia ja estevaikutuksia on arvioitu olevan myös Kehä IV:llä. Näitä kuvataan jäljempänä paikallisina vaikutuksina.

Lentoaseman yhteydet

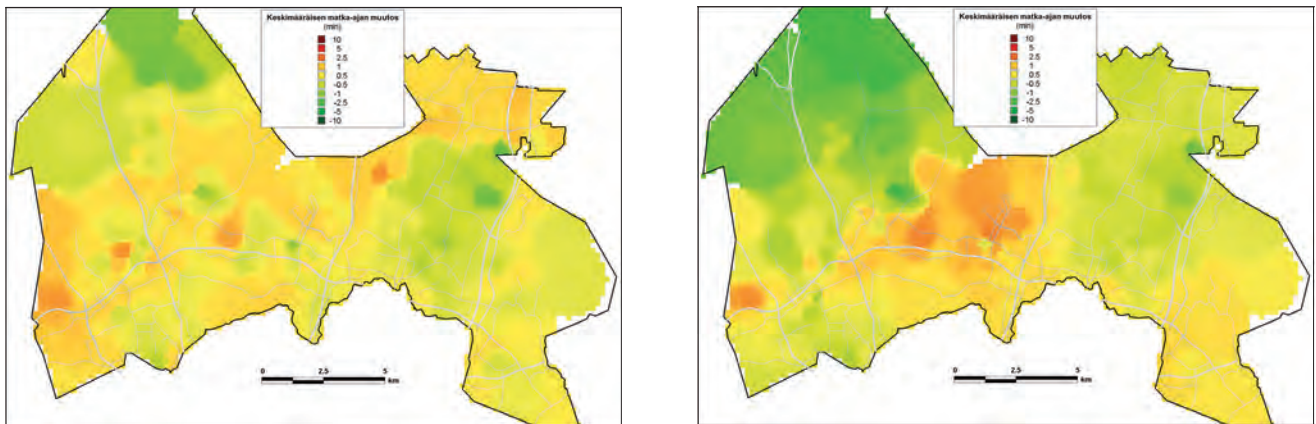
Helsinki – Vantaan lentoaseman kautta kulkee (2007) noin 12 miljoonaa matkustajaa vuodessa ja matkustajamäärän arvioidaan kasvavan 20 – 30 vuoden kuluessa noin 30 miljoonaan. Lentoasemaa ja sen



Kuva 6.18. Yleiskaavan liikenneverkon kuormitus iltahuipputuntina vuonna 2030²⁹.

²⁹ Strafica (2005)

³⁰ Strafica Oy (2003).



Kuva 6.19. Alueen lähtevän ja saapuvan liikenteen aamuhuipputunnin saavutettavuuden muutos nykytilanteesta kun siirytään perusennusteen 2030 tilanteeseen yleiskaavan liikenneverkolla. Strafica 2005.

oheistoimintoja joudutaan laajentamaan merkittävästi. Myös lentomatkustamiseen liittyvän maaliikenteen määrä lentoasemalle johtavilla väylillä tulee kasvaamaan huomattavasti. Yleiskaavassa on aluevaraukset mm. Lentoasemantien ja Ilmakehän eritasoliittymille, joilla turvataan läheisen tieverkon välityskyky mutta Kehä III on ruuhkautunut Lentoaseman liittymän läheisyydessä.

Yleiskaavassa on varauduttu Kehäradan rakentamiseen, jonka myötä Helsinki-Vantaan lentoasemalle saadaan myös toimiva raideliikenneyhteys Helsingin keskustasta. Kehäradalta on vaihtoyhteys pääradan juniin Tikkurilan matkakeskuksessa ja Rantaradan juniin Pasilan asemalla. Yleiskaavassa on myös aluevaraus pääradalta pohjoisesta lentoasemalle kääntyvälle raiteelle. Kehärata palvelee myös Aviapolis-alueen työmatka- ja muita yhteyksiä.

Lentoaseman toimintaedellytykset turvataan. Yleiskaavan mukainen Kehärata toteuttaa näitä tavoitteita ja lisäksi on varauduttu tieverkon kehittämiseen.

Tavaraliikenne

Hyvät päätieyhteydet ja lentoaseman läheisyys ovat tuoneet Vantaalle paljon tavaraliikennettä aiheuttavia toimintoja. Hakkilassa sijaitsee runsaasti logistiikkayrityksiä ja lentoaseman ympäristössä on erityisesti lentoliikennettä palvelevia logistisia toimintoja. Vantaalle on keskittynyt paljon valtakunnallisestikin merkittäviä logistiikkakeskuksia (esim. postin logistiikkakeskus).

Vuosaaren sataman ja lentoaseman vaikutuksia Etelä-Suomen logistiikkaan on tutkittu VTT:n ja Logistiikan Osaamiskeskuksen laatimissa tarveselvityksissä. Selvitysten mukaan Vuosaaren sataman rakentaminen vahvistaa Vantaan kaupungin logistista asemaa entisestään. Osa logistisista toiminnoista jää pääkaupunkiseudulle, erityisesti Helsinkiin ja Vantaalle. Osa toiminnoista on sellaisia, että niiden sijoittaminen

pääkaupunkiseudun ulkopuolelle kehyskuntiin tai sitäkin kauemmas on perusteltua. Vantaan rajalle Keravalle on suunnitteilla logistiikkakeskus (Kerca), jonka liikennelähtökäsitteet vaikuttavat tie- ja katujärjestelyihin Leppäkorvessa. Jos pääkonttorin kanssa samalla tontilla on tavaraliikennettä, niin Suomessa Vuosaari- Helsinki-Vantaan lentokenttä -akseli on erinomainen sijainniltaan. Hakkila sijaitsee Vuosaari - lentoasema -akselin painopisteessä.

Vantaan alueen logistiset toiminnot ja E18-tietä käyttävä tavaraliikenne aiheuttavat sen, että Kehä III:lla kulkee päivittäin 6000–7000 raskasta ajoneuvoa. Tämä korostaa liikenneverkon päivittäisen toimivuuden tärkeyttä, sillä erityisesti tavaraliikenteessä ruuhkautuminen ja liikenteen häiriöt aiheuttavat huomattavia kustannuksia yhteiskunnalle.³¹

Vuosaaren sataman tarpeisiin on maantieyhteyksien lisäksi varattu satamarata pääosin tunnelissa Keravalle asti. Sataman tarpeisiin on varattu yhdysraide Heli-radalta Satamaradalle.

Nähtävillä olleessa yleiskaavaehdotuksessa ei esitetty Santarataa. Santaradasta saatujen lausuntojen johdosta on yleiskaava-alueesta rajattu pois Santarata Valkoisenlähteentien eteläpuolelta sekä yleiskaavaehdotuksessa ollut A2-asuntoalue Hakkilassa. Tällä yleiskaavasta poisrajatulla alueella on voimassa vuoden 1992 yleiskaava, jossa on Santarata ja työpaikka-alue (T). Yleiskaavassa ei enää varauduta Santaradan jatkamiseen Valkoisenlähteentien pohjoispuolelle eikä pistoraiteeseen tukeutuvan maankäytön lisäämiseen. Pistoraide haittaa Tikkurilan keskustan kehittämistä merkittävästi. Santaradan liikenteellinen tarve tulevaisuudessa riippuu mm. ratakannan tarpeista ja radan lakkauttaminen edellyttää kaavoituksen kanssa etenevää ratasuunnittelua ja Ratakannantokeskuksen päätöstä.

Erikoiskuljetukset, jotka eivät painonsa tai kokonsa vuoksi voi käyttää kaikkia väyliä, tarvitsevat omat erikseen suunnitellut reittinsä. Nämä reitit vaikuttavat

³¹ SITO Oy (2007a)

maankäytön suunnitteluun rajoittamalla siltojen ja muiden ajoradan yläpuolisten rakenteiden korkeutta. Erikoiskuljetusreitteihin on Vantaalla tarpeen varautua osin Tiehallinnon tavoitesuunnitelmasta poikkeavalla tavalla, mutta suunnitelma tästä puuttuu. Jos Santarata joskus myöhemmin poistuu käytöstä, on pääradan itäpuolelle suuntautuville suurmuuntajien kuljetuksille haettava uusi reitti.

6.2.2 Tekninen huolto

Yleiskaavatyön aikana on laadittu teknisen huollon aluevaraus selvitys, jossa käsitellään erilaisten yhdyskuntateknisen huollon palvelujen saatavuutta ja saavutettavuutta sekä erilaisten yhdyskuntateknisen huollon palvelujen alueellisen tuottamisen tehostamista. Teknisen huollon toiminnot on pyritty sijoittamaan liikennemelualueille moottoriteiden varsille, mikäli toiminnan luonne ei muuta edellytä.

Hakunilassa oleva linja-autovarikko on osoitettu Hakunilan keskustan laajenemisalueeksi. Yleiskaava mahdollistaa korvaavan varikon sijoittamisen Kuninkaankämeen yhdyskuntateknisen huollon alueelle (ET) tai Hakkilan työpaikka-alueelle ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueelle (TT).

Länsi-Vantaan linja-autovarikolle varataan paikka Marja-Vantaan yleiskaavassa Vehkalaan. Lisäksi yleiskaavassa on varattu uusi raideliikenteen varikko pikaraitiovaunuille Tuupakkaan ja keskitetty tiehallinnon varikot Ruskeasannalle.

Vantaan kaupungin Korson tukikohdalle on varattu korvaava paikka Mikkolan pienteollisuusalueelle. Hiekkaharjun paloasemalle on varattu korvaava paikka Koivukylään. Vantaalle on suunniteltu kattava lumen vastaanottopaikkojen verkosto, jota varten on varattu uudet lumen vastaanottopaikat Tuupakkaan ja Päiväkumpuun. Maanjäitykselle on varattu kaksi uutta aluetta Tuusulan rajalle sekä laajennus Pitkäsuon täyttömäelle.

Uusia johtokatuja voimansiirtolinjoille ei tarvita. 110 kV:n johtokatu Vaaralan muuntamolta Vuosaareen on muutettu 400 kV:n johtokaduksi. Johtokatuun mahtuu kaksi 400 kV:n linjaa. Hanabölen pelloilla olevalle 110 kV:n linjalle on varattu korvaava yhteys Hakkilassa. Långmossenbergenin teknisen huollon aluevaraus mahdollistaa muun muassa uuden voimalan sijoittumisen. YTV on käynnistämässä jätteenpolttolaitoksen ympäristövaikutusten arviointia. Långmossebergen on eräs selvitettävä vaihtoehtoinen paikka jätteenpolttolaitokselle. Keski-Vantaan lämpökeskukselle ja Itä-Vantaan sähköasemalle on osoitettu uudet varaukset.

Maakaasun runkojohdon varaus Hämeenlinnanväylän varressa säilyy. Yleiskaavassa on osoitettu Päijännetunneli, meriviemäri ja vesisäiliöt.

Kiilan rakentamattoman kaatopaikkavarauksen lopullinen tarve selviää Uudenmaan liiton vaihemaakuntakaavan valmistelun yhteydessä. Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa Kiilaan ei ole esitetty kaatopaikkaa. Yleiskaavassa varaus on kuitenkin vielä säilytettävä. Kiilan Sortti-kierrätysasemalle on varattu korvaava alue Ruskeasannasta, mikä täydentää pääkaupunkiseudun Sortti-asemien verkostoa.

Teknisen huollon aluevarausten uudelleenjärjestelyt mahdollistavat Hakunilan keskustan laajenemisen länteen ja Hiekkaharjun paloaseman alueen muuttamisen asumiselle.

Hautaamiseen liittyvä kulttuuri on Suomessa ja Vantaalla muuttunut merkittävästi yleiskaavan 1992 laatimisen jälkeen. Uurnahautaus on yleistynyt ennakoitua nopeammin ja vähentänyt merkittävästi tarvetta uusille hautausmaavarauksille. Yleiskaavan 1992 hautausmaavarauksista voidaan poistaa Vantaanlaakso ja Hiekkaharju.

Yleiskaavassa on esitetty pohjavesialueet. Pohjavesialueiden luokitus ja rajaukset on tarkistettu yhdessä Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa, minkä johdosta joitakin kolmannen luokan pohjavesialueita on poistettu pohjavesialueiden luokituksesta.

6.3 Ympäristöhaittojen hallinta

6.3.1 Liikenteen melu

Kaupunkirakenteen eheyttämisellä ja sekoittuneella rakenteella vähennetään liikkumistarvetta ja muodostetaan maankäyttö- ja liikennejärjestelmäkokonaisuus, jossa liikenteen haitat ihmisille ja luonnolle ovat mahdollisimman pienet. Tämä sekoittuneen rakenteen tavoite toteutuu vain osittain, sillä lentoaseman ympäristöön melualueille sijoittuu paljon työpaikkoja, mutta sinne ei voida sijoittaa asutusta.

Yleiskaavatyötä varten tehdyssä meluselvityksessä³² määriteltiin teiden sekä suurimpien katujen liikennemelualueet päiväajan ja yöajan melulle. Alueiden laskennassa on käytetty maastomallia sekä yli 300 m²:n rakennukset. Pääteiden ja katujen meluennustekäyrät vuoden 2030 tilanteessa on esitetty liitteessä 17.

Yli 55 dB(A) tieliikennemelualueella asuu nykyisin yhteensä 12 500 asukasta. Vuoden 2030 ennustetilanteessa melualueella asuvien määrän arvioidaan kasvavan noin 15 000:een. Huomattakoon, että tieliikennemelua ei määritelty alueilla, joilla lentomelu ylittää em. rajan.

³² Ramboll Finland Oy (2007a)

Yleiskaavan uudet rakentamisalueet ovat useassa kohdassa osittain liikennemelualueilla. Valtaosalla määritetyistä uusista rakentamisalueista on otettava huomioon pääkatujen ja -teiden liikennemelu rakennusten sijoittelussa ja usean alueen osalta on mahdollisesti tehtävä erillisiä meluntorjuntarakenteita. Uudet alueet sijaitsevat pääsääntöisesti olemassa olevien pääkatujen ja pääväylien varrella, joiden liikenteen aiheuttamat melutasot ovat suhteellisen kovia. Moottoriteiden varsilla muutamalla alueella meluntorjunta on hankalaa ja joudutaan käyttämään korkeita meluesteratkaisuja.

Junaliikenteen yli 55 dB(A) melulle altistuu pääkaupunkiseudulla noin 9 100 asukasta ja vuonna 2020 noin 17 500 asukasta ilman meluntorjuntatoimenpiteitä. Pääkaupunkiseudun rautateiden meluntorjuntaohjelmaan vuosille 2001–2020³³ sisältyy meluesteiden rakentamisohjelma sekä tehostettu hiontaohjelma, jolla vaikutetaan junien pyöristä ja kiskoista syntyvään meluun. Ehdotettujen toimenpiteiden jälkeen rautatieliikenteen melulle altistuu seudulla noin 4600 asukasta.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasa PLJ 2007 on esitetty Vantaalle useita väylähank-

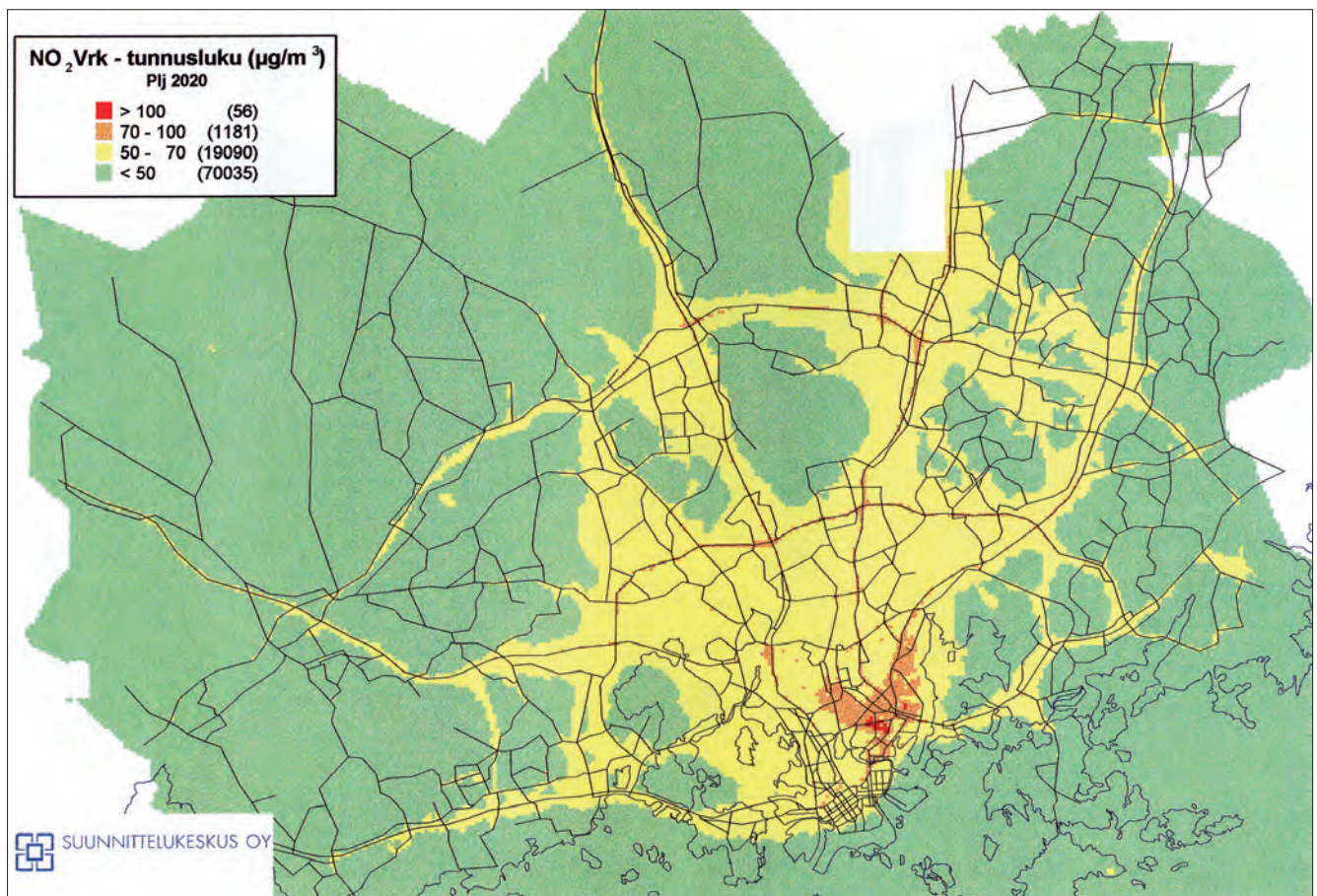
keita, jotka on otettu huomioon yleiskaavassa. Suuri osa tiehankkeista on nykyisten väylien parannushankkeita, joiden yhteydessä parannetaan autoliikenteen lisäksi myös joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä tehostetaan liikennemelun ja muiden ympäristöhaittojen torjuntaa.

6.3.2 Liikenteen päästöt

Liikenne on pääkaupunkiseudulla tärkein ilman epäpuhtauksien lähde, vaikka ilman laatuun vaikuttaa monia muitakin tekijöitä. Toinen merkittävä päästölähde on energiantuotanto, mutta sen päästöt purkautuvat korkealle ja leviävät laajalle alueelle, kun liikenteen päästöt purkautuvat matalalle ihmisten hengityskorkeudelle.

Merkittävimmät kaupunki-ilman laatua heikentävät epäpuhtaudet ovat hiukkaset, typpioksidi, otsoni, hiilimonoksidi eli häkä, bentseeni ja rikkidioksidi. Niillä on korkeina pitoisuuksina haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle, viihtyvyydelle ja luonnolle.

Liikenne on pääkaupunkiseudun kolmanneksi suurin kasvihuonekaasuja aiheuttava sektori noin 20 %:n osuudella. Asukasta kohti liikenteestä aiheutuu kasvihuonekaasupäästöjä noin 1,5 tonnia CO₂-ekvivalentia.



Kuva 6.20. Typen oksidien pitoisuudet vuonna 2020³⁴.

³³ YTV (2001)

³⁴ YTV (1999)

Henkilöliikenne aiheuttaa suurimman osuuden, noin 65 % päästöistä ja tavaraliikenne noin 35 %. Pääkaupunkiseudulla liikenteen kasvihuonepäästöjen määrä asukasta kohti säilyy nykyisellä tasolla PLJ 2007 vuoden 2030 ennustetilanteessa³⁵.

Yleiskaavan liikennejärjestelyillä pyritään vaikuttamaan liikenteen päästöjen ja kasvihuonekaasujen syntyyn usealla tavalla^{36, 37} :

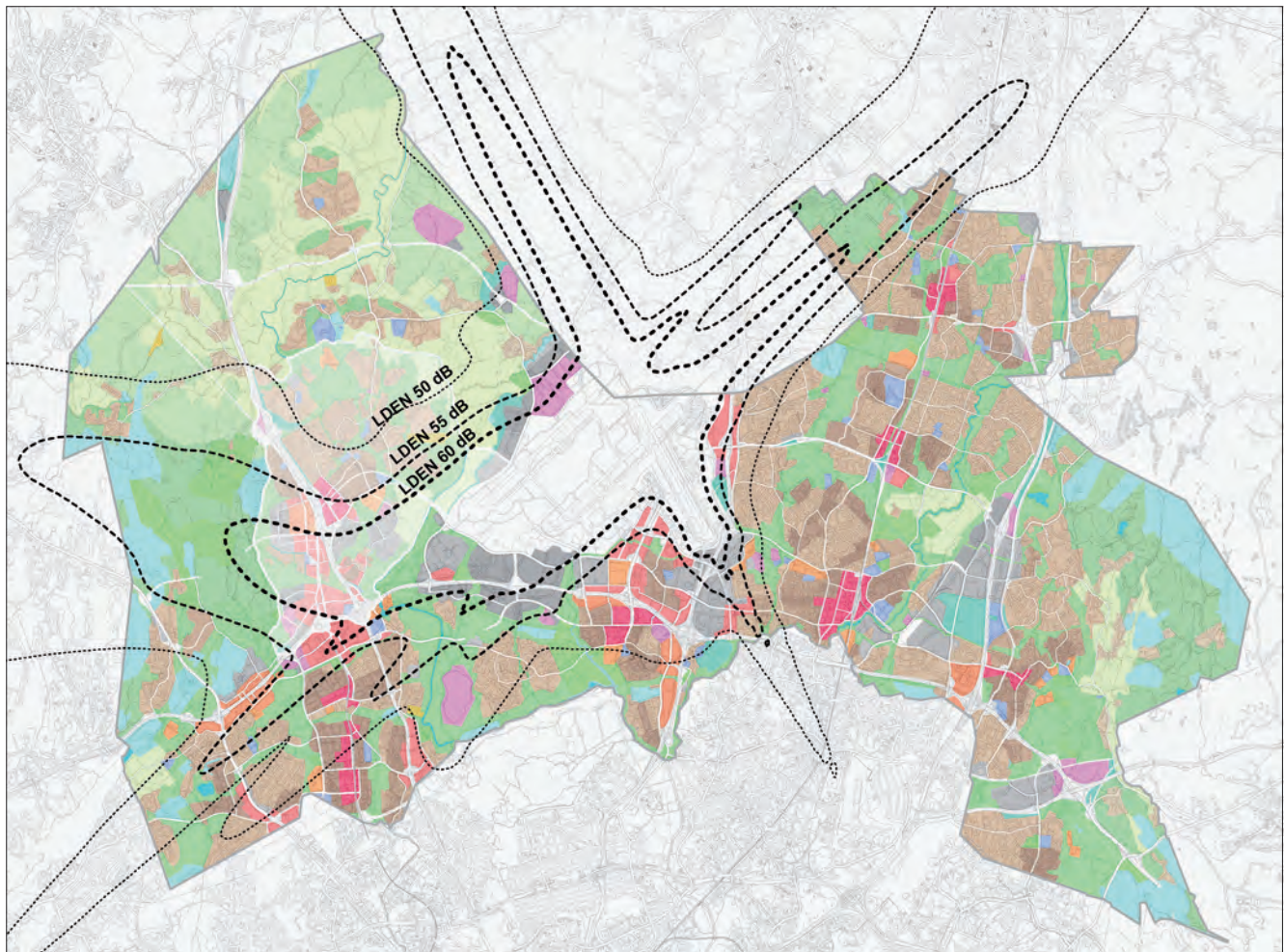
- yhdyskuntarakenteen tiivistyminen sekä asumisen ja työpaikkojen sekoittuminen samoille alueille vähentää matkustustarvetta ja tarvetta auton käyttöön
- joukkoliikenteen runkoverkkoa ja nimenomaan raideliikennettä kehittämällä vähennetään auto liikenteen määrää
- ajoneuvoliikenteen verkkoa kehittämällä vähennetään ruuhkautuvissa olosuhteissa kulkevan autoliikenteen määrää ja siitä aiheutuvia lisäpäästöjä (ruuhkaliikenteen osuus olisi vuona 2030 nykyverkolla 30 % ja yleiskaavan mukaisella verkolla 10 %)

- ajoneuvoliikenteen verkkoa kehittämällä vähennetään Vantaan alueella ajettavan autoliikenteen suoritetta (mm. ”ruuhkien kiertäminen” vähenee).

Aiemmin tehtyjen selvitysten perusteella on arvioitu liikenteen ympäristövaikutuksia, kuten melua ja päästöjä. Kuvassa 6.20 on laskettu typen oksidien (NO_x ja NO₂) vuorokausiarvot leviämismallinnuksella. Ohjearvon (70mg/m³) ylittävät alueet ovat ruskeita ja punaisia. Alueet ovat pienentyneet huomattavasti vuoden 1996 vertailulaskelmaan verrattuna.³⁸

6.3.3 Lentomelu

Vantaan pinta-alasta merkittävä osa altistuu lentomelulle. Lentomelualueet jakavat Vantaan kolmeen sektoriin kiitoteiden suunnassa. Neljäs sektori on pääasiassa Tuusulan puolella. Vantaan yleiskaavoituksen periaatteena on, että lentomelualueelle ei sijoiteta asutusta tai muuta melulle herkkää toimintaa. Tämän takia lentomelualueilla on työpaikkarakentamista, ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot mieluiten pahimmilla lentomelualueilla.



Kuva 6.21. Yleiskaava ja maankäytön suunnittelua ohjaavat lentomeluvyöhykkeet.

³⁵ YTV (2006)

³⁶ SITO Oy (2007a)

³⁷ Strafica Oy (2005)

³⁸ YTV (1997)

Yleiskaavassa on esitetty uudet lentomelun 60 dB:n, 55 dB:n ja 50 dB:n meluvyöhykkeet eli nk. verhoikäyrät, jotka Ilmailulaitos on laatinut ohjaamaan maankäytön suunnittelua. Yleiskaavaan 1992 sisältyneitä lentomelua koskevia yleiskaavamääräyksiä on tarkistettu. Ääneneristävyysvaatimukset on poistettu yleiskaavamääräyksistä. Ne määritellään tapauskohtaisesti asemakaavan ja rakennusluvan yhteydessä yleiskaavan lentomeluvyöhykkeiden perusteella. Lentomeluvyöhykkeillä mahdollisten toimintojen määrittämistä ohjaa valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992).

Lentomeluvyöhykkeellä 1 (L_{den} yli 60 dB) ei sallita uusien asuntojen, sairaaloiden, hoitolaitosten, vanhainkotien, päiväkotien tai oppilaitosten rakentamista eikä muiden sellaisten toimintojen sijoittamista, jotka ovat herkkiä melun haitoille. Alueella on korjauskenttäminen sallittu.

Vuonna 2003 lentomeluvyöhykkeellä 1 asui 2000 asukasta, joista Vantaalla asui 1600 asukasta. Lentomeluvyöhykkeestä on 74 % Vantaan puolella. Lentomeluvyöhyke 1 kattaa 10,8 % Vantaan pinta-alasta.

Lentomeluvyöhykkeellä 2 (L_{den} 55-60 dB) ei sallita uuden asutuksen eikä uusien sairaaloiden, hoitolaitosten, vanhainkotien, päiväkotien tai oppilaitosten rakentamista eikä muiden sellaisten toimintojen sijoittamista, jotka ovat herkkiä melun haitoille. Alueella jo olevan asutuksen ja melulle herkän muun toiminnan säilyttäminen, korjaaminen ja vähäinen täydentäminen on mahdollista.

Vuonna 2003 lentomeluvyöhykkeellä 2 asui 11 300 asukasta, joista Vantaalla asui 7600 asukasta. Lentomeluvyöhykkeestä on 57 % Vantaan alueella. Lentomeluvyöhyke 2 kattaa 11,3 % Vantaan pinta-alasta.

Lentomeluvyöhyke 3 (L_{den} 50-55 dB) ei aseta rajoituksia asumiselle tai muille melulle herkille toiminnoille. Alueella on kuitenkin rakenteiden ääneneristämistarve. Lentomelua ja muuta liikennemelua varten yleiskaavan yleismääräyksissä on todettu yleinen meluntorjuntatarve Vantaalla. Meluntorjuntatarve on otettava huomioon asemakaavoituksessa ja rakennuslupakäsittelyssä.

Vuonna 2003 lentomeluvyöhykkeellä 3 asui 76 000 asukasta, joista Vantaalla asui 40 600 asukasta. Lentomeluvyöhykkeestä on 36 % Vantaan alueella. Lentomeluvyöhyke 3 kattaa 19,3 % Vantaan pinta-alasta.

Lentomelun takia yleiskaavan asuntoaluevarauksia on tarkistettu siten, että rakentamattomat, yleiskaavan 1992 asuinaluevaraukset on poistettu verhoikäyrän yli L_{den} 55 dB:n alueelta.

6.3.4 Maaperän pilaantuminen

Ehdyttämisen eräänä kriteerinä on maaperän puhtaus. Vantaalla on satoja, useimmiten pienehköjä alueita, joiden maaperä saattaa olla tavalla tai toisella pilaantunut. Useimmat näistä ovat entisiä huoltoasemia, korjaamoja ja kauppapuutarhoja. Veromiehenkylässä ja Tikkurilassa on ollut myös vanhaa, osin poistunutta metalli-, konepaja- ja kemianteollisuutta. Nämä alueet säilyvät pääosin työpaikka-alueina.

Myös menneinä vuosina yleisesti käytetty jätteiden hävittämistapa, maahan hautaaminen, on pilannut maaperää jopa asuinkäytössä olevilla alueilla. Vanhat, tarkistamattomat tai huonosti hoidetut maanalaiset öljysäiliöt tulevat todennäköisesti aiheuttamaan ongelmia vielä monilla alueilla, mutta nämä ovat luonteeltaan pistemäisiä, eivätkä sinänsä vaikuta yleiskaavaan.

Vantaalla on tällä hetkellä kaikkiaan noin 650 ha pilaantuneita tai pilaantuneiksi epäiltyjä tai jo kunnostettuja maita. Alueet on inventointivaiheessa rajattu osin varsin laajasti, kun mahdollisesti pilaavan toiminnan tarkempaa sijaintia ja saasteen leviämistä ei ole ollut tiedossa. Alueen maankäyttöä muutettaessa tarkemmissa tutkimuksissa selviää alueen mahdollinen pilaantuneisuus ja sen laajuus.

Laajin keskeisellä paikalla sijainnut pilaantunut alue on ollut nk. Grönbergin alue Jokiniemessä, jossa on vastikään saatu lyijypitoisen maan puhdistustyö päätökseen. Alueen puhdistaminen mahdollistaa Tikkurilan keskustan laajenemisen radan itäpuolelle.

Asumiseen varattuja alueita, joissa on pilaantuneita maita, ovat lisäksi Kaskelan tiehallinnon varikkoalue ja linja-autovarikkoalue, Korson keskustan laajenemisalueet sekä osin asumiselle varattu Veromiehen alue. Näillä alueilla maaperä on tarvittaessa puhdistettava ennen alueen käyttöönottoa yleiskaavan mukaiseen tarkoitukseen.

6.3.5 Tulvasuojelu

Yleiskaavassa on otettu huomioon jokien ja purojen tulvariski siten, että tulva-alueille ei ole sijoitettu uusia rakentamisaluevarauksia. Pirttirannan loma-asuntoalueelle Seutulassa on annettu erityinen yleiskaavamääräys tulvahaittojen torjumiseksi.

6.4 Vantaalaiset suojeluarvot

6.4.1 Luonnonarvojen suojelu

Vantaan yleiskaava edistää luonnonarvojen säilymistä, vaikka kaupunki kasvaa ja tiivistyy. Vantaan yleiskaavan 1992 laatimisen jälkeen valtioneuvosto on päättänyt Suomen Natura 2000 -verkostoon sisältyvistä alueista ja luonnonsuojelulain uudistuksessa on määritelty uusina suojeluperusteina suojeltavat

luontotyyppit (LsL 29 §) ja erityisesti suojeltavien lajien esiintymät (LsL 47 § ja 49 §). Nämä ovat aiheuttaneet yleiskaavaan tarkistustarpeita, ja myös luonnonsuojelualueiden merkintätavat muuttuvat. Yleiskaavan luonnonsuojelualuevaraukset ja suojelutilanne ilmenevät liitekartalta.

Yleiskaavan vaikutuksista luonnonarvojen säilymiseen on tehty erillinen arviointiraportti³⁹. Tämä yleiskaava edistää luonnonarvojen säilyttämistä oleellisesti paremmin kuin vuoden 1992 yleiskaava, kun luonnonsuojeluun varataan aiempaa laajemmat alueet ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet ottavat huomioon aiempaa monipuolisemmin eri eliöryhmien esiintymisen Vantaalla.

Natura2000 -verkosto (nat)

Vantaalle ulottuu osia kolmesta Natura 2000 -aluekokonaisuudesta: Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät (FI0100064), Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065) sekä Sipoonkorpi (FI0100066). Alueet on tarkoitettu suojeltaviksi luonnonsuojelualailla ja ne on pieniä rajauksia lukuun ottamatta jo yleiskaavassa 1992 varattu luonnonsuojeluun. Alueet sijaitsevat laajojen viheralueiden osina ja niiden ympärillä on myös muita luonnonsuojelualueita.

Vantaan yleiskaavassa suunnitellulla maankäytöllä ei voida olettaa olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia Natura 2000 -alueisiin ja Vantaan yleiskaava osaltaan toteuttaa Natura 2000 -verkostoa sekä valtakunnallisia luonnonsuojeluohjelmia. Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät -alueeseen kuuluvaan Keimolan Isosuohon kohdistuvat rakentamisen vaikutukset on arvioitu vähäisiksi Marja-Vantaan osayleiskaavaa arvioitaessa. Myös Natura 2000 -alueille osoitettujen yleiskaavan ohjeellisten ulkoilu- ja ratsastusreittien rakentamisen ja käytön vaikutukset alueiden luontoarvoihin arvioidaan hyvin vähäisiksi.

Yleiskaavassa Natura 2000 -verkostoon kuuluvat alueet osoitetaan päällekkäismerkinnällä (nat = harmaa palloviiva). Tällä osoitetaan alue, mihin kohdistuvat luonnonsuojelulain Natura 2000 -verkostoa koskevat säädökset. Merkintä noudattaa ympäristöhallinnon ylläpitämää Natura 2000 -alueiden tietokantaa (vrt. luonnonsuojelualueet).

Luonnonsuojelualueet (SL)

Yleiskaavatyön pohjaksi on tehty luonnonsuojelualuevarauksista kokoava selvitys⁴⁰, jossa selostetaan kunkin alueen suojeluperusteet sekä kultakin alueelta tehdyt luontotutkimukset. Vantaan ympäristökeskus on sen lisäksi tehnyt täydentäviä maastotutkimuksia vielä 2005 ja 2006.

Vantaalla virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet muodostavat yhdessä kokonaisuuden, jossa on mahdollisuus virkistäytyä ja kokea luontoelämyksiä.

Luonnonsuojelualueita on yleiskaavassa yhteensä 1441,5 ha, mikä on 6% Vantaan pinta-alasta. Yleiskaavaan 1992 verraten luonnonsuojelualueita on 224,5 ha enemmän. Merkittäviä laajennuksia luonnonsuojelualueisiin on yleiskaavaan 1992 verraten tehty Petikossa, Askistossa, Ilolassa sekä Sotungissa. Merkittävimmät luonnonsuojelualuevarausten poistot ovat Kirkkosuo Vierumäessä ja Reunan jokivarsi Riipilässä. Karhusuo, Hagakärnsbergen ja Matarinkoski muuttuvat luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiksi alueiksi (luo). Näiden lisäksi kaavakarttaan on tehty useita pieniä aluerajausten tarkistuksia.

Vantaan yleiskaavassa 1992 on luonnonsuojelualueet jaettu kahteen ryhmään (SL1 ja SL2) toteuttamisen ajoitukseen perustuen. Luonnonsuojelualueiden toteuttaminen on edennyt hyvin, joten ajoituksesta voidaan luopua ja kaikki luonnonsuojelualueet – rauhoitetut tai rauhoitettavat – osoitetaan yhdellä merkinnällä (SL). Yleiskaavamääräyksen perusteella toimenpiteille edellytetään alueella maisematyölupaa (MRL 128 §), jolla turvataan luontoarvojen säilyminen siihen asti, kunnes luonnonsuojelulain mukainen rauhoitus astuu voimaan. Natura2000 -alueilla SL-alueen raja noudattaa tehtyjä suojelupäätöksiä, jolloin se paikoin poikkeaa hiukan nat-aluerajauksesta.

Uudenmaan ympäristökeskuksen luonnonsuojelulain 29 §:n perusteella määrittelemät ja rauhoittamat luontotyyppialueet ja 47 §:n mukainen suojeltavan lajin esiintymä on yleiskaavassa myös osoitettu luonnonsuojelualueina (SL). Alueet on eritelty liitekartassa. Yleiskaava edistää liito-oravan suojelua ja mahdollistaa suojelusuunnitelman toteuttamisen metsien hoidolla ja pesäpaikkojen lisäyksellä. Luonnonsuojelualuevarausten ulkopuolelle jäävät, tunnetut liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat sijoittuvat luo -alueille.

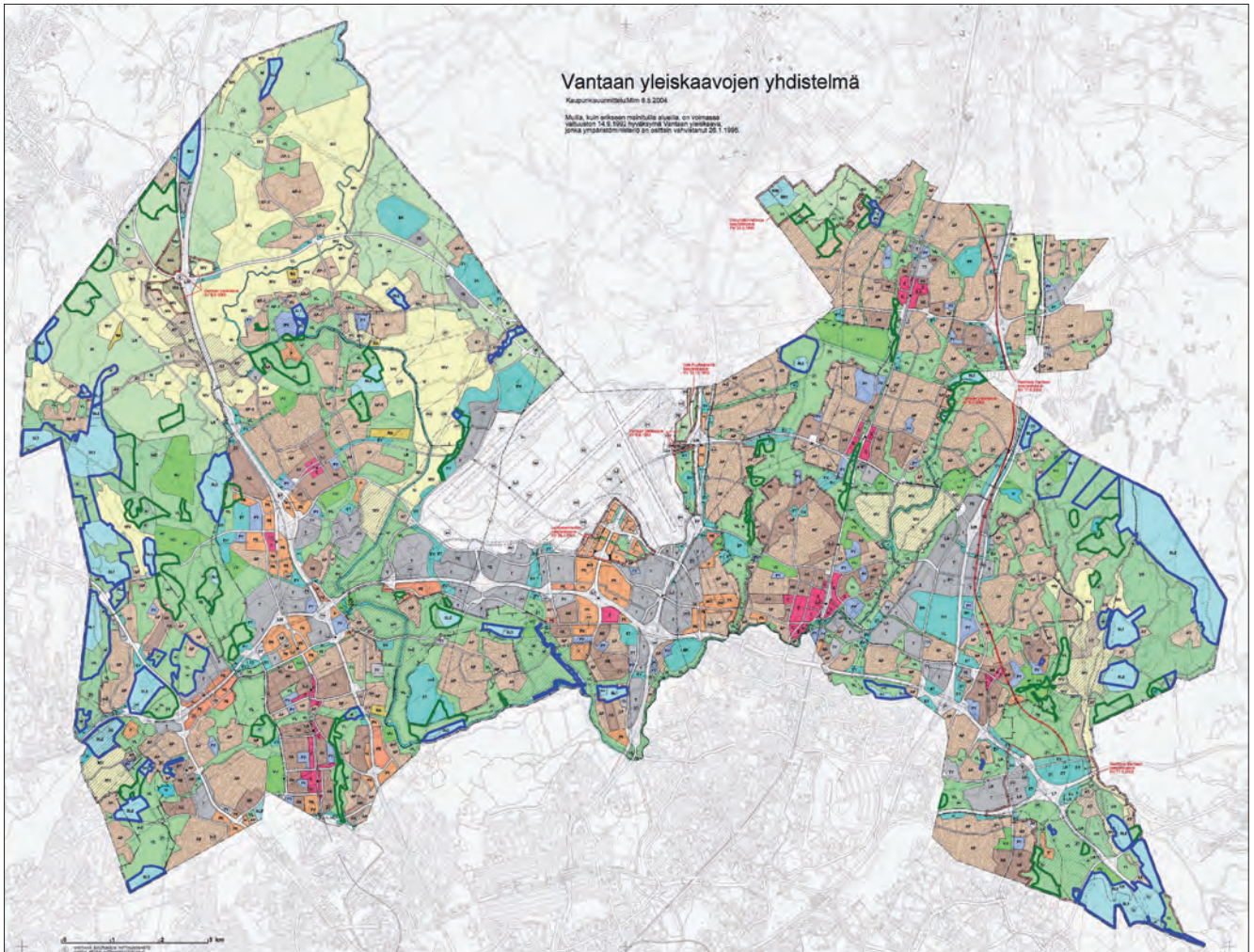
Rauhoitettuja luonnonsuojelualueita on (lokakuu 2007) 863 ha, joista rauhoitettuja luontotyyppejä tai suojeltavien lajien esiintymiä on 32 ha. Kolmen luontotyyppialueen rauhoitus on vireillä.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo)

Yleiskaavan tarkistuksen tavoitevaiheessa nostettiin esiin luonnon monimuotoisuuden vaaliminen myös luonnonsuojelualueiden ulkopuolella ja siitä käytettiin nimitystä ”metsien laadullistaminen”. Tästä käsitteestä on sittemmin luovuttu, koska sitä ei ole missään tieteellisessä tutkimuksessa määritelty. Sen sijaan yleiskaavassa on otettu käyttöön ympäristöministeriön merkintätapaohjeiden mukainen käsite ”luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo)”, joka on otettu käyttöön Vantaan yleiskaavassa 2012.

³⁹ Mäkyinen (2006b)

⁴⁰ Rantalainen (2004)



Kuva 6.22. Luononsuojelualueet (sininen raja) lisääntyvät voimassa oleviin (2007) yleiskaavoihin verrattuna (luo-alueet vihreällä rajauksella).

keä alue (luo)". Se korvaa yleiskaavassa 1992 käytetyn käsitteen "luontosuhteiltaan arvokas alue (sl)".

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueiden määrittelemiseksi on yleiskaavaluonnoksen jälkeen valmistunut erityinen selvitys⁴¹. Näillä alueilla esiintyy useita uhanalaisia tai muuten huomionarvoisia lajeja ja sellaisia arvokkaita elinympäristöjä, jotka on tarpeen ottaa huomioon tarkemmanasteisessa suunnittelussa kansainvälisten sopimusten, EU:n direktiivien tai kansallisen lainsäädännön perusteella. Monet eliölajit on otettu huomioon nyt ensimmäisen kerran Vantaan yleiskaavatyössä. Koska Vantaalla on ollut käytettävissä runsaasti paikkakohtaista tietoa luontoarvoista, on yleiskaavassa ollut mahdollista osoittaa arvokkaimmat kohteet luo -alueina virkistys- sekä maa- ja metsätalousalueilta, eikä käsitettä ole käytetty yleisesti laajoista, yhtenäisistä metsäalueista.

Yleiskaavassa ja Marja-Vantaan osayleiskaavassa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä (virkistys- tai maa- ja metsätalous)alueita yhteensä 623,5 ha. Yleiskaavassa 1992 luontosuhteiltaan arvokkaita alueita (sl) on 318 ha.

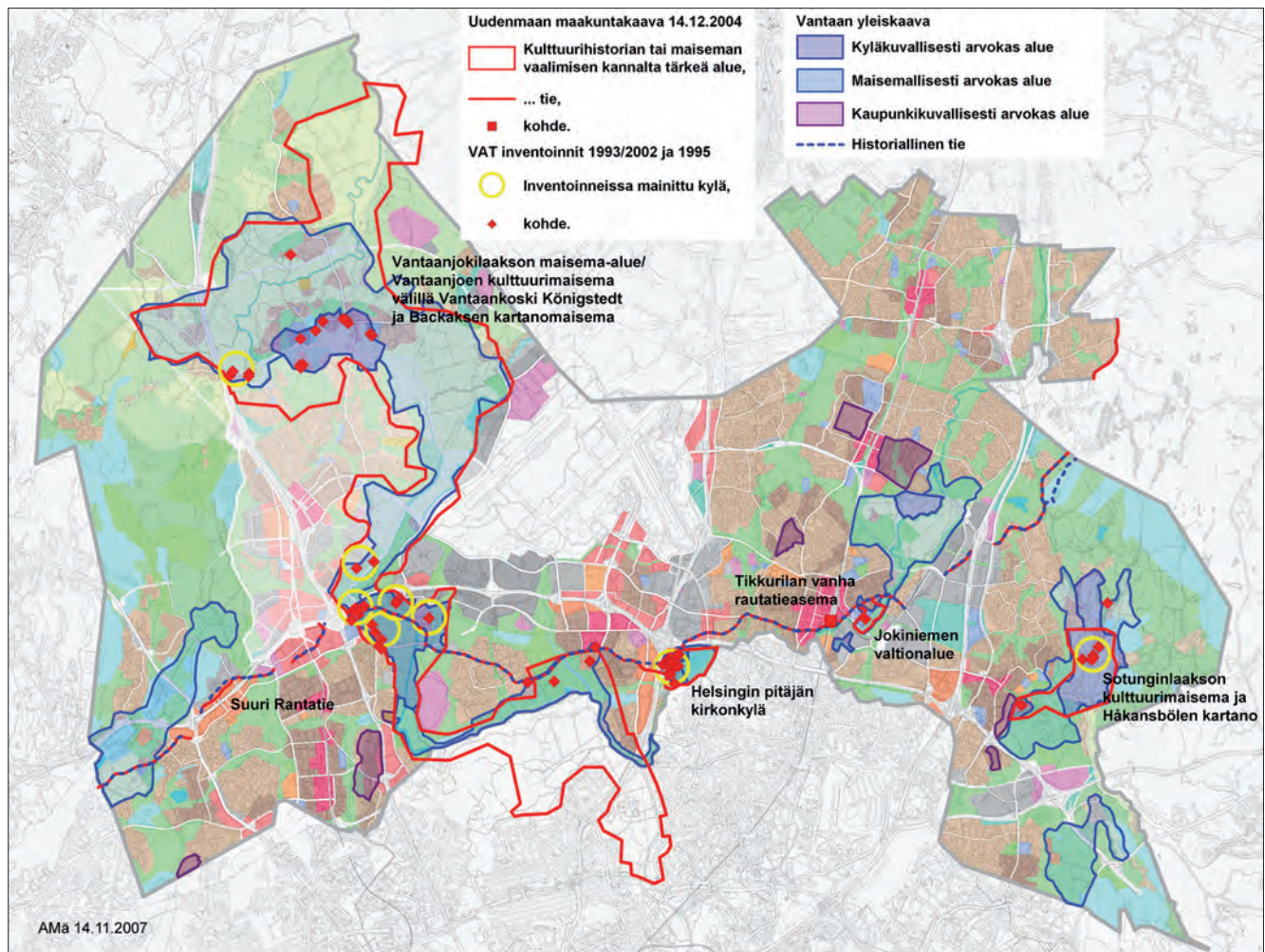
6.4.2 Kulttuurimaiseman suojelu

Vantaa on nuori kaupunki vanhassa kulttuurimaisemassa. Kulttuurista kestävyyttä voidaan tavoitella säilyttämällä ja hyödyntämällä rakennetun ympäristön ajallisia kerrostumia, jotta tulevaisuudenkin vantaalaiset voivat nähdä ja kokea kaupungin kehityksen vaiheet omassa ympäristössään.

Yleiskaavan vaikutuksista kulttuurihistoriallisten arvojen säilymiseen on laadittu erillinen raportti⁴². Yleiskaavan 1992 laatimisen jälkeen on ympäristöministeriössä ja Museovirastossa laadittu valtakunnallisia selvityksiä suojeltavista kulttuurimaisemista. Valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden velvoittamana ne ohjaavat yleiskaavan tarkistusta maakuntakaavan välityksellä. Yleiskaava täyttää valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden maaseudun kulttuurimaisemaa koskevat tavoitteet sekä yleiskaa-

⁴¹ Ojala (2005)

⁴² Mäkinen (2006a)



Kuva 6.23. Kulttuurimaiseman suojelun valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden toteutuminen yleiskaavassa.

valle asetetut tavoitteet. Kaupunkimaiseman suojelusta ei ole määriteltyjä valtakunnallisia tavoitteita.

Yleiskaava edistää kulttuurimaiseman arvokkaiden piirteiden säilymistä yleiskaavaa 1992 paremmin. Yleiskaavamääräysten vaikutusalue laajenee, koska kulttuurimaisema-alueiden rajauksia on laajennettu ja koska kaavamääräykset muuttuvat oikeusvaikutteisiksi koko kaava-alueella. Maaseudun kulttuurimaiseman kyläkuvallisesti ja maisemallisesti arvokkaat alueet ovat merkittävästi laajemmat kuin yleiskaavan 1992 kulttuurihistoriallisesti merkittävät ympäristökokonaisuudet. Yleiskaavassa edistetään myös kaupunkimaiseman vaalimista, mikä puuttui yleiskaavasta 1992.

Yleiskaavatyön taustaksi on laadittu kulttuurimaisemaselvitys, jossa on inventoitu ja analysoitu vantaalaisen kulttuurimaiseman arvoja ja olemusta^{43,44}. Maaseudun kulttuurimaiseman arvottamisessa on käytetty sovel-

taen Maisema-alue työryhmän mietinnön kriteereitä⁴⁵ ja kaupunkimaisemassa Vantaan modernin rakennuskulttuurin inventoinnin kriteereitä⁴⁶.

Maaseudun kulttuurimaisema

Yleiskaavassa on kahdenlaisia maaseudun kulttuurimaiseman vaalimisen alueita: **maisemallisesti arvokkaita alueita** ja **kyläkuvallisesti arvokkaita alueita**. Valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden lisäksi lähtökohtana on ollut maaseudun kulttuurimaisemia arvotettaessa erityisesti kulttuurimaiseman ikä, säilyneisyys ja eheys sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet. Kulttuurihistoriallisten arvojen perusteella valitut alueet on yleiskaavassa mahdollisuuksien mukaan rajattu maisemakuvallisin perustein siten, että maisemakokonaisuus säilyisi ehyenä.

Yleiskaavan maisemallisesti arvokkaat alueet ovat maisemakuvan säilyttämistä korostavia, laajoja kokonaisuuksia. Laajoista maaseudun kulttuurimaisemista on erotettu vanhoja (pääosin keskiaikaisperäisiä) kyliä ja joitakin kartanoita ympäröivät, parhaiten säilyneet ydinalueet kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi kylämaisemiksi, missä tavoitteena on monisatavuotisen

⁴³ Muukka & Mäkinen (2005)

⁴⁴ Mäkinen (2006d)

⁴⁵ Ympäristöministeriö (1993)

⁴⁶ Eskola (2002)

viljelykulttuurin suojeleminen maankäytön muutoksilta. Nämä yleiskaavan kyläkuvallisesti arvokkaat alueet ovat sisällöllisesti lähellä yleiskaavan 1992 kulttuurihistoriallisesti merkittäviä ympäristökokonaisuuksia, mutta kriteereiden täsmennyttyä myös alueiden rajaukset ovat tarkentuneet ja yleiskaavamääräykset täsmentyneet.

Suurin maaseudun kulttuurimaisemakokonaisuus on Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, johon kuuluu useita, merkittäviä kyliä ja kartanoita. Sotungin kylä ja Håkansbölen kartanomaisema sekä Helsingin pitäjän kirkonkylä sisältyvät niinikään valtakunnallisiin inventointeihin. Merkittäviä maaseudun kulttuurimaisemia ovat lisäksi Hämeenkylä, Hanabölen kylä ja Keravanjokilaakso sekä Vesterkulla. Kuninkaalan kylä on säilynyt fragmenttina keskellä muuttunutta maisemaa. Yleiskaavan maisemallisesti ja kyläkuvallisesti arvokkaiden alueiden rajauksia on yleiskaavaluonnoksesta vielä tarkistettu Riipilässä, Ylästössä ja Sotungissa. Jokinien koelaitoksen alue on liitetty Keravanjokilaakson maisemallisesti arvokkaaseen alueeseen.

Yleiskaavan maisemallisesti ja kyläkuvallisesti arvokkaat alueet säilyttävät vielä yhtenäisenä säilyneet vanhimmat viljelyalueet. Niihin sisältyy valtaosa keskiaikaisista kylätonteista sekä 1600- ja 1700-luvulta säilyneiden karttojen perusteella tunnetut viljelymaisemat. Alueiden ulkopuolelle jää nuorempaa, pääosin 1800-luvulta periytyvää viljelymaata esim. Riipilässä sekä irrallisia kaupunkirakenteen sisään jääneitä palstoja. Maaseudun kulttuurimaisemassa on myös maataloudesta ja karjataloudesta riippuvaisia eliölajeja. Yleiskaavassa on mahdollistettu lajien säilyminen varaamalla alueita maatalouteen, vaikka yleiskaavalla ei voida määritellä alueiden hoitoa.

Maisemallisesti ja kyläkuvallisesti arvokkaisiin alueisiin liittyvillä määräyksillä rakennusten purkamisen ja toimenpiteiden luvanvaraisuudesta tuetaan rakennusperinnön ja kulttuurikasvillisuuden sekä maisemakuvan säilymistä asemakaavan ulkopuolisilla alueilla.

Kulttuurin jatkumoa edustava ja useita vantaalaisia kulttuurikohteita yhdistävä Suuri Rantatie on merkitty yleiskaavaan **historiallisena tienä** ja siihen liittyy myös suunnittelumääräys, joka ohjaa tarkemmanasteista suunnittelua säilyttämään tien linjausta ja tieympäristöä. Yleiskaavan historiallinen tie noudattaa tien vanhinta säilynyttä linjausta ja tarkentaa siten paikoin maakuntakaavaa. Kuninkaanmäessä tiestä on yleiskaavaan merkitty kaksi rinnakkaista linjausta. Maakuntakaavasta poiketen tietä ei ole merkitty Nikinmäen kohdalle, koska tie on Sipoon kunnan puolella.

Kaupunkimaisema

Yleiskaavan tarkistuksen kantava eheyttämisen teema korostaa tarvetta kaupunkirakenteen tiivistämiseen ja uudistamiseen. Kehityksen käänköpuolena on, että Vantaan ajallisesti ohuesta kaupunkimaisemakerrastumasta alkaa rakennuskannan uusiutumisen myötä kadota osia. Yleiskaavaan on siksi valittu modernin rakennuskulttuurin inventoinnin pohjalta eheinä säilyneitä, eri vuosikymmenten rakennuskulttuuria edustavia alueita **kaupunkikuvallisesti arvokkaiksi alueiksi**. Tavoitteena on säilyttää eri aikakausien tuottamaa rakennettua ympäristöä tulevaisuuteen. Kaupunkikuvallisesti arvokkaat alueet ovat kaikki asemakaavoitettuja, mutta vain joillakin alueilla asemakaavaan sisältyy suojelumääräyksiä. Yleiskaavan suunnittelumääräyksellä ohjataan siten asemakaavojen muuttamista.

Kaupunkikuvallisesti arvokkaista alueista Asola ja Hämevaara edustavat sodanjälkeistä jälleenrakennuskautta. Kaivoksela ja Simonmäsa edustavat 1960-luvun ja Havukoski 1970-luvun voimakasta kasvuvaihetta samoin kuin Hakunilan ja Vaaralan rivitaloalueet. Kaupunkikuvallisesti arvokkaana alueena yleiskaavassa on lisäksi siirtolapuutarhakulttuuria edustava Viherkumpu.

Yleiskaavaluonnoksessa näiden lisäksi ollut Tikkurilankosken ympäristön kaupunkikuvallisesti arvokas alue on poistettu, koska alueeseen liittyvä yleiskaavamääräys ei sovellu pitkän ajan kuluessa muodostuneen ja erilaisia elementtejä sisältävän alueen suunnittelun ohjeeksi (Jokinien koelaitos ks. ed.). Tikkurilankosken ympäristön rakennus- ja kulttuurihistorialliset arvot on turvattu jo asemakaavalla ja asemarakennus lisäksi suojelusopimuksella, joten yleiskaavamerkinneen poistaminen ei heikennä niiden suojelua.

Yleiskaavaluonnoksen jälkeen modernin rakennusperinnön inventointi on täydennetty teollisuusrakennusten inventoinnilla⁴⁷, joka käsittelee teollisuus- ja varastorakennuksia, niihin liittyviä toimistorakennuksia sekä kaupan ja yhdyskuntatekniikan rakennuksia. 1930-lukua vanhemmat teollisuusrakennukset on inventoitu aiemmin, ne ovat uusiokäytössä ja asemakaavalla suojeltuja. Inventoinneissa löytyneet, merkittävimmät modernit teollisuusalueet ja -rakennukset edustavat hyvin eri vuosikymmenien rakentamista, monissa kohteissa vuosikymmenet limittyvät ja samassakin rakennuksessa on usein eriaikaisia kerrastumia. Pääosa on alkuperäisessä tai vastaavassa käytössä, joitakin rakennuksia on tyhjillään. Uusiokäytössä ovat Tikkurilassa vernissatehdas ja osin myös silkkitehdas.

Teollisuusympäristöjen vaaliminen yleiskaavassa perustuu selostuksen liitteessä olevaan rakennus- ja kulttuurihistoriallisten kohteiden luetteloon (ks. jäljempänä). Yleiskaavaan ei alueiden moninaisuu-

⁴⁷ Eskola (2006)

den ja erilaisten suojelutavoitteiden vuoksi ole ollut mahdollista luoda kaupunkikuvallisesti arvokkaaseen alueeseen verrattavaa ”arvokkaan teollisuusympäristön” määritelmää ja yleispätevää suunnittelumääräystä ohjeeksi tarkemmanasteiselle suunnittelulle. Teollisen tuotannon prosessien muutoksia tai rakennusten uusiokäyttöjä on yleiskaavassa mahdoton ennakoida. Käytettävissä olevan tiedon perusteella ei myöskään ole voitu varmistua rakennusten teknisestä kestävydestä. Suojelun edellytykset on siten tarkemmassa suunnittelussa arvioitava tapauskohtaisesti.

Muinaisjäännökset sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet

Esihistoriallisista ja historiallisen ajan muinaisjäännöksistä sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista on selostuksen liitteissä luettelot ja kartat. Yleiskaavaan on lisätty yleismääräys, joka velvoittaa ottamaan kohteet huomioon ja selvittämään niiden suojelutarpeen ja -edellytykset. Yleiskaavamääräyksen tarkoituksena on muistuttaa näiden kohteiden selvittämistarpeesta.

Muinaisjäännöksiä – myös ennestään tuntemattomia – suojaa muinaismuistolaki maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista kaavoista riippumatta. Asemakaavoissa on esihistoriallisia muinaisjäännöksiä vaihtelevasti merkittynä, mutta historiallisen ajan muinaisjäännöksiä vasta satunnaisesti. Yleiskaavan liitteistä ilmenevät laadinta-ajankohtana tunnetut muinaisjäännökset. Ajantasainen tieto muinaisjäännöksistä on aina tarkistettava Museovirastosta.

Vantaalla on viisi luokkaan 1 kuuluvaa esihistoriallista muinaisjäännöstä. Yleiskaavan maankäyttö ei uhkaa kohteiden säilymistä, kun muinaismuistoalueelle (28 Husbacka) sijoittunut täydennysrakentamisen alue Myyrmäessä on yleiskaavasta poistettu. Luokkaan 2 kuuluvat esihistorialliset muinaisjäännökset on alueiden asemakaavoituksessa mahdollista säilyttää tai ne on tarvittaessa tutkittava arkeologisin kaivauksin ennen alueen rakentamista.

Historiallisen ajan muinaisjäänteiden luettelo on Museoviraston muinaisjäännösrekisterin (23.8.2007) mukainen. Autiot kylätontit sijaitsevat yhtä lukuun ottamatta yleiskaavan virkistys-, suojaviher- tai maa- ja metsätalousalueilla, joihin yleiskaava ei tuo maankäytön muutoksia. Yksi autiotontti (1000 00 1760 Getbacka), sijaitsee A4-pientaloalueella, missä kohteen säilymiseen on mahdollista vaikuttaa rakennuspaikan sijoittelulla. Muista kylätonteista yleiskaavan rakentamisalueille sijoittuvilla tonteilla on tarvittaessa varauduttava arkeologisiin tutkimuksiin.

Historiallisen ajan muinaismuistoiksi on määritelty kaivoksia ja louhoksia, kivirakenteita sekä I maailmansodan linnoituslaitteet. Yleiskaavan maankäyttötavoitteet eivät uhkaa I maailmansodan aikaisia linnoituslaitteita. Yleiskaava ei myöskään välttämättä

uhkaa tunnettuja kaivosjäänteitä. Asemakaavoituksen ja muun tarkemmanasteisen suunnittelun yhteydessä on kuitenkin tutkittava kaivosjäänteiden säilymisen tarve ja -edellytykset. Varistossa Bölen kaivos sijoittuu asemakaavan teollisuustontille. Kaivokselassa Silvolan - Sillbölen kaivoksen sivukivikasa on täydennysrakentamisalueen yhden vaihtoehtoisen katulinjauksen vieressä. Hämeenkylässä Långbackan louhos on mahdollista ottaa huomioon asemakaavoituksessa. Muut kaivokset sekä kaikki kivirakenteet sijoittuvat yleiskaavan viheralueille.

Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luettelosta ilmenee Vantaan kaupunginmuuseon käsitys arvokkaimmista kohteista yleiskaavan laadinta-ajankohtana. Luettelo on yleiskaavaluonnoksen jälkeen tarkistettu ja täydennetty teollisuuskohteilla. Kohteet on valittu luetteloön museaalisiin perustein riippumatta niiden asemakaavallisesta tai suojelutilanteesta. Kaikkien kohteiden rakennusteknisestä kunnosta tai kestävydestä ei myöskään ole tietoa. Luettelosta ilmenee, mihin inventointiin ao. kohteen sisällyttäminen luetteloön pohjautuu. Inventointi- ja tutkimustiedon karttuessa käsitys luettelossa mainituista kohteista saattaa muuttua tai siihen saattaa olla tarpeen lisätä kokonaan uusia kohteita. Luetteloa ei siten voi pitää tyhjentävänä määriteltäessä selvittämistarpeita. Ajantasainen tieto on siksi aina tarkistettava kaupunginmuuseon ylläpitämistä ajantasaisista luetteloista ja tietokannoista.

Valtaosa vanhoista, ennen 1930-lukua rakennetuista rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaista rakennuksista sisältyy maisemallisesti ja kyläkuvallisesti arvokkaisiin alueisiin, jolloin yleiskaavamääräys (MRL 127.1 §) suojaa niitä asemakaavan ulkopuolella. Asemakaava-alueilla vanhat rakennukset on suurelta osin otettu huomioon ja asetettu tarvittaessa eriasteisia suojelumääräyksiä. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat modernit rakennukset sijoittuvat pääosin asemakaavoitetulle alueelle, jolloin niiden purkamiseen ja merkittävään muuttamiseen edellytetään aina lupaa, vaikka asemakaavoissa ei vielä ole niille juurikaan suojelumääräyksiä.

7 MERKINNÄT JA MÄÄRÄYKSET

Yleiskaavan kaavamerkintöjä on tarkistettu kauttaaltaan, koska maankäyttö- ja rakennuslain myötä ympäristöministeriö on uusinnut kaavamerkintäpäättöksensä. Osa muutoksista on puhtaasti teknisiä, osaan sisältyy myös merkinnän toiminnallista sisältöä kuvaavia muutoksia.

Myös yleiskaavamääräyksiä on tarkistettu kauttaaltaan. Merkittävimmät muutokset koskevat kaupallisten palvelujen ohjaamista ja lentomelua.

Yleismääräykset

Yleiskaava osoittaa kaupungin eri alueiden käyttötarkoituksen. AT-, VL-, VR-, M- ja MT-alueiden rakentamista säädelään pääsääntöisesti yleiskaavalla. Muilla alueilla rakentaminen edellyttää pääsääntöisesti asemakaavaa.

Aluekohtaisten määräysten ohella voidaan sallia seuraavaa rakentamista, mikäli siitä ei aiheudu haittaa alueen pääasialliselle käyttötarkoitukselle:

- 1 tontti- ja kokoojakatujen sekä pysäköintitilojen rakentaminen
- 2 kevyen liikenteen reittien, ulkoilureittien, puistojen, torien ja muiden vastaavien alueiden kunnostaminen ja rakentaminen
- 3 julkisten lähipalvelujen rakentaminen
- 4 kaupallisten lähipalvelujen rakentaminen
- 5 alueen toimintoja palvelevien huoltohenkilökunnan asuntojen rakentaminen
- 6 teknisen huollon laitteiden ja meluesteiden rakentaminen
- 7 väestösuojien ja maanalaisten tilojen rakentaminen
- 8 rakennusten kunnostus ja vähäinen laajentaminen siten, ettei asuntojen lukumäärä lisäännä.

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon yleiskaavan selostuksen liitteissä mainitut muinaismuistolain suojaamat kohteet sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset

Koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Meluntorjuntatarve on otettava huomioon asemakaavoituksessa ja rakennuslupakäsittelyssä.

Asuntoalueet

A1

Tehokas asuntoalue

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti asuin-kerrostaloja. Alueella voidaan sallia asuin- ympäristöön soveltuvia työtiloja.

A2

Matala ja tiivis asuntoalue

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pienkerrostaloja ja kytkettyjä pientaloja. Alueella voidaan sallia asuin- ympäristöön soveltuvia työtiloja.

A3

Pientaloalue

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pientaloja. Alueella voidaan sallia asuin- ympäristöön soveltuvia työtiloja.

A4

Pientaloalue

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pientaloja. Alueella voidaan sallia asuin- ympäristöön soveltuvia työtiloja.

Rakentamista säädelään yleiskaavalla kunnes alueelle on laadittu asemakaava.

Mikäli rakentaminen ei vaikeuta alueen tulevaa asemakaavoitusta, alueella sallitaan rakentaminen 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- yksi asunto 0,2 - 2 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kaksi asuntoa 2 - 5 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa yli 5 hehtaarin suuruisilla tiloilla

AT

Kyläalue

Alue varataan maaseutumaiseen asumiseen. Alueella sallitaan rakentaminen 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- yksi asunto 0,2 - 2 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kaksi asuntoa 2 - 5 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa yli 5 hehtaarin suuruisilla tiloilla

ATP

Asunto- ja työpaikka-alue

Alue varataan asumista sekä asuin- ympäristöön soveltuvia työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten.

Keskustat ja palvelut**C****Keskustatoimintojen alue**

Alue varataan toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille.

C**Keskustatoimintojen alakeskus**

Lähipalvelujen keskus, jonne saa sijoittaa merkitykseltään paikallisia päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 3500 k-m². Alueelle ei saa sijoittaa muita vähittäiskaupan suuryksiköitä.

P1**Palvelujen alue**

Alue varataan yksityisille ja julkisille palvelutiloille. Alueella voidaan sallia urheilulaitoksia, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

P2**Palvelujen alue**

Alue varataan yksityisille ja julkisille palvelutiloille. Alueella voidaan sallia asuin-, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

PY**Julkisten palvelujen ja hallinnon alue**

Alue varataan julkisille palveluille ja hallinnolle. Alueelle saa sijoittaa palveluasuntoja.

KM**Kaupallisten palvelujen alue**

Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppia, tuotanto-, varasto- ja toimistotiloja.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä tai myymäläkeskittymiä. Alueelle voidaan sallia erillisiä kaupallisia lähipalveluja.

Työpaikka-alueet**TP****Työpaikka-alue**

Alue varataan työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten.

T**Teollisuus- ja varastoalue**

Alue varataan tuotanto- ja varastotiloille. Alueella voidaan sallia myös toimistotiloja.

TT**Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alue**

Alue varataan sellaisille tuotanto-, logistiikka-, varasto- ja varikkotoiminnoille, joita ei voida toiminnan aiheuttamien ympäristöhaittojen vuoksi sijoittaa muille työpaikka-alueille.

TY**Teollisuusalue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia**

Alue varataan ympäristöä häiritsemättömille tuotanto- ja varastotiloille. Alueella voidaan sallia myös toimistotiloja.

AK**Alueella voidaan sallia paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittuminen****Virkistysalueet****VU****Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue**

Alue varataan urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajantoiminnoille. Alueella sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen, ei kuitenkaan suurten urheilulaitosten rakentamista.

VL**Lähivirkistysalue**

Alue varataan yleiseen virkistystoimintaan ja lähiulkoiluun. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattava toimenpide on luvanvaraista kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

VR**Retkeily- ja ulkoilualue**

Alue varataan yleiseen retkeily- ja ulkoilutoimintaan. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva vähäinen rakentaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattava toimenpide on luvanvaraista kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

○○○○○○○

Ohjeellinen ulkoilureitti

●●●●●

Ohjeellinen ratsastusreitti**RA****Loma-asuntoalue**

Alue varataan yksiasuntoisille loma-asunnoille ja ryhmäpuutarhoille. Alueella voidaan sallia myös aluetta palvelevia yhteistiloja.

RA1

Loma-asuntoalue

Alue varataan yksiasuntoisille loma-asunnoille ja ryhmäpuutarhoille. Alueella voidaan sallia myös aluetta palvavia yhteistiloja.

Rakentaminen edellyttää, että alue on suojattu tulvalta.

W

Vesialue



Tärkeä pohjavesialue

Merkintä osoittaa pohjavesialueet, jotka ovat erityisen merkittäviä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa vaarantaa pohjaveden laadun ja määrän. Liikennealueet ja -väylät tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää.



kisuunnitteluperiaatteita ja huolehdittava siitä, että rakentaminen tyyliään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Alueella tapahtuvan ympäristönrakentamisen ja -hoidon tulee perustua sen kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin.

Alueella olevien rakennusten ulkoasua ei saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

Kyläkuvasestisesti arvokas alue

Kulttuurihistoriallisesti arvokas kylämaise- ma, jonka rakennus- ja kulttuurihistorialli- sia arvoja sekä kylämaise- makuvaa on suojel- tava. Rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, rakennukset pihapii- reineen tai puistoinen, maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet ja yksittäispuut sekä pellot on säilytettävä.

Alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäris- tönhoito tulee sopeuttaa sen kyläkuvasestisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteel- liisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen sijoit- takseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä.

Alueella olevia rakennuksia ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §) eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, pui- den kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

Maisemallisesti arvokas alue

Arvokas maaseudun kulttuurimaisema, jonka maisemakuvaa on suojeltava. Raken- nus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, rakennukset pihapiireineen tai puistoinen sekä maisemallisesti merkit- tävät kujanteet, pensasaidanteet ja yksit- täispuut on säilytettävä.

Alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäris- tönhoito tulee sopeuttaa alueen maisemalli- siin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustai- teellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuk- siin on huolehdittava siitä, että rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä.

Suojelualueet

SL

Luonnonsuojelualue

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue. Alueen suojelu turvataan maankäyttö- ja raken- nuslain nojalla, kunnes luonnonsuojelu- lainsäädännön mukainen rauhoitus astuu voimaan. Alueella sallitaan ainoastaan sen käyttötarkoitusta palveleva vähäinen rakentaminen. Maisemaa muuttava maan- rakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.



Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai siihen ehdotettu alue



Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue

Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luonnonarvojen säilyminen.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrat- tavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.



Kaupunkikuvallisesti arvokas alue

Kaupunkimaisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupun- kikuva on suojeltava.

Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on noudatettava sen alkuperäisiä kaupun-

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

Yleiskaavan selostuksen liitteissä mainittuja rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §) eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.



Historiallinen tie

Tarkemmanasteisessa suunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien, historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen.

Tiestä löytyvät tieraukiorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia.

Maa- ja metsätalousalueet



Maatalousalue

Alue varataan maatalouteen. Alueella sallitaan tilalla harjoitettavaa maatilataloutta palvelevaa rakentamista 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttä kahtakymmentä hehtaaria kohti.

Rakentaminen on ensisijaisesti sijoitettava tilakeskusten yhteyteen tai siirrettävä AT- tai A4- alueille ja toissijaisesti sijoitettava yleiskaavan tienvarsivyöhykkeille.

Lisäksi sallitaan yleistä ulkoilua palveleva vähäinen rakentaminen.



Maa- ja metsätalousvaltainen alue

Alue varataan maa- ja metsätalouteen. Alueella sallitaan tilalla harjoitettavaa maatilataloutta palvelevaa rakentamista 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttä kahtakymmentä hehtaaria kohti.

Rakentaminen on ensisijaisesti sijoitettava tilakeskusten yhteyteen tai siirrettävä AT- tai A4- alueille ja toissijaisesti sijoitettava yleiskaavan tienvarsivyöhykkeille.

Lisäksi sallitaan yleistä ulkoilua palveleva vähäinen rakentaminen.



Tienvarsivyöhyke

Erityisalueet



Yhdyskuntateknisen huollon alue

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon toimitiloille ja laitteille.



Yhdyskuntateknisen huollon laitos



Määräaikainen yhdyskuntateknisen huollon alue

Alue varataan määräaikaisesti maanlajitykseen.



Maanalainen yhdyskuntateknisen huollon alue



Raakavesitunneli

Raakavesitunnelin suojavyöhykkeellä ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa aiheuttaa vaaraa tunnelille tai veden laadulle.



Jätevesitunneli



Maakaasun runkojohto



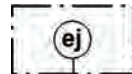
Voimansiirtolinja

Z1 = 110 kV, Z4 = 400 kV, Z1/4 = 110 kV + 400 kV



Jätteenkäsittelyalue

Alue varataan jätteenkäsittelyalueeksi. Alue on kunnostettava ja istutettava toiminnan päätyttyä.



Jätteenkäsittelyalueen suoja-alue

Alueella ei sallita uusien rakennuspaikkojen muodostamista. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.



Moottorirata-alue

Alue varataan moottoriurheiluun ja ajokoulutukseen.



Hautausmaa-alue



Suojaviheralue

Alue varataan suojaviheralueeksi. Alueella sallitaan vähäinen ulkoilua palveleva rakentaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

Liikenne



Tieliikenteen alue

Alue varataan pääteille ja kaduille, joille on kulku yleensä vain erityisesti suunnitelluista liittymistä. Alueella voidaan sallia huoltoasemia sekä muita tieliikennettä palvelevia rakennuksia ja laitteita.



Raideliikenteen alue

Alue varataan rautateille ja metrolle asemineen.



Ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys

Yhteys voidaan toteuttaa raitiotienä.



Raideliikenteen kehittämissuunta

Varauksen tarkentaminen edellyttää seudullisia maankäytön ja liikenteen selvityksiä.



Liikenneväylän tunneliosuus

Alueen osa, jossa tie tai rata on sijoitettava maanpinnan alle. Tunneli on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä.

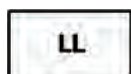


Joukkoliikenteen terminaali

Alueella varaudutaan raideliikenteen tai linja-autoliikenteen terminaalirakennusten ja pysäkkialueiden sekä liityntäpysäköinnin tarpeisiin.



Alustava tielinjaus



Lentoliikenteen alue

Alue varataan lentoasemalle. Alueella sallitaan lentoaseman toiminnalle välttämättömiä rakennuksia ja laitteita.



Lentoterminaalialue



Lentoaseman suojaviheralue

Alue varataan lentoaseman suojaviheralueeksi. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.



Kiitotie

Lentomelu



Lentomeluvyöhyke 1 (L_{den} yli 60 dB)

Alueella ei sallita uusien asuntojen, sairaaloiden, hoitolaitosten, vanhainkotien, päiväkotien, oppilaitosten rakentamista tai muiden sellaisten toimintojen sijoittamista, jotka ovat herkkiä melun haitoille. Alueella on korjausrakentaminen sallittu.



Lentomeluvyöhyke 2 (L_{den} 55-60 dB)

Alueella ei sallita uuden asutuksen eikä uusien sairaaloiden, hoitolaitosten, vanhainkotien, päiväkotien, oppilaitosten rakentamista tai muiden sellaisten toimintojen sijoittamista, jotka ovat herkkiä melun haitoille. Alueella jo olevan asutuksen ja melulle herkän muun toiminnan säilyttäminen, korjaaminen ja vähäinen täydentäminen on mahdollista.



Lentomeluvyöhyke 3 (L_{den} 50-55 dB)

Muut merkinnät



Kaupungin raja



Yleiskaava-alueen raja



Alueen raja



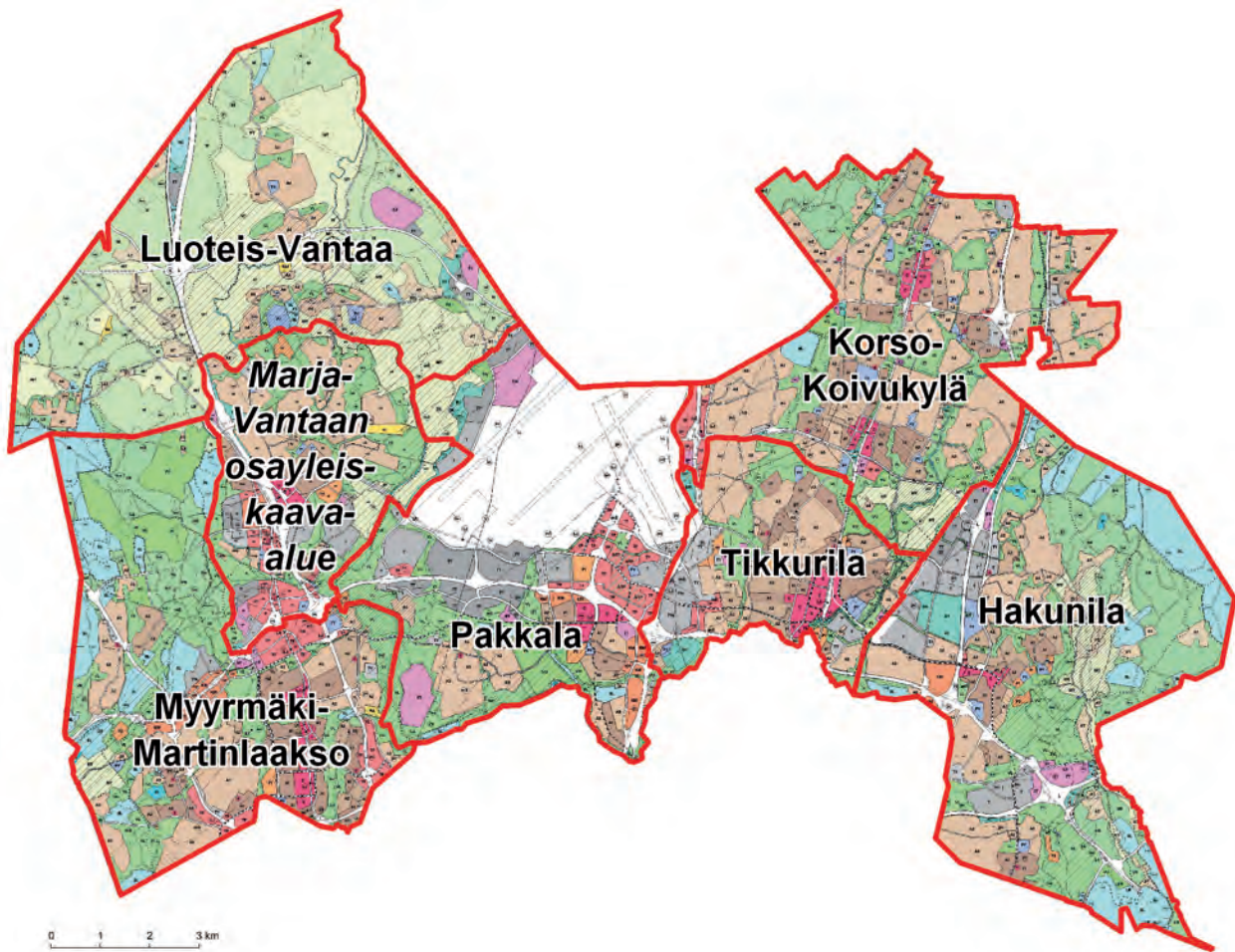
Osa-alueen raja



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja

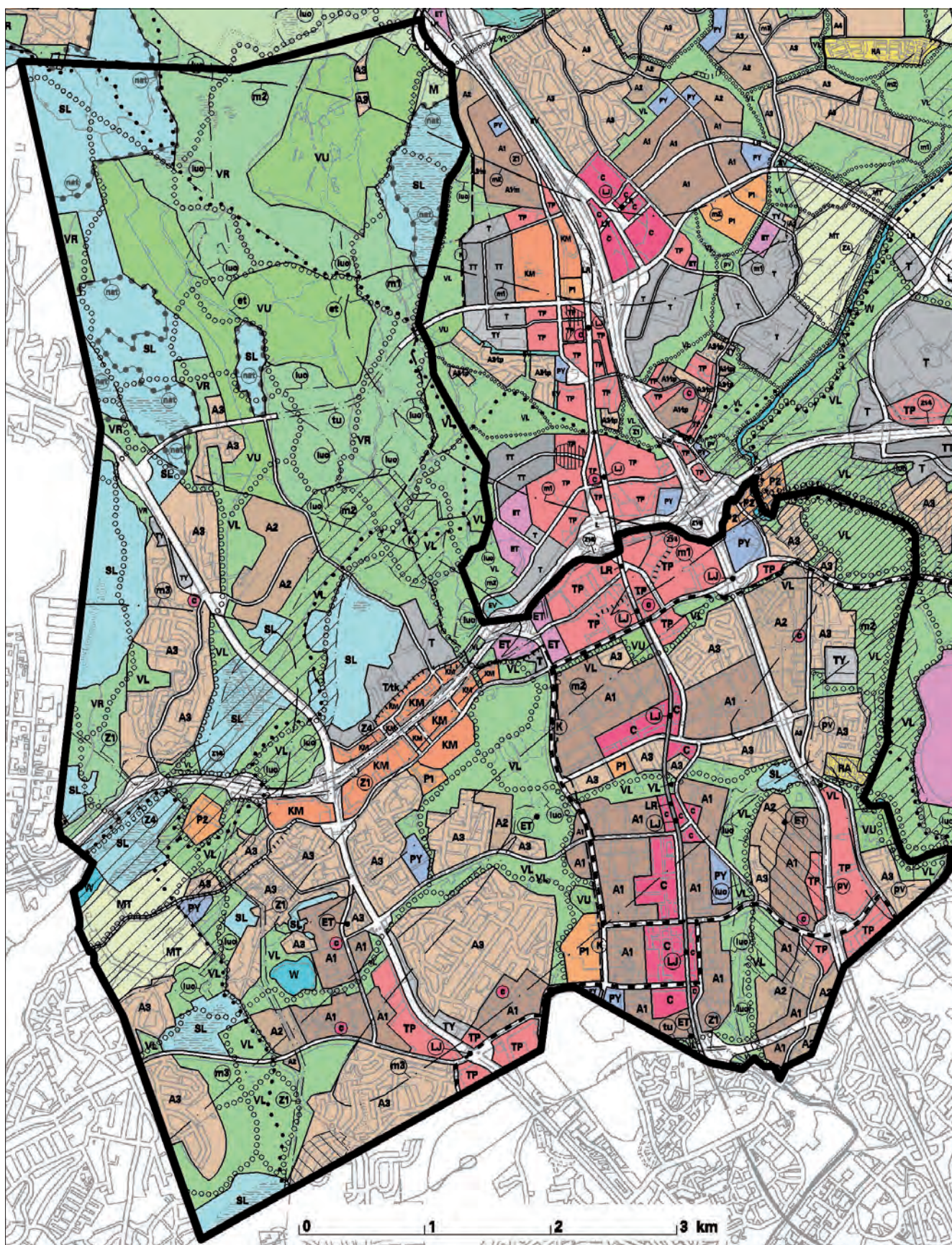
8 YLEISKAAVA ALUEITTAIN

Yleiskaavan ratkaisuja selostetaan tässä luvussa alueittain. Yleiskaava-alue on jaettu kaavaselostuksessa kuuteen osa-alueeseen, jotka eivät vastaa mitään kaupungin hallinnollisia jakoja, vaan kuvaavat yleiskaavaa (toiminnallisuuden kannalta) yhdyskunnittain.

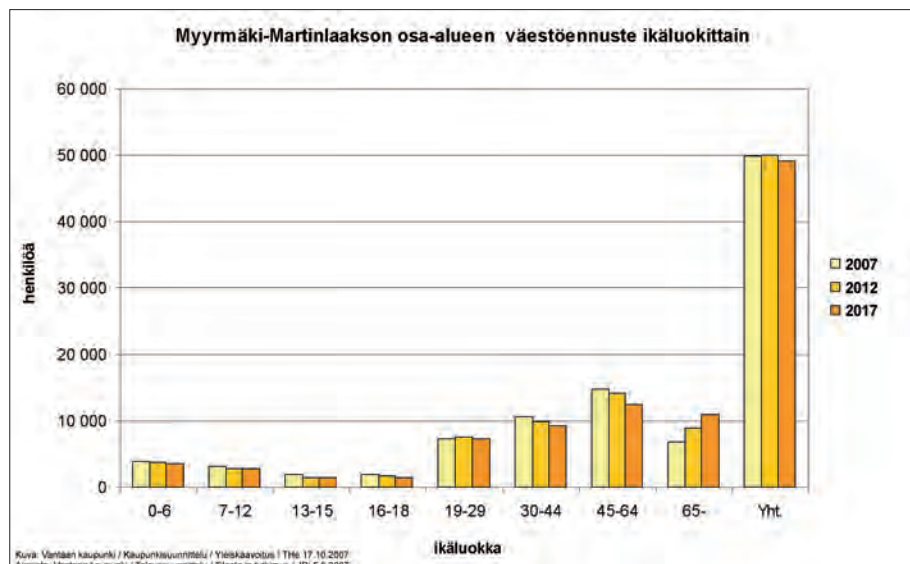


Kuva 8.1. Vantaa on jaettu tässä luvussa kuuteen osa-alueeseen: Myymäki-Martinlaakso, Pakkala, Tikkurila, Korso-Koivukylä, Hakunila ja Luoteis-Vantaa.

8.1 Myyrmäki-Martinlaakso



Kuva 8.2. Ote yleiskaavasta Myyrmäki-Martinlaakson alueelta.



Kuva 8.3. Myymäki-Martinlaakson väestöennuste vuoteen 2017.

8.1.1 Väestö

Myymäki-Martinlaakson osa-alueella asui vuonna 2007 lähes 50 000 asukasta. Väestöennusteen mukaan asukasluku laskee noin 800 asukkaalla vuoteen 2017 mennessä, jolloin alueella on arviolta 49 100 asukasta. Eniten väestöään menettävät tiiviisti rakennetut alueet, erityisesti Myymäki ja Martinlaakso. Ikäryhmittäin tarkasteltuna suurin muutos on ikääntyvien osuuden voimakas kasvu ja työikäisten määrän väheneminen (kuva 8.3).

Täydennysrakentamisen vaikutus asukasmäärään on näkynyt hyvin Myymäessä, jossa uudella asunorakentamisella on onnistuttu pitämään asukasluku 2000-luvulla melko tasaisena, noin 14 500 asukkaassa. Täydennysrakentaminen jatkuu Myymäki-Martinlaaksossa vuoden 2017 jälkeen yleiskaavan uusilla asuntoalueilla ja yhdyskunnan väestökehitys on mahdollista pitää sen avulla melko tasaisena.

8.1.2 Keskukset ja palvelut

Länsi-Vantaan suuria keskuksia, Myymäkeä ja Martinlaaksoa, on yleiskaavassa käsitelty yhtenä kokonaisuutena. Keskustatoimintojen alueita (C) on laajennettu yleiskaavaan 1992 verrattuna sekä Myymäessä että Martinlaaksossa. Yleiskaavaluonnokseen verrattuna keskustatoimintojen aluerajausta (C) on tarkistettu yleiskaavaan luvussa 6 esitettyjen periaatteiden mukaan siten, että selkeästi asumiseen painottuneet korttelit on muutettu A1 -alueiksi ja oppilaitokset Rajatorpantien ja Louhelantien varrella on muutettu julkisen hallinnon ja palvelujen alueiksi (PY). Myymäessä keskustatoimintojen alueen selkärangana on Myymäenraitti, jonka varrelle tai läheisyyteen sijoittuvat keskusta-alueen palvelut, Myymannin ja Isomyyrin kauppakeskukset, kouluja, urheilutalo, terveystalot, asuntoja. Keskusta-alueita on laajennettu Louhelan aseman ympäristössä myös

aseman länsipuoleisiin kortteleihin. Martinlaaksossa keskustatoimintojen aluetta on laajennettu länteen Martinlaaksontien pohjoispuolella sisältäen kouluja, uimahallin ja asuntoja. Konserttisali Martinus ja oppilaitos ovat yleiskaavassa palvelujen alueella (P1).

Myymäen aluekeskuksen kehittämisstrategian tavoitteita ovat mm. seudullisen aseman vahvistaminen, saavutettavuuden parantaminen sekä aluekeskuksen palvelujen, asumisvaihtoehtojen ja työpaikkojen monipuolistaminen ja lisääminen. Kriittisiä menestystekijöitä ovat mm. Kehä II:n linjaus, seudullinen aluekeskusyhteistyö, urbaanit asumisratkaisut ja joukkoliikenteen verkosto ja palvelukyky, johon vaikuttaa myös Kehäradan toteutuminen. Myymäen ja Martinlaakson kaupallisia palveluja kehitetään uusilla hankkeilla: Myymäkeen on suunnitteilla uusi hypermarket ja Martinlaaksoon aseman viereen uusi ostoskeskus ja palveluasuntoja.

Myymäen ja Martinlaakson keskustien palvelujen ja kaupallisen aseman vahvistaminen ja monipuolistaminen on tärkeää, sillä niiden vaikutusalueella on tapahtunut ja tulee tapahtumaan huomattavia muutoksia. Leppävaaran Sello on kaventanut Myymäen vaikutusaluetta, jonka arvioidaan entisestään kaventuvan Marja-Vantaan uuden keskustan, Kivistön ja Petaksen kaupallisten palvelujen alueen rakentamassa. Toisaalta väestö Myymäen vaikutusalueella tulee kasvamaan etenkin kolmen kunnan rajaseudulla, Vantaalla Kilterinmäessä, Espoon Uusmäessä ja Helsingissä Honkasuolla ja Kuninkaantammassa. Tällöin tulee kuitenkin huolehtia, että kaupallisten palvelujen painopiste säilyy keskusta-alueella, johon on hyvät kevyen ja julkisen liikenteen yhteydet. Vaikutusten¹ arvioinnissa kolmen kunnan yhteistyö nähtiin edellytyksenä palveluverkon tasapainoiselle kehitykselle. Jo olemassa olevat monipuoliset keskustapalvelut tulisi nähdä alueellisena vahvuutena

¹ Entrecon Oy (2006)

ja niiden saavutettavuudesta tulisi huolehtia uusien alueiden sekä Kehä II:n jatkosuunnittelussa.

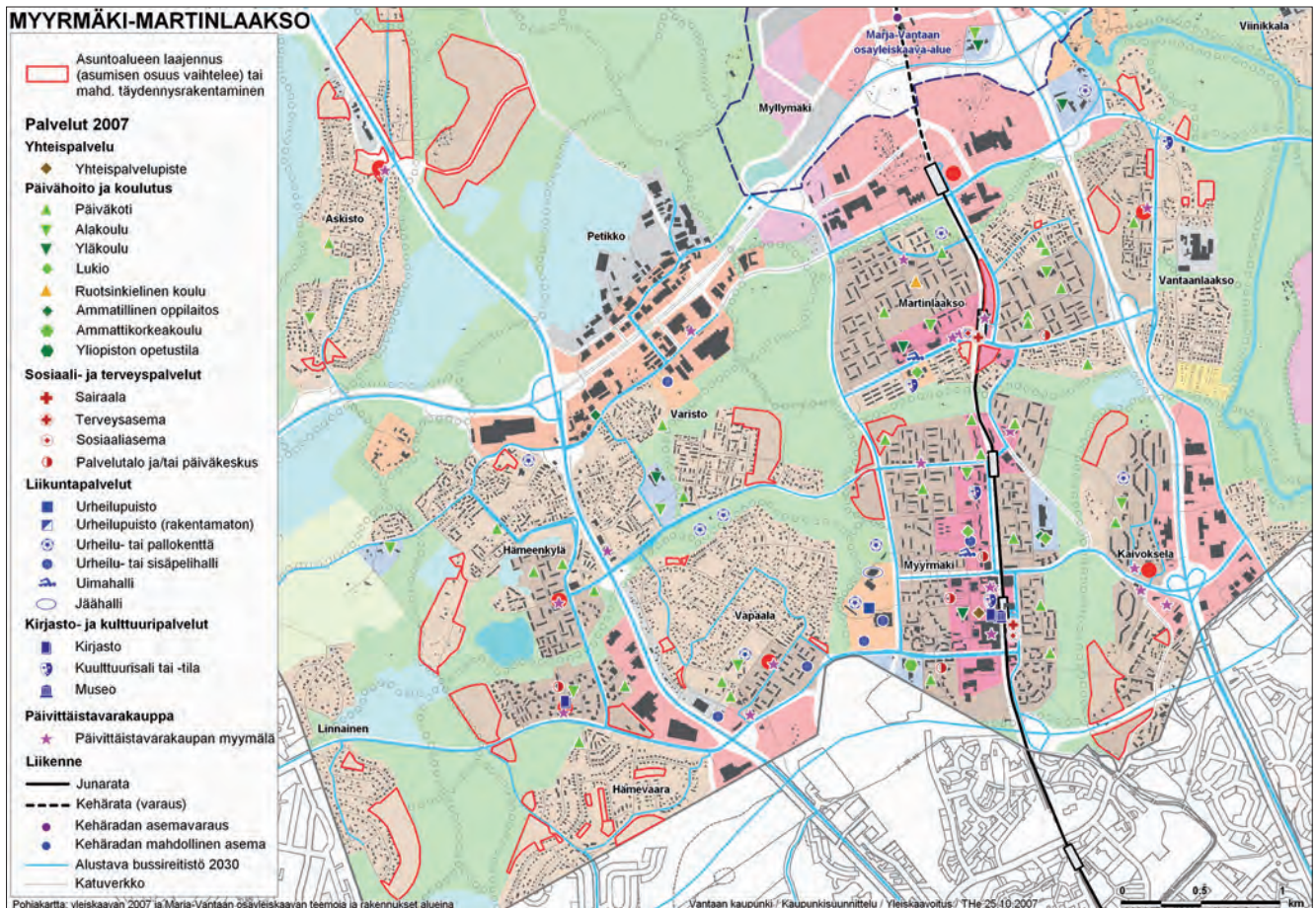
Kehäradan myötä Myyrmäki-Martinlaakson seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä parane entisestään. Martinlaaksosta pohjoiseen sijaitseva Vantaankosken asemanseutu tulee olemaan iso toimisto- ja tuotantopainotteinen työpaikkakeskus, joka täydentää asumiseen ja palveluihin painottuvia Myyrmäen ja Martinlaakson keskuksia. Vantaankosken saavutettavuus on erinomainen, koska se sijaitsee radan, Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän välittömässä läheisyydessä.

Keskustatoimintojen alakeskuksia (c) ovat nykyiset ostoskeskukset ja supermarketit Kaivokselassa, Rajatorpassa, Pähkinärinteessä, Askistossa, ja Vantaanlaaksossa. Etelä-Pähkinärinteessä alakeskus on varsin monipuolinen lähipalvelujen keskittymä, jossa on kirjasto, lähikauppa, palvelutalo ja alakoulu. Edellä mainituilla kuudella lähipalvelukeskuksella on arvioitu² olevan hyvät toimintaedellytykset. Sen sijaan vielä rakentumattomalla Vantaankosken aseman lähipalvelukeskuksella arvioidaan olevan heikot kehittämismahdollisuudet, koska alueen väestö tukeutuu voimakkaasti Martinlaakson palveluihin ja myöhemmin suurelta

osin Kivistön keskukseen. Aseman seudun palvelujen kehittymiseen vaikuttavat ennen kaikkea aseman läheisyyteen sijoittuvat työpaikat, joita arvioidaan tulevaisuudessa syntyvän yli 5000.

Yleiskaavaluonnoksessa olleista alakeskuksista on yleiskaavasta poistettu kolme: Hämevaara, Varisto ja Vaskipelto. Tällä ei arvioida olevan vaikutuksia alueen palveluille, sillä Myyrmäki-Martinlaaksossa säilyy hyvä keskustatoimintojen ja alakeskusten verkosto. Poistuneet alakeskukset sijaitsivat osin muiden alakeskusten vaikutusalueilla, jolloin asukas pohja ei riitä ylläpitämään useaa, palveluiltaan monipuolista alakeskusta. Tästä huolimatta nykyiset lähipalvelut voivat säilyä ja niiden kehittäminen on suotavaa. Vantaan, Helsingin ja Espoon, tiivistyvä raja-alue luo myös mahdollisuudet tutkia kuntarajat ylittävää julkisten palvelujen ja palvelutilojen yhteiskäyttöä.

Kaupallisten palvelujen alue (KM) Petikko-Varistossa on seudullisesti merkittävä erikoiskaupan keskittymä. KM alueen pohjoispuolella olevalle teollisuusalueelle (T/tk) voidaan sallia paljon tilaa vaativan erikoistavarankaupan sijoittuminen. KM - ja T/tk merkinnät on tarkemmin selostettu luvussa 6.



Kuva 8.4. Myyrmäki-Martinlaakson alueen palvelutarjonta ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia.

² Entrecor Oy (2006)

Yleiskaavaan 1992 verrattuna kaupallisten palvelujen aluetta (KM) on laajennettu Petikontien pohjoispuolelle. Tällä halutaan mahdollistaa alueen säilyminen merkittävänä vähittäiskaupan alueena Kehä III varrella. Petikko-Variston vahvuutena on alueen tiivis rakenne, jossa merkittävät asumiseen ja sisustamiseen keskittyneet liikkeet sijaitsevat lähellä toisiaan. Toisaalta tämä luo kehittämishaasteita mm. liiketilan lisäämiselle, pysäköinnin ja huoltoajon järjestämiselle sekä alueen sisäiselle liikenteelle. Petikko-Variston erikoiskaupan alueen kehitystä saattaa myös hidastaa Marja-Vantaan alueelle sijoittuva Petaksen kaupallisten palvelujen alue ja Kivistön keskus.

Myyrmäki-Martinlaakson yhdyskunnassa ei ole esitetty uusia merkittäviä palvelualuevarauksia (P1, P2, PY). Palvelujen alueita kehitetään nykyisten toimintojen pohjalta. Urheilu- ja virkistyspalvelut, jotka ovat pääsääntöisesti P1 -merkinnällä, on selostettu virkistysalueiden yhteydessä.

8.1.3 Asuminen

Yleiskaavan uusien asuntoalueiden mitoitus on Myyrmäki-Martinlaakson osa-alueella noin 430 000 k-m², josta suurin osa on matalaa ja tiivistä asuntoaluetta (A2). Pientaloalueita (A3) on melkein yhtä paljon, mutta tehokkaampien asuntoalueiden (A1 ja C) osuus jää selvästi pienemmäksi. Pientalovaltaisia asuntoalueita (A3, A2) on uusista asuntoalueista selvästi enemmän verrattuna niiden osuuteen nykyisestä rakennuskannasta. Asema- ja yleiskaavavarojen määrä on osa-alueen asuntorakentamisen kokonaismäärästä alle neljännes (kuva 8.5).

Myyrmäen ja Martinlaakson yhdyskunnassa sijaitsevat pientalovaltaiset alueet on asemakaavoitettu ja niillä on asumisen kaavavarantoa jäljellä noin 170 000 k-m². Pientaloalueiden asuntorakentamisvarantojen toteutumisaste vaihtelee 74-92 %:n välillä.

Asuntoalueiden täydennysrakentaminen

Myyrmäessä täydennysrakentamisen mahdollistavia asemakaavan muutoksia on valmistunut tasaisesti. Merkittävin (2007) rakenteilla olevista täydennyskohteista on Kilterinmäki aivan Helsingin rajan tuntumassa. Myyrmäen keskustatoimintojen alueella (C) on vielä rakentamattomia tontteja, joten tilaa löytyy keskusta-asumiselle, työpaikoille ja liiketiloille.

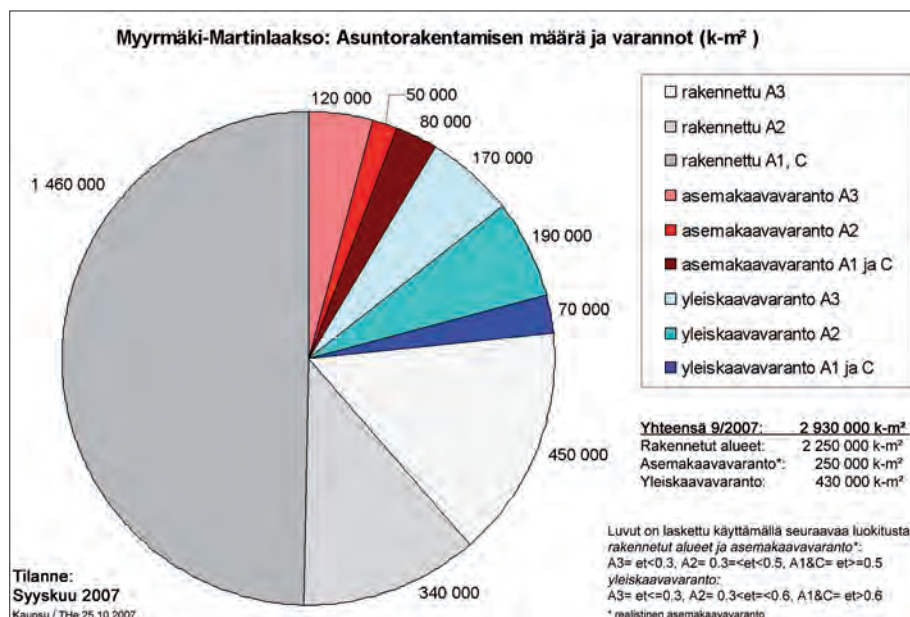
Martinlaaksossa keskuksen täydennysrakentamismahdollisuudet keskittyvät radan varteeseen, jossa on useita tyhjiä tontteja aivan aseman tuntumassa. Martinlaakson eteläpuolella on kaksi pientä viheraluetta, jotka eivät ole merkittäviä viheralueverkoston kannalta. Ne sopivat hyvin täydennysrakentamisalueiksi.

Raappavuorentien molemmiin puolin on Myyrmäen ja Martinlaakson rajalla kolme täydennysrakentamisaluetta (A1), joiden sijainti on yhdyskuntarakenteen ja palveluiden saavutettavuuden kannalta hyvä. Variston täydennysalue Pellaksessa sijoittuu jo rakennettujen alueiden tuntumaan. Rakentamistavaltaan se on matala ja tiivis asuntoalue (A2).

Askistossa Vihdintien varrella sijaitsee kaksi täydennysaluetta. Niiden toteutuminen edellyttää hyvää melusuojausta. Myös Vantaanlaaksossa Perkiöntien päässä sijaitseva täydennysalue tarvitsee melusuojauksen Hämeenlinnanväylän varteeseen ennen rakentamista. Lisäksi täydennysrakentamisaluetta sijaitsee Hämeenkylässä Rajatorpantien varrella, Hämevaaran ja Linnaisten sisäosissa sekä Etelä-Kaivoksella ja Vantaanlaaksossa. (kuva 8.4).

Asuntoalueiden laajentaminen

Yleiskaavan 1992 asuntoaluevarauksia on vielä rakentamatta Koivurinteessä ja Etelä-Kaivoksella. Yleiskaavassa on lisäksi laajennettu asuntoalueita Hämevaarassa, Hämeenkylässä, Kaivoksella, Linnaissa ja Petikossa.



Kuva 8.5. Asuntorakentamisen määrä ja varannot Myyrmäki-Martinlaaksossa.

Länsi-Vantaan pinta-alaltaan laajimmat uudet asuntoalueet sijaitsevat Hämeenkyllän, Hämevaaran ja Linnaisten kaupunginosissa. Lammasselän lähellä uusista asuntoalueista eteläisempi sijaitsee Rajatorpantien varrella on rakentamistavaltaan tiivistä ja matalaa (A2). Pohjoisempana Pitkämäentien varrella rakentaminen muuttuu väljemmäksi (A3).

Etelä-Linnaisissa uusi pientaloalue (A3) liittyy väljästi rakennettuun pientaloalueeseen. Idässä sitä reunustavat laajat metsäalueet, jotka ovat osa laajempaa seudullista viheraluekokonaisuutta.

Hämevaarassa nykyistä pientalovaltaista asuntoaluetta (A3) on laajennettu pohjoiseen, osittain pellolle. Etelässä rajana ovat Hämevaaran pientaloalueen jo rakennetut tontit. Toinen asuntoalueen laajennus (A2) sijaitsee Rajatorpantien ja Hämeenkylläntien risteyksen kaakkoiskulmassa.

Kaivokselan kaupunginosassa suurin muutos on asuntoalueen laajentaminen Pohjois-Kaivokselassa Mätäojan laaksoon. Rakentamiseen soveltuva alue on laakson reunassa. Nykyisen rakenteen ja uuden alueen väliin jää leveä vihervyöhyke jyrkkään länssirinteeseen.

Petikon Koivurinteessä yleiskaavan 1992 kerrostalovaltaiset asuntoalueet on muutettu mataliksi ja tiiviiksi asuntoalueiksi (A2) ja aluerajauksia on tarkennettu.

Poistuvat asuntoalueet

Yleiskaavasta on poistettu Petikon kaupunginosassa sijaitsevia pientalovaltaisia asuntoaluevarauksia. Varauksia on ollut osin yli L_{den} 55 dB:n lentomelualueella ja osin alueilla, joilla on merkittäviä luontoarvoja.

Vaikutusten arviointi ja muutos verrattuna yleiskaavaluonnokseen

Yleiskaavan asuntorakentamisen sosiaalisia³ ja yhdyskuntataloudellisia⁴ vaikutuksia sekä vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin⁵ on arvioitu tarkemmin erillisissä raporteissa.

Yleiskaavaluonnoksessa Pohjois-Linnaisiin maise-
mallisesti arvokkaan alueen eteläreunaan esitettiin pientaloalueen laajennusta. Luonnoksesta saaduissa lausunnoissa ja mielipiteissä sekä vaikutusten arvioinneissa paikka todettiin ongelmalliseksi rakentamisen kannalta johtuen erityisesti alueen maisemallisista arvoista. Alue poistettiin yleiskaavasta, koska sen rakentamista arvokkaan maisematilan edellyttämällä tavalla ei yleiskaavalla kyetä varmistamaan.

Myyrmäessä Vaskivuorentien eteläpuolella, Mätäojan laakson länsireunalla sijainnut yleiskaavaluonnoksen täydennysrakentamisalue poistettiin yleiskaavasta, koska 1-luokan muinaisjäännöksen vuoksi rakentamismahdollisuudet olisivat jääneet ilmeisen vähäisiksi.⁶

Yleiskaavaluonnoksessa Raappavuorten alueelle esitetty asuntoalueen laajennus poistettiin yleiskaavasta, koska mielipiteiden, lausuntojen ja monipuolisen vaikutusten arvioinnin perusteella täydennysrakentamisesta saatavat hyödyt eivät olisi riittäneet korvaamaan viheralueen eheyden menettämistä ja virkistyskäytölle aiheutuvaa haittaa.⁷

Hämeenkyllässä ja Hämevaarassa yleiskaavaan lisättiin luonnosvaiheeseen verrattuna kaksi täydennysrakentamisaluetta Rajatorpantien varrelle. Ne sijaitsevat joukkoliikenteen ja palveluiden kannalta hyvällä paikalla. Hämeenkyllässä Pähkinärinteentien risteyksen tuntumassa yleiskaavaluonnoksen työpaikka-alue muuttuu osittain tehokkaaksi asuntoalueeksi (A1) ja Hämevaarassa lähivirkistysalue (VL) muuttuu Hämeenkylläntien risteyksen tuntumassa tiiviiksi ja matalaksi asuntoalueeksi (A2). Vaikutukset viheralueiden määrään ja käytettävyyteen ovat pieniä.

Myyrmäki-Martinlaaksossa yleiskaavan uudet asuntoalueet lisäävät merkittävästi asuntorakentamisen kaavavarantoja. Erityisesti uudet matalat ja tiiviit asuntoalueet (A2) keskusta-alueiden reunoilla luovat mahdollisuuksia monipuolistaa asumisvaihtoehtoja. Vaikka osa-alueen väkiluvun ennustetaan hieman laskevan vuoteen 2017 mennessä, on asumisen täydennysrakentamisella suuri merkitys palveluiden turvaamiselle asuntoalueilla. Uudet täydennysalueet ovat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta hyvin saavutettavissa myös joukkoliikenteellä. Täydennysalueilla on jo rakennettu infrastruktuuri valmiina tai ne ovat helposti liitettävissä olemassa oleviin verkostoihin⁸. Poikkeuksena on Linnainen, jossa vesijärven ja viemäriverkosto on liitetty Espoon verkostoon. Asuntoalueiden täydennysrakentamisesta johtuvat vaikutukset viheralueverkostoon jäävät kokonaisuudessaan pieniksi, joskin paikallisesti vaikutus voi olla merkittävä (ks. 8.1.7)⁹.

8.1.4 Työpaikat

Länsi-Vantaan merkittävimpiä työpaikka-alueina säilyvät Myyrmäen ja Martinlaakson keskustan lisäksi Vantaankoski Martinkyläntien ja Kehä III:n välissä, Kaivoksela Hämeenlinnanväylän molemmin puolin, Petikko ja Varisto Kehä III:n varrella sekä Koivuvaaran teollisuusalue. Länsi-Vantaalle ei ole osoitettu uusia työpaikka-alueita, mutta yleiskaavan 1992 eri työpaikka-alueiden toiminnallista luonnetta ja tavoiteltua maankäyttöä on tarkistettu.

Myyrmäki-Martinlaakson työpaikkaintensiivisiä työpaikka-alueita (TP) ovat Koivuvaara, Vantaankoski ja

³ WSP LT-Konsultit (2006a); Henriksson & Jääskeläinen (2006)

⁴ Skoy Suunnittelukeskus Oy (2006)

⁵ Mäkinen (2006c)

⁶ Mäkinen (2006a)

⁷ WSP LT-Konsultit (2006a); Henriksson & Jääskeläinen (2006)

⁸ Skoy Suunnittelukeskus (2006)

⁹ Mäkinen (2006c)

Kaivoksela. Merkittävin toiminnan luonteen muutos on Kaivoksella Hämeenlinnanväylän ja Vantaanlaakson tien välillä. Yleiskaavan 1992 kaupallisten erityispalvelujen alue (PE) on muutettu työpaikka-alueeksi (TP). Maakuntakaavassa ei ole esitetty seudullisesti merkittävää kaupallisten palvelujen aluetta Kaivoksellaan, toisaalta alueen muuttaminen työpaikka-alueeksi tukee sekä Myyrmäen keskustan asemaa että Kaivoksen kaupallisten palvelujen keskittymistä Hämeenlinnanväylän länsipuolelle ostoskeskuksen luokse.

Kaivoksen lisäksi Koivuvaara Rajatorpantien ja Vihdintien välillä ja Vantaankoski Hämeenlinnanväylän ja Martinlaakson voimalaitoksen välillä on muutettu kokonaan työpaikkaintensiiviseksi työpaikka-alueeksi.

Yleiskaavan tarkistuksen tavoitteiden mukaisesti keskeistä on ollut sijoittaa työvoimavaltaiset toiminnot joukkoliikenteen laatuikätyvien varsille, mikäli ne eivät sijoitu keskuksiin.

Vantaankosken työpaikka-alueita puoltavat alueen hyvä sijainti Kehäradan varrella Vantaankosken aseman ympäristössä. Lentomelun vuoksi alue ei sovellu asumiseen.

Pähkinärinne ja Kaivoksela eivät ole raideliikenteen piirissä, mutta ne ovat hyvien linja-autoreittien varsilla. Koivuvaara sijaitsee aivan Pähkinärinteen asuntoalueen vieressä ja toimii myös melumuurina Vihdintietä vasten. Tämän takia on Pähkinärinteen puoleinen osa Koivuvaarasta ollut mahdollista muuttaa asuntoalueeksi (A1).

Hämevaarassa Rajatorpantien eteläpuoliset alueet Kehä II:n ympäristössä on yleiskaavassa varattu työpaikka-alueiksi (TP). Alue sijaitsee Vihdintien ja Kehä II:n risteyksessä eikä liikennemelun takia sovellu asumiseen.

Myyrmäessä Fortumin toimistovaltainen työpaikka-alue (PK) on muutettu osaksi laajenevaa Myyrmäen keskustatoimintojen aluetta (C). Vielä rakentamaton eteläosa on muutettu Kilterinmäen uudeksi asunto-alueeksi (A1).

Yleiskaavassa Länsi-Vantaan ympäristöhäiriötä aiheuttamattomat työpaikka-alueet säilyvät nykyisellään. Näitä ovat Vihdintien melualueet Askistossa ja Vapaalassa sekä Vaisala Oyj:n alue Vantaanlaaksossa. Myyrmäki-Martinlaaksossa on asemakaavoitetuille alueille mahdollista luoda noin 9000 uutta työpaikkaa. Lisäksi Vantaankosken toistaiseksi vielä asemakaavoittamattomille yleiskaavavarauksille jäävät

3300 uutta työpaikkaa. Pääosa uusista työpaikoista sijoittuu työvoimavaltaisille TP-alueille (noin 8800 työpaikkaa).

8.1.5 Liikenne

Myyrmäen – Martinlaakson aluekeskus on jo alun perin suunniteltu kiinteästi seudulliseen ajoneuvoliikenteen ja raideliikenteen verkkoon liittyväksi ja rakentaminen on painottunut Martinlaakson radan varteen asemien ympäristöön.

Autoliikenneyhteydet perustuvat Kehä II:een, Vihdintien ja Hämeenlinnanväylään ja alueen pohjoisosassa Kehä III:een. Aluekeskuksesta tarvitaan selkeät katu-yhteydet Kehä II:lle itään ja länteen. Kehä II:n linjaus on jo voimassa olevassa vuoden 1992 yleiskaavassa. Yleiskaavassa on nyt varauduttu Korutien täydelliseen eritasoliittymään ja katu-yhteyteen läntiseen liittymään Rajatorpantieltä Kehä II:lle ja edelleen Vihdintielle. Tämä suuntaisliittymä sijaitsee pääosin Helsingissä. Yleiskaavassa on esitetty Raappavuorentie ulottumaan Helsingin rajalle. Kadun jatkuminen Helsingissä ajoneuvoliikenteen tai joukkoliikenteen katuna ratkeaa Helsingin asemakaavoituksessa. Yleiskaavan tavoite seudullisista yhteyksistä aluekeskukseen toteutuu alkuperäistä tavoitetta vaatimattomammin.

Nykyisen tie- ja katuverkon suurimpana verkollisena puutteena voidaan pitää Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän välisten poikittaisyhteyksien heikkoa tasoa. Kehä II -hankkeesta tehdyn vaikutusarvioinnin mukaan Kehä II:n toteuttaminen vähentäisi liikennekuormitusta asuinalueilla, erityisesti pohjoisempana Rajatorpantiella¹⁰ ja Vanhalla Kaarelantiellä. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin¹¹ mukaan suunniteltu Kehä II-hanke parantaisi liikenneturvallisuutta ja sitä kautta asumisviihtyvyyttä Myyrmäen - Martinlaakson alueella. Tien toteuttaminen katumaisena yhteytenä vähentäisi lisäksi asuin- ja viheralueille kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia.

Martinlaakson – Myyrmäen -alueen ja Pakkalan keskuksen väliset yhteydet sujuvat Vantaan yleiskaavan mukaisella liikenneverkolla. Ilman näitä uusia yhteyksiä Ylästöntie ruuhkautuisi pahasti.

Martinkyläntie ruuhkautuu selvitysten¹² mukaan alueen omien kaupallisten palveluiden takia. Tilanne paranee uudella katu-yhteydellä Varistosta Petikkoon ja uudella eritasoliittymällä Kehä III:lle. Uusi liittymä on vaihtoehto Petikon nykyiselle liittymälle. Molemmat on osoitettu yleiskaavassa katkoviivoin (alustava linjaus).

Vihdintien eritasoliittymävaraukset ovat jo yleiskaavassa 1992. Hämeenlinnanväylän välityskykyä on tarpeen parantaa mm. Marja-Vantaan aiheuttaman liikenteen kasvun takia. Yleiskaavassa on varauduttu Hämeenlinnanväylän parantamiseen Kehä III: lta pohjoiseen, mutta yleiskaava-alueella muutokset

¹⁰ Maa ja Vesi Oy & Viatak Oy (2002)

¹¹ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

¹² Strafica Oy & LT-konsultit (2004)

näkyvät vain Kehä IV:n liittymän palvelualueena sekä Martinlaakson liittymän suorana ramppina.

Tikkurilantien varaus Petaksen ja Vihdintien välillä on tulevaisuuden varaus, jonka lopullinen tarve ja verkollinen merkitys tarkentuvat vasta alueen tulevan maankäytön suunnittelun yhteydessä. Katu varmistaa Vantaan oman maankäytön tavoitettavuuden silloinkin, jos Kehä III tulevaisuudessa ruuhkautuu. Kadun liikennemäärän on ennustettu¹³ olevan noin 6000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Selvitysten mukaan katu välittäisi paikallista liikennettä Petaksesta, Kivistöstä ja Viinikkalasta ja varmistaisi näiden alueiden saavutettavuuden silloin, kun Kehä III:n kautta näille alueille tuleva liikenne alkaa kärsiä liikenneverkon hidastumisesta. Kadulle ei ole selvityksissä sijoitunut juurikaan Kehä III:lta Vihdintielle kulkevaa liikennettä, koska muille, kuin edellä mainituille alueille Kehä III olisi edelleen nopein yhteys. Katu on yleiskaavassa osoitettu viheralueen kallioselänteiden kohdalla tunneliin. Tämä tunneliratkaisu vähentää vaikutusten arvioinnin¹⁴ mukaan melua, tien luontovaikutuksia ja viheralueisiin kohdistuvia häiriöitä pintaratkaisuun verrattuna.

Kehärata jatkuu Vantaankosken asemalta pohjoiseen, mutta uudet asemat sijaitsevat vasta Kehä III:n pohjoispuolella Marja-Vantaan osayleiskaavan alueella. Seudullisten joukkoliikennetyhteyksien kehittämiseen on varauduttu Myyrmäen ja Leppävaaran välisellä (Otaniemi-Tapiolaan jatkuvalla) runkoyhteydellä, joka voisi toteutua myös pikaraitiotienä. Toinen poikittainen runkoyhteys on Jokeri II:ksi nimetty yhteys Myyrmäestä Hakuninmaan kautta Helsingin Keskuspuiston ali Paloheinään, Malmille, Kontulaan, Mellunmäkeen ja Vuosaareen.

Myyrmäen joukkoliikenteen paikalliseen kehittämiseen liittyy Luhtitien jatkaminen Uomatielle asti. Ulkoilu- ja viheryhteyksien turvaamiseksi kadun ja puron yli on suunniteltu kulkevan silta, joka mahdollistaa mm. vankkasaran kasvuston säilymisen yleiskaavaluonnoksessa ehdotettua viherkantta paremmin. Katu on tärkeä joukkoliikenteelle. Kadun liikennemäärä on selvitysten¹⁵ mukaan vuonna 2030 noin 6000-7000 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä on alle puolet Raappavuorentien nykyisistä liikennemääristä. Tulevan Raappavuorentien, Luhtitien ja Uomatien liittymän liikennemäärät eivät ole suurempia kuin monen vastaavan liittymän Vantaalla ja liittymän välityskyky on riittävä. Luhtitie vähentää Rajatorpan pientaloalueen sisäisen katuverkon liikennettä ja sen haittoja tarjoamalla Variston ja Vapaalan asukkaille paikallisen katuyhteyden Myyrmäen palveluihin. Toisaalta katu kulkisi hyvin suosittu viheralueen poikki

ja lisäisi estevaikutusta ja melua sen välittömässä läheisyydessä¹⁶. (Ks. myös 8.1.11)

8.1.6 Tekninen huolto

Länsi-Vantaan teknisen huollon verkosto säilyy yleiskaavan 1992 mukaisena.

Pitkäsuolle yleiskaavaluonnoksessa osoitettu yhdyskuntateknisen huollon laitoksen kohdevaraus on yleiskaavasta poistettu, koska Grönbergin lyijysulaton lyijypitoisten maiden loppusijoittamiselle on löytynyt toinen ratkaisu.

Martinlaakson voimalaitoksen luona on yhdyskuntateknisen huollon aluevarausta laajennettu yleiskaavaan 1992 nähden länteen. Alue sopii sekä Vantaan kaupungin että Vantaan Energia Oy:n tarpeisiin. Alueelle oli aikaisemmin suunniteltu kaasutuslaitoksen jätteiden vastaanottoasemaa, mutta tästä hankkeesta on luovuttu. Alueella on ollut kaupungin ympäristötuotannon ulkovarastoalue.

Kaupungin Länsi-Vantaan päätukikohta säilyy Martinlaaksossa Voimalantiellä. Uudet varikko- ja tukikohtatoiminnot on jatkossa sijoitettava Vehkalaan, Marja-Vantaan osayleiskaavan alueelle.

Yleiskaavassa on levennetty voimansiirtolinjavarauksia siten, että ne mahdollistavat tarvittavien uusien voimansiirtolinjojen rakentamisen nykyisten 110 kV:n voimansiirtolinjojen yhteyteen välillä Leppävaara-Martinlaakso, Leppävaara-Kehä III ja Kehä III:n varrella Hämeenkylästä länteen.

Yleiskaavassa 1992 oleva hautausmaavaraus Vantaanlaaksossa on poistettu, koska sille ei Vantaan seurakuntayhtymän tarveselvitysten perusteella ole tarvetta.

8.1.7 Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut

Yleiskaavan vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin on arvioitu erillisessä raportissa¹⁷ ja myös sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on käsitelty virkistysalueita¹⁸. Läntisen Vantaan laajin virkistys- ja suojelualuekonaisuus on Petikonmetsä. Yleiskaavaan 1992 verrattuna Petikonmetsän virkistysalue on laajentunut asuntoaluevarauksien poistuessa. Lähivirkistysaluetta (VL) on muutettu retkeily- ja ulkoilualueeksi (VR), ja myös luonnonsuojelualuevaraukset ovat laajentuneet. Muutokset korostavat Petikonmetsän merkitystä yhtenäisenä metsäalueena, jossa on mahdollisuus virkistäytyä luontoelämyksistä.

Linnaistenmetsä, Raappavuortenmetsä ja Mätäojan laakso säilyvät merkittävänä, päivittäin helposti tavoitettavina lähivirkistysaluevarauksina, vaikka niiden reunoilta on osoitettu alueita täydennysrakentamiseen. Yleiskaavaluonnoksessa olleen täydennysrakentamisen alueen poistaminen säilyttää Raappavuoren metsäaluetta.

¹³ Strafica Oy (2004)

¹⁴ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

¹⁵ Strafica Oy & LT-konsultit (2004)

¹⁶ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

¹⁷ Mäkynen (2006c)

¹⁸ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

Yleiskaavan yleispiirteistämisen vuoksi asuntoalueiden sisäisiä puistoja on sisällytetty asuntoalueisiin Pähkinärinteessä, Martinlaaksossa ja Vantaanlaaksossa.

Urheilu- ja virkistyspalveluiden aluevaraukset (VU) ovat laajentuneet. Keimolan golfkenttä on yleiskaavassa toteutuneiden kahden täysimittaisen kentän mukainen. Pyymosan laaksossa on uusi varaus, joka mahdollistaa täysimittaisen golfkentän rakentamisen. Myllymäessä oleva ratsastuskoulu on yleiskaavassa urheilu- ja virkistyspalveluiden alueena.

Urheilu- ja virkistyspalvelualueiden merkintätavan muuttumisen vuoksi Myyrmäen urheilupuiston rakennettu osa, jossa on suuria urheilulaitoksia sekä Variston tenniskeskus ovat yleiskaavassa palveluiden alueita (P1). Kentät Myyrmäessä ja Martinlaaksossa säilyvät urheilu- ja virkistyspalveluiden alueena (VU). Pitkäsuon laskettelulle ja pulkkailulle varattu alue laajenee täyttömäen laajentuessa. Vetokannaksen uimapaikan varaus säilyy yleiskaavan 1992 mukaisena.

Ohjeellisia ulkoilureittejä on yleiskaavaan 1992 (ja yleiskaavaluonnokseen) verraten täydennetty Petikonmetsässä ja Linnaistenmetsässä ja reittien linjauksia on tarkistettu monin paikoin. Yleiskaavassa on ohjeelliset ratsastusreitit Espoon Leppävaaran ja Pitkäjärven suunnista Hämeenkylässä kautta Petikon ratsastuskeskukseen ja edelleen Keimolaan sekä toinen reittiyhteys Vantaanjokilaaksossa. Reitit yhdistyvät Marja-Vantaan osayleiskaavan alueen kautta.

Myyrmäki-Martinlaaksossa virkistysalueverkosto säilyy erinomaisena. Merkittävin muutos on Luhtitien jatkaminen virkistysalueen poikki. Yleiskaavassa ollut vihersiltavaraus on kuitenkin tarkemmissa selvityksissä osoittautunut maisemalle, luonnon monimuotoisuudelle ja Luhtitien suuntaiselle kevyelle liikenteelle haitallisemmaksi kuin tavallinen silta, joten vihersiltavarauksesta on perustellusti luovuttu.

Virkistysalueiden määrässä ei tapahdu merkityksellistä vähenemistä voimassaoleviin kaavoihin verrattuna. Eniten virkistysalueet vähenevät Askistossa ja Linnaissa, missä virkistysalueita jää silti kaksin- tai kolminkertaisesti keskiarvoon nähden. Näennäisesti virkistysalueet vähenevät myös luonnonsuojelualueiden laajentuessa (Askisto) sekä urheilu- ja virkistyspalveluiden alueiden muuttamisesta palveluiden alueiksi (Myyrmäessä ja Varistossa).

8.1.8 Luonnonsuojelu

Yleiskaavan vaikutuksista luonnonsuojelualueisiin on laadittu erillinen selvitys¹⁹. Yleiskaavan tarkistuksen tavoitteiden mukaisesti luonnonsuojelualuevarauksia (SL) on laajennettu erityisesti Espoon rajalla, missä

ovat läntisen Vantaan Natura 2000 -verkoston aluevaraukset (nat). Petikonmäki-Hermaskär on uusi luonnonsuojelualuevaraus. Täydennykset parantavat luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä ja liito-oravan elinmahdollisuuksia. Yleiskaavaluonnoksesta alueiden rajauksia on paikoin tarkistettu ja Karhusuon luonnonsuojelualuevaraus muutettu luo-alueeksi. Yleiskaavan 1992 luonnonsuojelualuevaraus Honkasuolla poistuu luontoarvojen heikentymisen vuoksi.

Luonnonsuojelulain 29 §:n luontotyyppejä on rauhoitettu Hämeenkylässä, Askistossa ja Petikossa ja lisäksi Mätäojan luo-alueelle sijoittuvan tervaleppäkorven rauhoittaminen on vireillä. LsL 47 §:ssä tarkoitettu erityisesti suojeltavan lajin esiintymä on rauhoitettu Mätäojansuolla.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita on Länsipuistossa, Raappavuoressa, Mätäojan varressa, sekä useita Petikon metsäalueella.

8.1.9 Kulttuurimaiseman suojelu

Yleiskaavan vaikutuksista kulttuurimaisemaan on laadittu erillinen selvitys²⁰. Maaseudun kulttuurimaiseman vaalimiseksi on yleiskaavassa maisemallisesti arvokas alue Hämeenkylässä. Hämeenkylässä viljelymaisemaan sijoittuu keskiaikaisia kylätontteja ja Suuri Rantatie sekä useita rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita, joista osa on jo asemakaavalla suojeltu. Maisema-alueeseen on sisällytetty kapeaan murroslaaksoon sijoittuva Kynicken viljelymaisema eheydensä, erityisen luonnonmuotonsa ja maisemallisen kauneutensa vuoksi, vaikka siellä ei ole rakennettua kulttuuriperintöä. Tässä näkyy ero yleiskaavan 1992 kulttuurihistoriallisesti merkittävän ympäristökokonaisuuden rajausperiaatteisiin.

Vantaanjokilaakson suuresta maisema-alueesta Vantaanlaakso on yksi hyvin säilyneistä ja paljon rakennettua kulttuuriperintöä sisältävistä osista. Martinlän arvokkaat rakennukset ja pihapiirit sekä muun muassa Vantaankosken teollisesta menneisyydestä säilyneet mylly, viilatehdas ja pato on jo asemakaavalla suojeltu.

Suuren Rantatien linjaus on muutamia katkoksia lukuun ottamatta säilynyt, ja se on yleiskaavassa historiallisena tienä. Joitakin jaksoja tiestä ja Vantaankosken vanha silta on suojeltu asemakaavalla.

Hämevaaran lounaisin kärki edustaa jälleenrakennuskauden pientaloaluetta. Se on eheänä säilynyt ja harvinaisella yksikerroksisella talotyyppillä toteutettu. Alueella tulee suojella erityisesti rauhallisia katunäkymiä. Kaivoksella on ansiokasta 1960-luvun kaupunkijärjestelmän suunnittelua, missä voimakaspiirteinen maasto ja rakennukset muodostavat veistoksellisen mutta samalla kodikkaan kokonaisuuden. Täydennysrakentaminen rajatun alueen sisällä on erittäin

¹⁹ Mäkyne (2006b)

²⁰ Mäkyne (2006a)

vaativaa, ja sitä tulisi välttää. Kaupunkikuvallisesti arvokkaaseen alueeseen on sisällytetty myös Sarlinin työpaikka-alue, jonka vanhin rakennusvaihe ajallisesti ja kaupunkikuvallisesti liittyy viereiseen kerrostaloalueeseen.

Myyrmäki-Martinlaakson alueella rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luettelossa (ks. liite) on yhteensä 41 eri aikakausia ja rakennustyyppiä edustavaa kohdetta, joissa moniin sisältyy useita rakennuksia.

Esihistoriallisia muinaisjäänteitä Myyrmäki-Martinlaakson alueella on varsinkin Myyrmäessä ja Kaivoksella. Yleiskaavaluonnoksessa yksi täydennysrakentamisen alue sijoittui kivikautiselle asuinpaikalle (1. luokan mj.) ja täydennysrakentamisen tavoitteesta on yleiskaavassa luovuttu. Kaivoksen täydennysrakentamisalueen yksi vaihtoehtoinen katulinjaus sijoittuu kivikautisen asuinpaikan (2. luokan mj.) läheisyyteen ja asemakaavoituksen ja muun tarkemmanasteisen suunnittelun yhteydessä on tutkittava säilyttämisen tarve ja edellytykset. Yksi kivikautinen asuinpaikka sijoittuu yleiskaavan asuntoaluevaraukselle (A2) ja yksi työpaikka-alueelle. Asemakaavan yhteydessä on tutkittava niiden säilyttämistarve. Yleiskaava ei muuta maankäyttöä muiden esihistoriallisten muinaisjäänteiden kohdalla.

Historiallisen ajan muinaisjäänteistä Myyrmäki-Martinlaakson alueella on keskiaikaisia kyläpaikkoja sekä kaivoksia ja louhoksia. Kyläpaikkoja on varsinkin Hämeenkylässä ja Vantaanlaaksossa, eikä yleiskaava muuta maankäyttöä niiden kohdalla. Kaivoksella yksi tonttima sijoittuu asuntoaluevaraukselle ja yhtä asemakaavoitetulla alueella olevaa tonttimaata on yleiskaavassa suunniteltu täydennysrakentamiseen. Asemakaavan yhteydessä on tutkittava kohteiden säilyttämisen tarve ja edellytykset. Vantaan merkittävimpiä kaivosten jäänteitä on Linnaisissa, Hämeenkylässä ja Kaivoksella. Asemakaavoituksen ja muun tarkemmanasteisen suunnittelun yhteydessä on tutkittava kaivosjäänteiden säilymisen mahdollisuudet Varistossa, jossa Bölen kaivos sijoittuu teollisuustontille. Kaivoksella Silvolan - Sillbölen kaivoksen (1. luokan mj.) sivukivikasa on Pohjois-Kaivoksen täydennysrakentamisalueen yhden vaihtoehtoisen katulinjauksen vieressä ja asemakaavassa on selvítettävä, onko katuvaihtoehto lainkaan toteuttamiskelpoinen. Långbackan louhos on mahdollista ottaa tarvittaessa huomioon asemakaavoituksessa, muut alueen kaivokset sekä Gubbmossenin rajamerkki sijoittuvat viheralueelle. Suuri Rantatie on linjaukseltaan paikoin hyvin säilynyt.

8.1.10 Maa- ja metsätalous

Maatalousalue Pyymosassa varataan yleiskaavassa urheilu- ja virkistyspalveluiden alueeksi. Hämeen-

kylän maatalousalue (MT) säilyy samanlaisena kuin yleiskaavassa 1992. Kynickessä ja Vantaanlaaksossa varaudutaan virkistyskäytön tarpeiden lisääntymiseen ja alueiden viljelyn jatkumiseen maisemanhoitona.

8.1.11 Ympäristöä häiritsevät toiminnot

Länsi-Vantaan pahimmat ympäristöhäiriöt ovat lentomelu ja maantieliikenteen melu. Lentomelun takia on Petikossa asuinaluevarausten rajoituksia tarkistettu siten, että uusia asuinalueita ei ole verhoikäyrän yli L_{den} 55 dB:n alueella.

Myyrmäen ja Martinlaakson alueella pilaantuneet maat tai pilaantuneiksi epäilty maat sijaitsevat pääosin työpaikka-alueilla. Asuntoalueilla on muutamia huoltoasemia ja kauppapuutarhoja, joiden maaperä on pilaantunut tai epäillään pilaantuneeksi.

Uutta täydennysrakentamista on osoitettu pilaantuneille tai pilaantuneiksi epäillyille maille vain Kaivoksellaan Vanhan Kaarelantien varteen pääosin Kehä II:n alle jäävälle vanhalle korjaamotontille. Alue on jo yleiskaavassa 1992 osoitettu asumiselle. Kehä II:n rakentamisen yhteydessä on alue tutkittava tarkemmin.

Liikennemelu

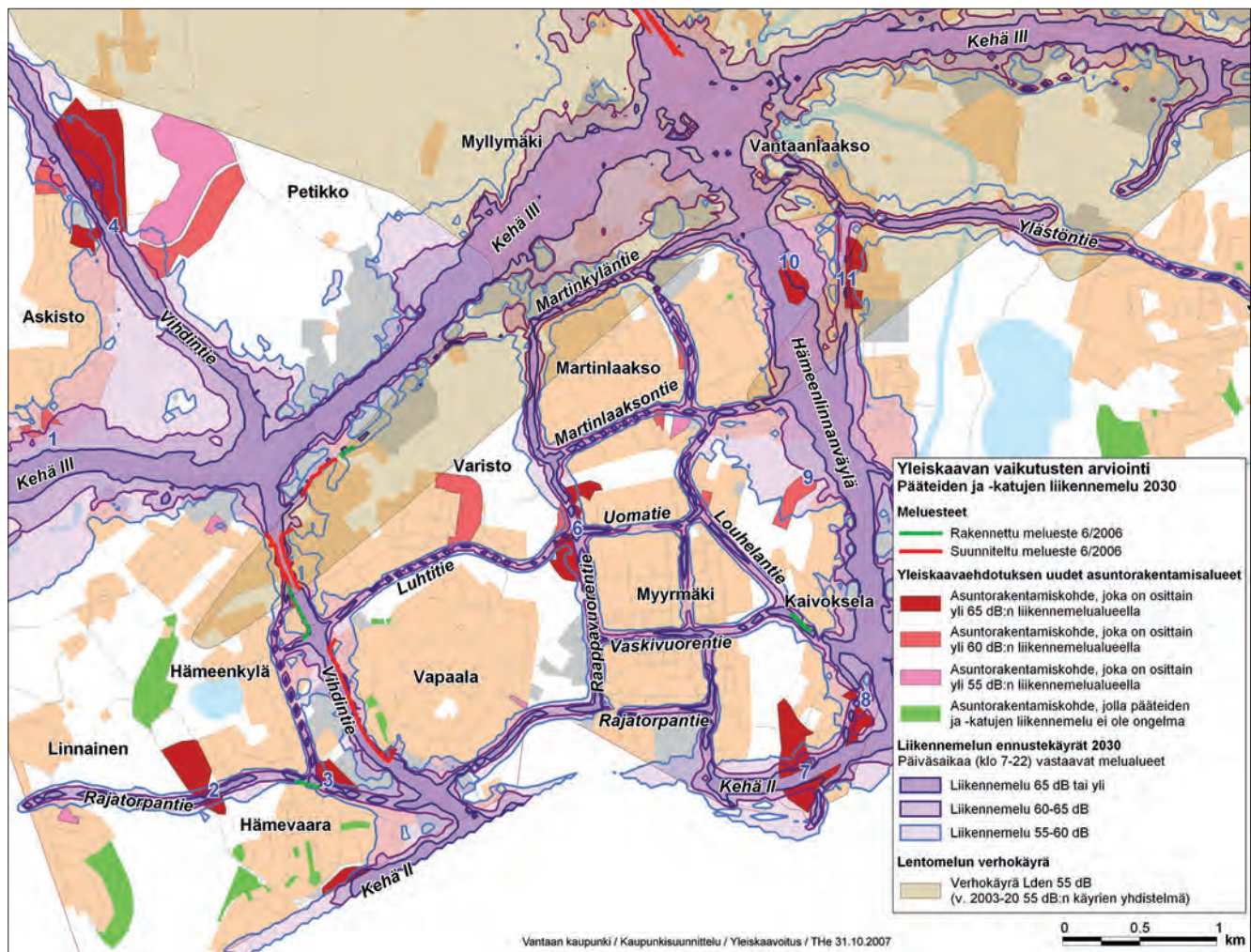
Vantaan pääteiden ja katujen sekä raideliikenteen meluja on tarkasteltu yleiskaavan liikenne-ennusteen pohjalta tehdyssä meluselvityksessä²¹. Laskelmasa on käytetty maastomallia, olevia rakennuksia sekä tiedossa olleita suunniteltuja ja rakennettuja melusteitä. Kuvassa on esitetty Myyrmäen alueen täydennysrakentamisen kohteet suhteessa melun leviämislaskelmiin. Täydennysrakentamisalueen sijainti osin melualueella ei merkitse sitä, että melua ei olisi mahdollista torjua. Tehty tarkastelu antaa sen sijaan viitteen siitä, minkä kohteiden asemakaavoitus edellyttää tarkempia meluselvityksiä.

Myyrmäki-Martinlaakso alueella liikennemelun kannalta ainakin jossain määrin ongelmallisia alueita on Askistossa Kehä III:n sekä Vihdintien varrella, Rajatorpantiellä, Raappavuorentiellä, Kaivoksella Kehä II:n varrella ja Louhelassa Hämeenlinnanväylän varrella.

²¹ Ramboll Finland Oy (2007a)

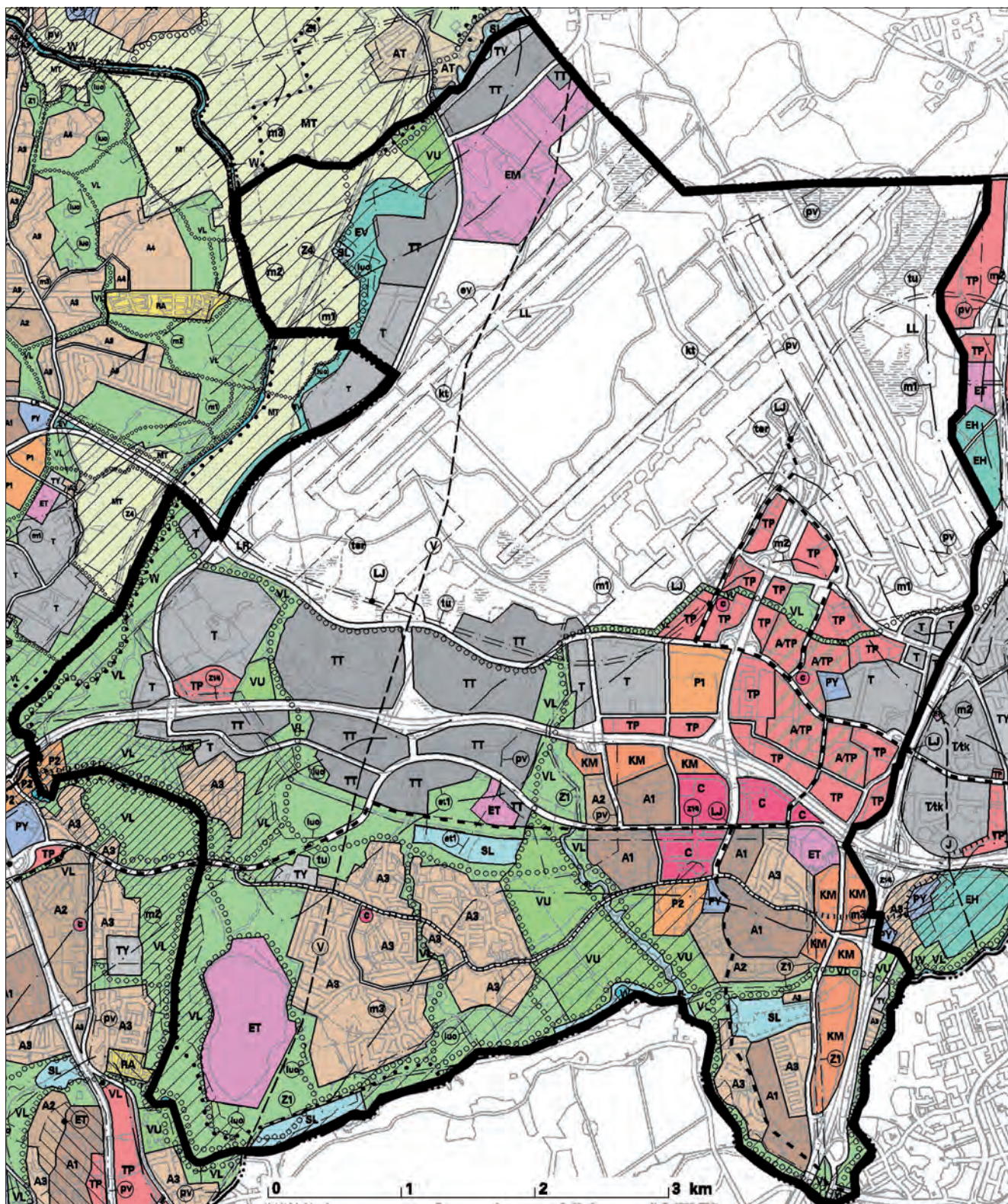
Taulukko 8.1. Uusien asuntorakentamislueiden kuvaus liikennemelun kannalta Myyrmäki-Martinlaaksossa (taulukon kohdenumero viittaa alla olevaan kuvaan).

Kohde	Sijainti	Melulähde	Kuvaus	Suojausmahdollisuus	muuta
1	Askisto	Kehä III	Kehä III:n melualueella	Kaavoitus/este	
2	Rajatorpantie (Hämeenkyläntie)	Rajatorpantie	Osin melualueella	helppo, kaavoitus/ matala este	
3	Rajatorpantie (Pähkinärinteentie)	Rajatorpantie	Osin melualueella	helppo, kaavoitus/ matala este	
4	Askisto, Friimetsä, Koivurinne	Vihdintie	Osin melualueella	kaavoitus/este	
6	Myyrmäki	Raappavuorentie- Luhtitie	Osin melualueella	kaavoitus/este	
7	Kaivoksela	Kehä II	Kehä II:n melualueella	Kaavoitus+ esteet	hankkeen yhteydessä
8	Kaivoksela	Hämeenlinnanväylä- Kehä II	Hämeenlinnanväylän ja Kehä II:n melualueella	Kaavoitus+ esteet	hankkeen yhteydessä
9	Kaivoksela	Hämeenlinnanväylä	Hämeenlinnanväylän melualueella	Kaavoitus+ esteet	
10	Vantaanlaakso	Hämeenlinnanväylä	Hämeenlinnanväylän melualueella	Vaatii korkeita esteitä	
11	Vantaanlaakso	Hämeenlinnanväylä – Vantaanlaaksontie	Vantaanlaaksontien ja Hämeenlinnanväylän melualueella	Kaavoitus+ esteet	

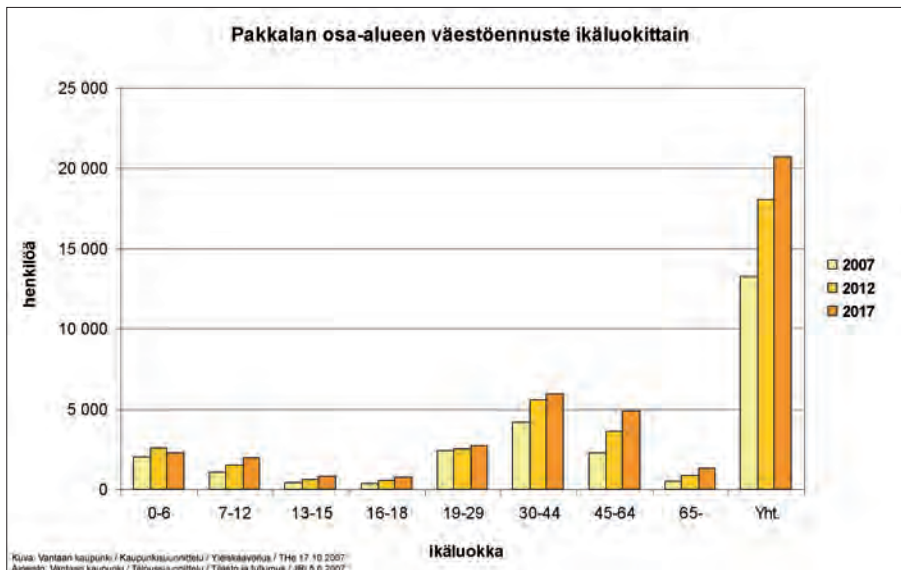


Kuva 8.6. Pääteiden ja -katujen liikennemelun ennustekäyrät 2030 Myyrmäki-Martinlaaksossa.

8.2 Pakkala



Kuva 8.7. Ote yleiskaavasta Pakkalan alueelta.



Kuva 8.8. Pakkalan väestöennuste vuoteen 2017.

8.2.1 Väestö

Pakkalan, Ylästön ja Tammiston kaupunginosat ovat olleet viimeiset kymmenen vuotta Vantaan suurimpia asuntorakentamiskohteita. Pakkalan osa-alueen väestö kasvanut nopeasti ja kasvu jatkuu voimakkaana vuoteen 2017 asti. Väestörakenne on esim. Myyrmäki-Martinlaaksoon verrattuna nuorempi ja painottunut lapsiperheisiin. Yhdyskunta on elinkaarensa alussa ja tämä näkyy voimakkaana muuttoliikkeenä alueelle, erityisesti lapsiperheiden osalta (kuva 8.8).

Väestöennusteen mukaan Pakkalan osa-alueen väkiluku nousee vuoden 2007 13 200 asukkaasta noin 20 700 asukkaaseen vuoteen 2017 mennessä. Tämän jälkeen kasvun suuruus riippuu mm. siitä, kuinka paljon Veromiehen asunto- ja työpaikka-alueelle (A/TP) rakennetaan asuntoja. Väestö kasvaa kaikissa ikäluokissa vuoteen 2012 asti, jonka jälkeen päiväkotikoti-ikäisten lasten määrä kääntyy laskuun, mikäli uusia asuntoja ei rakenneta merkittävästi.

8.2.2 Keskukset ja palvelut

Pakkalan keskusta-alue sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella Kehä III:n eteläpuolella, lentokentän lähellä. Keskusta-alueen ympäristö on viime vuosien aikana ollut vahvassa muutoksessa: alueelle on nopeassa tahdissa rakentunut asuntoja, liiketilaa ja toimistoja. Pakkalan keskustan kaupalliset palvelut ovat hyvät ja uuden viihde- ja vapaa-ajan keskuksen valmistuttua palvelut monipuolistuvat entisestään. Julkiset palvelut sekä julkiset ulkotilat sen sijaan puuttuvat keskusta-alueelta lähes kokonaan. Keskustan tulee vielä palveluiltaan monipuolistua ja rakenteeltaan tiivistyä, jotta kaupunkirakenne olisi toimiva ja loisi paremmat edellytykset kaupunkikulttuurin kehitykselle.

Yleiskaavan keskustatoimintojen alue Pakkalassa on laajentunut Lentoasemantieltä länteen Kehä III:n ja Ylästöntien välille, mikä mahdollistaa keskusta-alueen kehittämisen ja laajentamisen palvelu-, työpaikka- ja asuntorakentamisella. Keskusta-alueelle ei tulisi enää lisätä kaupallisia palveluja, koska sillä arvioidaan olevan pääasiassa negatiivisia vaikutuksia: Pakkalan keskustan palvelujen yksipuolistuminen, alueen liikenneturvuuksien lisääntyminen ja muiden keskustojen palvelutarjonnan edellytyksien heikentyminen. Alueen kaupunkirakenne asettaa kehittämistyölle monia haasteita, joita ovat mm. toisistaan irrallaan olevat asunto- ja työpaikka-alueet, toimintojen sekoittumattomuus sekä vahvat, kaupunkirakennetta rikkovat elementit, kuten isot liikenneväylät ja voimalinjat. Yleiskaavan keskustatoiminnoille varatun alueen rakentuminen keskustamaiseksi ja yhtenäiseksi on pitkäaikainen muutosprosessi, sillä merkittävä osa keskustatoimintojen alueesta on teollisuuskäytössä. Pakkalan, Veromiehen ja Kehäradan Aviapolis -asemanseudun rakentumisen myötä Pakkalan merkitys seudullisena keskuksena korostuu.

Pakkalan keskustatoimintojen aluetta täydentää keskusta-alueeseen liittyvä kaupallisten palvelujen (KM) alue Kehä III:n varrella sekä Tammiston alue Valimotien varrella. Yhdessä ne muodostavat seudullisesti merkittävän kaupan alueen, jossa päivittäistavaran ja keskustahakuisen erikoistavaran kauppa on keskittynyt Jumbon kauppakeskukseen ja suuret erikoistavaran kaupat kaupallisten palvelujen (KM) alueille. Pakkalan keskustatoimintojen alueen myynti on kolminkertainen Pakkalan yhdyskunnan ostovoimaan verrattuna, erikoiskaupan osalta myynti on nelinkertainen¹. Pakkala-Tammiston vaikutusalueen arvioidaan supistuvan tulevaisuudessa Hakunilan, Koivukylän ja Kivistön kaupallisten palveluiden kehittyessä. Alueen arvioidaan kuitenkin säilyvän ylivoimaisena erikoiskaupan keskuksena muihin Vantaan keskuksiin verrattuna.

¹ Entrecon Oy (2006)

Kaupallisten palvelujen alueita kehitetään kaupunkikuvallisesti ja liikenteellisesti. Tavoitteena on lisätä ja parantaa kevyen- ja joukkoliikenteen käyttöä alueella asioitaessa.

Aviapoliksen asemalla, Ylästössä ja Veromieheissä on keskustatoimintojen alakeskukset. Ylästön lähipalvelukeskus kilpailee muutaman minuutin ajomatkan päässä olevan Jumbon kauppakeskuksen kanssa, mutta lähipalvelukeskukselle, joka sisältää myös julkisia palveluja, on Ylästössä hyvät toimintaedellytykset. Kehäradan Aviapolis -aseman lähipalvelukeskus perustuu sen sijaan alueen suureen työpaikkamäärään. Aseman ympäristössä arvioidaan tulevaisuudessa olevan noin 4500 työpaikkaa. Yleiskaavaluonnoksen jälkeen Veromieheen on lisätty uusi alakeskus. Tikkurilantien varteen. Alakeskuksen ympäristöä on mahdollisuus kehittää kaupunkimaiseksi asumisen ja työssäkäynnin alueeksi.

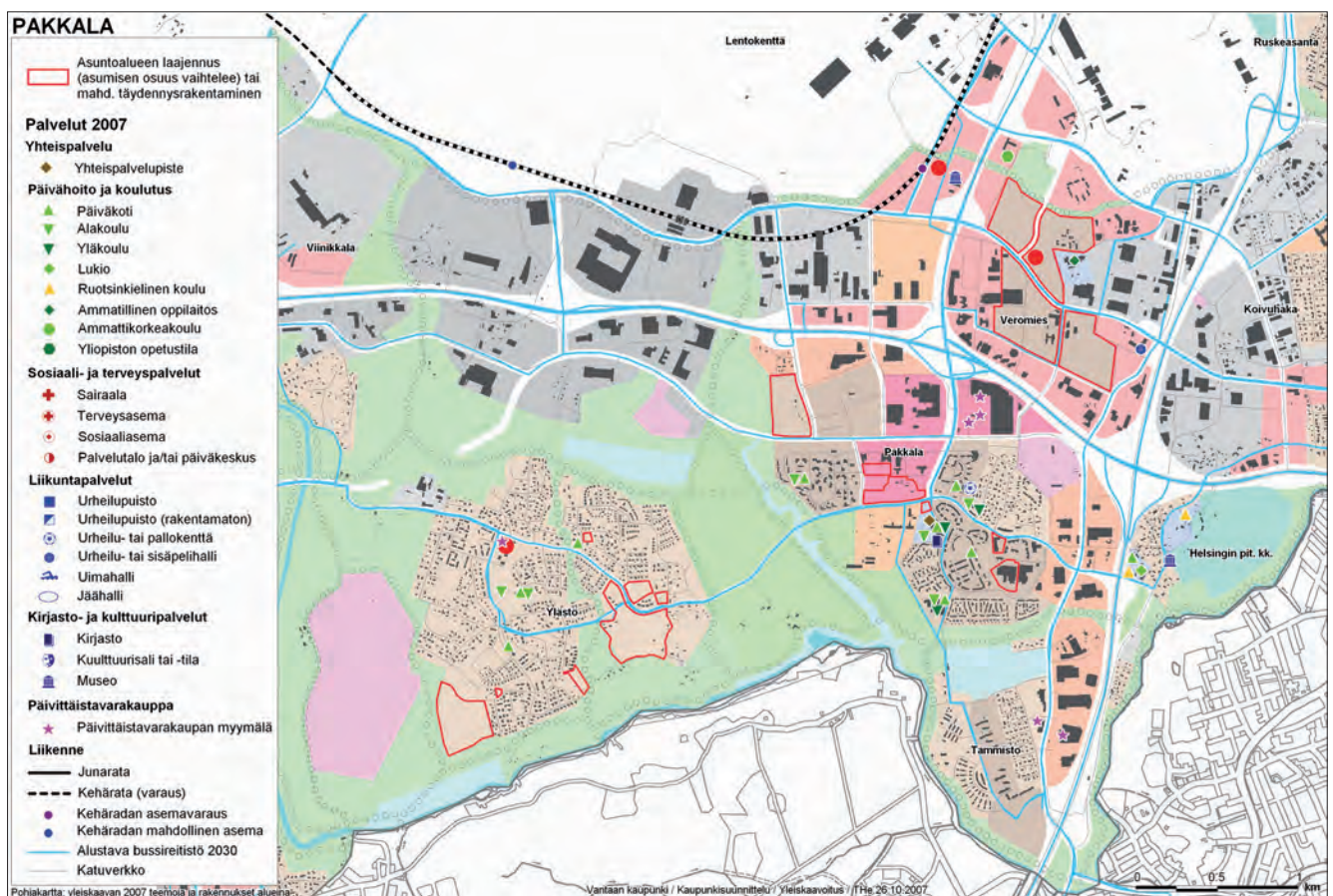
Merkittävin uusi palvelujen alue (P1) sijoittuu lentokentän eteläpuolelle. Alueelle on mahdollista sijoittaa jokin seudullisesti merkittävä hanke, kuten oppilaitos, messukeskus tai urheilua ja muita tapahtumia palveleva suurhalli. Julkisten palvelujen ja hallinnon alueita (PY) on Veromieheissä ja Tammistossa. Uusille asuinalueille tyypillisesti lähipalvelujen, koulujen ja

päiväkotien kysyntä on Tammistossa ja Pakkalassa tarjontaa suurempaa. Lähipalvelujen kehittymiseen vaikuttavat alueen väestömäärä ja sen kehitys. Asumisen lisääminen Veromieheen vaikuttaa arvioiden mukaan positiivisesti lähipalvelujen kehittymiseen. Ilman uutta asuntorakentamista alle kouluikäisten lasten määrän arvioidaan kääntyvän laskuun vuoden 2012 jälkeen.

Tulevaisuudessa tehokas ja laadukas joukkoliikenne ja kevyen liikenteen verkosto ovat välttämättömiä alueen toimivuudelle. Kehärata, sitä täydentävät linja-autojen runkoyhteydet sekä tulevaisuudessa mahdollinen pikaraitiotie sitovat alueen tehokkaan joukkoliikenteen piiriin ja yhdistävät Keski-Vantaan osaksi keskustojen verkostoa. K2-visiossa Tikkurila ja Aviapolis-alue yhdistyvät kaupunkibulevardin ja tehokkaan joukkoliikenteen avulla (kuva 6.3).

8.2.3 Asuminen

Yleiskaavan uusien asuntoalueiden mitoitus on Pakkalan osa-alueella noin 370 000 k-m², josta suurin osa muodostuu Veromiehen asunto- ja työpaikka-alueen (A/TP) asuntorakentamismahdollisuuksista. Pientaloalueiden (A3) ja matalan ja tiiviin asuntorakentamisen (A2) varantojen lisäys jää selvästi pienemmäksi. Asema- ja yleiskaavavarantojen määrä on lähes puolet osa-alueen



Kuva 8.9. Pakkalan alueen palvelutarjonta ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia

asuntorakentamisen kokonaismäärästä. Verrattuna jo rakennettuihin alueisiin tehokkaan asuntorakentamisen suhteellinen osuus on uusilla alueilla selvästi suurempi. (kuva 8.10).

Pakkalan yhdyskunnassa sijaitsevat pientalovaltaiset alueet on suurimmaksi osaksi asemakaavoitettu ja niillä on asumisen kaavavarantoa jäljellä 110 000 k-m². Pientaloalueiden asuntorakentamisvarantojen toteutumisaste vaihtelee 72-80 %:n välillä.

Asuntoalueiden täydennysrakentaminen

Pakkalan keskuksessa asuntorakentamismahdollisuuksia on Ylästöntien varrella Backaksen kartanolta pohjoiseen sijaitsevalla keskustatoimintojen alueella (C) sekä Lentoasemantien kiertoliittymän tuntumassa.

Ylästöntien varrella Sienestäjänkujan kohdalla on pari täydennysrakentamisaluetta (A3) ja muutama pienempi täydennysalue sijaitsee Ylästössä rakennettujen alueiden keskellä. Lisäksi täydennysalueita on Kartanonkoskella Ylästöntieltä eteläpuolella. Pakkalan osa-alueella on sekä vanhoja että uusia pientalovaltaisia asuntoalueita, joilla on vielä merkittävästi asemakaavojen asuntorakennusoikeutta käyttämättä. (kuva 8.9)

Asuntoalueiden laajentaminen

Yleiskaavan 1992 asuntoaluevarauksista on toistaiseksi rakentamatta merkittäviä kokonaisuuksia Ylästön eteläosissa, Pakkalassa ja Tammistossa. Yleiskaavassa asuntoalueet laajentuvat yleiskaavaan 1992 verrattuna Tammiston eteläosassa, jossa rakentaminen on jo aloitettu, ja Ylästössä Silvolan tekojärven itäpuolella.

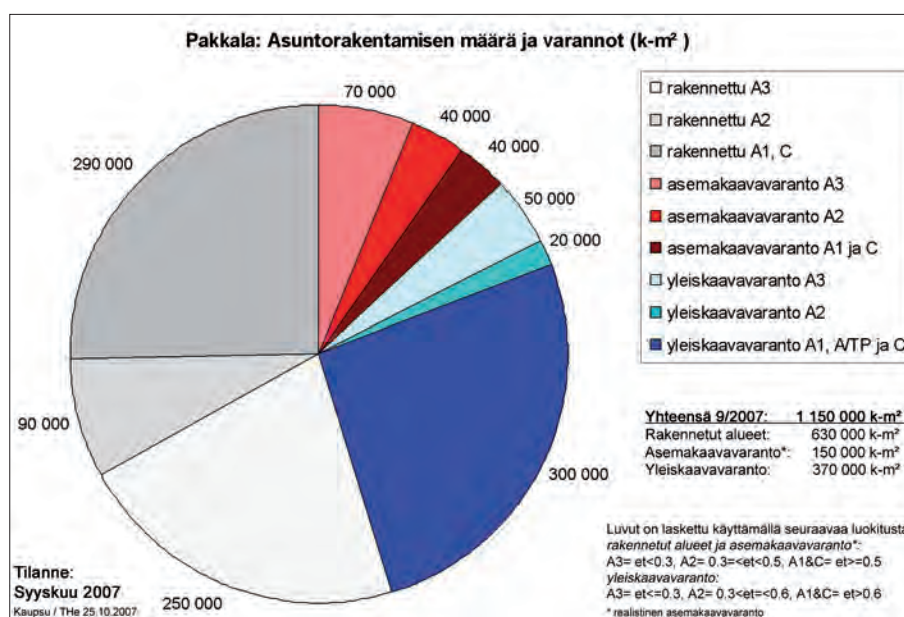
Ylästössä Silvolan tekojärven ja nykyisen asutuksen väliselle metsäalueelle rakennetaan pientaloja (A3). Alue on melko kaukana joukkoliikenteen pääväylistä, mutta sen rakentamista puoltaa sijainti keskeisellä paikalla seudun kaupunkirakenteessa. Vantaanjoki ja laajat virkistysalueet ovat myös lähellä.

Vaikutusten arviointi ja muutos verrattuna yleiskaavaluonnokseen

Yleiskaavan asuntorakentamisen sosiaalisia² ja yhdyskuntataloudellisia³ vaikutuksia sekä vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin⁴ on arvioitu tarkemmin erillisissä raporteissa.

Pakkalan osa-alueella on yleiskaavaan tehty merkittävä muutos Veromieheissä, jossa osa yleiskaavaluonnoksen työpaikka-alueista (TP) on muutettu asunto- ja työpaikka-alueeksi (A/TP). Maankäyttöratkaisu monipuolistaa Keski-Vantaan maankäyttöä, joka yleiskaavaluonnoksessa oli vahvasti työpaikkapainotteinen, ja lisää osa-alueen väestöpohjaa merkittävästi, noin 3000-5000 asukkaalla.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin mukaan Veromiehen varaamista osaksi asumiselle tukee Pakkalan vahvistuva palvelutarjonta, lentoaseman ja muiden työpaikkojen läheinen sijainti sekä erityisesti Kehäradan myötä paranevat joukkoliikenneyhteydet⁵. Alueelta tehtyjen selvitysten mukaan asuntoalueet on mahdollista suojata rakenteellisin ratkaisuin liikenteestä aiheutuvalta melulta. Yleiskaavan maankäyttö perustuu pääväylien varsille sijoitettuun työpaikkarakentamiseen, joka suojaa alueen sisäosien asunto- ja työpaikka-alueita (A/TP) melulta.



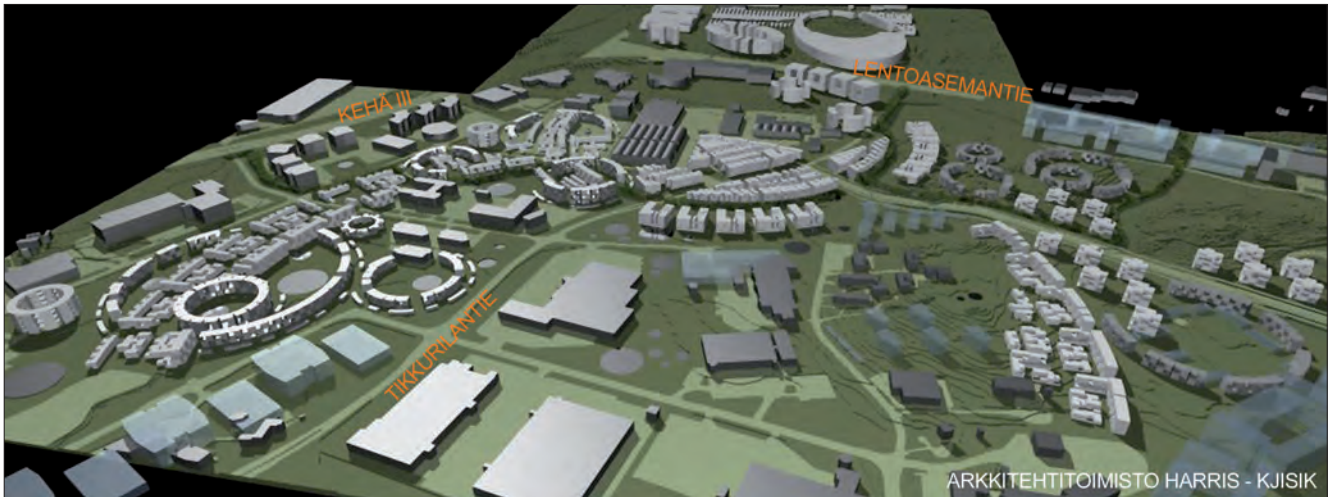
Kuva 8.10. Asuntorakentamisen määrä ja varannot Pakkalassa.

² WSP LT-konsultit Oy (2006a)

³ Skoy Sunnittelukeskus Oy (2006)

⁴ Mäkyne (2006c)

⁵ WSP LT-konsultit Oy (2006a)



Kuva 8.11. 'Aviavillat' - visio asumisen ja työpaikkojen Veromiehestä⁶.

Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnissa selvittävänä olleiden kustannusten osalta Veromies on todettu tutkituista täydennysrakentamisalueista edullisimmaksi asuntorakentamiskohteeksi.⁷

8.2.4 Työpaikat

Keski-Vantaa on Vantaan merkittävin ja laajin yhtenäinen työpaikka-alue. Kehä III:n varsi on seudullisesti merkittävä työpaikka-alue ja suurin yksittäinen työpaikkakeskittymä on Helsinki-Vantaan lentoasema. Kehä III:n varsi on pitkälti tie- ja lentomelualuetta, joka ei sovellu asumiselle.

Lentokentän eteläpuolinen alue Kehä III:n molemmiin puoliin on keskeinen alue seudulliselle työpaikkarakentamiselle ja alueen hyvä saavutettavuus on tärkeää. Alue sopii erinomaisesti lentokenttää palveleville tai sitä hyödyntäville toimitiloille sekä seutua palveleville logistisille toiminnoille.

Elinkeinopolitiikan yhtenä toimintalinjana on parantaa yritysten sijoittumisedellytyksiä lentokentän lähistöllä varaamalla riittävästi alueita eri tyyppisille elinkeinotoiminnoille. Tältä pohjalta on syntynyt mm. Aviapolis-yhteistyö. Yleiskaavan tarkistuksessa on lentokentän eteläpuolisia alueita profiloitu Aviapoliksen alueen yhteistyön mukaisesti siten, että työpaikkaintensiiviset toiminnot keskitetään Aviapoliksen aseman vaikutusalueelle Lentoasemantien varteen ja logistiikkatoimintoja Tuupakkaan ja Viinikkalaan. Koivuhaassa on lisäksi autokaupan keskittymä.

Aviapolis-alueen työpaikat sijaitsevat lentomelualueella. Pahimmalla lentomelualueella (L_{den} yli 60 dB) sijaitsevista uusista työpaikoista on 98 % alle kahden kilometrin ja 64 % alle yhden kilometrin etäisyydellä kehäradan asemasta, joten alue on niin pää- ja ranta-

radan kuin Vantaankosken radan varren asukkaiden hyvin saavutettavissa.

Lentoasemantien ja Kehä III:n varsi on tarkoitus kehittää työpaikkaintensiivisenä alueena, joka ulottuu Aviapoliksen asemalta kauppakeskus Jumboon ja ympäristökeskus Leijaan. Kehä III:n eteläpuolella on uusia keskustatoimintojen alueita, mikä mahdollistaa ajan myötä kauppakeskukseen tukeutuvan sekoittuneen kaupunkirakenteen kehittämisen.

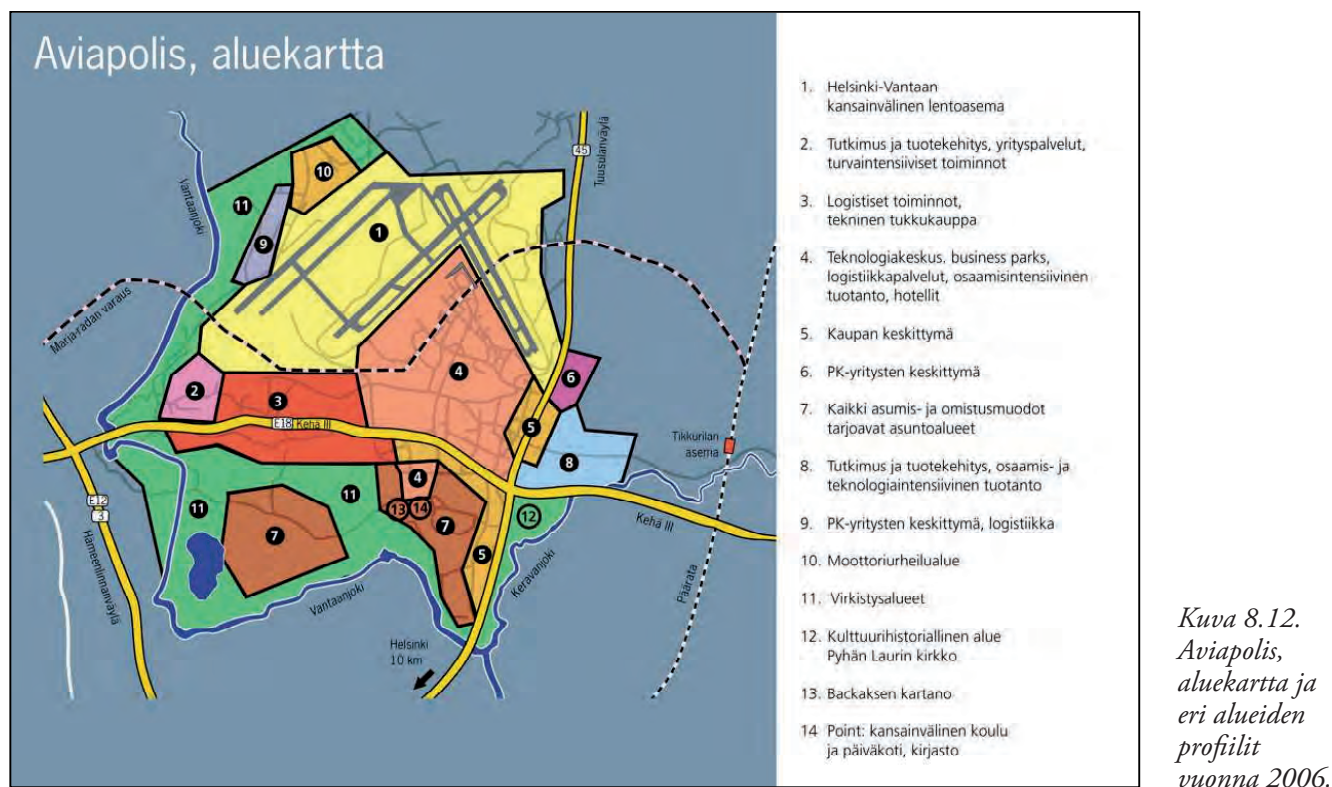
Valimotien varsi Tammistossa sekä Antaksentien ja Kehä III:n välinen alue ovat jo muuttuneet kaupallisten palvelujen alueeksi, ja nämä alueet on yleiskaavassa muutettu teollisesta toiminnasta kaupallisten palvelujen alueeksi (KM). Myös maakuntakaava tukee tätä ratkaisua.

Työvoimavaltaisia työpaikka-alueita (TP) Keski-Vantaalla ovat laaja kokonaisuus Kehä III:n pohjoispuolella Veromiehestä Tuusulanväylän ja Pakkalantien välissä, Aviapoliksen aseman ympäristö Lentoasemantien varrella sekä Turvalaakso Viinikkalassa. Veromiehen TP-aluetta on laajennettu Tikkurilantien eteläpuolella Tuusulanväylälle asti. Veromies sijaitsee Kehäradan vaikutuspiirissä pikaraitiotieverkon varrella. Turvalaakso ei ole raideliikenteen piirissä, mutta se on Kehä III:lla hyvien linja-autoreittien varrella.

Yleiskaavassa on Veromiehen ydinosa Tikkurilantien ympäristössä varattu A/TP-alueeksi, mikä mahdollistaa asumisen ja työpaikkarakentamisen sekoittumisen. Asumisen ja työpaikkojen suhde ratkaistaan asema-kaavassa. Alue on liikenne- ja lentomelun kannalta asumiseen sovelias, koska pääväylien varsien (Kehä III, Lentoasemantie ja Tuusulanväylä) työpaikkarakentamisella on mahdollista järjestää tarvittava melusuojaus liikennemelua vastaan ja koska alue jää kiitoteiden väliseen katveeseen, jossa ei ole asumista rajoittavaa lentomelua. Asuminen myös tasapainottaisi Aviapolis-alueen hyvin työpaikkavaltaita maankäyttöä.

⁶ Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik (2006)

⁷ Skoy Suunnittelukeskus Oy (2006)



*Kuva 8.12.
Aviapolis,
aluekartta ja
eri alueiden
profiilit
vuonna 2006.*

Yleiskaavassa on A/TP-alueeseen rajoittuva osa Ilmakehän varren teollisuus- ja varastoalueesta (T) muutettu TP-alueeksi. Työpaikkaintensiivinen toiminta sopii paremmin sekä Ilmakehän luonteeseen että asutuksen naapuriksi. Se toimii myös meluesteenä asutukseen päin.

Tuupakka ja Viinikkala ovat kehittymässä raskasta liikennettä tarvitsevien logistiikkatoimintojen keskuksiksi. Toiminta sopii lentomelualueelle. Tuupakka ja Viinikkala ovat ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueita (TT). Viinikkalassa on ollut jo yleiskaavassa 1992 laaja erityistoimintojen työpaikka-alue (TE).

Tuupakassa yleiskaavan 1992 kaupallisten erityispalvelujen alue (PE) on muutettu teollisuus- ja varastotoiminnoille (T). Kaupalliset toiminnot sijoittuvat maakuntakaavan mukaisesti Pakkalaan.

Tuupakassa TT-aluetta on laajennettu kaakkoon Tulkintien eteläpuolelle. Alue muodostaa yhdessä yhdyskuntateknisen huollon alueen (ET) kanssa oman pienen kokonaisuutensa.

Tuupakan ja Viinikkalan lisäksi TT-alueita on lentoaseman luoteispuolella Viinikanmetsässä ja Kiilassa. Nämä alueet ovat sekä lentomelualueita että Lavangon moottoriurheilukeskuksen melualueita. Myllykyläntien TT-alue liittyy Tuusulan Maantiekylään, jonne Tuusulan kunnan elinkeinopoliittisen aiesopimuksen 2002-2004 mukaan toteutetaan uusi teollinen taajama Kehä IV:n vaikutusalueelle. Yleiskaavaluonnoksesta saatujen mielipiteiden johdosta Myllykyläntien var-

ren TT-alueesta on Lillän puoleinen osa muutettu ympäristöä häiritsemättömille tuotanto- ja varastotiloille (TY).

Teollisuus- ja varastoalueita (T) on Tuupakan länsiosassa Kehä III:n eteläpuolella, Suomen Pankin alueella ja Katriinantien varrella Viinikkalassa, Viinikanmetsässä sekä Veromiehen länsi- ja koillisreunoilla.

Ympäristöä häiritsemättömiä tuotanto- ja varastoalueita (TY) ovat jo rakennetut alueet Ylästöntien varrella Ylästön länsiosassa ja Kirkkotien varrella.

Pakkalassa on muutettu yleiskaavassa 1992 varattuja työpaikka-alueita asuntoalueiksi. Toimistovaltainen työpaikka-alue (PK) Tammiston eteläkärjessä ja kaupallisten erityispalvelujen alue (PE) Pakkalassa Pakkalantien ja Väinö Tannerin tien risteyksessä ovat yleiskaavassa asuinalueita. Kumpikin alue liittyy välittömästi suunnitteilla oleviin asuinalueisiin eikä melu estä alueiden käyttämistä asumiseen. Näiden lisäksi on osittain rakennettu työpaikka-alue Tammistossa luonnonsuojelualueen eteläpuolella muutettu asumiselle.

Keski-Vantaalla on asemakaavoitetuille alueille mahdollista luoda noin 27000 uutta työpaikkaa. Lisäksi toistaiseksi vielä asemakaavoittamattomille yleiskaavavarauksille runsaat 7000 uutta työpaikkaa. Eniten uusia työpaikkoja on työvoimavaltaisilla TP-alueilla (yli 11000 työpaikkaa). Finavian kehittämissuunnitelmien pohjalta on arvioitu lentokenttäalueelle (LL) muodostuvan yli 7000 uutta työpaikkaa.

8.2.5 Liikenne

Helsinki-Vantaan lentoasema terminaal- ja varikkoalueineen ja kiitoteineen on yleiskaavassa lento-liikenteen aluetta (LL). Alue on yli 14 km² eli lähes kuusi prosenttia Vantaan pinta-alasta. Kehärata on lentokentän alueella osoitettu lähes koko matkaltaan tunneliin. Radan tarkemmassa suunnittelussa tutkitaan sen kattamista tunnelin läntisen suuaukon kohdalla lentoturvallisuuden tarpeista.

Lentokentän merkittävimmät maareservit Vantaan alueella ovat lentokentän itä-, lounais- ja luoteissivustalla. Itäisivusta on lentokentän pohjavesialuetta, joka rajoittaa rakentamis- ja käyttömahdollisuuksia. Mikäli lentokenttä jatkaa vielä tästäkin kasvuaan, saatetaan Lavangon moottoriurheilualuetta tulevaisuudessa tarvita lentokenttätöiminnoille.

Kansainvälinen lentoasema ja siihen liittyvä elinkeinotoiminta aiheuttavat runsaasti liikennettä Kehä III:n pohjoispuoliselle katuverkolle ja päätieverkon liittymiin. Tavoitteena ollut lentoaseman maaliikenneyhteyksien turvaaminen onnistuu vain osittain. Lentoaseman lähialueella yhteydet toimivat yleiskaavan liikenneverkolla nykyistä tasapainoisemmin, koska yleiskaavassa on varaukset Lentoaseman ja Tikkurilantien sekä Ilmakehän ja Ilmailutien eritasoliittymille. Ilmakehältä on lisäksi pohjoisen suunnan rampit Tuusulanväylälle. Tikkurilantien jatkaminen Vantaanjoen yli Marja-Vantaan alueelle palvelee sen asutuksen yhteyksiä työpaikka-alueelle. Ongelmana on tulevaisuudessakin Kehä III ruuhkautuminen Lentoasemantien liittymän ja Tuusulanväylän liittymän läheisyydessä⁸.

Pakkalan alueen tavoitettavuus ajoneuvoliikenteellä on hyvä, mutta liikenteellisiä ongelmia aiheutuu siitä, että tie- ja katuverkon käyttöön jäävä alue Keski-Vantaalla on hyvin kapea lentokenttäalueen aluevarauksien ja Vantaanjoen viheralueiden välissä. Kehä III parannetaan Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä joukkoliikennekaistoin varustetuksi kaupunkimoottoritieksi. Yleiskaavassa on esitetty aluevaraukset uusille eritasoliittymille ja niihin liittyville katu- ja rinnakkaistiejärjestelyille. Kehä III ei Eurooppatienä ja valtakunnallisen päätieroolinsa vuoksi voi palvella ainoana Vantaan itä- ja länsiosien välisenä yhteytenä. Tikkurilantie Kehä III:n pohjoispuolella kestää lisääntyvää liikennettä, mutta sitä kuormittaa alueen lukuisten logistiikkakeskusten raskas liikenne ja lentoaseman liikenne. Ylästöntien luonne kaupunkirakenteessa on toisenlainen ja sen tulisi palvella myös paikallista asumista. Kasvavan alueen synnyttämän liikenteen tarpeisiin on varattu Tuupakantien - Tulkintien muodostama yhteys Kehä III:n eteläpuolella. Tuusulanväylällä on varaus suuntaisliittymälle etelään Ylästöntien kohdalla. Myös yleiskaavaan sisältyvä Kehä

IV keventää osaltaan Kehä III:n käytävän liikennekuormitusta. Ilman näitä pääkatuyhteyksiä vuoden 2030 liikenne-ennusteen⁹ mukaan Pakkalan tie- ja katuverkosta ruuhkautuisivat Kehä III:n lisäksi myös Ylästöntie, Tikkurilantie ja Katriinantie.

Kriittinen tekijä koko Vantaan liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta niin autoliikenteen kuin joukkoliikenteenkin osalta on Kehä III:n ja sen rinnakkaisväylien kapasiteetin riittävyys tulevaisuudessa. Nykyisin Kehä III:n ruuhkaisuus hankaloittaa itä-länsi -suuntaisia yhteyksiä ja vaikeuttaa mm. Tikkurilan palvelujen saavutettavuutta. Tilanne on hankalin Vantaankosken ja Lentoasemantien välisellä jaksolla. Parannetunkin Kehä III:n välityskyky on vuoden 2030 ennustetilanteessa täysin käytössä. Tästä syystä on tutkittu mahdollisuutta ottaa tulevaisuudessa Kehä III:n bussikaistat raskaan liikenteen käyttöön. Tämä voisi olla harkittavissa, kun poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä on saatu kehitettyä raideliikenteenä. Bussikaistojen avaaminen raskaalle liikenteelle vähentää jonkin verran Kehä III:n ruuhkautumista, mutta kovin sujuvaksi väylää ei saada tälläkään järjestelyllä.

Keski-Vantaalla Kehä III toimii kaupunkirakennetta jakavana railona. Suuri liikenneväylä tuottaa myös ympäristöhaittoja päästöjen ja liikennemelun levitessä ympäristöön. Liikenteen hakeutuminen pois Kehä III:n ruuhkista alemmalle tieverkolle heikentää myös liikenneturvallisuutta asuinalueilla.¹⁰

Autoliikenteen kasvun hallintaan tarvitaan sekä Vantaan sisäisen että seudullisen joukkoliikenteen kehittämistä. Veromiehen joukkoliikenneyhteyksiä parantaa olennaisesti Kehärata. Sen kahteen asemaan, Aviapolikseen ja Lentoasemaan, liittyy tiivis maankäyttö ja Veromieheen suunniteltu asuminen. Viinikkalan asemavaraukseen ei liity maankäytön kehittämistä koskevia kaavamerkintöjä mutta lentoaseman mahdollisiin tarpeisiin on varauduttu. Pakkalaa ei kuitenkaan suunnitella liityntäliikenteen alueena, vaan Pakkalasta on suorat bussilinjat Helsingin keskustaan. Pakkalan keskustatoimintojen ydinalueelle tarvitaan joukkoliikenteen vaihtopaikka, samoin Veromiehen Virkaympyrään. Lentoasemalta alkava seudullinen poikittainen runkoyhteys Tammiston kautta Malmille ja Itäkeskukseen palvelee samalla Pakkalan alueen yhteyksiä Aviapolis-alueelle. Yhteys voidaan toteuttaa myös pikaraitiotienä.

Pikaraitiotien varaus noudattaa pääosin pääkatujen linjausta. Paikoitellen, mm. Tammistossa ja Pakkalassa se on sijoitettu varsin tiiviiden asuinalueiden keskelle. Pikaraitiotie on kaupunkirakenteessa huomattavasti kevyempi ratkaisu kuin perinteinen raskas raideliikenne, mutta maanpinnalla kulkevana myös se tuottaa melu- ja estehaittoja. Ylästön raitiotievaraus sivuuttaa pohjoispuolelta. Ylästön lähialueella länsi- ja pohjoispuolella ei reitin varressa

⁸ Strafica Oy (2005)

⁹ Strafica Oy (2005)

¹⁰ SITO Oy (2007a)

ole merkittävästi nykyistä tai kaavoitettua rakentamista. Raitiotiepysäkillä esimerkiksi Ylästön uusilta täydennysrakentamisalueilta tulee noin puolitoista kilometriä linnuntietä. Jos linjaus olisi osoitettu Ylästöntietä Pakkalan keskusta, se tulisi huomattavasti useampien asukkaiden ulottuville¹¹. Tikkurilan, Lentoaseman ja Pakkalan yhdistämistä nauhamaiseksi kaupunkirakenteeksi tuetaan kaupunkimaisen joukkoliikenteen runkoyhteydellä Tikkurilantien linjausta noudattaen.

Pakkalan keskusta ja Aviapoliksen asema muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden. Se edellyttää kevyen liikenteen yhteyksien kehittämistä sekä näiden napojen välillä että erityisesti Veromiehen alueella. Asumisen ja työpaikkavaltaisen maankäytön lisääminen alueella parantaa nykyisiä puutteita verkon yhdistävyyydessä ja jalankulkuympäristön laadussa. Veromiehen nykyinen korttelirakenne johtaa harvaan joukkoliikennelinjastoon ja pitkiin kävelymatkoihin pysäkillä. Jalankulkuympäristön laadun kehittäminen korttelirakenteiden sisällä on siksi erityisen tärkeää. Aviapoliksen aseman hyödynnettävyyden kannalta se on olennaista. Kevyen liikenteen kehittämistavoitteet kohdentuvat erityisesti Pakkalan alueeseen ja siellä varsinkin Veromieheen. Kuvassa 8.13 on esitetty runkoreitit sekä keskustan jalankulkuakselien kehittämistavoite.

Kevyen liikenteen yhteydet Kehä III:n varressa ovat sinänsä hyvät¹², mutta liikkumisympäristö ei ole jalankulkijan tai pyöräilijän näkökulmasta kovin houkutteleva mm. kovan liikennemelun takia.

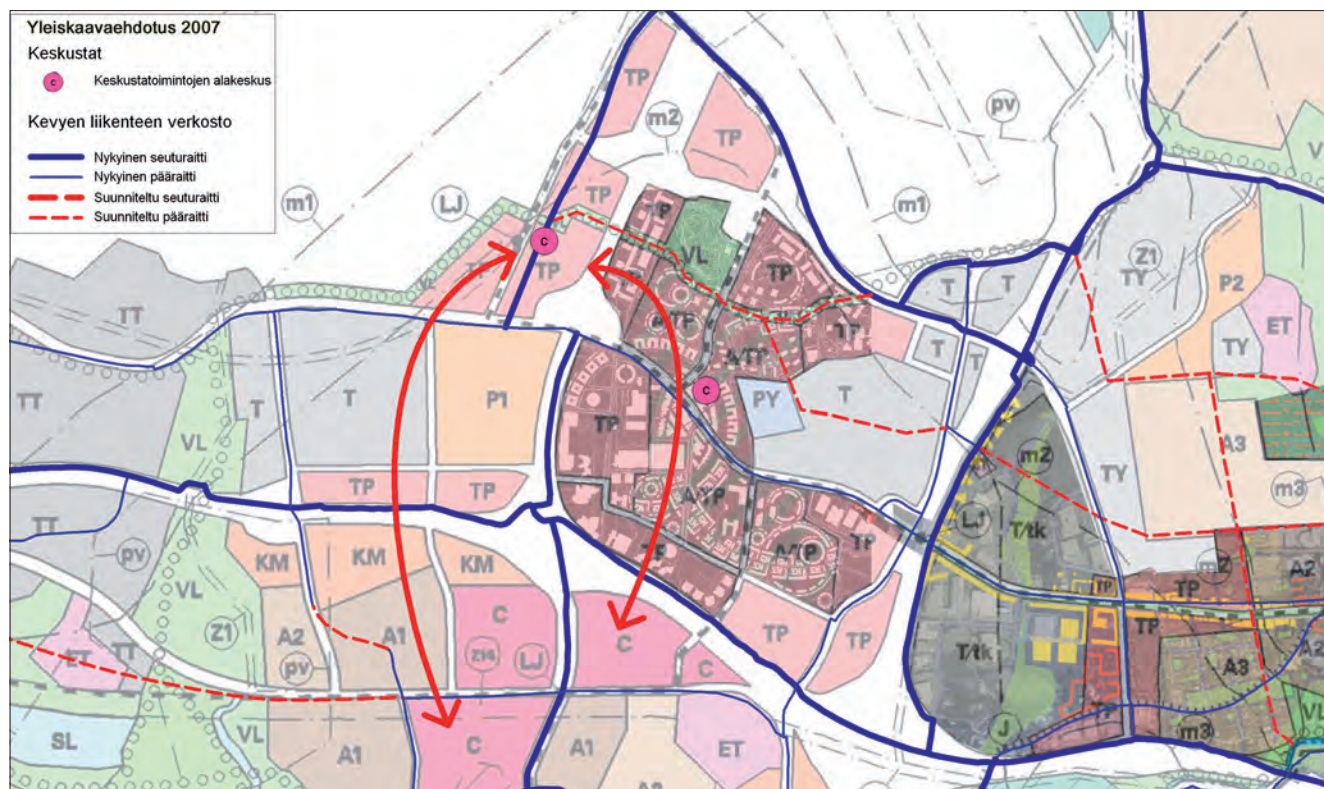
8.2.6 Tekninen huolto

Keski-Vantaan merkittävimmät uudet teknisen huollon aluevaraukset ovat uusi lumen vastaanottopaikka Tuupakassa Tulkintien eteläpuolella, raideliikenteen maanalainen varikkoalue Tuupakan ja Ylästön välissä sekä Keski-Vantaan uusi lämpökeskusvaraus Tammiston muuntamoalueella. Tämän lisäksi erilaisia varikkotoimintoja on mahdollista sijoittaa ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueille (TT).

Tuupakassa sijaitseva linja-autovarikko on mahdollista säilyttää nykyisellä paikallaan. Alue on yleiskaavassa ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen aluetta (TT). Marja-Vantaan osayleiskaavassa on osoitettu Vehkalaan korvaava linja-autovarikko.

8.2.7 Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut

Pakkalan alueen tärkein virkistysaluekokonaisuus muodostuu Vantaanjoen ja Krakanojan varrelle ja Ylästön metsäalueelle. Yleiskaavan vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin on arvioitu erillisessä rapor-



Kuva 8.13. Pakkalan alueen kevyen liikenteen verkoston kehittämistavoite. Kuvan pohjana Aviavillat ja K2 -visiot.

¹¹ SITO Oy (2007a)

¹² SITO Oy (2007a)

tissa¹³ ja myös sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on käsitelty virkistysalueita¹⁴. Lähivirkistysalueissa merkittävin muutos yleiskaavaan 1992 verraten on Silvolaan tekoaltaan kaakkoispuolella, missä virkistysaluevarausta vaihtaa paikkaa. Teknisen huollon aluevarausta vapautuu virkistysalueeksi ja se antaa mahdollisuuden Ylästön täydennysrakentamiseen aiemmalle virkistysaluevaraukselle. Ylästön pohjoisosassa, Viinikkalassa ja Tammistossa virkistysalueiden rajoja tarkistetaan asemakaavojen mukaisiksi. Lumen vastaanottoaika supistaa virkistysaluetta Tuupakassa.

Lentokentän eteläpuolella on luovuttu jatkuvasta suojavihervyöhykkeestä lentokentän alueella ja siinä kulkevasta ulkoilu-/hiihtoreitistä. Sen sijaan Lentoasemantien osayleiskaavassa luotiin työpaikka-aluetta jäsentävä virkistysalue, johon myös – pääasiassa työmatkapyöräilyä palveleva – ulkoilureittivaraus siirtyi. Yleiskaavassa virkistysalue täydentyy Pakkalantielle asti. Tarkoituksena on luoda viherympäristössä kulkeva yhteys Pakkalasta Krakanojan laaksoa pitkin työpaikka-alueiden ytimeen. Pakkalantiestä länteen ulkoilureittivaraus on siirretty Tikkurilantien varteen, jotta reitti on toteuttamiskelpoinen. Viherympäristössä kulkevaa yhteyttä ei tälle jaksolle enää ole mahdollista toteuttaa, mutta työmatkapyöräilyyn reitistä tullee tyydyttävä. Samoin on luovuttu yleiskaavassa 1983 suunnitelluista virkistysalue- ja reittivaroista lentoasema-alueen ja Tuusulanväylän välissä, koska niille ei enää ole jatkoyhteyksiä Tuusulan suunnitelmissa.

Ohjeellista ulkoilureittiverkostoa on yleiskaavaan 1992 (ja yleiskaavaluonnokseen) verraten täydennetty ja linjauksia on tarkistettu Ylästössä, Viinikkalassa ja Pakkalassa. Ohjeellinen ratsastuksen runkoreitti on varattu Vantaanjoen varteen, mistä se jatkuu Helsingin puolelle.

Vantaanjokilaakson peltoalueelle on varattu laaja urheilu- ja virkistyspalveluiden alue (VU). Aluevaraukseen sisältyy Krakanojan itäpuolelle rakentuva urheilualue mutta muulta osin alueen toiminnallista sisältöä ei ole määritelty, vaan se tarkentuu asemakaavassa ja muussa tarkemmanasteisessa suunnittelussa. Urheilu- ja virkistyspalvelualueita on lisäksi varattu Lavankoon, Kiilaan mahdolliselle koirien koulutuskeskukselle ja Viinikkalaan, Kehä III:n viereen golfin lyöntiharjoittelulle.

Ylästön kaupunginosassa virkistysalueiden määrä pysyy huomattavan korkeana yleiskaavan maankäytön toteutumisen jälkeenkin. Pakkalassa ja Tammistossa muutokset virkistysalueissa ovat hyvin vähäisiä. Myös asukasta kohti laskettuna virkistysalueen määrä pysyy korkeana. Tammistossa virkistysalueen väheneminen

johtuu voimassaolevien kaavojen toteutumattomuudesta.

8.2.8 Luonnonsuojelu

Yleiskaavan vaikutuksista luonnonsuojelualueisiin on laadittu erillinen selvitys¹⁵. Krakanojan varren luonnonsuojelualuevarausta on tarkistettu ja jatkettu Ylästöntien pohjoispuolelle, missä yleiskaavassa 1992 on virkistysalueella oleva päällekkäismerkintä ”luontosuhteiltaan arvokas alue” (sl). Blåbärkärrsbergenin luonnonsuojelualue on tarkistettu rauhoitetun alueen mukaiseksi.

Luonnonsuojelulain 29 §:n tarkoittamista luontotyypeistä on keskeisellä Vantaalla kolme jalopuumetsää, yksi on Viinikanmetsässä ja kaksi Tammistossa.

Hagakärrsbergenin luonnonsuojelualuevarausta on muutettu yleiskaavassa luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi (luo). Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita ovat lisäksi Silvolaan metsä, Ylästön puronvarsi, Tuupakan lampi, Voutilan kallioketo sekä Viinikanmetsä.

8.2.9 Kulttuurimaiseman suojelu

Yleiskaavan vaikutuksista kulttuurimaisemaan on laadittu erillinen selvitys¹⁶. Vantaanjokilaakson suusta maisema-alueesta keskeiselle Vantaalle sijoittuu Backaksen kartanomaisema. Maisemallisesti arvokkaalla alueella on keskiaikaisia kylätontteja ja Suuri Rantatie sekä useita rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita, joista osa on jo asemakaavalla suojeltu. Pakkalassa maiseman muuttuminen on ollut merkittävä sen jälkeen, kun valtakunnalliset inventoinnit on tehty. Maakuntakaavassa onkin kulttuurihistorian tai maiseman vaalimisen kannalta arvokkaasta alueesta rajattu pois Pakkalan uutta rakentamista. Yleiskaavatyössä rajausta on täsmennetty itäreunaltaan Tammiston ja Pakkalan uusiin kortteleihin. Maisemallisesti arvokkaan alueen rajauksen sisään jää Backaksen kartanomäki ja Lustikulla sekä pohjoisreunassa Ylästöntie, joka on osa Suurta Rantatietä. Suuren Rantatien linjaus on säilynyt ja se on merkitty historialliseksi tieksi.

Vantaanjokilaakson peltoalueelle sijoittuvan urheilu- ja virkistyspalvelualueen vaikutus maisemakuvaan tarkentuu alueen toiminnallisen sisällön täsmentyessä. Vantaanlaakson viljelymaisemasta ks. Myyrmäki-Martinlaakso.

Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luettelossa on Pakkalan alueella yhteensä 31 eri aikakausia ja rakennustyyppiä edustavaa kohdetta, joissa monissa on useita rakennuksia. Vanhan maaseudun rakennusperinnön lisäksi erityisesti Veromiehessä on merkittäviä moderneja teollisuusrakennuksia. Asemakaavalla on suojeltu useita rakennuksia.

¹³ Mäkinen (2006c)

¹⁴ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

¹⁵ Mäkinen (2006b)

¹⁶ Mäkinen (2006a)

Pakkalan alueella on esihistoriallisia muinaisjäänneksiä erityisesti Viinikkalassa. Yksi kivikautinen asuinpaikka Kiilassa sijaitsee yleiskaavan teollisuusalueella. Asemakaavoituksessa on selvitettävä muinaisjäänneksen säilyttämisen mahdollisuudet. Historiallisen ajan muinaisjäänneksiä alueella ovat useat kyläpaikat Ylästössä. Backaksen kylätontti sijoittuu yleiskaavan palveluiden alueelle (P2), jolloin asemakaavan yhteydessä on tutkittava suojelun tarve.

8.2.10 Maa- ja metsätalous

Yleiskaavan 1992 mukaisesti Viinikkalan ja Voutilan viljelymaisemassa varaudutaan virkistyskäytön tarpeiden lisääntymiseen ja alueiden viljelyn jatkumiseen maisemanhoitona. Vantaanjokilaaksoon Ylästössä ja Pakkalassa sijoittuva urheilu- ja virkistyspalveluiden aluevaraus vähentää toteutuessaan viljelymaata alueella.

8.2.11 Ympäristöä häiritsevät toiminnot

Keski-Vantaan ongelmana ovat lentomelu ja tieliikenteen melu. Lentomelu on rajoittanut mm. uusien täydennysrakentamiseen soveltuvien asuinalueiden suunnittelua Ylästön länsiosissa.

Kehä III:n ympäristössä ja Lavangon moottoriurheilualueella on maankäytön muutoksen alaisia alueita, jotka on todettu pilaantuneiksi tai joita epäillään pilaantuneiksi. Pääosa näistä alueista säilyy edelleen työpaikka-alueena toiminnan muuttuessakin. Lavangossa on moottoriurheilualueeksi osoitetulla alueella toiminut mm. useita asfalttiasemia, joiden maaperä on pääosin kunnostettu.

Keski-Vantaalla pilaantuneet tai pilaantuneiksi epäillyt maa-alueet (pima-alueet) ovat lähes kaikki lentokenttäalueella ja työpaikka-alueilla. Varsinkin Veromiehessä, Tammistossa ja Viinikanmetsässä on ollut paljon poistuvaa teollisuutta, jotka on luokiteltu pima-alueiksi. Nämä alueet säilyvät edelleen pääosin työpaikka-alueina, mutta ovat Veromiehessä muuttumassa toimistovaltaisemmaksi ja vastaavasti Tammistossa kaupallisten palvelujen alueiksi. Veromiehessä osalla aluetta on mahdollista myös asuminen (A/TP). Asumisen sijoittuminen ja sen määrä selvitetään asemakaavavaiheessa, jolloin maaperän puhdistustarvekin tulee ratkaistavaksi.

Lentokenttäalueeseen kuuluu Ruskeasannan vanhoja soranottoalueita, joissa on toiminut mm. asfalttiasemia. Alue on lentokentän pohjavesialuetta. Näiltä osin yleiskaavaa ei ole tarkoitus muuttaa.

Lavangon moottoriurheilualueella on useita pima-alueita. Alueella on toiminut mm. useita asfalttiasemia. Maaperää on kunnostettu osittain ratatoimintojen laajenemisen yhteydessä.

Keski-Vantaalla ei ole uusia täydennysrakentamisalueita kunnostamattomilla pima-alueilla.

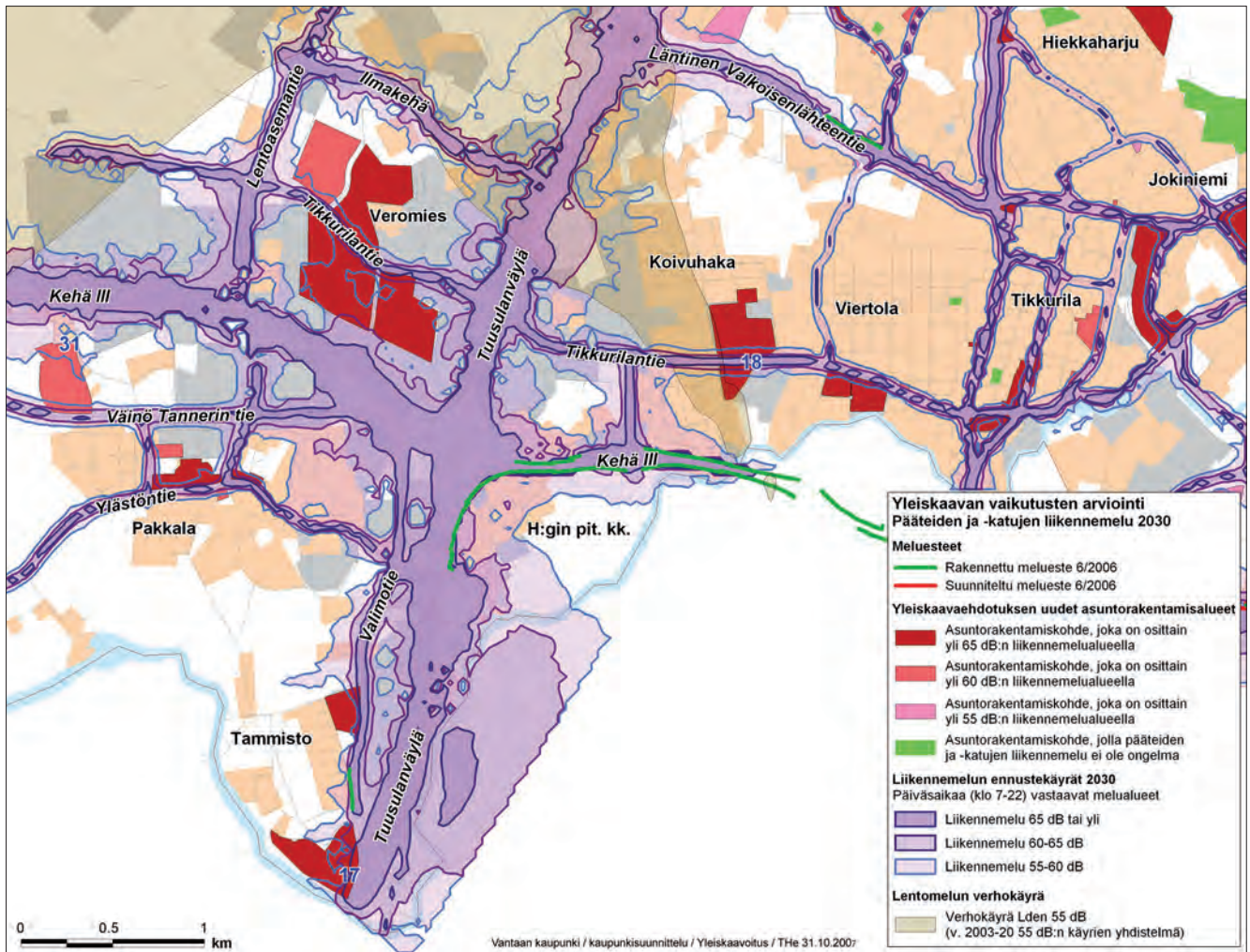
Liikennemelu

Liikennemelun kannalta ainakin jossain määrin ongelmallinen on Veromiehen alue, jonne on suunniteltu asumisen ja työpaikkojen aluetta sekä Tammisto Tuusulanväylän varrella.¹⁷ Alueiden melusuojaus selvitetään asemakaavoituksen yhteydessä.

¹⁷ Ramboll Finland Oy (2007a)

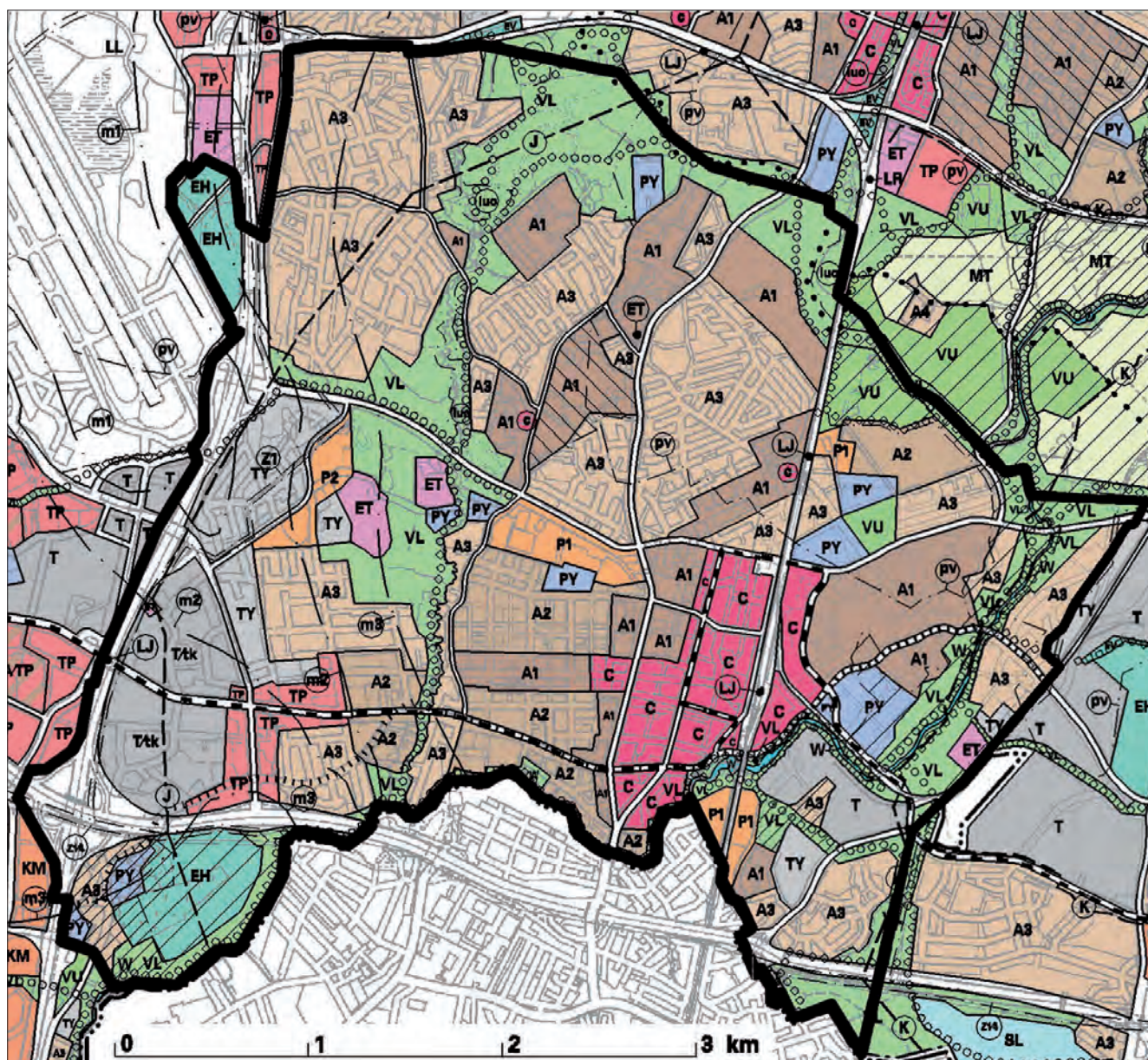
Taulukko 8.2. Uusien asuntorakentamislueiden kuvaus liikennemelun kannalta Pakkalassa (taulukon kohdenumero viittaa alla olevaan kuvaan).

Kohde	Sijainti	Melulähde	Kuvaus	Suojausmahdollisuus	muuta
17	Tammisto	Tuusulanväylä	Osin Tuusulanväylän melualueella	kaavoitus/este	
18	Koivuhaka	Tikkurilantie	Osin melualueella	helppo, kaavoitus/ matala este	
31	Pakkala	Kehä III, Tulkintie	Pohjoisosassa Kehän melua	helppo, kaavoitus	



Kuva 8.14. Pääteiden ja -katujen liikennemelun ennustekäyrät 2030 Pakkalassa ja Tikkurilassa.

8.3 Tikkurila



Kuva 8.15. Ote yleiskaavasta Tikkurilan alueelta.

8.3.1 Väestö

Tikkurilan osa-alueella asui vuonna 2007 34 500 asukasta. Ennusteiden mukaan väkiluku nousee vuoteen 2017 mennessä yli 37 000 asukkaaseen. Ikärakenteessa tapahtuu pieniä muutoksia: päivähoitoikäisten lasten määrä kasvaa, työikäisten määrä kasvaa hieman ja eläkeiän ylittäneiden määrä suhteellisesti eniten muihin ikäluokkiin verrattuna (kuva 8.16). Kaupunginosittain tarkasteltuna muutokset väestömäärissä ja väestön ikärakenteessa ovat suuria. Väestö kasvaa eniten siellä, missä on paljon uudisrakentamista eli Hiekkaharjussa ja Jokiniemessä ja vähenee siellä, missä rakennetaan vähän, mm. Kuninkaalassa.

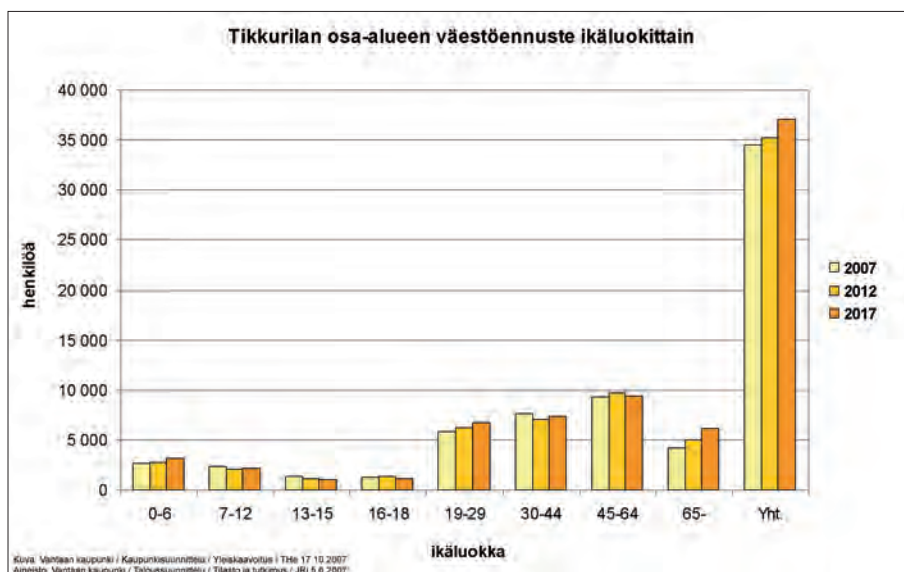
Eheyttävän täydennysrakentamisen ansiosta väestömäärä Tikkurilan osa-alueella kasvaa. Väestönkasvu

jatkuu vuoden 2017 jälkeenkin, koska asumisen yleiskaavavarantoja on merkittävästi jäljellä.

8.3.2 Keskukset ja palvelut

Tikkurila on Vantaan hallinnollinen keskus, johon on keskittynyt suurin osa kaupungin virastoista ja valtion paikallishallinnosta. Keskuksen sydän on Tikkuraitin kävelykatu, jonka varrella sijaitsee kauppia, kahviloita ja ravintoloita. Tikkuraitti on pala urbaaneinta Vantaata.

Julkiset palvelut ovat Tikkurilassa erinomaiset, mutta kaupallisten palveluiden osalta kehitys on Jumbon kauppakeskuksen rakentumisen myötä hidastunut. Suunnitteilla olevien Hakunilan kauppakeskuksen ja Koivukylän hypermarketkeskuksen valmistuttua kaupan asema Tikkurilassa kiristyy entisestään.



Kuva 8.16. Tikkurilan väestöennuste vuoteen 2017.

Tikkurila tarvitseekin lisää keskusta-asutusta ja työpaikkoja palveluiden kehittämiseksi. Keskustan kehittämisessä painotetaan kaupunkiympäristön monipuolisuutta tuomalla asumista uudistettaviin toimisto- ja liikekortteleihin ja vastaavasti liiketilaa asuinkortteleihin.

Tikkurilan kehittämistä on suunniteltu paljon viime vuosina. Esimerkkeinä ovat keskustasuunnitelma, ajatus kaupunkimaisesta bulevardista lentoasemalle (K2), Jokiniemen kehittämissuunnitelma, Vantaan matkakäytös sekä kulttuurikeskittymän suunnittelu Tiedekeskus Heureka viereen. Vaikutusten arvioinnissa nähtiin tärkeänä, että Tikkurilan kehittämisessä painottuvat perinteisten kaupunkikeskusten vahvuudet, kuten palveluita kokoavan kävelykeskustan, Tikkuraitin jatkaminen asemalle.

Merkittävä tulevaisuuden kehittämisalue Tikkurilan keskustassa on Jokiniemi. Alueen läpi kulkee teollisuusraide, jonka kaupunkirakennetta jakava vaikutus ja liikennöinti vaikeuttavat huomattavasti Jokiniemen kehittämistä monipuoliseksi asuin- ja työpaikka-alueeksi. Rata myös haittaa Keravanjoen varren virkistyskäyttöä. Nähtävillä olleessa yleiskaavaehdotuksessa ei esitetty Santarataa.

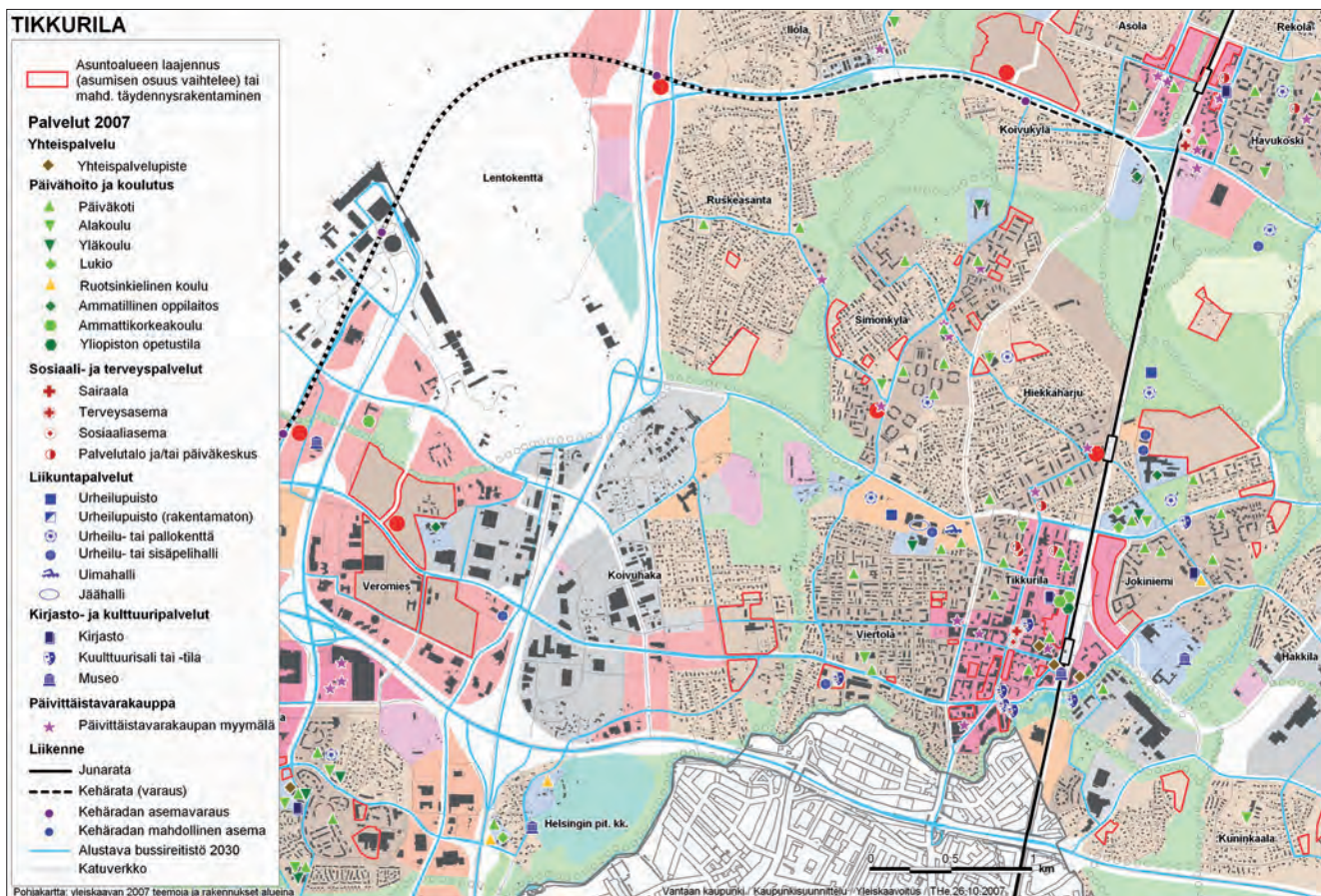
Yleiskaava-alueesta on rajattu pois Santarata saatujen lausuntojen vuoksi. Tällä yleiskaavasta poisrajatulla alueella on voimassa yleiskaava 1992, jossa pistoraide on osoitettu. Yleiskaava mahdollistaa radan nykyisen käytön rataverkon kunnossapidon tarpeisiin. Rataa koskevat muutokset edellyttävät kaavoituksen kanssa etenevää ratasuunnittelua ja Ratahallintokeskuksen päätöstä. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee tutkia tarkemmin radasta ja sen liikennöinnistä aiheutuvat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, toimintojen sijoittumiseen ja alueen liikenteeseen.

Yleiskaavassa Tikkurilan keskustatoimintojen aluetta on laajennettu luoteessa siten, että Kielotien molemmat puolet ovat keskustatoimintojen aluetta Peltolantieltä Valkoisenlähteentielle. Yleiskaavaluonnokseen verrattuna keskustatoimintojen aluerajausta (C) on tarkistettu luvussa 6 esitettyjen periaatteiden mukaan siten, että suuret koulu-, oppilaitos- ja tutkimuslaitosalueet Jokiniemessä on muutettu PY- alueiksi sekä Tiedekeskus Heureka ja sen mahdollinen laajennus P1- alueiksi.

Uusilla katuyhteyksillä on sekä positiivisia¹ että negatiivisia vaikutuksia Tikkurilan keskusta-alueen palveluille. Valkoisenlähteen tie ja Jokiniementie parantavat merkittävästi Tikkurilan keskustan saavutettavuutta ja päinvastoin: Jokiniementie tarjoaa tikkurilalaiselle nopean reitin Porttipuistoon ja Hakunilan tulevaan kauppakeskukseen. Koivukylänväylän valmistuminen puolestaan kaventaa Tikkurilan yhdyskuntaa pohjoisesta, sillä Ilolasta on tällöin lyhyempi reitti Koivukylän tulevaan hypermarkettiin kuin Tikkurilan keskustaan. Vetovoimaisen pikaraitiotieyhteyden Pakkanen ja Tikkurilan keskustan välillä arvioitiin purkavan tehokkaimmin kahden keskuksen mahdollista vastakkainasettelua ja kilpailuasemaa.

Ruskeasannassa, Simonkylässä ja Hiekkaharjussa on keskustatoimintojen alakeskukset. Yleiskaavaluonnoksessa Simonkylässä oli kaksi alakeskusta, joista toinen poistettiin Leinikkien varrelta. Tällä ei arvioida olevan vaikutuksia alueen palveluihin, sillä alakeskukset olivat noin 600 m päässä toisistaan. Alueen nykyiset lähipalvelut voivat säilyä ja niiden kehittäminen on toivottavaa. Tähän on myös edellytyksiä, sillä Simonkylässä on suhteellisen paljon väestöä joskin sen ennustetaan vähenevän vuoteen 2030 mennessä. Väestörakenteen vanheneminen ja peruskoululaisten määrän väheneminen saattavat vaikuttaa palvelurakenteeseen. Hiekkaharjun alakes-

¹ Entrecon Oy (2006)



Kuva 8.17. Tikkurilan alueen palvelutarjonta ja täydennysrakentaminen ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia.

kuksen ympäristössä on suhteellisen paljon lähiväestöä ja sen ennustetaan kasvavan. Vaikutusten arvioinnin mukaan Ruskeasannan väestöpohja on alakeskusta ajatellen heikko, mutta tulevana Kehäradan asemana lähipalvelukeskukselle voi riittää kysyntää Tuusulanväylän ja Vanhan Tuusulantien välissä. Arvion mukaan 500 metrin vaikutusalueelle Ruskeasannan asemasta voisi sijoittua tulevaisuudessa 3500 uutta työpaikkaa.

Pääosin julkisen hallinnon ja palvelujen alueet (PY) ovat säilyneet yleiskaavan 1992 kaltaisina. PY -aluevarauksille sijoittuvat keskeiset koulu- ja koulutuskeskukset. Tikkurilan alueella on useita suuria kouluyksiköitä ja palveluverkko on kattava. Päiväkodit ja ala-asteen koulut sijoittuvat asuntoalueille. Palvelurakenne voi alueellisesti muuttua väestön muutosten myötä, sillä ennusteiden mukaan väestö vähenee Simonkylässä ja kasvaa voimakkaasti Jokiniemessä ja Koivukylässä, missä myös lasten määrä kasvaa. Täydennysrakentamisella pyritään turvaamaan nykyisten palvelujen säilyminen ja kehittämismahdollisuudet.

8.3.3 Asuminen

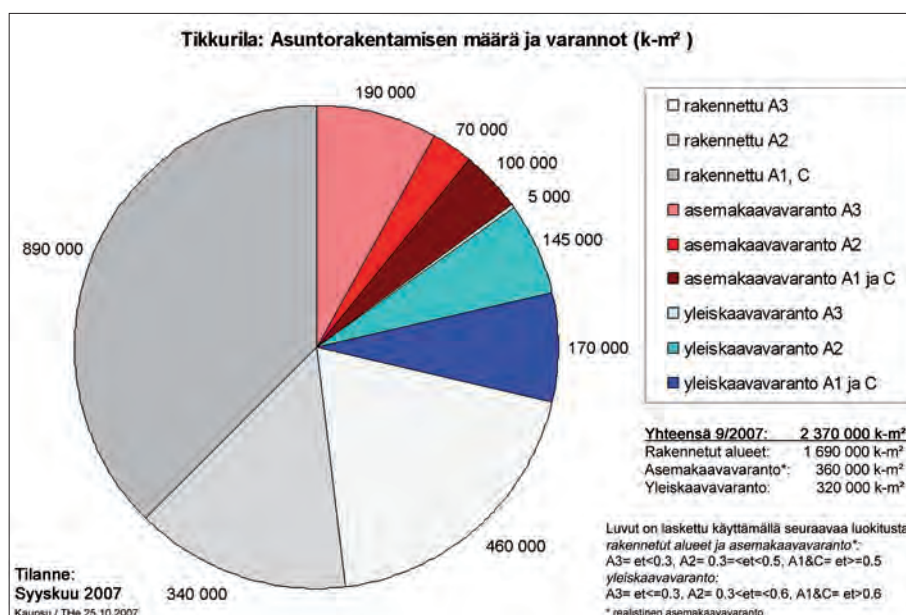
Yleiskaavan uusien asuntoalueiden mitoitus on Tikkurilan osa-alueella noin 320 000 k-m², josta suurin osa on tehokkaita asuntoalueita (A1, C). Matalaa ja tiivistä (A2) asuntoaluetta on melkein yhtä paljon,

mutta uutta pientalorakentamista (A3) on vähän. Nykyiseen asuntorakennuskantaan verrattuna keskusta-asumisen ja matalan ja tiiviin asutuksen suhteellinen osuus on yleiskaavavarannossa suurempi. Asema- ja yleiskaavavarantojen määrä on reilu neljännes osa-alueen asuntorakentamisen kokonaismäärästä (kuva 8.18).

Tikkurilan yhdyskunnassa sijaitsevat pientalovaltaiset alueet on asemakaavoitettu ja niillä on asumisen kaavavarantoa jäljellä 260 000 k-m². Pientaloalueiden asuntorakentamisvarantojen toteutumisaste vaihtelee 51-90 %:n välillä, joten varantoa on vielä paljon jäljellä.

Asuntoalueiden täydennysrakentaminen

Tikkurilassa ja Jokiniemessä on useita täydennysrakentamisalueita ja uudistettavia kortteleita aivan ydinkeskustassa. Erityisen merkittävä on Jokiniemen laaja rakentamaton alue Tikkurilan aseman itäpuolella. Tikkurilan keskustan täydennysrakentaminen alkaa kuitenkin Ratatien varrelta ydinkeskustan uuden asemakaavan valmistuttua. Silkkitehtaan kortteliin Keravanjoen varrella on myös tulossa uutta asutusta. Täydennysrakentamismahdollisuuksia on lisäksi Kiehotien, Talvikkien ja Tikkurilantien varrella, mutta rakentamisen edellytyksenä on kortteiden uudistuminen vähitellen. Sinirikonpuiston tuntumassa on kaksi pientä täydennysrakentamiseen sopivaa aluetta.



Kuva 8.18. Asuntorakentamisen määrä ja varannot Tikkurilassa.

Tikkurilantien varren täydennysalueet Viertolassa liittyvät ns. K2-suunnitelmaan. Alueilla on hyvä sijainti keskeisten liikenneväylien ja joukkoliikennedyhteyksien varrella ja laajat viheraluekokonaisuudet Keravanjoki ja Tikkurilan keskuspuisto ovat lähellä. Alueiden rakentamisella on mahdollista parantaa Tikkurilantien varren keskeneräistä kaupunkikuvaa.

Kuninkaalassa sijaitsee pieni täydennysrakentamisalue (A3) Heidehofintien varrella. Hiekkaharjussa suurin täydennysrakentamisalue sijaitsee Malmimäenpuistossa ja pienempi Talvikkitien ja Talkootien kulmuksessa Hiekkaharjun koulun vieressä. Jokiniemessä täydennysrakentamisalueet sijaitsevat Valkoisenlähde- teentien varrella ja Satomäenrannassa.

Ruskeasannan keskiosissa sijaitsee pieni täydennysrakentamisalue, joka on osa asemakaavan koulutonttia. Simonkylässä merkittävimmät täydennysalueet sijaitsevat Malminiityssä jo rakennetun alueen lomassa. Niiden lisäksi Simonkylässä on useita pieniä täydennyskohteita, joista osa on voimassa olevan asemakaavan Y-tontteja tai niiden osia.

Asuntoalueiden laajentaminen

Yleiskaavan 1992 asuntoaluevarauksista on toistaiseksi rakentamatta laajoja aluekokonaisuuksia Jokiniemessä ja Hiekkaharjussa, jonne on valmistunut merkittävästi asuntorakentamista mahdollistava asemakaava. Jokiniemen rakentamattoman asuntoalueen rajausta on yleiskaavassa tarkistettu ja merkintä on muutettu kerrostalovaltaisen asuntoalueen sijaan matalaksi ja tiiviiksi asuntoalueeksi (A2).

Yleiskaavan asuntoalueiden laajennukset ovat Tikkurilan osa-alueella pieniä. Ne sijaitsevat Ruskea-

sannan eteläosassa Läntisen Valkoisenlähde- teentien ja Angervotien välissä, Kuninkaalassa Jokiniementien ja Heidehofintien eteläpuolella, Jokiniemessä Ohra- tien varrella ja Simonlaaksossa Simonkallion- tien ja Punalatvantien välissä.

Poistuvat asuntoalueet

Yleiskaavan 1992 asuntoaluevarauksista on poistettu toistaiseksi rakentamaton pientalovaltaisen asun- to- alue (AP) Koivuhaasta. Se on liitetty Tikkurilan kes- kuspuistoon asemakaavan mukaisesti. Jokiniemessä asuntoalueen rajausta on tarkistettu Hiekkaharjun golfkentän reunassa.

Vaikutusten arviointi ja muutos verrattuna yleiskaavaluonnokseen

Yleiskaavan asuntorakentamisen sosiaalisia² ja yh- dyskuntataloudellisia³ vaikutuksia sekä vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin⁴ on arvioitu tarkemmin erillisissä raporteissa.

Yleiskaavaluonnokseen verrattuna suurin muutos on Santaradantien varren matalan ja tiiviin asuntoalueen (A2) rajaaminen pois yleiskaavasta (ks. 8.3.2).

Tikkurilan keskustan uudistuvat korttelit tarjoavat mahdollisuuksia asumisen lisäämiseen hyvien pal- veluiden keskellä. Muutos saattaa olla hidas, mutta sillä on paikallisesti suuri merkitys keskusta-asumisen vaihtoehtojen lisääntymisenä.

Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten osalta muutos yleiskaavaan 1992 on pieni, koska merkittäviä asun- to- alueiden laajennuksia ei Tikkurilan osa-alueella ole. Ruskeasannassa sijaitsevan pienen asuntoalueen laajennuksen rakentamiskustannukset ovat keskitasoa verrattuna muihin täydennysrakentamisalueisiin⁵.

Viheralueiden kokonaismäärä vähenee jonkin verran nykyisestä, mutta hyvä viheralueverkosto ja ulkoi-

² WSP LT-Konsultit (2006a); Henriksson & Jääskeläinen (2006)

³ Skoy Suunnittelukeskus (2006)

⁴ Mäkynen (2006c)

⁵ Skoy Suunnittelukeskus (2006)

luhyteydet säilyvät edelleen⁶. Suuri osa uusista täydennysalueista sijaitsee yhdyskuntarakenteen kannalta edullisesti ja lähellä Tikkurilan keskustan palveluja. Niillä on pääsääntöisesti hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Erityisesti Ruskeasannassa Kehäradan valmistumisen myötä joukkoliikenteen palvelutaso paranee oleellisesti⁷.

8.3.4 Työpaikat

Tikkurilassa on kolme luonteeltaan erilaista työpaikka-alueita. Tikkurilan keskusta on Vantaan hallinnollinen keskus ja myös merkittävä kaupallinen keskus. Tikkurilan kaakkoispuolella on Tikkurilan väritehtaiden ympärillä merkittävä teollisuusalue. Koivuhaassa on työpaikka-alue, jossa on runsaasti autoliikkeitä.

Heurekan alue ja radan itäpuolella yleiskaavassa 1992 olevat toimistovaltainen työpaikka-alue ja julkisten palveluiden alue on yleiskaavassa muutettu palvelujen alueeksi (P1). Merkintä mahdollistaa yleiskaavaa 1992 paremmin Heurekaan liittyvien toimintojen kehittämisen. Heidehofin teollisuusalue säilyy entisellään.

Koivuhaassa on teollisuus- ja varastoalueita, joissa on sallittu paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa (T/tk). Tarkoituksena on kehittää Koivuhaassa sekä tuotannollista toimintaa että autokauppaa. Pienyritystoiminnalle soveltuvat Koivuhaan itä- ja pohjoisosat, missä on varauksia teollisuusalueelle, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY) sekä teollisuus- ja varastoalueille (T). Saadun palautteen pohjalta Meiramitien ja Valkoisenlähteentien välinen alue on yleiskaavassa varattu kokonaan TY-alueeksi, mikä vastaa voimassa olevan asemakaavan maankäyttöä.

Koivuhaassa on Niittytien varsi Tikkurilantien ja Kehä III:n välillä sekä vastaavasti Tikkurilantien varsi Niittytien ja Puutarhatien välillä varattu työvoimavaltaisia työpaikkatoimintoja varten (TP). Niittytie ja Tikkurilantie ovat sisäänkäynti Tikkurilaan Kehä III:n Koivuhaan liittymästä, ja alue on siten näkyvällä ja vilkkaasti liikennöidyllä paikalla. Tikkurilantien varteen on lisäksi varattu joukkoliikenteen runkoyhteys Tikkurilasta lentoasemalle, mikä puoltaa työpaikkaintensiivisiä toimintoja Koivuhaassa. Itäosa alueesta on asumiseen soveltumatonta lentomelualueita.

Työvoimavaltaiset työpaikat Tikkurilan keskustassa ovat erittäin hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Mahdollisen pikaraitiotieverkon toteutuessa myös Koivuhaan työpaikka-alueet olisivat raideyhteyden varrella.

Yleiskaavassa on muutettu asuntoalueiksi yleiskaavan 1992 työpaikka-alueita Koivuhaassa ja Viertolassa

K2-vyöhykkeen ajatuksen mukaisesti. Lentomelu ei enää rajoita näillä alueilla maankäyttöä.

Tikkurilassa työpaikka-alueet on asemakaavoitettu ja niille on mahdollista luoda vielä yli 8000 uutta työpaikkaa. Pääosa uusista työpaikoista sijoittuu T-, TP- ja TY-alueille (yli 4000 työpaikkaa) ja Tikkurilan keskustaan keskustatoimintojen alueelle (lähes 3000 uutta työpaikkaa). Lisäksi yleiskaavan P1-alueella sijaitsevan ja Heurekan naapuriksi tulevaa koulutus-, kulttuuri- ja vapaa-aikakeskukseen on arvioitu syntyvän noin 600 työpaikkaa.

8.3.5 Liikenne

Tikkurilan keskusta edellyttää kehittyäkseen hyvää tavoitettavuutta kaikilla kulkutavoilla. Asema liikenteen solmukohtana vahvistuu Kehäradan rakentamisen ja Vantaan poikittaisen joukkoliikenteen kehittämisen myötä. Tikkurilassa on hyvät mahdollisuudet vaihtaa kulkumuodosta toiseen. Tähän sijoittuvat toiminnot hyötyvät pikajunien pysähtymisestä asemalla ja yhteydestä lentoasemalle. Tikkurila ja lentoasema muodostavat kahden matkakeskuksen parin. Niitä yhdistää Kehärata, joka yhdistää pääradan ja Martinlaakson radan ja samalla kaksi Vantaan aluekeskusta (Tikkurilan ja Myyrmäen) toisiinsa runkoyhteydellä. Tikkurilan matkakeskus liittyy toiseenkin seudulliseen joukkoliikenteen runkoyhteyteen, joka yhdistää Tikkurilan lännessä Pakkalan kautta Myyrmäkeen ja edelleen Leppävaaraan sekä idässä Hakunilan kautta Mellunmäkeen. Tähän bussiliikenteen runkoyhteyteen liittyy varautumisen pikaraitiotiehen. Tikkurilassa raitiotie sijoittuu varsin tiiviin asutuksen keskelle, jolloin se aiheuttaa melu- ja estehaittoja.

Radan molemmin puolin sijaitsevan Tikkurilan keskustan kehittäminen edellyttää radan alittavien kevyen liikenteen yhteyksien ja matkakeskuksen kevyen liikenteen reittien turvaamista. Sekä keskustan että joukkoliikennejärjestelmän kannalta tämä on yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta välttämätöntä. Tikkurilan aseman matkustajamäärä kasvaa Kehäradan myötä vuoteen 2025 mennessä noin 40 000 matkustajaan vuorokaudessa. Samalta rata-alueelta erkanevat myös Hakkilaan suuntautuva Santarata, joka on rajattu pois yleiskaavasta. Pisto-raidetta ja sen vaikutuksia on kuvattu edellä kohdissa 8.3.2. ja 6.2.1.

Tikkurilan keskustan liikenteen toimivuuden kannalta tärkeitä ovat ajoneuvoliikenteen yhteydet Tuusulanväylältä, Lahdenväylältä ja Kehä III:lta. Vuoden 2030 liikenne-ennusteen⁸ mukaan nykyisellä katuverkolla ruuhkautuisi Tikkurilantie useassa kohdin sekä myös Korson suuntaan johtava Talvikkitie. Yleiskaavaan varatulla katuverkolla ei ole Tikkurilan alueella ruuhkautumisongelmia.

⁶ Mäkyne (2006c)

⁷ Henriksson & Jääskeläinen (2006)

⁸ Strafica Oy (2005)

Yleiskaavan mukaisella verkolla Tikkurilan keskuksen yhteyksiä palvelee Valkoiselähtentie, joka ulottuu Lahdenväylältä Tuusulanväylälle. Valkoiselähtentien puuttuvien osuuksien rakentumisen myötä Tikkurilantien joukkoliikenteen runkoyhteyden sujuvuus paranee ja pääradan alitusten välityskyky saadaan riittäväksi myös alueen tulevalle maankäytölle. Selvitysten mukaan Valkoiselähtentielle ohjautuu Tikkurilantien tai Valkoiselähtentien varressa olevasta maankäytöstä syntyvää liikennettä. Katujärjestelyt liittyvät Tikkurilan kävelykeskustan ja pysäköinnin järjestelyihin. Valkoiselähtentie jatkuvana yhteytenä Lahdenväylän ja Tuusulanväylän välillä tulee parantamaan liikennejärjestelyjen selkeyttä eli orientoitavuutta erityisesti Jokiniemessä. Lisäksi keskustan katuliittymien toimivuus paranee⁹.

8.3.6 Tekninen huolto

Tikkurilassa Koisotiellä sijaitsee teknisen toimen Itä-Vantaan päätukikohta. Yleiskaavassa 1992 alue on varattu kaupunginpuutarhalle (EP), mutta tässä yleiskaavassa tukikohta on teknisen huollon alueena (ET). Valkoiselähtentien eteläreunassa on kuitenkin säilytetty itä-länsisuuntainen viheryhteys.

Koivuhaan Koisotien lumenvastaanottopaikan laajuus on tarkistettu asemakaavan mukaiseksi.

Hiekkaharjun paloasemalle on varattu paikka Havukoskelle Halmekujalle. Hiekkaharjun paloaseman alue on tarkoitus muuttaa asumiselle.

Muilta osin yleiskaavan 1992 teknisen huollon aluevaraukset säilyvät yleiskaavassa.

Yleiskaavassa 1992 varattiin Hiekkaharjuun paikka tunnustuksettomalle hautausmaalle. Hautaustoimilain muuttumisen myötä tarve erilliselle hautausmaalle on poistunut ja paikka jää siten asuntoalueen sisäiseksi puistoksi asemakaavan mukaisesti. Ruskeasannan hautausmaavaraus laajenee yleiskaavaan 1983 verrattuna. Kirkonkylän hautausmaavaraus supistuu vähän (ks. 8.3.9).

8.3.7 Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut

Pääradan ja Tuusulanväylän välisille kaupunginosille Kylmäoan varren lähivirkistysalue ja Keravanjoen ranta ovat tärkeimmät virkistysaluekokonaisuudet. Valkoiselähtentien eteläpuolella virkistysalueet ovat asemakaavojen mukaiset. Yleiskaavassa 1992 varattu kaupunginpuutarhan alue (EP) on liitetty lähivirkistysalueeseen kaupungin teknisen toimen tukikohtaa lukuun ottamatta. Täydennysrakentamisalueet supistavat Kylmäoan virkistysaluetta hiukan Ruskeasannassa ja Simonkylässä.

Yleiskaavan yleispiirteistämisen vuoksi asuntoalueiden sisäisiä puistoja ja suojaviheralueita on sisällytetty asuntoaluemerkintään Ruskeasannassa, Jokiniemessä ja Kuninkaalassa.

Hiekkaharjun golfkenttä on yleiskaavassa urheilu- ja virkistyspalveluiden alueena (VU) ja sille on varattu laajentumistilaa täysimittaiseksi 18-reikäiseksi kentäksi. Rekolanojan varteen on kuitenkin varattu yleistä ulkoilua varten lähivirkistysalue sekä ohjeellinen ulkoilureitti (ks. myös Korso-Koivukylän alue). Hiekkaharjun urheilukenttä on niinkään urheilu- ja virkistyspalveluiden alueena.

Tikkurilan urheilupuisto on yleiskaavassa palveluiden aluetta (P1), mikä mahdollistaa tarvittaessa kenttien kattamisen. Viertolan kaupunginosan virkistysalueiden väheneminen johtuu tästä merkintätavan muutoksesta. Hiekkaharjun tenniskeskus Jokiniemessä on niinkään palveluiden aluetta (P1).

Meiramitien varteen yleiskaavassa 1992 kotieläintarhalle varattu alue (VU) on muutettu palveluiden alueeksi (P2), mikä mahdollistaa monenlaisten palveluiden sijoittumisen alueelle.

Ohjeellista ulkoilureittiverkostoa on yleiskaavaan 1992 verraten täydennetty Keravanjoen varressa ja linjauksia on tarkistettu monin paikoin. Yleiskaavassa on varattu ohjeellinen ratsastusreitti pohjoisesta Kylmäoan varresta ja Simonkylän ja Hiekkaharjun kautta radan ali edelleen Päiväkummun suuntaan.

Tikkurilan yhdyskunnan alueella täydennysrakentamisesta johtuva virkistysalueiden väheneminen ei ole kovin merkittävää. Asukasta kohti lasketun virkistysalueen määrän väheneminen johtuu ennen kaikkea voimassaolevien kaavavarantojen toteutumisesta.

8.3.8 Luonnonsuojelu

Tikkurilan osa-alueella ei ole luonnonsuojelualueita. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita yleiskaavassa on Kylmäoan ja Rekolanojan varsilla.

8.3.9 Kulttuurimaiseman suojelu

Yleiskaavan vaikutuksista kulttuurimaisemaan on laadittu erillinen selvitys¹⁰. Helsingin pitäjän kirkonkylä ja Kuninkaalan kylä ovat kaupungin kehittymisen myötä menettäneet laajat, niitä ympäröineet pellot. Kylät ovat kuitenkin arvokkaita fragmentteja menneestä ajasta, ja ne ovat yleiskaavassa kyläkuvasuhteisesti arvokkaina alueina. Molemmat alueet on asemakaavassa suojeltu. Kirkonkylässä kirkon ja jokirannan välissä osa yleiskaavan 1992 hautausmaa-aluevarauksesta on ohjeeksi asemakaavoitukselle virkistysalueena, jotta kirkonkylän ja kosken välillä säilyisi pala entistä kirkkopeltoa ja vanhan hautausmaan muuri jäisi tällä kohtaa edelleenkin hautausmaan rajaksi peltoa

⁹ Skoy Suunnittelukeskus (2004)

¹⁰ Mäkinen (2006a)

vasten. Hautausmaan uusi osa ja sen laajentumisalue ovat maisemallisesti arvokasta aluetta.

Suuren Rantatien linjaus on säilynyt, ja se on yleiskaavassa historiallisena tienä. Kirkonkylän kyläraittia on entistetty, ja se on asemakaavassa suojeltu. Hakikilan kivilta on niinikään asemakaavassa suojeltu ja toimii kevyenliikenteen siltana.

Tikkurilankosken ympäristö on yleiskaavassa 1992 kulttuurihistoriallisesti merkittävä ympäristökokonaisuus ja lähes samalla rajauksella se oli yleiskaavaluonnoksessa kaupunkikuvallisesti arvokas alue. Yleiskaavasta kaupunkikuvallisesti arvokas alue on kuitenkin poistettu, koska siihen liittyvät yleiskaavamääräykset eivät sovi pitkän ajan kuluessa muodostuneen ja monenlaisia osia sisältävän alueen suunnittelun ohjeeksi. Valtion asetuksella suojeltu Jokiniemen koelaitoksen (nyk. Metsäntutkimuslaitos) alue edustaa enemmän maaseudun kulttuurimaisemaa ja se onkin yleiskaavassa liitetty Keravanjoen varren maisemallisesti arvokkaaseen alueeseen. Tikkurilankosken äärellä oleva vernissatehdas ja silkkitehtaan rakennukset samoin kuin Tikkurilan vanha asema on jo asemakaavassa suojeltu. Asemarakennus on lisäksi suojeltu erityisellä sopimuksella.

Simonmäski edustaa ansiokasta 1960-luvun kaupunki- ja rakennussuunnittelua, missä omintakeinen korttelirakenne ja yksinkertaisen kaunissuhteiset rakennukset muodostavat harmonisen kokonaisuuden. Täydennysrakentaminen kaupunkikuvallisesti arvokkaan alueen sisällä on erittäin vaativaa, ja sitä tulisi välttää. Alueeseen on sisällytetty myös 1960-luvun futuristista arkkitehtuuria edustava autokorjaamo, jonka Museovirasto on luokitellut valtakunnallisesti arvokkaaksi modernin arkkitehtuurin suojelukohteeksi.

Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luettelossa on Tikkurilan alueella yhteensä 59 eri aikakausia ja rakennustyyppiä edustavaa kohdetta, joissa monissa on useita rakennuksia. Kirkonkylän ja Kuninkaan kylän lisäksi useita rakennuksia on Tikkurilan alueelta suojeltu asemakaavalla.

Tikkurilan alueella on esihistoriallisia muinaisjäännöksiä Keravanjokilaaksossa Jokiniemessä ja yksi kohde Kuninkaalassa. Kaikki sijaitsevat asemakaavoitetulla alueella, eikä yleiskaavalla muuteta alueiden maankäyttöä. Historiallisen ajan muinaisjäänöksistä Tikkurilan alueella on keskiaikaisia kyläpaikkoja Kirkonkylässä, Kuninkaalassa, Koivuhaassa, Viertolassa ja Jokiniemessä. Yleiskaavassa ei niiden kohdalla suunnitella maankäytön muutoksia.

8.3.10 Maa- ja metsätalous

Tikkurilan alueella varaudutaan virkistyskäytön tarpeiden lisääntymiseen. Vielä viljelyssä olevat alueet sisältyvät yleiskaavassa lähivirkistysalueisiin (VL). Osaa pelloista viljelläänkin jo maisemanhoitotaroituksessa.

8.3.11 Ympäristöä häiritsevät toiminnot

Lentomelu on ongelmana Tikkurilan alueella lähinnä Koivuhaassa. Muualla melua aiheuttavat maantie- ja katuliikenne sekä pääradan raideliikenne.

Tikkurilassa on runsaasti maankäytön muutoksen alaisia pilaantuneita tai pilaantuneiksi epäiltyjä maa-alueita (pima-alueita). Pääosa näistä alueista säilyy edelleen työpaikka-alueina.

Yleiskaavan asuinaluevarauksilla olevien, maaperältään pilaantuneiden kohteiden soveltuminen asumiselle on selvítettävä ennen asemakaavoitusta. Nämä kohteet on pinta-alaltaan pieniä, toimintansa lopettaneita huoltoasemia, autokorjaamoja ja kauppapuutarhoja, eivätkä ne vaikuta varsinaisesti yleiskaavaan.

Muuhun Vantaaseen verrattuna Tikkurilassa on ollut runsaasti kauppapuutarhoja. Näiden kohteiden soveltuminen asumiselle on selvítettävä ennen asemakaavoitusta. Hiekkaharjussa pima-alueita on tutkittu asemakaavan laadinnan yhteydessä. Maaperä on lievästi pilaantunutta eikä ole este asumiselle.

Jokiniemessä keskustatoimintojen alueella maaperä on vastikään kunnostettu ja puhdistettu entisen Grönbergin lyijysulattamon jäljiltä. Alue soveltuu myös asumiselle.

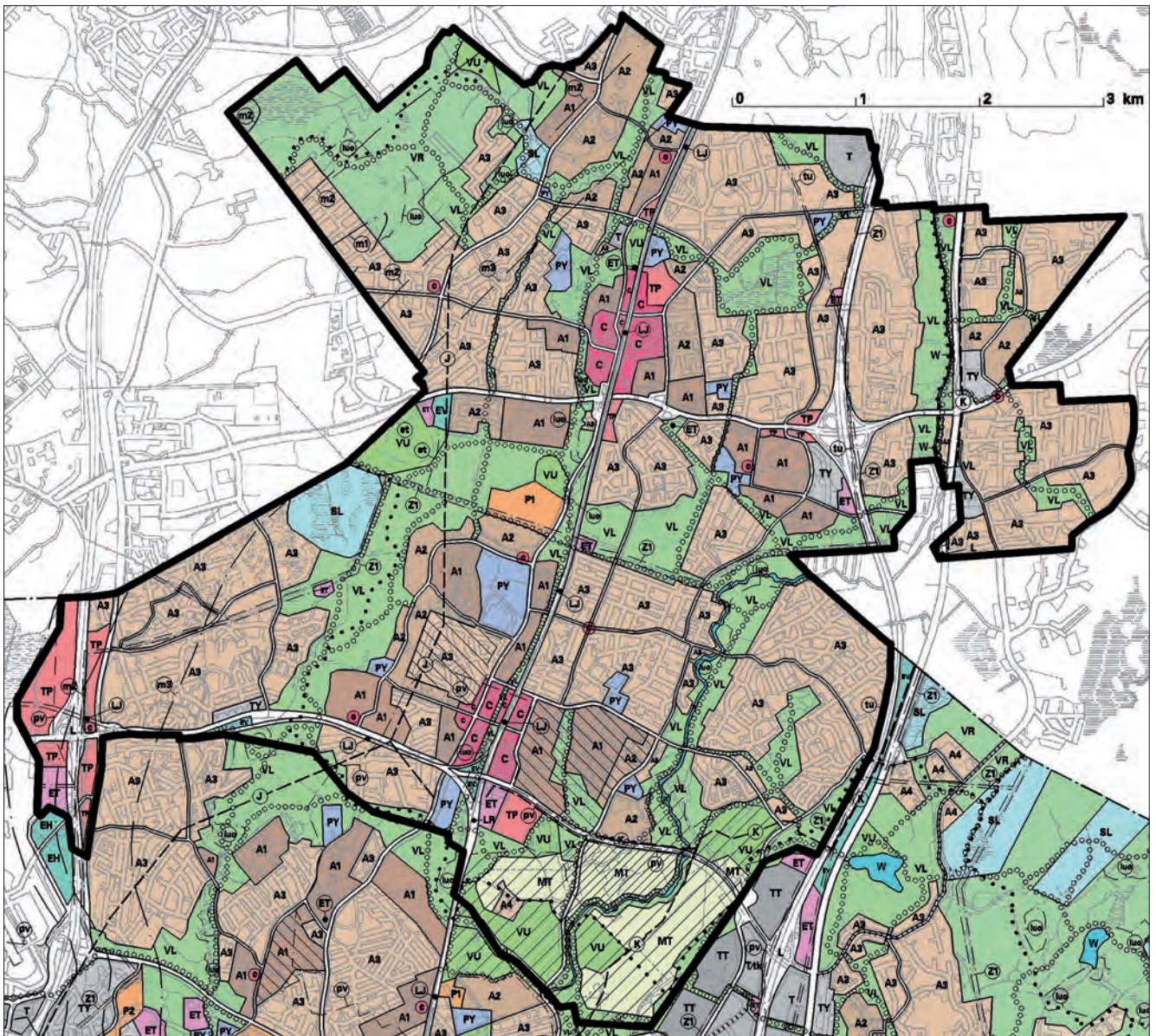
Uusi täydennysrakentamisen alue Viertolassa sijoittuu pilaantuneeksi epäillylle alueelle. Alue on tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamista.

Liikennemelu

Uusia asuinaluevarauksia on pääkatujen varsilta osoitettu Tikkurilantien varteen Koivuhakaan sekä Viertolaan. Näillä alueilla on otettava asemakaavoituksessa huomioon suojautuminen katumelua vastaan (ks. kuva 8.14)¹¹.

¹¹ Ramboll Finland Oy (2007a)

8.4 Korso-Koivukylä



Kuva 8.19. Ote yleiskaavasta Korso-Koivukylän alueelta.

8.4.1 Väestö

Korso-Koivukylän yhdyskunnassa asui vuonna 2007 yli 51 000 asukasta. Ennusteiden mukaan alueen väestö tulee kasvamaan noin 57 000 asukkaaseen vuoteen 2017 mennessä. Korso-Koivukylän alueen väkiluku on kasvanut viimeisten vuosien aikana tasaisesti. Väestö on vähentynyt erityisesti Havukoskella, joissa sama suunta jatkuu johtuen vähäisestä täydennysrakentamisesta ja asumisväljyyden kasvusta. Voimakkainta väestönkasvu tulee olemaan Koivukylän Leinelässä sekä Asolassa, Vallinojalla ja Nikinmäessä, koska näillä alueilla sijaitsevat suurimmat asuntorakentamiskohteet.

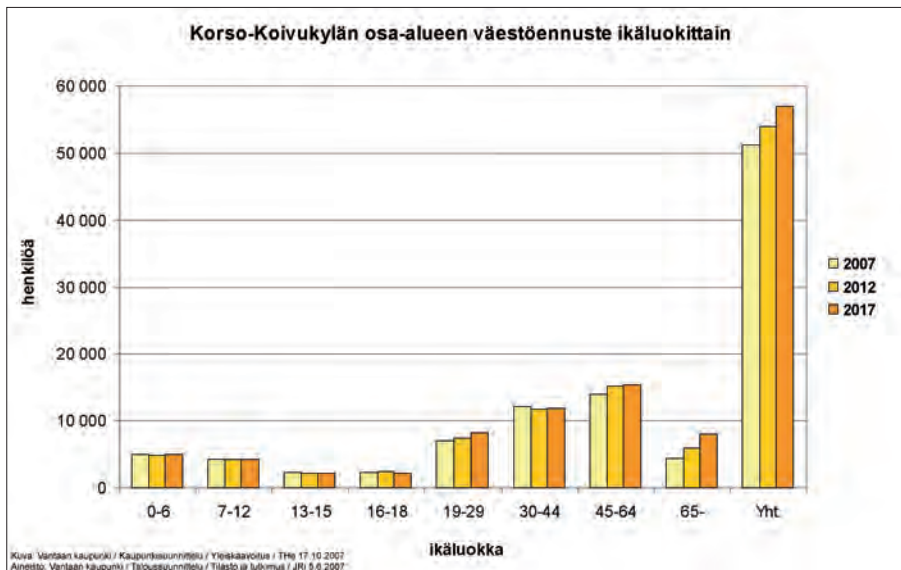
Päiväkoti- ja kouluikäisten lasten määrässä Korso-Koivukylän alueella ei tapahdu kovin suuria muutoksia, mutta kaupunginosittaiset erot ovat suuria

ja erityisesti Koivukylässä, Asolassa ja Nikinmäessä lapsiperheiden osuus kasvaa huomattavasti. Lasten määrän paikallisesti voimakkaasta kasvusta huolimatta koko yhdyskunnan tasolla tapahtuu väestön vanhenemista. Erityisesti kerrostalovaltaisten alueiden, kuten Havukosken, Korson ja Mikkolan väestö ikääntyy voimakkaasti.

Täydennysrakentamisen ja asuntoalueiden laajentamisen myötä Korso-Koivukylän alueen väestönkasvu on voimakasta ja jatkuu vuoden 2017 jälkeen, koska asumisen yleiskaavavarantoja on alueella merkittävästi jäljellä.

8.4.2 Keskukset ja palvelut

Korso ja Koivukylä ovat suurin piirtein yhtä vahvoja keskuksia pääradan varressa. Ne ovat pääosin



Kuva 8.20. Korso-Koivukylän väestöennuste vuoteen 2017.

asumisen ja oman alueensa palvelujen keskuksia, mutta työpaikkoja on vähän. Merkittävä työnantaja alueella on Peijaksen sairaala. Keskustojen vapaille ja uudistuville tonteille on mahdollista rakentaa toiminnallisesti monipuolisia keskustakiinteistöjä ja nostaa erityisesti palvelutyöpaikkojen määrää.

Korson keskustaa on keskustasuunnitelman pohjalta uudistettu ja sitä on täydennysrakennettu uusilla asunnoilla ja palveluilla 2000-luvun vaihteessa. Korson asema on siirtynyt pohjoisemmaksi, ja radalle on tehty uusi pohjoinen alikulku. Keskustan painopiste on siirtynyt myös pohjoisemmaksi, missä on vielä tilaa täydennysrakentamiselle ja erityisesti radan varteen kaivatulle uudelle työpaikkarakentamiselle.

Yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C) on laajennettu pohjoisessa Urpiaisentien varrella olevalle yleiskaavan 1992 työpaikka-alueelle, jossa on mm. kaupungin teknisen huollon tukikohta. Lisäksi Peltomyyräntieltä pohjoiseen sijaitsevan työpaikka-alueen (Korpivaaran alueen) eteläosa on muutettu osaksi keskustatoimintojen aluetta. Muilta osin keskustatoimintojen alue on yleiskaavan 1992 mukainen ja siten yleiskaavaluonnoksen keskusta-alueutta suppeampi.

Koivukylässä on keskustasuunnitelman pohjalta laajennettu yleiskaavan keskustatoimintojen alueita Asolanväylän länsipuolelle. Tavoitteena on keskuksen kaupallisten ja julkisten palvelujen lisääminen ja parantaminen. Suunnitteilla oleva liikekeskus parantaa alueen kaupallisia palveluja, erityisesti päivittäistavarakaupan osalta. Julkisia palvelutiloja on mahdollisuus kehittää tulevaisuudessa liikekeskuksen rinnalle.

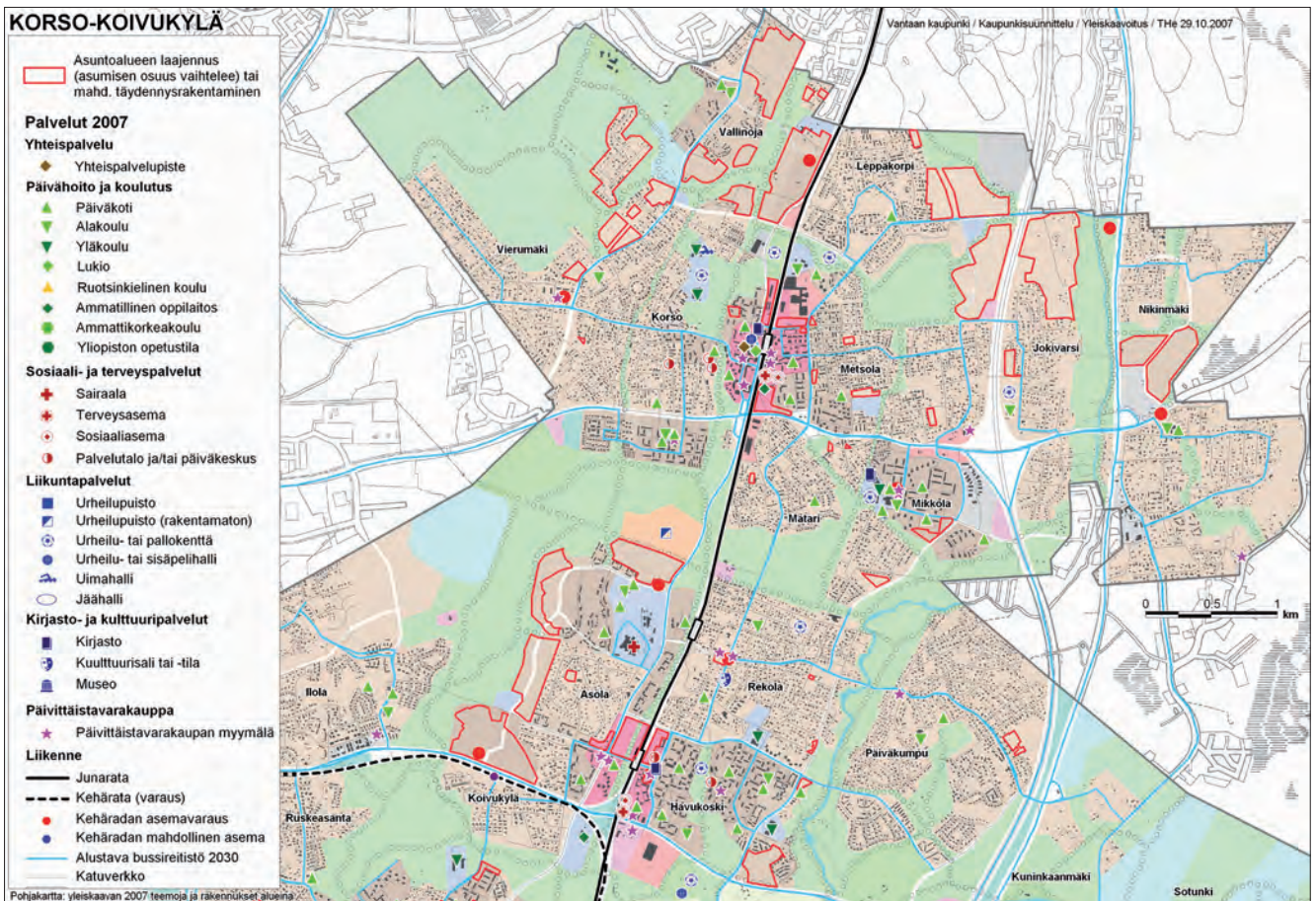
Korson ja Koivukylän kaupallisten palvelujen kehittäminen on tärkeää yhdyskunnan väkiluvun ja arvioidun ostovoiman kasvaessa. Alueen keskustojen

erikoistavaratarjonta on yhdyskunnan ostovoimaan verrattuna vaatimatonta. Koivukylän keskustaan suunniteltu liikekeskus vahvistaa¹ alueen kaupallista asemaa ja vähentää Korso-Koivukylän yhdyskunnasta ulosvirtaavaa ostovoimaa. Keskustan saavutettavuutta parantaa myös uusi Koivukylänväylän tieyhteys, jonka arvioidaan laajentavan Koivukylän vaikutusalueutta länteen, Ilolaan. Toisaalta se myös helpottaa Koivukylän lähistön asukkaiden asiointia Jumbon kauppakeskuksessa Pakkalassa. Korson ja Koivukylän keskustojen ei arvioida radan varressa mahdollistavan seudullisia kaupan keskittymiä. Sen sijaan kaupan uusilla aluevaltauksilla tulevan Kehä IV:n varrella ennakoitua olevan kilpailua lisääviä vaikutuksia Korson keskustaan.

Korso-Koivukylän alueen nykyisistä lähipalvelujen keskittymistä alakeskuksia ovat Mikkola ja Rekola. Rekolan lähipalvelukeskuksen kehittämiseen vaikuttaa lähiväestön niukkuus, mutta nykyisten kaupallisten palvelujen arvioidaan säilyvän alueella. Mikkolan alakeskuksen kaupallisia ja monipuolisia julkisia palveluita tukee verraten suuri väestöpohja. Uusia keskustatoimintojen alakeskuksia on Vallinojalla, Vierumäessä, Jokivarressa, Nikinmäessä, Rekolanmäessä ja Leinelässä. Alakeskusten toteutumiseen tai palvelujen kehittämiseen vaikuttavat lähialueiden rakentuminen ja tarpeellisen asukaspuhjan syntyminen, mikä voi viedä kauan. Lähikeskusten rakentumiseen vaikuttaa myös sen liikenteellinen sijainti. Rekolanmäessä lähipalvelukeskuksen kilpaileva tarjonta on suhteellisen lähellä, mutta sijainti Asolanväylän varressa ja julkisten palvelujen läheisyydessä parantaa alueen kaupallista kiinnostavuutta. Leinelän ja mahdollisesti Vallinojan kaupallisten palvelujen arvioidaan kehittyvän asuinalueen ja asemaseisakkeen yhteydessä.

Korso-Koivukylän merkittävin julkisten palveluiden ja hallinnon alue (PY) on Peijaksen sairaala-

¹ Entrecon Oy (2006)



Kuva 8.21. Korso-Koivukylän alueen palvelutarjonta ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia.

alue. Julkisten palvelujen alueet ovat enimmäkseen samoja kuin yleiskaavassa 1992 ja pääosin ne ovat jo rakentuneita. Uusia aluevarauksia, esimerkiksi kouluille, on Leppäkorvessa ja Vallinnojaalla. Nikinmäessä yleiskaavassa 1992 ollut PY-aluevaraus on yleiskaavassa korvautunut alakeskuksella Sipoontien varressa. Lähipalvelut kuten alakoulut ja päiväkodit voivat sijoittua myös asuinalueille.

8.4.3 Asuminen

Yleiskaavan uusien asuntoalueiden mitoitus on Korso-Koivukylän osa-alueella noin 720 000 k-m², josta suurin osa tehokkaita asuntoalueita (A1,C). Pientaloalueita (A3) on melkein yhtä paljon ja matalia ja tiiviitä asuntoalueitakin (A2) runsaasti. Nykyiseen asuntorakennuskantaan verrattuna keskusta-asumisen ja matalan ja tiiviin asumisen suhteellinen osuus on yleiskaavavarannossa suurempi. Asema- ja yleiskaavavarantojen määrä on yli kolmannes osa-alueen asuntorakentamisen kokonaismäärästä (kuva 8.22).

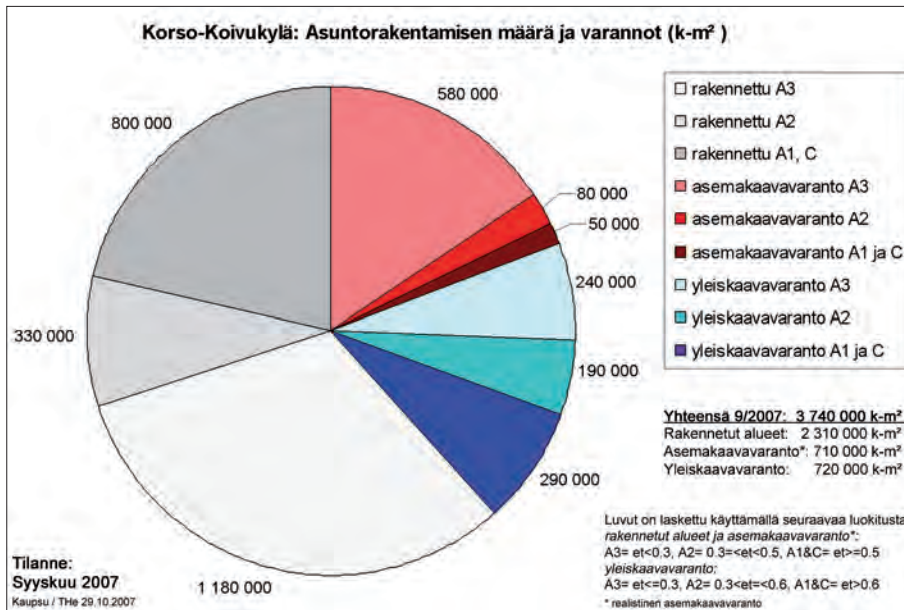
Korso-Koivukylän yhdyskunnassa sijaitsevilla pientalovaltaisilla asuntoalueilla on asumisen kaavavarantoa 660 000 k-m². Pientaloalueiden asuntorakentamisvarantojen toteutumisaste vaihtelee 45-86 %:n välillä, joten varantoa on vielä paljon jäljellä.

Asuntoalueiden täydennysrakentaminen

Korsossa täydennysrakentamisalueita on keskustan tuntumassa asemalta pohjoiseen ja Kulomäentien varrella keskusta-alueen eteläosissa. Suuri osa pääradan varresta on nykyisin työpaikka-alueita, mutta tulevaisuudessa alueen maankäyttöä voidaan huomattavasti tehostaa kaavoittamalla monipuolisia keskustakortteleita, joissa asumisen lisäksi voi olla työpaikkavaltaisia toimitiloja. Sekä Korson että Koivukylän keskukset ovat vahvasti painottuneet asumiseen, joten keskustan uudistuvat korttelit ovat avainasemassa uuden työpaikkarakentamisen kannalta.

Koivukylän keskustassa on vielä tilaa uudisrakentamiselle ja toistaiseksi rakentamattomat ja täydentyvät keskustakorttelit Asolanväylän varrella mahdollistavat uusien asuntojen ja liike- ja toimitilojen rakentamisen. Korson ja Koivukylän saavutettavuus julkisella liikenteellä on hyvä ja korkeatasoisella rakentamisella voidaan merkittävästi parantaa myös keskuksien kaupunkikuvaa.

Keskusten lisäksi täydennysrakentamisalueita sijaitsee Asolassa, Havukoskella, Jokivarressa, Koivukylässä, Korsossa, Leppäkorvessa, Matarissa, Metsolassa, Päiväkummussa, Rekolassa, Vallinnojaalla ja Vierumäessä.



Kuva 8.22. Asuntorakentamisen määrä ja varannot Korso-Koivukylässä.

Täydennysrakentamisalueista merkittävin on yleiskaavan 1992 toistaiseksi rakentamaton asuntoalue pääradan varressa Vallinojalla. Pääradalle rakennetaan mahdollisesti uusi asema ja pääosin tehokas asuntoalue (A1) on sijoitettu sen länsipuolelle. Alueen reunoilla on lisäksi tiivistä ja matalaa asuntoaluetta (A2). Tästä Vallinkylän alueesta pohjoiseen sijaitsee pari pienempää täydennysrakentamiskohdetta Keravan rajan tuntumassa. Myös Saviontien varrella on useita pieniä ja keskisuuria täydennyskohteita (A3), jotka sijoittuvat jo rakennettujen pientaloalueiden lomaan.

Leppäkorvessa täydennysrakentamiskohteet sijaitsevat pientaloalueen itäosissa Oljemarkin metsäalueella ja Jokiniemessä Lahdenväylän tuntumassa. Metsolan ja Matarin pientaloalueilla on useita pieniä eheyttämiskohteita (A3), joista suurin osa on asemakaavan mukaisia puistoja tai niiden osia. Koivukylän lähialueilla pieniä täydennysrakentamiskohteita löytyy Rekolasta pientaloalueen sisältä ja Havukoskelta Peijaksentien ja Hanabölentien kulmasta. Päiväkummussa sijaitsee yksi täydennysalue (A3) Emiliantien varrella.

Asuntoalueiden laajentaminen

Yleiskaavan 1992 asuntoaluevarauksista on toistaiseksi rakentamatta merkittäviä aluekokonaisuuksia Vallinojalla, Nikinmäessä, Asolassa ja Koivukylässä.

Suurimmat asuntoalueiden laajennukset sijaitsevat Keravan rajan tuntumassa Vallinojalla, Leppäkorvessa ja Jokivarressa sekä Nikinmäessä. Yleiskaavan asumispainotteinen maankäyttöratkaisu perustuu Vallinojan uuteen asemaan. Vallinojan pientaloalueet laajentuvat Rekolanojan laaksossa Savimaantien ja Saviontien välisellä alueella. Asuntoalueita on Vallinojalla

laajennettu siten, että purolaaksoissa säilyvät hyvät virkistysalueet ja ulkoiluyhteydet.

Leppäkorvessa asuinalueita on laajennettu Lahdenväylälle asti ja Jokivarressa Keravan rajalle asti. Asuntoalueiden toteuttaminen edellyttää Lahdenväylän varteen rakennettavia meluvalleja, jotka suojaavat täydennysalueiden lisäksi jo kaavoitettuja pientaloalueita melulta. Nikinmäen keskiosissa osa yleiskaavan 1992 työpaikka-aluevarauksesta (T) muuttuu matalaksi ja tiiviiksi asuntoalueeksi (A2).

Koivukylän keskuksen ympäristössä on asutusta laajennettu Asolan pohjoisosissa Elmo -urheilupuisto kohti. Asolan länsiosissa on laajennettu hieman yleiskaavan 1992 vielä rakentamattomia asuntoalueita. Koivukylän puolelle rakennettavan Leinelän aseman ympäristössä rakentaminen on tehokasta ja kerrostalovaltaista (A1) ja se jatkuu tiiviinä, mutta matalampana (A2) kohti pohjoista.

Havukoskella merkittävin asuntoalueen laajennus sijaitsee Koivukylänväylän ja Hanabölentien risteyksestä koilliseen. Alueen suunnittelussa otetaan huomioon Hanabölen peltoaukean maisemallisesti arvokas alue. Alueen matalalla ja tiiviillä rakentamisella on mahdollista monipuolistaa Havukosken kerrostalovaltaista asuntokantaa.

Poistuvat asuntoalueet

Vierumäen kaupunginosassa sijaitseva, toistaiseksi rakentamaton yleiskaavan 1992 pientalovaltainen asuntoaluevaraus (AP) on poistettu, koska lentomelu ylittää alueella raja-arvon L_{den} 55 dB.

Vaikutusten arviointi ja muutos verrattuna yleiskaavaluonnokseen

Yleiskaavan asuntorakentamisen sosiaalisia² ja yhdyskuntataloudellisia³ vaikutuksia sekä vaikutuksia

² WSP LT-Konsultit (2006a); Henriksson & Jääskeläinen (2006)

³ Skoy Suunnittelukeskus (2006)

virkestymismahdollisuuksiin⁴ on arvioitu tarkemmin erillisissä raporteissa.

Yleiskaavaluonnokseen verrattuna suurin muutos on asumisen lisääminen (A2) Nikinmäen keskiosissa sekä Rosenlundin alueen merkintätavan muutos maatalousalueesta (MT) pientaloalueeksi (A4). Molemmat muutokset perustuvat sekä alueilta saatuihin mielipiteisiin että yleiskaavan vaikutusten arviointeihin. Asumisen lisääminen Nikinmäessä vähentää työpaikka-alueiden määrää Korso-Koivukylän alueella, mutta toisaalta mahdollistaa merkittävästi uutta tiivistä pientalorakentamista (A2).

Erityisesti Vallinojalla ja Leppäkorvessa laajennuskohteiden rakentaminen vähentää viheralueita. Osa laajennuskohteista on melko kaukana nykyisistä päivittäistavarakaupoista, kouluista, päiväkodeista ja joukkoliikennedyhteisistä⁵. Yleiskaavassa Jokivarteen ja Nikinmäkeen osoitettujen keskustatoimintojen alakeskusten mahdollinen toteutuminen parantaisi alueen palveluja huomattavasti. Nikinmäessä ja Jokivarressa asuntoalueiden lisääntyminen parantaa joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia.

Koivukylässä ja Asolassa täydennys- ja laajennusalueet sijaitsevat melko edullisesti suhteessa julkisiin palveluihin, kuten alakouluihin ja päiväkoteihin, mutta kaupallisten palveluiden osalta tilanne on toistaiseksi heikko. Leinelän asemanseudun rakentuksessa paikalliset lähipalvelut kuitenkin paranevat. Myös Leppäkorven ja Jokivarren asuntoalueiden laajennukset ovat kaukana nykyisistä alakouluista ja päiväkodeista. Yleiskaavassa on kuitenkin varattu laaja julkisten palveluiden ja hallinnon alue (PY) lähipalveluiden rakentamista varten Leppäkorventien varteen.

Joukkoliikenteen kannalta yleiskaavan uudet asuntoalueet sijaitsevat lähellä päärataa, mutta bussiyhteydet asemille ovat joiltain asuntoalueilta heikot. Joukkoliikennedyhteyksien parantaminen Asolassa, Vallinojalla, Leppäkorvessa ja Nikinmäessä on tutkittava tarkemmin bussilinjaston suunnittelun yhteydessä. Joukkoliikenteen palvelutaso paranee erityisesti Koivukylässä Kehäradan ja Leinelän uuden aseman valmistuttua.

Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten osalta muutos yleiskaavaan 1992 on pieni Koivukylän ja Asolan kaupunginosissa, koska asuntoalueiden rajaukset ovat muuttuneet vain vähän. Suurimmat muutokset ovat tapahtuneet Vallinojalla, Leppäkorvessa ja Jokivarressa, missä asuntoalueita laajennetaan huomattavasti. Asuntoalueiden laajennusten selvitet-

tävänä olleet rakentamiskustannukset kerrosneliötä kohti vaihtelevat melko paljon eri alueiden välillä. Rakentamiskustannuksia Korso-Koivukylän osa-alueella kasvattaa erityisesti uusien katuyhteyksien ja vesihuollon rakentaminen sekä melusuojaustarve ja huono maaperä⁶.

Nykytilanteeseen verrattuna uusien asuntoalueiden rakentaminen merkitsee paikoitellen viheralueiden menetyksiä ja viheryhteyksien kapenemista. Voimassa olevaan yleiskaavaan 1992 verrattuna tilanne ei kuitenkaan kokonaisuutena oleellisesti muutu⁷ ja viheralueiden määrä säilyy yhdyskunnassa hyvänä⁸.

8.4.4 Työpaikat

Korso-Koivukylässä olisi tarvetta uusille työpaikka-alueille, mutta yleiskaavassa asuminen painottuu huomattavasti. Siksi keskustojen tuntumassa yleiskaavan 1992 työpaikka-alueiden merkintöjä on muutettu toimitilavaltaisemmiksi työpaikka-alueiksi (TP) ja keskustatoimintojen alueiksi (C), missä rakentamisen tehokkuus ja työpaikkamäärät ovat suurempia.

Korso-Koivukylässä merkittävin osa työpaikoista sijaitsee paikalliskeskuksissa, ja etenkin Korsossa keskustan vieressä olevilla vanhoilla teollisuusalueilla pääradan varressa sekä Ruskeasannan aseman luona. Korson ja Koivukylän työpaikkojen luonnetta kuvaa hyvin se, että vuoden 1992 yleiskaavassa alueella ei ollut lainkaan toimistovaltaista työpaikka-aluetta (PK).

Yleiskaavassa Metsolan ns. Korpivaaran alueen eteläosa ja Urpiaistentien ja pääradan väliset työpaikka-alueet on muutettu keskustatoimintojen alueeksi (C), mutta Korpivaaran alueen pohjoisosa on muutettu työpaikka-alueeksi (TP). Matarin TY-alue on myös muutettu työpaikka-alueeksi (TP). TP-merkintä mahdollistaa niin pienteollisuuden kuin toimistovaltaisten työpaikkojen sijoittumisen Korson aseman läheisyyteen. Muutokset tukevat Korson keskustan kehittymistä.

Havukoskella Soliferin alue on muutettu työvoimavaltaiseksi työpaikka-alueeksi (TP). TP-merkintä tukee yleiskaavaa 1992 paremmin Koivukylän keskustan monipuolisen työpaikka-alueen kehittymistä.

Mikkolassa Kulomäentien vartta on muutettu suojaviheralueesta ja pientaloalueesta työpaikka-alueeksi (TP). Alueella sijaitsee nykyisin mm. huoltoasemia. Kulomäentien liikennemelualue sopii paremmin työpaikka-alueeksi kuin asumiseen.

Nikinmäessä on teollisuus- ja varastoaluevarauksia muutettu yleiskaavaehdotusvaiheessa asumiselle (A3-alueeksi) saatujen mielipiteiden johdosta siten, että vain Lahdentien ja Sipoontien risteyksen luona oleva alue on varattu teollisuusalueeksi (TY, teollisuusalue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia).

⁴ Mäkyne (2006c)

⁵ WSP LT-Konsultit (2006a); Henriksson & Jääskeläinen (2006)

⁶ Skoy Suunnittelukeskus (2006)

⁷ WSP LT-Konsultit (2006a); Henriksson & Jääskeläinen (2006)

⁸ Mäkyne (2006c)

Leppäkorpeen, Keravan rajalle Savion kaatopaikka-alueen eteläpuolelle, on varattu uusi 13 ha:n teollisuus- ja varastoalue (T). Alue sopii pienteollisuudelle, ja sinne on mahdollista sijoittaa 500-600 työpaikkaa. Alue korvaa asuntoalueeksi muuttuneen Leppäkorven työpaikka-aluevarauksen Lahdenväylän varrella. Liikenne alueelle on mahdollista järjestää Keravan suunnalta, kun Savioon suunnitellun KerCan logistiikkakeskuksen tarvitsemat katuyhteydet toteutuvat ja uusi Lahdenväylän liittymä on toteutettu. Keravan rajalla sijaitseva T-alue kaventaa Leppäkorven asutusta vasten olevaa virkistysyhteyttä. Teollisuusalueen ja uuden asutuksen väliin puron varteen jää kuitenkin vielä toimiva viheryhteys, jonka lopullinen leveys ratkaistaan asemakaavassa. Mikkolan työpaikka-aluetta on laajennettu hieman Lahdenväylälle päin.

Ruskeasannassa Tuusulanväylän ja Koivukylänväylän risteyksessä on uusi varaus työpaikka-alueeksi tulevan Kehäradan aseman ympärillä. Kehäradan myötä Ruskeasannan aseman ympäristön on mahdollisuus kehittyä uutena työpaikkaintensiivisenä alueena. Joukkoliikenteen lisäksi Ruskeasannan työpaikka-alue on myös henkilöautoilla hyvin saatavissa.

Ruskeasannassa työvoimavaltaisia työpaikkatoimintoja (TP) sijoittuu lentoasema-alueen ja Tuusulantien väliselle alueelle. Tuusulanväylän itäpuoliset alueet ovat jo yleiskaavassa 1992 toimistovaltaista työpaikka-aluetta (PK). Tuusulanväylän länsipuoliset alueet jäivät vuoden 1992 yleiskaavasta vahvistumatta, mutta nyt yleiskaavassa alueet on osoitettu TP-alueeksi.

Korsoon ja Koivukylään on asemakaavoitetuille alueille mahdollista luoda noin 3500 uutta työpaikkaa. Lisäksi toistaiseksi vielä asemakaavoittamattomille yleiskaavavaroituksille noin 5500 uutta työpaikkaa. Pääosa uusista työpaikoista sijoittuu T, TP- ja TY-alueille (noin 5000 työpaikkaa).

Korso-Koivukylän alueella suurin osa mahdollisista uusista työpaikoista on julkisten palvelujen työpaikkoja (PY-alueilla mahdollisuus noin 1200 uuteen työpaikkaan). Syynä siihen on Asolassa sijaitseva Peijaksen sairaala, jonka alueelle on mahdollista rakentaa lisää sairaala- ja terveydenhoitopalveluita.

8.4.5 Liikenne

Korsossa ja Koivukylässä muutokset yleiskaavaan 1992 verrattuna ovat vähäiset. Pihkalantie ja Saviontien jatke etelään säilyvät yleiskaavassa. Sen sijaan Saviontien oikaisusta on luovuttu. Jos Kulo-mäentie ja Koivukyläntie rakennetaan nelikaistaisiksi, ei alueen katuverkolla ole sujuvuusongelmia.

Kehäradan varteen sijoittuvat Korso-Koivukylän alueella Ruskeasannan ja Leinelän asemat. Ruskeasannan asema palvelee Tuusulanväylän varressa hyvin henkilöautojen liityntäasemana ja vaihtopaikkana Tuusulanväylän busseista poikittaiselle ratayhteydelle. Vantaan liityntäliikenteen bussien keskeiset terminaalit ovat Korsossa ja Koivukylässä ja niitä täydentää Rekolan asema. Vallinojalla on uusi rautatieasema asema pääradalla. Kehäradalla on suuria ympäristövaikutuksia Koivukylässä, missä se yhdessä Koivukylänväylän kanssa aiheuttaa merkittävän estevaikutuksen sekä melu- ja maisemahaittoja⁹.

Yleiskaavassa ei ole osoitettu erityisiä kevyen liikenteen kehittämiskohteita. Keskustan jalankulkuympäristön kehittäminen ja kevyen liikenteen yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille ja terminaaleihin ovat tavoitteena myös Korsossa ja Koivukylässä.

8.4.6 Tekninen huolto

Korsossa ja Koivukylässä teknisen huollon verkosto on pääosin varattu jo yleiskaavassa 1992.

YTV on etsinyt Sortti-kierrätysasemalle paikkaa Tuusulanväylän varrelta. Asemalle tarkoitettu alue on eteläosa yhdyskuntateknisen huollon (ET) alueesta Ruskeasannan hautausmaan pohjoispuolella. ET-alueen pohjoisosa on tarkoitettu tiehallinnon Vantaan nykyiset varikot korvaavaa keskitettyä varikkoa varten. Kulku varikolle ja Sortti-kierrätysasemalle on järjestettävissä Koivukylänväylän jatkeen kautta Tuusulanväylän läntiseltä rinnakkaistieltä.

Hiekkaharjun paloasemalle on varattu korvaava paikka Halmekujalta Havukoskelta.

Tikkurilan päätukikohdan lisäksi Korsossa tarvitaan nykyistä Urpiaisentien tukikohtaa korvaava alueellinen tukikohta. Sille on varattu ET-alue Mikkolan pienteollisuusalueen ja Lahdenväylän väliseltä alueelta. Lahdenväylän varrelle olisi jätettävä kallioreuna Mikkolan asutuksen melusuojuksi, koska suojaviheralueen korkea mäki toimii luonnollisena melumuurina.

Kulomäen täyttömäkialuetta on laajennettu Tuusulan rajalle laadittujen suunnitelmien mukaisesti.

Muilta osin yleiskaavan 1992 yhdyskuntateknisen huollon aluevaraukset (ET) säilyvät, kuten Kulomäen lumen vastaanottoaika sekä rakennetut tai vielä rakentamattomat sähköasemat ja lämpökeskusvaraukset.

8.4.7 Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut

Yleiskaavan vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin on arvioitu erillisessä raportissa¹⁰ ja myös sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on käsitelty virkistysalueita¹¹.

⁹ SITO (2007a)

¹⁰ Mäkyne (2006c)

¹¹ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

Vierumäen metsäalue on osa seudullisesti tärkeää metsäkokonaisuutta. Vierumäki-Vallinojan oikeusvaikutteisen osayleiskaavan alueella se on maatalous-, metsätalous- ja ulkoilualue (MU) sekä virkistysaluetta (V2). Osa metsästä on yleiskaavan 1992 lähivirkistysaluetta (VL). Yleiskaavassa metsä on sen yhtenäisyyden korostamiseksi varattu lähes kokonaan retkeily- ja ulkoilualueeksi (VR). VR-alue on laajentunut, koska lentomelualueelta on poistettu asuntokorttelivarauksia ja Kirkkosuon luonnonsuojelualuevarauksesta on luovuttu. Aktiivisessa käytössä oleva pulkkamäen alue on lähivirkistysaluetta.

Yleiskaavan yleispiirteistämisen vuoksi yleiskaavan 1992 lähivirkistysalueita on sisällytetty asuntoalueisiin Ilolassa.

Metsolansuo on Metsolan ja Leppäkorven kaupunginosien tärkein virkistysalue. Helsingin yliopiston luovuttua Metsolansuosta tutkimusalueena (EP) on se muutettu käyttöä vastaavasti lähivirkistysalueeksi (VL). Vaikka viheryhteys Metsolansuolta pohjoiseen on kaventunut, on sieltä pääsy Sipoon puolelle laajoille ja rauhallisille viheralueille.

Nikinmäessä ja Jokivarressa yleiskaavan virkistysalueverkosto on jäsentynyt uudella tavalla. Jokivarren täydennysrakentamisen vuoksi Keravanjokilaakson merkitys virkistykseksi kasvaa. Siksi supistuva maatalousalue on varattu tulevaisuuden lähivirkistysalueeksi. Yleiskaavaluonnoksesta virkistysalueen rajausta on hiukan tarkistettu. Nikinmäessä on pohjois-eteläsuuntainen viheryhteys, joka palvelee myös yhteyksiä Sipooseen ja Keravalle. Muut Nikinmäen virkistysalueet eivät alueen sisäisinä puistoina yleiskaavassa näy. Keravanjoen rantaan Rekolassa on varattu lähivirkistysalue.

Yleiskaavaluonnoksessa Koivukylän keskusta-alueella (C) Rekolanojaa seuraava viheryhteys oli osoitettu ohjeellisena ulkoilureittinä. Sekaannusta aiheuttanut merkintätapa on yleiskaavassa korvattu siten, että viheryhteys merkitään myös yleispiirteisesti lähivirkistysalueena (VL) ulkoilureitin lisäksi, vaikka puistoalueen täsmällinen määrittely tehdään asemakaavatyössä.

Kulomäen eteläpuolelle yleiskaavassa 1992 varattu laaja urheilu- ja virkistyspalveluiden alue (VU) on jäsennelty uudestaan. Kulokukkula säilyy laskettelulle, lumilautailulle ja pulkkailulle varattuna urheilu- ja virkistyspalvelualueena (VU). Lisäksi alueella on mm. koirien koulutusalue. Korso-Rekolan urheilupuiston kentille varattava alue on niinikään VU-aluetta, mutta urheilulaitoksille varattu osa on palveluiden aluetta (P1). Loppuosa on liitetty laajaan lähivirkistysaluevaraukseen (VL).

Hiekkaharjun golfkentälle on yleiskaavassa varattu laajentumistilaa täysimittaiseksi 18-reikäiseksi kentäksi, jolloin kenttä laajenee Rekolanojan pohjoispuolelle ja Keravanjoen itäpuolelle. Yleiskaavaluonnoksessa radan varteen varattu laajentumisalue sen sijaan supistuu. Kolmeen osaan jakaantuva kenttävarausta säilyttää yleisessä käytössä olevien ulkoilureittien rakentamisen mahdollisuuden joen ja puron rannoilla.

Virkistyspalvelualueita ovat pelikenttäalueet Havukoskella ja Korsossa sekä Päiväkummun eteläosassa oleva varaus, jota on ideoitu kaupunkimaatilaksi. Lisäksi Vallinojalla sijaitseva ratsastuskoulu on yleiskaavassa osoitettu urheilu- ja virkistyspalvelualueeksi (VU).

Yleiskaavassa on ohjeellista ulkoilureittiverkostoa täydennetty yleiskaavaan 1992 (ja yleiskaavaluonnokseen) verrattuna Korsossa, Kulomäessä ja Nikinmäessä. Ohjeellisia ratsastusreittejä on varattu Asolan ja Vierumäen metsäalueille, mistä ne jatkuvat Tuusulan puolelle. Toinen reitti on varattu Keravanjoen varteen, mistä se jatkuu Keravalle ja Sipooseen.

Yleiskaavan toteutuessakin virkistysalueverkosto säilyy Korso-Koivukylän alueella hyvänä ja toimivana. Täydennysrakentaminen vähentää virkistysalueita Vallinojalla, Leppäkorvessa ja Havukoskella, mutta asukasta kohti suhteutettuna virkistysalueiden määrä ei vähene hälyttävästi.

Asolassa ja Päiväkummussa kaavan merkintätavan muutokset vaikuttavat näennäisesti virkistysalueiden määrään. Asolassa urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (VU) muuttuu palvelujen alueeksi (P1) ja Päiväkummussa luonnonsuojelualue muuttuu lähivirkistysalueeksi.

8.4.8 Luonnonsuojelu

Yleiskaavan vaikutuksista luonnonsuojelualueisiin on laadittu erillinen selvitys¹². Yleiskaavassa on luonnonsuojelualuevarauksia (SL) Tussinkoskella ja Kylmäjoen korvessa. Kylmäjoen korven aluevaraus laajenee verrattuna yleiskaavaan 1992, jolloin se sisältää monipuolisesti erilaisia metsäisiä korpia ja niiden välisiä kuivempia kumpareita. Kirkkosuon luonnonsuojelualuevarauksesta sen sijaan on luovuttu, koska sen luontoarvot ovat suon kuivumisen vuoksi vähentyneet. Samoin Ilolassa Kylmäjoen varren pieni luonnonsuojelualuevaraus on poistettu, koska suojelun perusteena ollut luhtaorvokki on alueelta kadonnut.

Matarinkosken ympäristön luonnonsuojelulaila rauhoittamisen tavoitteesta on luovuttu, mutta alue on yleiskaavassa luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo), jolloin hoidossa sovitetaan yhteen intensiivisen virkistyskäytön tarpeet ja luonnonarvojen vaaliminen. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita on lisäksi Vallinojan ja Vierumäen metsäalueella sekä Rekolanojan varressa.

¹² Mäkinen (2006b)

8.4.9 Kulttuurimaiseman suojelu

Yleiskaavan vaikutuksista kulttuurimaisemaan on laadittu erillinen selvitys¹³. Hanabölen maatalousmaisema on arvokas kokonaisuus, vaikka se ei sisälly valtakunnallisiin inventointeihin. Maisemallisesti arvokas alue on rajattu hiukan laajemmaksi kuin yleiskaavan 1992 kulttuurihistoriallisesti merkittävä ympäristökokonaisuus, koska rajausperusteet ovat erilaiset. Maisema-alueeseen sisältyy Keravanjoen rantamaisemaa Hanabölen myllypaikalle asti ylävirtaan ja Jokiniemen koelaitoksen alueelle alavirtaan. Hanabölen kylämäki, jonka historia juontaa mahdollisesti keskiajalta, ja sen lähipellot ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin. Se on siksi erotettu muusta maisema-alueesta kyläkuvallisesti arvokkaaksi alueeksi.

Vantaan kaupunkimaiseman rakennusperinnön ajallisista kerrostumista Asola edustaa rintamamieskauden rakentamista. Se on vaalimisen arvoinen, vaikka alueen alkuperäinen hyvin väljä ilme on asemakaavan salliman lisärakentamisen vuoksi muuttunut tiiviimmäksi. Havukosken kerrostaloalue on jo asemakaavassa suojeltu esimerkkinä 1970-luvun kaupunkisuunnittelusta, jossa tavoiteltiin tiivistä kompaktikaupunkia. Yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokkaaseen alueeseen on sisällytetty myös Laurantien itäpuolella olevat kerros- ja rivitalokorttelit.

Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luettelossa on Korso-Koivukylän alueella yhteensä 28 eri aikakausia ja rakennustyypejä edustavaa kohdetta, joissa monissa on useita rakennuksia. Korson asema on valtion laitosten sopimuksella ja asemakaavalla suojeltu. Asemakaavalla on suojeltu lisäksi muutamia muita rakennuksia.

Korso-Koivukylän alueella on esihistoriallisia muinaisjäänneksiä Mikkolassa ja Koivukylässä. Mikkolassa yksi hautaröykkiö (1. luokan mj.) sijoittuu yleiskaavan teollisuusalueelle mutta se on mahdollista säilyttää asemakaavaa laadittaessa. Muiden esihistoriallisten kohteiden kohdalla yleiskaavassa ei suunnitella maankäytön muutoksia. Historiallisen ajan muinaisjäänneksistä alueella on keskiaikaisia kylätontteja Hanabölen kylässä, eikä yleiskaava muuta alueen maankäyttöä. Suuri Rantatie sivuaa Nikinmäkeä, mutta Sipoon puolella oleva tiealue ei näy Vantaan yleiskaavassa.

8.4.10 Maa- ja metsätalous

Hanabölen maatalousalue (MT) on muuttunut yleiskaavaan 1992 verraten: pohjoisreunasta maatalousalue on hiukan laajentunut mutta eteläreunassa ja Keravanjoen itäpuolella maatalousaluetta on muutettu golfkentän laajennusvaraukseksi.

Jokivarren maatalousalueesta pohjoisosasta on varattu täydennysrakentamiseen. Yleiskaavassa on va-

rauduttu virkistyskäytön tarpeiden lisääntymiseen tulevaisuudessa myös Jokivarressa, joten muu osa yleiskaavan 1992 maatalousalueesta on muutettu lähivirkistysaluevaraukseksi (VL). Tavoitteena on, että virkistysalueella olevien peltojen viljely kuitenkin jatkuu alueen maisemanhoitona.

8.4.11 Ympäristöä häiritsevät toiminnot

Lentomelutilanne on helpottunut Vierumäessä, Korsossa ja Vallinojalla. Vallinojan uudehko kerrostaloalue ja Vierumäen pientaloalue, jotka olivat aiemmin yli L_{den} 60 dB:n alueella, ovat nyt L_{den} 55-60 dB:n alueella ja osalla Vallinojaa jopa alle L_{den} 55 dB:n alueella. Vierumäessä Haapanatien ja Telkkätien välisellä alueella lentomelu on uudenkin ennusteen mukaan yli L_{den} 60 dB. Muuttunut lentomelun ennustetilanne mahdollistaa Vierumäen ja Vallinojan asutuksen tiivistämisen ja laajentamisen.

Vierumäessä on muutettu 11 ha:n suuruinen, rakentamaton, yleiskaavan 1992 mukainen pientaloaluevaraus virkistysalueeksi, koska se sijaitsee yli L_{den} 55 dB:n lentomelualueella.

Vierumäen pientaloalueella yli L_{den} 60 dB:n lentomelualueella asuu noin 150 asukasta. Uutta täydennysrakentamista ei tällä alueella tulisi sallia. Toisaalta alueen muuttaminen työpaikkatoiminnoiksikaan ei ole tarkoituksenmukaista asuntoalueen keskellä.

Korso-Koivukylän alueella eniten pilaantuneita tai pilaantuneiksi epäiltyjä maita (pima-alueita) on Ruskeasannassa, Korson keskustassa ja Nikinmäessä.

Ruskeasanta on tällä hetkellä ongelmallisin pima-alue. Alue sijaitsee lentokentän pohjavesialueella. Alueella on ollut mm. tynnyripesula ja asfalttiasemia. Pohjavedessä on todettu liuotinaineita tynnyripesulasta pohjoiseen olevalla alueella. Ruskeasanta on varattu edelleen työpaikkatoiminnoille. YTV:n Sortti-asemavaraus on huonolla täytemaalla. Ruskeasannan alue on puhdistettava ennen alueen uutta käyttöä työpaikka-alueena.

Korsossa keskustatoimintojen alue on laajentunut entisille teollisuusalueille, missä maaperä voi olla pilaantunutta. Alueet soveltuvat täydennysrakentamiseen.

Niillä Nikinmäen työpaikka-alueilla, joiden maaperä on pilaantunut tai on epäilty olevan pilaantunut, ei ole tarkoitus muuttaa maankäyttöä yleiskaavasta 1992.

Jokivarren pohjoisosassa on yleiskaavan 1992 maatalousaluetta ja Vallinojalla Savimaantiellä lähivirkistysaluetta muutettu yleiskaavassa asuinalueeksi. Jokivarressa on edelleen ja Vallinojalla on ollut kaupapuutarha, joten alueiden maaperän puhtaus on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä.

¹³ Mäkyinen (2006a)

Rekolassa ja Leppäkorvessa on pima-alueiksi luokiteltu muutamia kauppapuutarhoja ja hajanaisia pienteollisuustontteja asuinalueiden keskellä. Nykyisillä asuinaluevarauksilla olevien, maaperältään pilaantuneiden kohteiden soveltuminen asumiselle on selvitettävä ennen asemakaavoitusta. Kohteiden pienialaisuuden takia ne eivät vaikuta yleiskaavaratkaisuun.

Liikennemelu

Uusia asuinaluevarauksia on osin päätieverkon 55 dB:n melualueella Leppäkorvessa ja Jokivarressa Lahdenväylän varrella. Asemakaavoituksessa on otettava huomioon suojautuminen tiemelua vastaan.

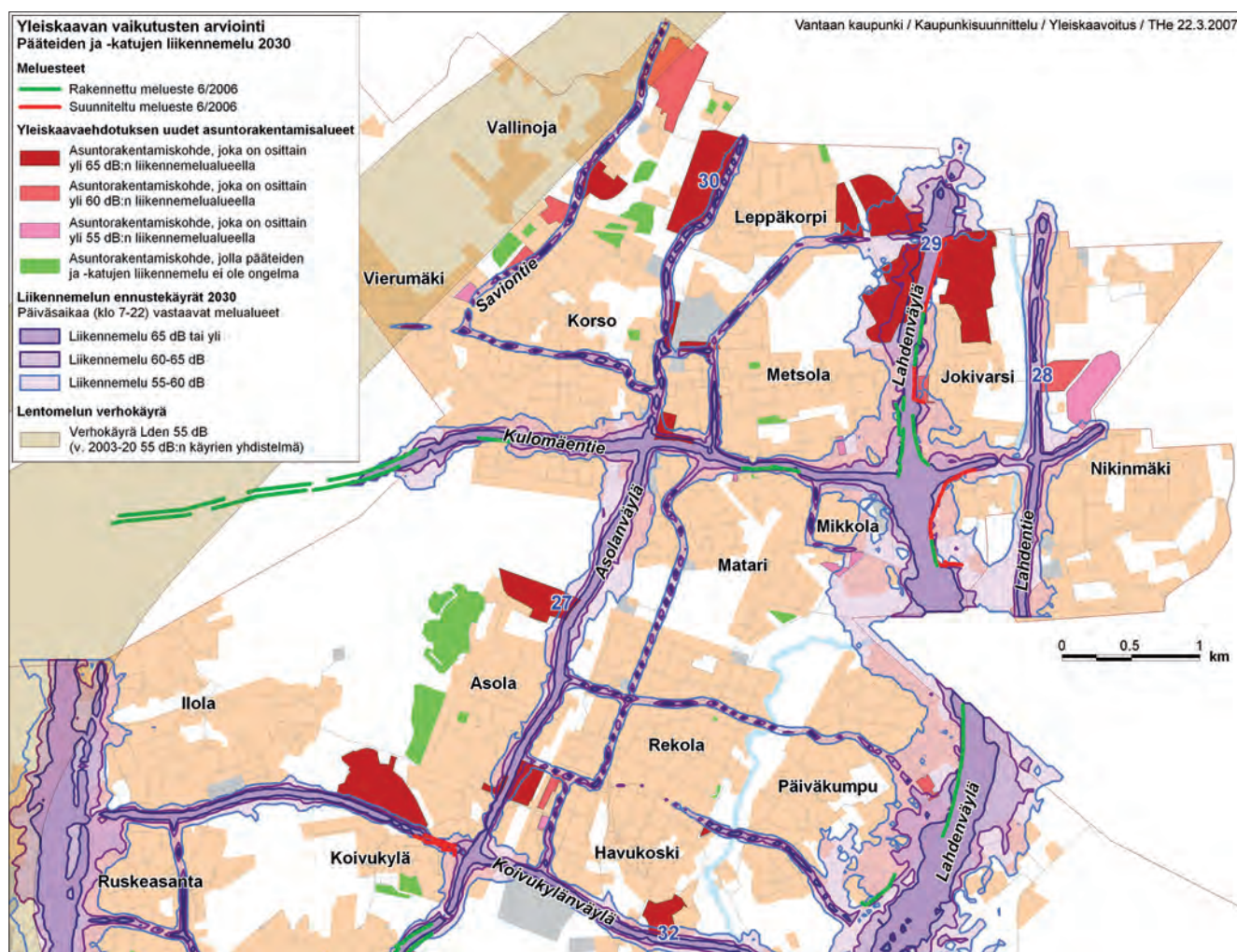
Raideliikenteen 55 dB:n melualueella on Korson keskustassa uusia, mahdollisesti asumiselle soveltuvia alueita. Asemakaavoituksessa on otettava huomioon suojautuminen raideliikenteen melua vastaan.

Muita liikennemelun kannalta ainakin jossain määrin ongelmallisia alueita ovat Asolanväylän varsi Asolassa, Koivukylänväylän varsi Havukoskella ja Urpiaistentien varsi Vallinojalla¹⁴.

¹⁴ Ramboll Finland Oy (2007a)

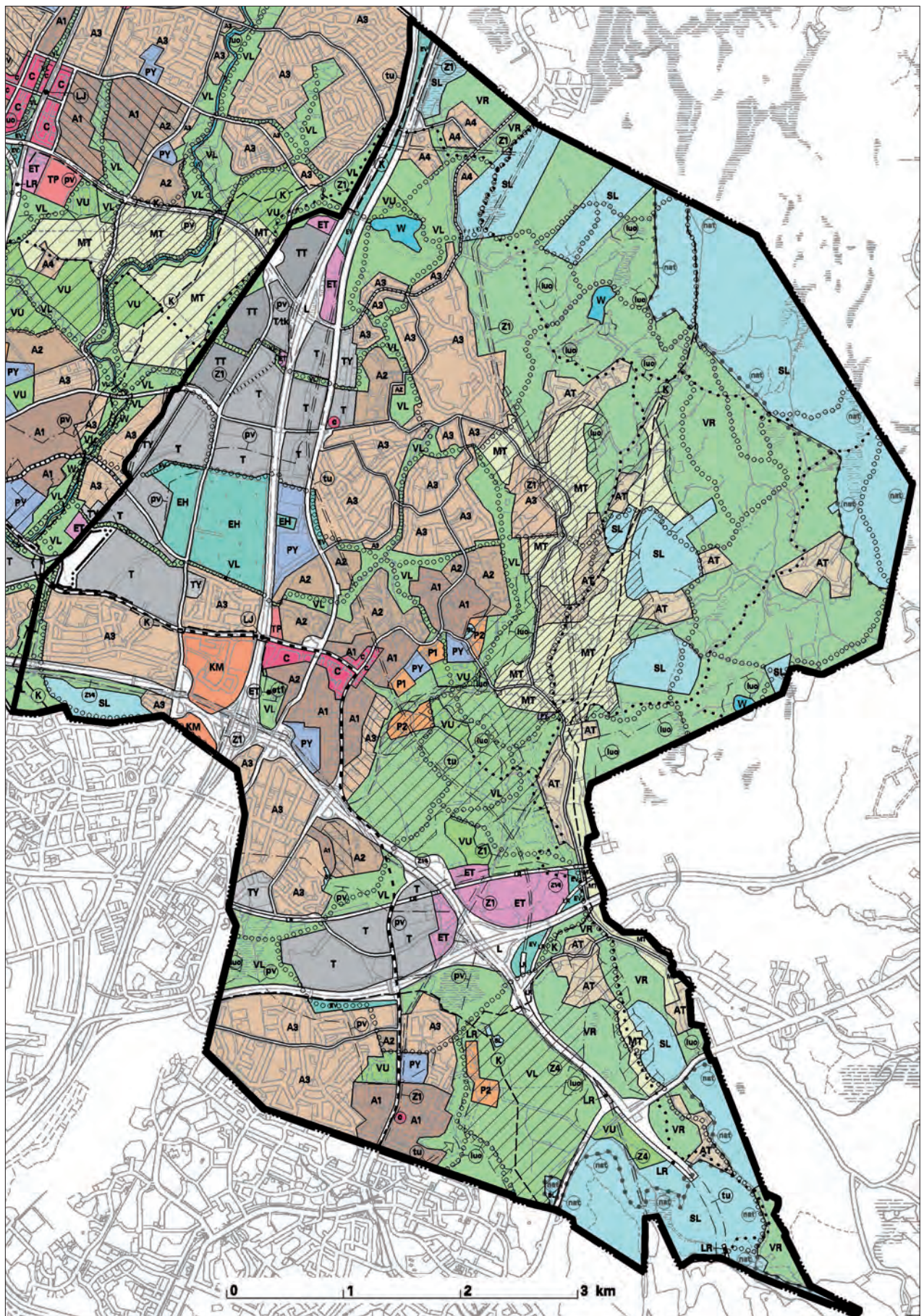
Taulukko 8.3. Uusien asuntorakentamisalueiden kuvaus liikennemelun kannalta Korso-Koivukylässä (taulukon kohdenumero viittaa alla olevaan kuvaan).

Kohde	Sijainti	Melulähde	Kuvaus	Suojausmahdollisuus	muuta
27	Asola	Asolanväylä	Osittain melualueella	helppo, kaavoitus/ matala este	
28	Nikinmäki	Lahdentie (vanha tie)	Osittain melualueella	helppo, kaavoitus/ matala este	
29	Leppäkorpi, Jokivarsi	Lahdenväylä	Yksi alue Lahdenväylän melualueella	Vaatii korkeita esteitä	
30	Vallinoja	Urpiaisentie, päärata	Huomioitava ratamelu	kaavoitus	
32	Havukoski	Koivukylänväylä	Matalat melutasot	helppo, kaavoitus/ matala este	

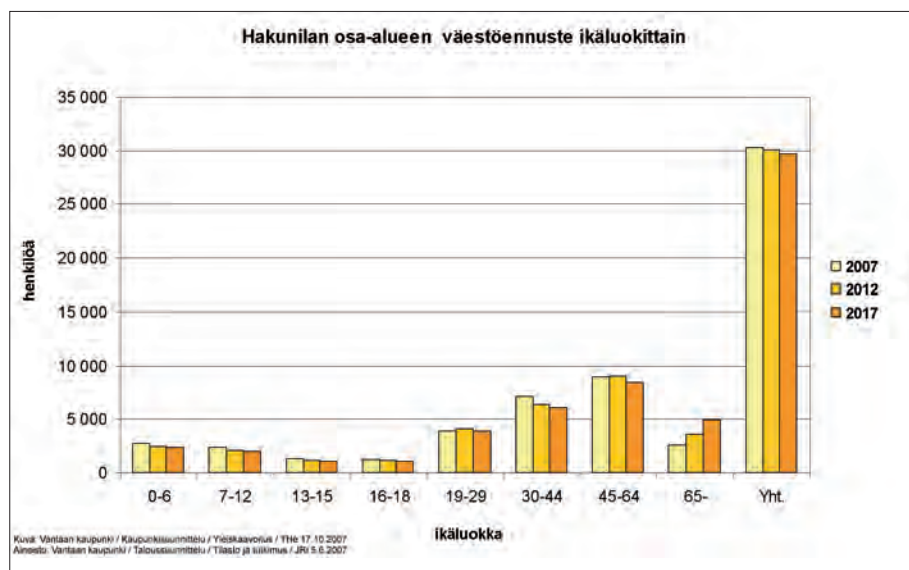


Kuva 8.23. Pääteiden ja -katujen liikennemelun ennustekäyrät 2030 Korso-Koivukylässä.

8.5 Hakunila



Kuva 8.24. Ote yleiskaavasta Hakunilan alueelta.



Kuva 8.25. Hakunilan väestöennuste vuoteen 2017.

8.5.1 Väestö

Hakunilan osa-alueen väestö kasvoi vuodesta 1980 vuoteen 2000 lähes 12 000 asukkaalla. Väestön kasvu oli nopeinta kyseisen ajanjakson alkuvuosina, jonka jälkeen se vähitellen hidastui. Ennusteiden mukaan Hakunilan osa-alueen väkiluku laskee hieman vuoden 2007 noin 30 200 asukkaasta 29 700 asukkaaseen vuoteen 2017 mennessä.

Väkiluvun pitäminen nykyisellä tasolla on vaikeaa, vaikka eheyttävää täydennysrakentamista ja pieniä aluelaajennuksia on yhdyskunnan alueella useita. Väestön väheneminen ja ikääntyminen on voimakkainta kerrostalovaltaisissa kaupunginosissa Länsimäessä ja Hakunilassa. Rajakylässä, Itä-Hakkilassa ja Kuninkaamäessä väestö kasvaa hieman.

Osa-alueella päiväkotij- ja peruskouluikäisten lasten määrä vähenee ja 65 -vuotta täyttäneiden määrä kasvaa. Työikäisten osalta nuorten 19-29 -vuotiaiden aikuisten määrä säilyy samalla tasolla ja 30-44 -vuotiaiden määrä vähenee voimakkaasti. 45-64 -vuotiaiden määrässä ei tapahdu kovin suuria muutoksia.

Vuoden 2017 jälkeen osa-alueella on jonkin verran käyttämättömiä asuntorakentamisen varantoja, mutta rakentaminen ei todennäköisesti riitä pitämään väestömäärää tasaisena. Väestö vähenee edelleen vuoteen 2030 mennessä jollei osa-alueelta löydetä uusia täydennysrakentamismahdollisuuksia.

8.5.2 Keskukset ja palvelut

Hakunila on merkittävä kaupallisten ja julkisten palveluiden keskus, joka palvelee laajaa aluetta Itä-Vantaalla. Keskustassa on paljon asuntoja, mutta vähän työpaikkoja. Palvelut, etenkin kaupalliset palvelut, ovat kehittyneet hitaasti verrattuna alueen asukasluvuun ja palvelualueen laajuuteen. Hakuni-

laan on tehty suunnitelmia keskustan kehittämiseksi, mitkä tähtäävät kaupallisten palvelujen merkittävään parantamiseen, vanhan keskuksen kehittämiseen lähipalveluille, keskustan yleisilmeen kohentamiseen sekä uusien asuntojen lisääminen keskustan lähellä. EU:n Urban II-tuki on mahdollistanut keskustan ja palvelujen kehittämisedellytyksien ja -toimenpiteiden tutkimisen.

Yleiskaavassa Hakunilan keskustatoimintojen alue on rajattu siten, että se mahdollistaa Hakunilan keskustasuunnitelman mukaisen keskustan laajentumisen Jokiniementien varressa kohti Porttipuiston kaupallisten palvelujen aluetta. Alueelle on suunniteltu suuri kauppakeskus ja asuinkerrostaloja. Lahdenväylä erottaa keskusta-alueen kaupallisten palvelujen (KM) alueesta. Suunniteltujen hankkeiden toteutuessa Hakunilan palvelut paranevat merkittävästi ja työpaikkojen määrä lisääntyy. Arvion¹ mukaan ostovoimavirtaus alueen ulkopuolelle tulee vähenemään selvästi. Nyt Hakunilan keskusta-alueen myynti on alle neljänneksen yhdyskunnan ostovoimaan nähden. Sen sijaan Porttipuiston kaupallisten palvelujen alueen erikoistavaran myynti ylittää selvästi Hakunilan ostovoiman. Kauppakeskuksen valmistuttua alueen kaupallinen merkitys ja vaikutusalue vahvistuu seudulla, joskin sen seudullisten vaikutusten arvioidaan pysyvän pieninä. Kilpailuaseman arvioidaan korostuvan etenkin Tikkurilan ja Pakkalan keskustan kanssa, mikä saattaa heikentää Tikkurilan kaupallisten palvelujen kehittymistä.

Yleiskaavan mahdollistamalla keskustan kehittämällä arvioidaan² olevan myös positiivisia sosiaalisia vaikutuksia alueelle. Keskustan monipuolinen kehittäminen on tärkeää palvelujen säilyttämiselle ja alueen vetovoimaisuudelle. Hakunilan keskustan palvelujen ja ympäristön esteettömyyden paranemisella on suuri merkitys myös palvelujen saavutettavuudelle.

¹ Entrecon Oy (2006)

² WSP LT-konsultit Oy (2006a)

Hakunilan alueen nykyisistä lähipalvelujen keskittymistä alakeskuksia ovat Länsimäki ja Itä-Hakkila. Länsimäen paikalliset palvelut sijaitsevat nauhamaisesti Länsimäentien varrella. Lähialueiden täydennysrakentaminen on Länsimäen kehityksen ja palveluiden säilymisen kannalta tärkeää, sillä väestön ennustetaan ikääntyvän ja vähenevän alueella. Alakeskus sijaitsee Helsingin rajan tuntumassa, mikä mahdollistaa ylikunnallisten palvelujen kehittämisen. Mellunmäen metroaseman yhteyteen suunnitellut julkiset ja kaupalliset palvelut täydentävät tulevaisuudessa Länsimäen lähipalveluja. Alueen joukkoliikennetytydet ovat hyvät mm. Mellunmäen metroaseman ansiosta. Itä-Hakkilan alakeskuksen vaikutusalueella on pientalovaltaisuuden vuoksi vähän väestöä, mikä vaikuttaa alakeskuksen kehittymiseen ja palvelujen monipuolistumiseen. Kaupallisten palvelujen toimintaedellytykset sen sijaan ovat hyvät muun muassa hyvän saavutettavuuden ansiosta.

Yleiskaavaan ei ole lisätty uusia julkisten palvelujen ja hallinnon aluevarauksia (PY). Vankilan aluetta lukuun ottamatta Hakunilan julkisten palvelujen ja hallinnon alueet ovat pääasiassa toteutuneita koulukeskittymiä. Nykyisten päiväkotien ja alakoulujen palveluverkon säilyminen on haasteellista Hakunilan yhdyskunnassa, sillä sen väestö vähenee ja vanhenee

tulevaisuudessa. Kaupunginosittain muutokset voivat olla varsin merkittäviä ja vaikuttavat paikallisten palvelujen kysyntään. Palvelujen säilymistä ja toimintaedellytyksiä pyritään tukemaan täydennysrakentamisella.

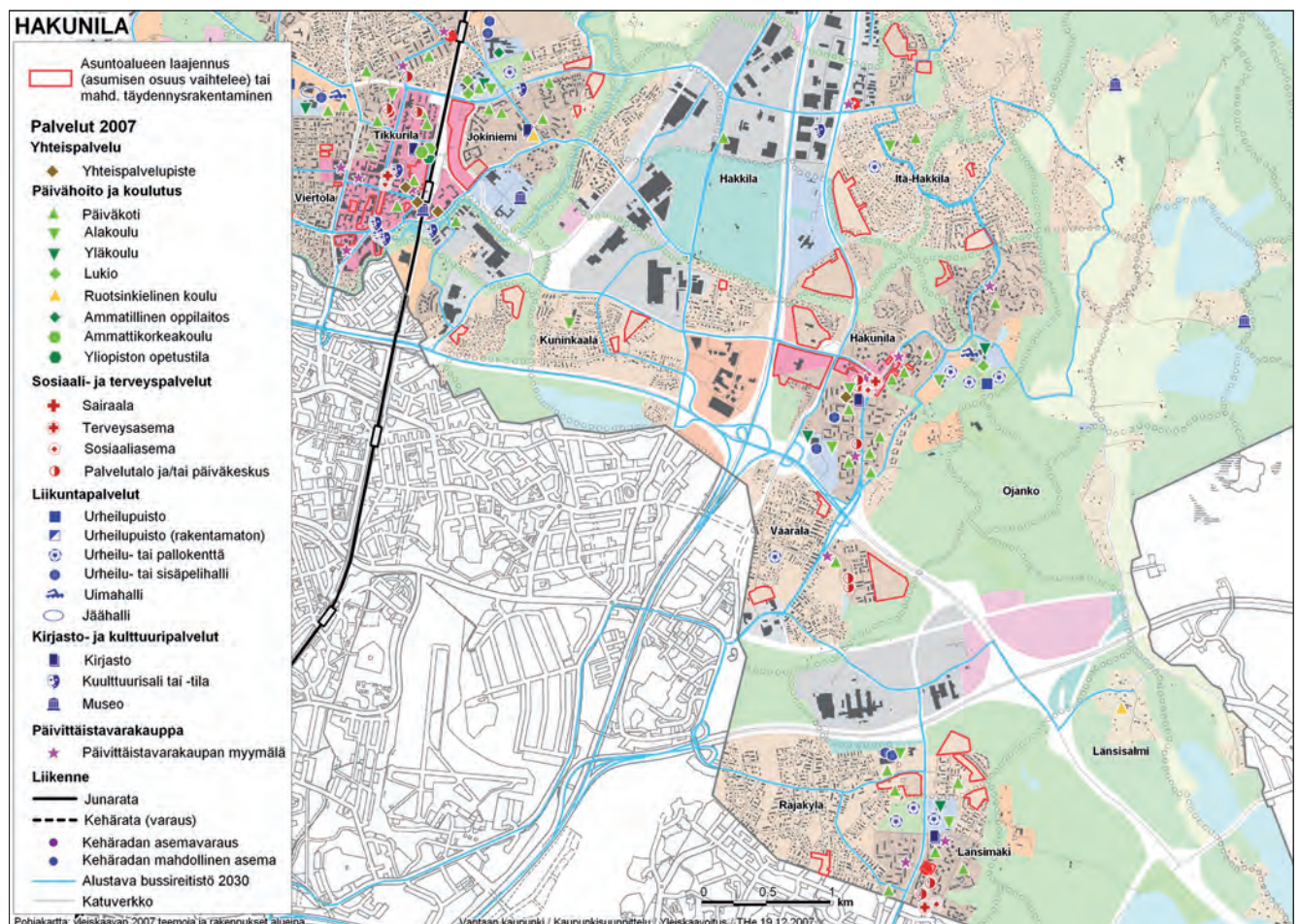
8.5.3 Asuminen

Yleiskaavan uusien asuntoalueiden mitoitus on Hakunilan osa-alueella noin 235 000 k-m², josta noin puolet on matalia ja tiiviitä asuntoalueita (A2). Tehokkaita asuntoalueita (A1,C) ja pientaloalueita (A3) on selvästi vähemmän. Nykyiseen asuntorakennuskantaan verrattuna matalan ja tiiviin asuntoalueen suhteellinen osuus on yleiskaavavarannossa suurempi. Asema- ja yleiskaavavarantojen määrä on reilu neljännes osa-alueen asuntorakentamisen kokonaismäärästä (kuva 8.27).

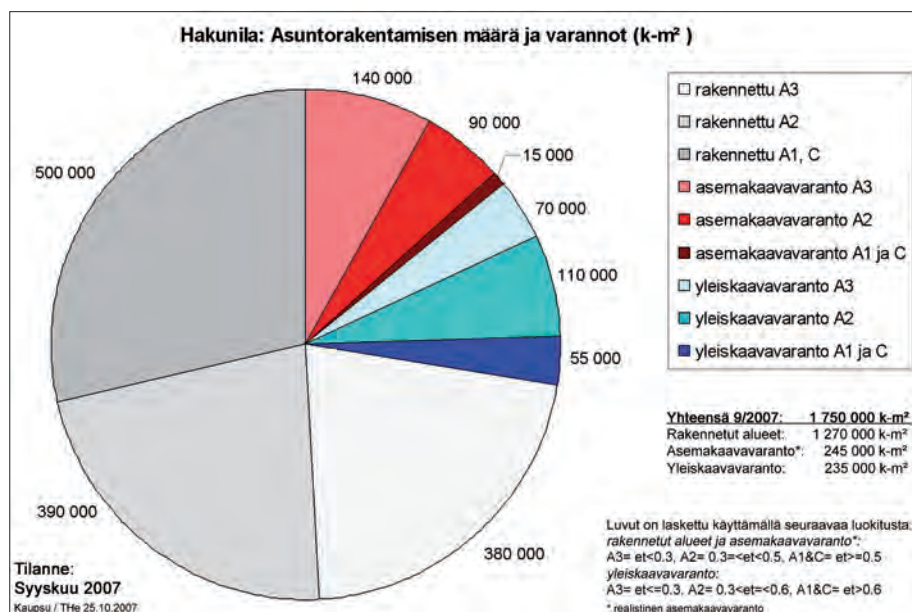
Hakunilan yhdyskunnassa sijaitsevilla pientalovaltaisilla asuntoalueilla on asumisen kaavavarantoa 230 000 k-m². Pientaloalueiden asuntorakentamisvarantojen toteutumisaste vaihtelee 57-84 %:n välillä. Varantoa on vielä paljon jäljellä erityisesti Rajakylässä ja Kuninkaankämmäessä.

Asuntoalueiden täydennysrakentaminen

Hakunilan keskustasuunnitelman mukaisesti asumi-



Kuva 8.26. Hakunilan alueen palvelutarjonta ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia.



Kuva 8.27. Asuntorakentamisen määrä ja varannot Hakunilassa.

sen täydennysrakentamisalueita on keskustatoimintojen laajentumisalueella sekä nykyisen keskustan tuntumassa toistaiseksi rakentamattomilla tonteilla ja uudistuvilla kiinteistöillä. Keskustatoimintojen alue laajenee länteen Jokiniementien varressa aina Lahdenväylälle asti. Jokiniementien eteläpuolella on melko suuri täydennysalue, jonne rakennetaan uusi kauppakeskus. Pohjoispuolelle rakennetaan toimitiloja Lahdenväylän varteen. Alueille on mahdollista rakentaa myös asuntoja, mutta asumisen osuus jää muita toimintoja pienemmäksi.

Lisämahdollisuuksia keskusta-alueen täydennysrakentamiselle löytyisi mm. laajojen pysäköintialueiden täydennysrakentamisella. Tämä edellyttäisi kuitenkin pysäköinnin uudelleen järjestelyä.

Yleiskaavan muut täydennysrakentamisalueet sijaitsevat Kuninkaalassa, Itä-Hakkilassa, Kuninkaanmäessä, Hakunilassa, Vaaralassa, Rajakylässä ja Länsimäessä.

Kuninkaalassa sijaitsee kaksi pientä täydennysrakentamisaluetta Kuusikkotien varrella ja Lindemanin korven puistoalueen vieressä sekä yksi Malmarinpolun ja Kalliontien risteyksessä. Kuninkaanmäessä suurempi täydennyskohde sijaitsee Insinöörinkujan ja Kolohongan puiston välisellä alueella. Lisäksi pienempi täydennysalue sijaitsee Vanhan Porvoontien varrella.

Vaaralassa osa yleiskaavan 1992 työpaikka-alueesta (TY) muuttuu pientaloalueeksi (A3) Kuussillantien varrella. Sen lisäksi Vaaralassa Kehä III:n varrella sijaitsee pieni täydennysalue, joka tarvitsee hyvän melusuojauksen ennen rakentamista.

Hakunilassa sijaitsee keskustan tuntumassa Kannuskujalla pieni täydennysalue, joka on asemakaavan rakentamaton Y-tontti. Itä-Hakkilassa pieni eheyt-

tämiskohde sijaitsee Kanneltiellä. Rajakylässä ja Länsimäessä on pieniä täydennyskohteita. Rajakylän täydennysalue sijaitsee Helsingin rajan tuntumassa ja on voimassa olevan asemakaavan puistoaluetta. Länsimäessä Kuntopuiston vieressä Länsimäentien varrella sijaitsee täydennysalue, joka on asemakaavan rakentamaton Y-tontti.

Asuntoalueiden laajentaminen

Hakunilan metrovarauksen poistaminen yleiskaavasta mahdollistaa asuntoalueiden laajentamisen yleiskaavan 1992 metrovarauksen päälle Länsimäen pohjoisosissa Juoksuhaudan puiston ympärillä ja osittain virkistysalueelle Vartiolieltä pohjoiseen. Asuntoaluetta on laajennettu myös Maratontien ja Länsimäentien kulmassa yleiskaavan 1992 urheilu- ja virkistyspalvelujen alueelle (VU).

Kolohongassa sijaitsee pieni asuntoalueen laajennus (A3) Merkkipuuntien varrella, joka pienentää Honkametsän puistoaluetta. Itä-Hakkilassa sijaitsee laajennusalueita Lahdentien ja Hakunilantien varrella. Molemmat ovat nykyisen asemakaavan viheralueita. Lahdentien varressa suurin osa Rukinpyörän puistosta ja Hakunilantien varressa osa Itä-Hakkilan Saagapuistosta muuttuu pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi (A3).

Hakunilan kaupunginosan puolella Kaskelassa on asuntoalueen laajennus, joka liittyy yleiskaavan 1992 mukaiseen toistaiseksi rakentamattomaan pientalovaltaiseen asuntoalueeseen. Alueen yleiskaavamerkintä on muutettu matalaksi ja tiiviiksi asuntoalueeksi (A2). Pienempi asuntoalueen laajennus sijaitsee Nissaksessa Saagatien päässä.

Vaaralassa on yksi asuntoalueen laajennus Kehä III:n ja Koivumäentien välisellä alueella Lähdepuistossa. Alue on asemakaavan mukaista viheraluetta.

Hajarakentaminen

Sotungin ja Länsisalmen kyläalueet (AT) ja niiden rakentamismahdollisuudet säilyvät samoina kuin yleiskaavassa 1992. Sotunkia ja Länsisalmia kehitetään edelleen maaseutumaisina alueina.

Vaikutusten arviointi ja muutos verrattuna yleiskaavaluonnokseen

Yleiskaavan asuntorakentamisen sosiaalisia³ ja yhdyskuntataloudellisia⁴ vaikutuksia sekä vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin⁵ on arvioitu tarkemmin erillisissä raporteissa. Osa-alueella yleiskaavaan on tehty useita muutoksia yleiskaavaluonnokseen verrattuna.

Yleiskaavaluonnoksessa ja -ehdotuksessa esitetty matala ja tiivis asuntoalue (A2) Santaradantien itäpuolella on rajattu pois yleiskaavasta. Alueella on voimassa yleiskaava 1992, jossa alue on työpaikka-alue (T).

Vaaralan eteläosassa sijaitseva Kuussillanniityn asuntoalueen laajennus liittyi yleiskaavaluonnoksen liikenneverkon uudelleenjärjestelyihin: Heli-radan osoittaminen tunneliin ja Kuussillantien uudelleenlinjaus olisivat mahdollistaneet asumisen lisäämisen. Heli-radan linjauksesta tehdyssä tarkemmassa selvityksessä tunnelivaihtoehto todettiin kuitenkin erittäin ongelmalliseksi laajan pohjavesialueen vuoksi ja asuntoalueen laajentamisesta päätettiin luopua. Yleiskaavassa Heli-radan linjaus on pääosin yleiskaavan 1992 mukainen.

Vaaralassa toinen asuntoalueen laajennus ulottui pidemmälle etelään Lähdepuistoon, mutta uuden arvioinnin jälkeen aluetta päätettiin pienentää, koska maaperä laajennuskohteen eteläosassa on rakentamisen kannalta huono.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa Itä-Hakkilassa Saagapuistoon sijoittuvan A3-alueen rakentaminen todettiin hyväksi ratkaisuksi. Vaikka viheraluetta menetetäänkin rakennettaessa, jää sitä edelleen runsaasti varsinkin alueen itäpuolelle. Rukinpyörän laajennuskohde täyttää arvioinnin mukaan sijaintinsa puolesta eheyttävän rakentamisen kriteerit, mutta kääntöpuolena on paikallisesti arvostetun viheralueen menetys. Kaskelan täydennysrakentamisen todettiin arvioinnissa sijaitsevan hyvin suhteessa palveluihin. Lahdenväylältä ja Lahdentielle kantautuva liikennemelu todettiin kuitenkin häiritseväksi, joten melusuojaukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnittelussa⁶.

Vaikutusten arvioinnin mukaan Vaaralan laajennusalue Lähdepuistossa sijaitsee hieman syrjässä joukkoliikenteen kannalta, mutta lähipalvelut ovat helposti saavutettavissa. Länsimäessä täydennys- ja laajennusalueiden sijainti on puolestaan edullinen, sillä koulut, päiväkodit ja päivittäistavarakaupat sijaitsevat lähellä ja joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät.⁷

Yleiskaavassa esitetyt asuntoalueiden laajennukset ja täydennysrakentamisalueet tukevat arviointien mukaan paikallisten palveluiden säilymistä Hakunilan osa-alueella⁸. Väestöpohjan säilyttämiseksi täydennysrakentamista pitäisi saada alueelle vieläkin enemmän. Jatkosuunnittelussa on selvittävät mahdollisuudet toistaiseksi rakentamattomien julkisten palveluiden ja hallinnon tonttien muuttamiseksi asumiseen. Lisäksi Hakunilassa ja Länsimäessä suurten pysäköintialueiden käyttöä osittain asuntorakentamiseen pitäisi tutkia tarkemmin. Ratkaisu edellyttäisi pysäköinnin uudelleen järjestelyjä.

Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten osalta muutos yleiskaavaan 1992 on pieni, koska asuntoalueiden rajaukset ovat muuttuneet vain vähän ja suuri osa täydennysrakentamisalueista on käyttötarkoituksen muutoksia verrattuna nykyisiin kaavoihin. Täydennys- ja laajennusalueiden selvittävänä olleet rakentamiskustannukset kerrosneliötä kohti vaihtelevat melko paljon eri alueiden välillä, mutta ovat kokonaisuutena tarkasteltuna keskitasoa verrattuna muiden osa-alueiden rakentamiskohteisiin. Arvioinnissa erityisen edullinen oli Vaaralan laajennusalue⁹.

Hakunilan osa-alueella moni yleiskaavan uusista asuntorakentamisalueista sijaitsee voimassa olevien kaavojen viheralueilla ja paikallisesti muutokset voivat olla merkittäviä, kuten Kaskelassa ja Itä-Hakkilassa. Kokonaisuutena muutos viheralueissa on kuitenkin vähäinen ja korvaavia lähivirkistysalueita löytyy kaikkialta läheltä asukkaita. Jatkossa korostuu erityisesti yleiskaavan mukaisen virkistysalueverkoston toteuttaminen sekä virkistysalueiden laadun nostaminen ja hoidon parantaminen, erityisesti siellä missä viheralueet vähenevät eniten. Viheralueiden määrä asukasta kohti säilyy yhdyskunnassa täydennysrakentamisesta huolimatta hyvänä¹⁰.

8.5.4 Työpaikat

Hakunilan alueen merkittävimmät työpaikka-alueet ovat Hakkila ja Vaarala. Kummatkin alueet säilyvät merkittävinä teollisuusalueina. Lisäksi Hakunilan keskustassa on jonkin verran palvelutyöpaikkoja.

Hakkila säilyy raskasta liikennettä aiheuttavien logistiikkayritysten keskeisenä sijaintipaikkana. Hakkilassa on ollut jo yleiskaavassa 1992 erityistoimintojen työpaikka-alueita (TE). Nämä aluevaraukset säilyvät yleiskaavassa ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueina (TT).

^{3,6,7,8} WSP LT-Konsultit (2006a); Henriksson & Jääskeläinen (2006)

⁴ Skoy Suunnittelukeskus (2006)

⁵ Mäkinen (2006c)

⁹ Skoy Suunnittelukeskus (2006)

¹⁰ Mäkinen (2006c)

Hakkila on ensimmäinen merkittävä työpaikka-alue Kehä III:n varrella lähdetessä Vuosaaren satamasta. Hakkila on myös ensimmäinen alue Vuosaaren sataman jälkeen, jossa on vielä merkittäviä mahdollisuuksia satamaan tukeutuvan logistiikan kehittämiseen. Koska Hakkila sijaitsee Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välissä, aluetta markkinoidaan ”Vantaan akselina”.

Hakkilan alueen osoittamista pääosin TT-alueeksi on arvioitu myös sosiaalisten vaikutusten osalta hyväksi mm. suurten liikenneväylien läheisyyden vuoksi. Alueelle suuntautuva raskas liikenne ei aiheuta juurikaan häiriötä asutukselle.

Lahdenväylän ja Lahdentien välinen TE-alue on muutettu yhdyskuntateknisen huollon alueeksi (ET). ET-alue sijaitsee liikennemelualueella ja soveltuu yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin. Erilaisia jätehuollon, teiden kunnossapidon ja linja-autojen varikkotoimintoja on mahdollista sijoittaa ET-alueiden lisäksi myös asutuksesta erillään oleville logistiikalle varatuille alueille (TT). Hakkilassa toimintojen sijoittamista ohjaa kuitenkin Vanhan Porvoontien ympäristön Valkoisenlähteen pohjavesialue, jonka takia alueelle ei sovellu mikä tahansa ympäristöhäiriötä aiheuttava toiminta.

Hakkilassa voidaan myös sallia paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittuminen T/tk-alueelle Lahdenväylän ja Lahdentien väliin Koi-vukylänväylän eteläpuolelle. Alueella on jo nyt mm. rautakauppa.

Merkittävin muutos työpaikoissa tapahtuu, kun Hakunilan keskusta laajenee linja-autovarikon paikalle ja Porttipuisto muuttuu teollisuusalueesta (T, TY ja ET) kokonaan kaupallisten palvelujen alueeksi (KM).

Hakunilan keskustan laajennukseen liittyen on Jokiniementien pohjoispuolelle varattu työvoimavaltainen työpaikka-alue (TP) nykyiseltä tiehallinnon varikkoalueelta. TP -alue toisaalta toimisi melumuurina Lahdenväylää vasten sen takana olevalle uudelle asutukselle ja toisaalta se monipuolistaisi Hakunilan työpaikkarakennetta. Lisäksi se sijaitsee suunnitellun pikaraitiotieverkon varrella. Tiehallinnon varikolle on esitetty korvaava paikka Ruskeasantaan.

Vaaralan muuntamoalueen ET -alueesta on pohjoisin osa muutettu teollisuus- ja varastoalueeksi (T). Alue sijaitsee liikenteellisesti erinomaisella paikalla: Kehä III:n, uuden Länsimäentien liittymän ja Heli-ratavarauksen välissä. Alue sijaitsee lähellä Vuosaaren satamaa, ja se sopii siksi mm. raskaan liikenteen levähdysalueeksi. Kuljetusalan yritykset ja järjestöt sekä kauppakamari ovat toivoneet levähdysalueita pääkaupunkiseudun pääväylien varsille. Raskaan

liikenteen virrat pääkaupunkiseudulla muuttuvat Vuosaaren sataman valmistuttua.

Vaaralan Kuussillan teollisuusalueen (TY) rajausta on tarkistettu siten, että asumiseen sopiva pohjoisosa on muutettu yleiskaavassa asuntoalueeksi. Eteläosa rajautuu Heli-ratavaraukseen.

Hakunilassa on asemakaavoitetuille alueille mahdollista luoda yli 8000 uutta työpaikkaa. Lisäksi toistaiseksi vielä asemakaavoittamattomille yleiskaavavarauksille lähes 3000 uutta työpaikkaa. Varsinaisille työpaikka-alueille (T, TT, TY, ja TP) sijoittuu 7000 uutta työpaikkaa.

8.5.5 Liikenne

Hakunilan alueella yleiskaavan liikennejärjestelmässä on merkittäviä muutoksia. Hakunilan metrovaraus Mellunmäen asemalta eteenpäin on muutettu mahdolliseksi metrovaraukseksi, joka voi olla vaihtoehtoinen maakuntakaavassa Mellunmäen asemalta itään suuntautuvan varauksen kanssa. Yleiskaavassa ei oteta kantaa siihen, toteutetaanko näistä kumpaakaan tai molemmat. Varautuminen metron jatkumiseen Mellunmäestä eteenpäin osoitetaan nuolella. Yleiskaavamääräyksellä jatkoon suunnittelu sidotaan samaan aikaan tehtäviin maankäytöllisiin ja liikenteellisiin selvityksiin. Metrovarausten poistaminen asemakaavoista edellyttää kuitenkin selvitystä metrovarauksen säilyttämisen tarpeellisuudesta. Metrovaraus voidaan korvata myös pikaraitiotiellä, jos sellainen otetaan osaksi seudullista liikennejärjestelmää. Seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys kulkee Mellunmäen metroasemalta Hakunilan kautta Tikkurilaan, lentoasemalle ja Myyrmäkeen. Yhteyttä kehitetään ainakin aluksi bussiliikenteen reittinä. Joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy Jokiniementien ja Lahdenväylän vaihtopysäkki ja sen ja Hakunilan uuden kaupallisen keskuksen jalankulkuyhteyksien kehittäminen.

Heli-ratavaraus on maanpinnassa, eikä radan varteen ole varattu paikkoja asemille. Heli-radan tasauksen muuttamiseen liittyen on yleiskaavassa nyt esitetty tieverkkovaihtoehto, jossa Suurmetsäntien ja Länsimäentien välinen pääkatu on radan pohjoispuolella ja Tilustien jatke liittyy siihen. Vuosaaren satamaradan linjausta on tarkistettu lopullisen suunnitelman mukaiseksi ja satamaradan ja Heli-radan välinen yhdysraide on lisätty yleiskaavaan. Vaikutusten arvioinnin¹¹ yhteydessä on todettu, että Heli-radan pintaratkaisu muodostaa esteen asutuksen ja viheralueen välille.

Tästä yleiskaava-alueesta on rajattu pois Santarata Valkoisenlähteen eteläpuolelta sekä yleiskaavaehdotuksessa ollut A2-asuntoalue Hakkilassa. Tällä yleiskaavasta poisrajatulla alueella on voimassa vuoden 1992 yleiskaava, jossa on Santarata ja työpaikka-alue (T). Yleiskaavassa ei enää varauduta Santaradan jatkamiseen Valkoisenlähteen pohjoispuolelle eikä

¹¹ WSP LT-Konsultit Oy (2006b)

pistoraiteeseen tukeutuvan maankäytön lisäämiseen. Jos Santarata joskus myöhemmin poistuu käytöstä, on pääradan itäpuolelle suuntautuville suurmuuntajien kuljetuksille haettava uusi reitti. Santarataa ei voida myöskään hyödyntää tarkoituksenmukaisella tavalla esimerkiksi Vuosaaren sataman maakuljetuksissa, koska satamarata kulkee suoraan satamasta Saviolle. (ks. myös 6.2.1)

Vuosaaren satamaan johtava tieyhteys on yleiskaavassa. Paikallisesti Hakkilan alueen teollisuuden liikenneyhteyksien parantamiseksi yleiskaavassa on varaus suuntaisliittymälle Valkoisenlähteentielle etelään Lahdenväylälle mahdollisia myöhempiä tarpeita varten, vaikka se ei sisälly Tiehallinnon nykyisiin kehittämissuunnitelmiin. Kehä III:n itäpäässä Lahdenväylän ja Hakunilantien eritasoliittymien välille on suunniteltu kolmannet kaistat. Nykyinen Fazerintien tasoliittymä muutetaan eritasoliittymäksi, samalla kun Länsimäentie jatketta Kehä III:n alitse. Myös Porvoonväylän eritasoliittymää parannetaan. Tällöin yleiskaavan mukaisella tie- ja katuverkolla ei ole sujuvuusongelmia.

Hakunilan kaduista ruuhkautuvat ilman parannuksia liikenne-ennusteen mukaan Tikkurilantie ja Jokiniementie. Jokiniementien liikennekuormitusta tulee lisäämään alueelle suunniteltu uusi 40 000 k-m²:n kauppakeskus. Hakunilan keskustan ja kaupallisten palveluiden kehittämiseksi on tehty myös liikenteellisiä selvityksiä. Porttipuiston liikenteellisen selvityksen¹² perusteella Lahdentien ja Jokiniementien liittymän ramppi on siirretty Jokiniementien pohjoispuolelle.

8.5.6 Tekninen huolto

Hakunilan teknisen huollon verkosto säilyy monin osin sellaisena, kuin se on varattu yleiskaavassa 1992. Långmossebergenin laaja yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus säilyy.

Hakunilan nykyistä linja-autovarikkoa korvaavan varikon sijaintia on selvitetty yleiskaavatyössä. YTV:n laskelmien mukaan taloudellisesti edullisin alue varikolle on Koivukylänväylän ja Lahdenväylän liittymän lähialue. Varikkovaihtoehtojen liikennöinti- ja ympäristövaikutuksia on selvitetty. Kuninkaanmäen ja Hakkilan vaihtoehtoista on tehty selvitys ”Itä-Vantaan linja-autovarikkovaihtoehdot tekninen tarkastelu”, joka koskee mm. pohjavesiä ja pintavesiä. Selvitysten perusteella Kuninkaanmäen alue on ympäristövaikutusten kannalta soveliaampi paikka varikolle kuin Hakkilan TT-alueet Vanhan Porvoontien varrella, koska ne sijaitsevat Valkoisenlähteen pohjavesialueella, joka on Vantaan tärkein pohjavesialue. Selvitysten perusteella^{13,14} on perusteltua säilyttää

ET -alue Lahdentien ja Lahdenväylän välissä. Päätös Itä-Vantaan linja-autovarikon lopullisesta paikasta tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä.

Itä-Vantaan uudelle sähköasemalle on varattu paikka (ET) Kaaripuistoon Hakkilaan.

Tiehallinnon varikkotoiminnot on tarkoitus keskittää Ruskeasantaan. Varikkoalueet Kaskelassa muuttuvat keskusta- ja asuntoaluevarauksiksi.

Hanabölen pelloilla kulkevalle 110 kV:n linjalle on osoitettu uusi linjaus Itä-Vantaan sähköaseman kautta kulkevaksi Lahdenväylän varteen.

Gasum Oy:n yleiskaavaehdotuksesta antaman lausunnon johdosta maakaasun runkojohto Hakunilan keskustatoimintojen alueella on siirretty Lahdentien varteen.

Ojangan lumen vastaanottopaikkaa korvaava uusi varaus on nykyisen paikan eteläpuolella, asemakaavoitetun Långmossenintien ja voimalinjojen välisellä alueella. Alue sijaitsee aivan Kehä III:n tuntumassa kaukana asutuksesta, eikä sen liikenne siten häiritse asutusta.

Vantaan lumenvastaanottopaikkaverkoston kehittämisen tavoitteena on, että lähin lumenvastaanottopaikka sijaitsisi kolmen kilometrin säteellä kerättävästä paikasta. Koivukylän alueella ei ole lumenvastaanottopaikkaa, lähimmät ovat pääradan länsipuolella Kulomäessä ja Koivuhaassa. Koivukylän uudelle lumen vastaanottopaikalle on varaus Lahdenväylän ja Koivukylänväylän risteyksen luoteispuolella olevan työpaikka-alueen pohjoisreunalla. Lumenvastaanottopaikka on Valkoisenlähteen pohjavesialueen ulkopuolella Lahdenväylän liikennemelualueella, jonka takia alue ei sovellu asumiselle eikä virkistykselle. Alue ei ole myöskään luonnonsuojelun kannalta arvokasta eikä sijaitse Kuusijärven valuma-alueella eikä asuntoalueen välittömässä läheisyydessä. Liikenne on mahdollista järjestää siten, että lumiajoa suorittavat kuorma-autot eivät kulje Päiväkummun asuntoalueen kautta, vaan etelästä Koivukylänväylän kautta. Alue soveltuu tiivistä rakennetun Koivukylän keskustan ja Hakkilan työpaikka-alueen lumen vastaanottopaikaksi. Pohjoisesta Päiväkummun suunnasta alueelle tulee vain mahdollisesti itse asuntoalueelta kerättävää lunta.

Honkanummen hautausmaa on yleiskaavassa asemakaavan mukaisesti. Lahdenväylän itäpuolella oleva saksalainen sotilashautausmaa säilyy yleiskaavassa hautausmaana. Sen sijaan yleiskaavassa 1992 oleva varaus pieneläinten hautausmaalle poistetaan yleiskaavasta, koska se on jo asemakaavassa varattu muuhun tarkoitukseen. Pieneläinten hautausmaita voi perustaa koirien koulutuskeskusten yhteyteen, eikä niille erikseen tehdä varauksia yleiskaavaan.

¹² Stafica Oy (2002)

¹³ Ramboll Finland Oy (2007b)

¹⁴ Ramboll Finland Oy (2007c)

8.5.7 Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut

Yleiskaavan vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin on arvioitu erillisessä raportissa¹⁵ ja myös sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on käsitelty virkistysalueita¹⁶.

Sotunginmetsä on osa itäisen pääkaupunkiseudun merkittävintä metsäaluetta. Yleiskaavassa 1992 varattu retkeily- ja ulkoilualue säilyy muutamien tarkistuksien retkeily- ja ulkoilualueena (VR). Sipoon rajalla, Myyraksen kohdalla virkistysaluevarausten periaatteet muuttuvat, kun Brudbrinkenille kaavailtua täyttömäkeä ei voida toteuttaa. Täyttömäen mukana on poistettu laskettelumäelle tarkoitettu virkistyspalvelualuevaraus, ja osa lähivirkistysalueestakin on ollut samalla perusteltua muuttaa ulkoilu- ja retkeilyalueeksi. Lisäksi osa retkeily- ja ulkoilualueesta muuttuu luonnonsuojelualueeksi.

Hakunilan tärkein lähivirkistysalue on Ojanko ja lähivirkistysalueiden verkosto on hyvä. Lähivirkistysalueet supistuvat täydennysrakentamisen vuoksi Itä-Hakkilassa, Hakunilassa ja Vaaralassa. Länsimäen urheilualue osoitetaan asemakaavan mukaisesti.

Yleiskaavan yleispiirteistämisen vuoksi asuntoalueisiin on sisällytetty alueiden sisäisiä puistoja Kuninkaalassa, Kuninkaanmäessä ja Vaaralassa.

Kuusijärven urheilu- ja virkistyspalvelualueella on laajaa aluetta palveleva ulkoilun tukikohta ja Vantaalla harvinainen uimaranta. Hakunilan urheilupuiston kenttäalueet ovat urheilu- ja virkistyspalvelualueina (VU), mutta suurten urheilulaitosten korttelit on yleiskaavassa osoitettu palveluiden alueeksi (P1). Ojangan ratsastuskeskuksen (VU) rajausta on tarkistettu asemakaavan mukaiseksi. Urheilu- ja virkistyspalvelualueita ovat lisäksi rakenteilla oleva koirien koulutusalue Ojangossa ja ulkoilun tukipalveluille Kaakkois-Vantaan osayleiskaavassa tehty varaus Länsisalmessa.

Ohjeellisia ulkoilureittejä on yleiskaavassa täydennetty yleiskaavaan 1992 (ja yleiskaavaluonnokseen) verraten ja reittien linjauksia on tarkistettu monin paikoin Sotungissa. Ohjeelliset ratsastuksen runkoreitit on varattu Ojangan ratsastuskeskuksesta Helsingin suuntaan ja Sotungin suuntaan, mistä reitit haarautuvat Sipooseen ja Kuusijärven pohjoispuolelta Päiväkumpuun. Reittien linjauksia on tarkistettu yleiskaavaluonnokseen verrattuna.

Hakunilan virkistysalueverkosto säilyy yleiskaavassa hyvänä ja jatkuvana.

8.5.8 Luonnonsuojelu

Yleiskaavan vaikutuksista luonnonsuojelualueisiin on laadittu erillinen selvitys¹⁷. Sotungissa ja Länsisalmessa ovat itäisen Vantaan Natura2000 -aluevaraukset (nat). Luonnonsuojelualueita on täydennetty yleiskaavan tarkistuksen tavoitteiden mukaisesti Sotungissa. Palokallion (Brudbrinkenin) luonnonsuojelualuevarausta (SL) on laajennettu ja Sipoon rajalla Sipoonkorven luonnonsuojelualueen perustamispäätöksen mukaisesti. Flatbergetin luonnonsuojelualueen rajausta on tarkistettu rauhoituspäätöksen mukaiseksi. Nissbackan kartanoalueen rauhoitettu kilpikaarnamännikkö on merkitty yleiskaavaan SL-alueeksi. Kalkkikalliolla luonnonsuojelualueutta on laajennettu yleiskaavaan 1992 verraten.

Luonnonsuojelulain 29 §:n rauhoitetut luontotyypit Länsimäessä ja Vaaralassa ovat yleiskaavassa luonnonsuojelualueina.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) on Länsisalmessa, Länsimäessä, Rajakylässä, Ojangossa ja useita Sotungissa.

8.5.9 Kulttuurimaiseman suojelu

Yleiskaavan vaikutuksista kulttuurimaisemaan on laadittu erillinen selvitys¹⁸. Sotungissa ja Ojangossa on maisemallisesti arvokas alue maaseudun kulttuurimaiseman vaalimiseksi. Sotungin kylä, jonka historia juontaa keskiajalta, ja sen lähipellot ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin. Se on erotettu muusta maisema-alueesta kyläkuvallisesti arvokkaaksi alueeksi. Samoin Håkansbölen kartano on kyläkuvallisesti arvokasta aluetta, kartanon rakennukset on jo asemakaavalla suojeltu. Aluerajaus poikkeaa yleiskaavan 1992 kulttuurihistoriallisesti merkittävän ympäristökokonaisuuden rajauksesta, koska rajausperiaatteet ovat erilaiset. Sotunginlaakson pohjoisosa on sisällytetty kyläkuvallisesti arvokkaaseen alueeseen sen peltöjen pitkän historian vuoksi, vaikka siellä ei ole säilynyt vanhaa rakennuskantaa. Ojangan peltöjen ja niittyjen avoimena säilyttäminen on jo asemakaavassakin määrätty. Yleiskaavaluonnokseen verraten rajauksia on tarkistettu, jotta periaatteet eri puolilla Vantaata olisivat mahdollisimman yhtenäiset. Vesterkullan kartanon alue ja Länsisalmen kylä ovat maisemallisesti arvokkaita alueita ja rajaus vastaa Kaakkois-Vantaan osayleiskaavassa määriteltyä rajausta vähäisin tarkistuksin.

Suuri Rantatie on kadonnut Hakkilassa rakentamisen alle kahdesta kohdasta, mutta muulta osin historiallinen tie on edelleen olemassa, ja se on merkitty yleiskaavaan. Brudbrinkenillä on 1770-luvulla maantiekäytöstä pois jäänyt Suuren Rantatien vanha linjaus, joka nyt on käytössä ulkoilutienä. Yleiskaavassa ovat molemmat rinnakkaiset reitit.

Hakunilassa ja Vaaralassa on hyviä esimerkkejä Vantaan kaupunkimaiseman rakennusperinnöstä

¹⁵ Mäkynen (2006c)

¹⁶ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

¹⁷ Mäkynen (2006b)

¹⁸ Mäkynen (2006a)

1960- ja 1970-luvun taitteesta. Nämä rivitaloalueet ovat rakennuksissa tehdyistä muutoksista huolimatta säilyttäneet aikansa hengen ja ovat säilyttämisen arvoisia. Yleiskaavassa ne ovat kaupunkikuvallisesti arvokkaita alueita.

Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luettelossa on Hakunilan alueella yhteensä 30 eri aikakausia ja rakennustyyppiä edustavaa kohdetta, joissa monissa on useita rakennuksia. Häkansbölen kartanon rakennusten lisäksi muutamia muita rakennuksia on asemakaavalla suojeltu.

Hakunilan alueella esihistoriallisia muinaisjäänneksiä on Sotungissa. Yksi hautaröykkiö (1. luokan mj.) ja osittain kaksi kivistä asuinpaikkaa sijoittuvat yleiskaavan kyläalueelle (AT), jolloin muinaismuistot on otettava huomioon alueelle mahdollisesti myönnettävien rakennuslupien yhteydessä. Historiallisen ajan muinaisjäänneksistä Hakunilan alueella on kaivosjäänneitä ja kalkkiuuneja Sotungissa, kivilatomus Ojangossa sekä keskiaikaisia kylätontteja Sotungissa, Ojangossa, Länsisalmessa ja Länsimäessä. Keskiaikaisista kylätonteista kolme sijoittuu osittain yleiskaavan kyläalueille, jolloin kylätontit voidaan ottaa huomioon alueelle mahdollisesti myönnettävien rakennuslupien yhteydessä. Lisäksi Länsimäessä on ensimmäisen maailmansodan aikaisen linnoitusketjun jäänneitä, jotka asemakaavoitetun alueen ulkopuolella sijoittuvat yleiskaavan viheralueille.

8.5.10 Maa- ja metsätalous

Sotungin laakson ja Länsisalmen pellot säilyvät maatalousalueena (MT). Länsimäessä varaudutaan virkistyskäytön tarpeiden lisääntymiseen tulevaisuudessa ja alueiden viljelyn jatkumiseen maisemanhoitona, kuten on jo Ojangossa tapahtunut.

8.5.11 Ympäristöä häiritsevät toiminnot

Merkittävimmät maankäytön muutoksen alla olevat pilaantuneet tai pilaantuneiksi epäillyt maat (pima-alueet) ovat Kaskelassa linja-autovarikko ja Tiehallinnon varikkoalue. Ne on muutettu yleiskaavassa keskusta-, työpaikka- ja asuntoalueiksi. Varikkotoimintojen mahdollisesti pilaamat alueet on tarvittaessa kunnostettava ennen maankäytön muutoksia.

Muita pima-alueita on Vaaralan ja Hakkilan työpaikka-alueilla, maankäyttöä näillä alueilla ei ole tarkoitus muuttaa. Monet kohteet ovat pinta-alaltaan pieniä, toimintansa lopettaneita huoltoasemia, auto- ja korjaamoja ja kauppapuutarhoja, eivätkä ne vaikuta yleiskaavaan. Hakkila on Valkoisenlähden pohjavesialuetta ja Vaarala Fazerilan pohjavesialuetta, mikä rajoittaa alueen maankäyttöä.

Liikennemelu

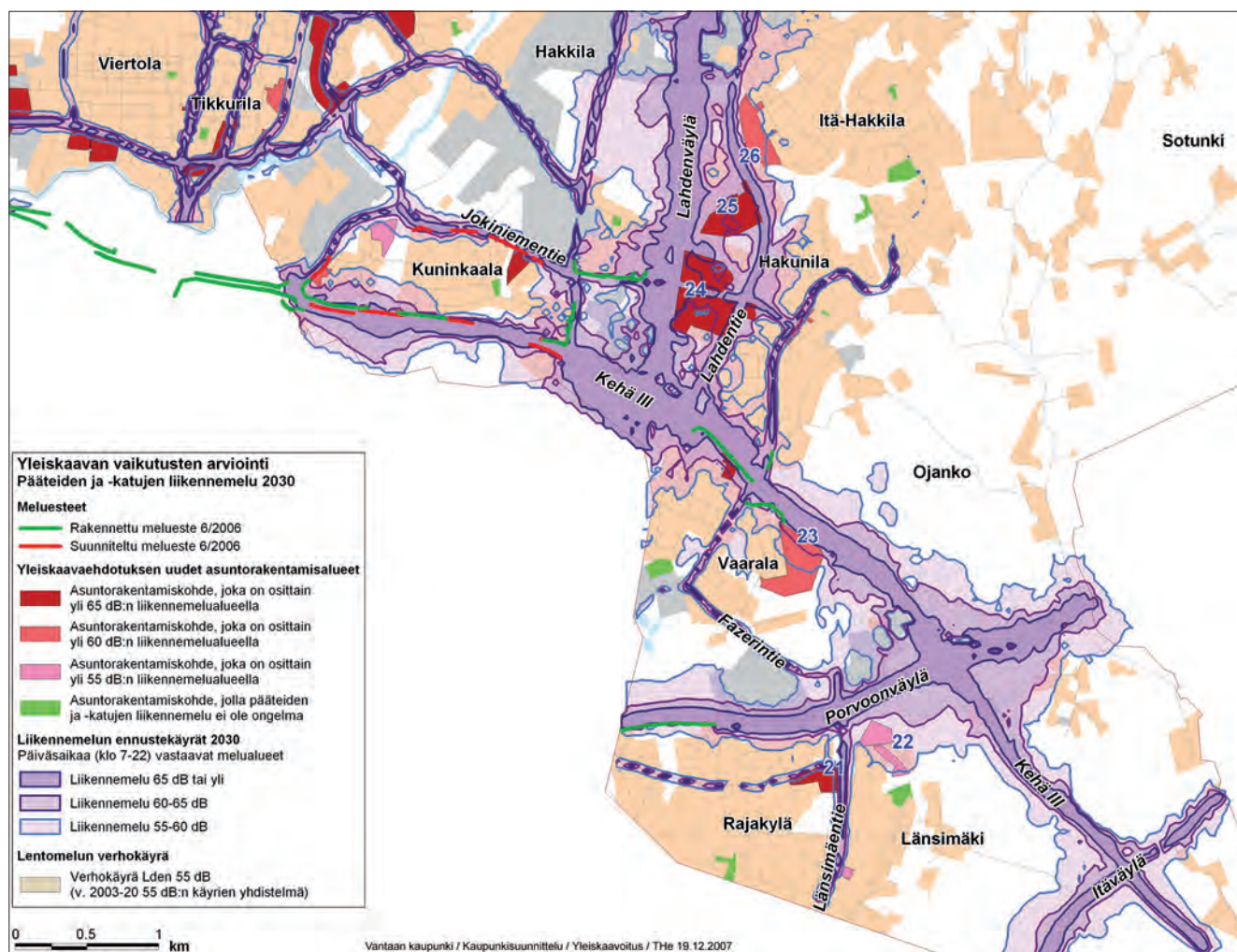
Hakunilan alueella melua aiheuttaa erityisesti tieliikenne. Uusia täydennysrakentamisalueita on Kehä III:n ja Lahdentien varsilla Vaaralassa, Kaskelassa Hakunilassa ja Itä-Hakkilassa. Näillä alueilla on huolehdittava riittävästä suojauksesta liikennemelua vastaan.

Muita liikennemelun kannalta ongelmallisia alueita on Rajakylässä Maratontien varrella ja Länsimäessä Porvoonväylän varrella¹⁹.

¹⁹ Ramboll Finland Oy (2007a)

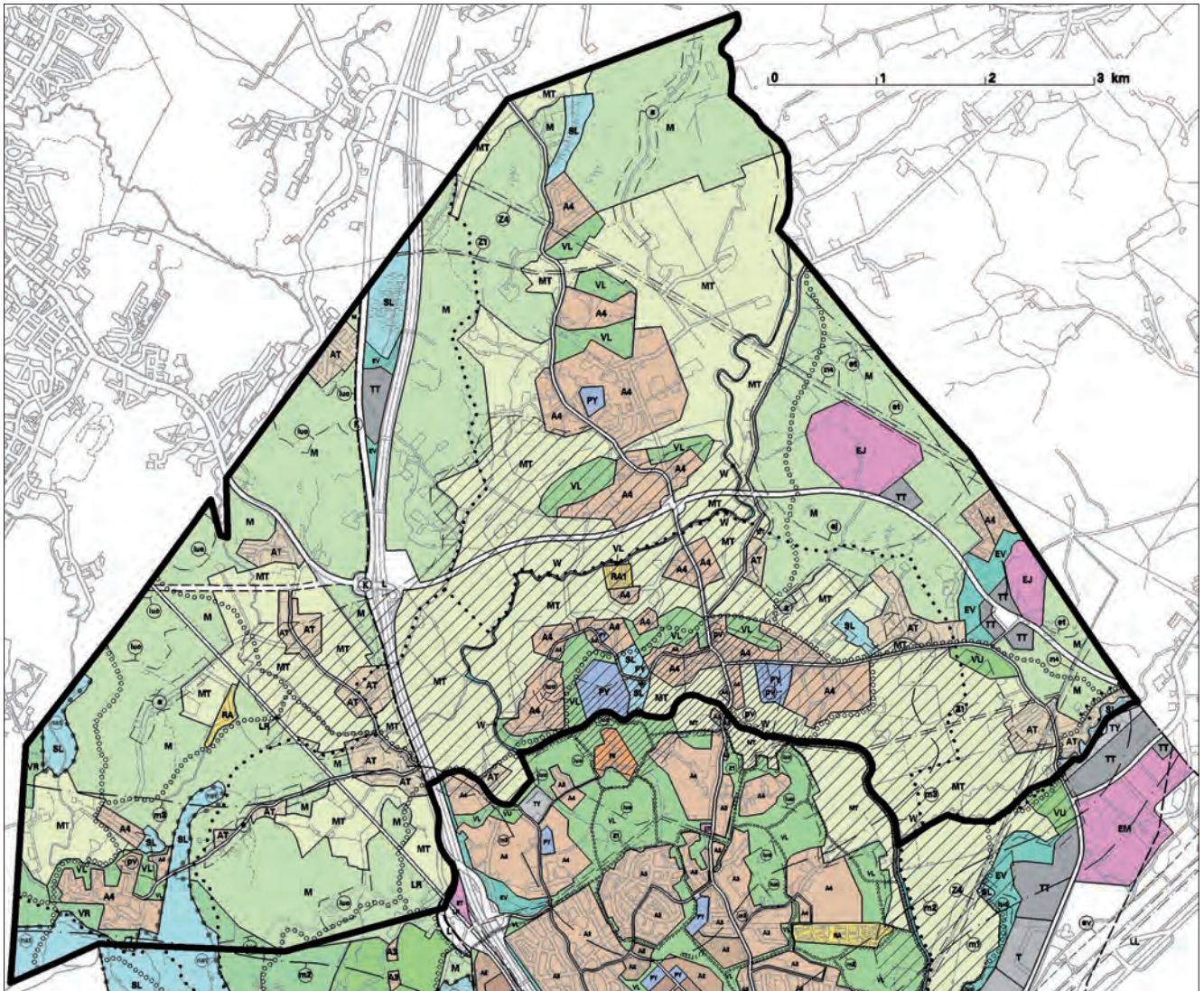
Taulukko 8.4. Uusien asuntorakentamislueiden kuvaus liikennemelun kannalta Hakunilassa (taulukon kohdenumero viittaa alla olevaan kuvaan).

Kohde	Sijainti	Melulähde	Kuvaus	Suojausmahdollisuus	muuta
21	Rajakylä, Länsimäki	Maratontie, Länsimäentie	Osin melualueella	helppo, kaavoitus/ matala este	
22	Länsimäki	Porvoonväylä	Yli 55 dB(A) melualueella	Kaavoitus+ esteet	
23	Vaarala	Kehä III	Kehä III:n melualueella	Kaavoitus+ korkeahkoja esteitä	
24	Hakunila	Lahdenväylä	Lahdenväylän melualueella	Vaatii korkeita esteitä	
25	Hakunila	Lahdenväylä, Lahdentie	Lahdenväylän melualueella	Vaatii korkeita esteitä	
26	Itä-Hakkila	Lahdentie, Lahdenväylä	Yli 55 dB(A) alueella	helpohko, matala este	



Kuva 8.28. Pääteiden ja -katujen liikennemelun ennustekäyrät 2030 Hakunilassa.

8.6 Luoteis-Vantaa



Kuva 8.29. Ote yleiskaavasta Luoteis-Vantaan alueelta.

8.6.1 Väestö

Luoteis-Vantaan osa-alueella asui vuonna 2007 noin 2 750 asukasta. Vuoteen 2017 asti asukasluvun enustetaan pysyvän samalla tasolla (kuva 8.30), koska yleiskaavaratkaisu perustuu asuntoalueiden osalta yleiskaavan 1992 mukaisiin asuntoaluevarauksiin, joita ei ole tarkoitus asemakaavoittaa seuraavaan 10 vuoteen. Väestö ikääntyy tulevaisuudessa jonkin verran. Vesihuollon rakentamisen myötä Seutulan alueen pientaloalueiden (A4) asemakaavoitus alkaa täydennysrakentamisella alueelle rakennettavan vesihuoltoverkoston varrella. Ajan myötä Luoteis-Vantaan väestön määrä ja lapsiperheiden osuus tulevat kasvamaan.

8.6.2 Keskukset ja palvelut

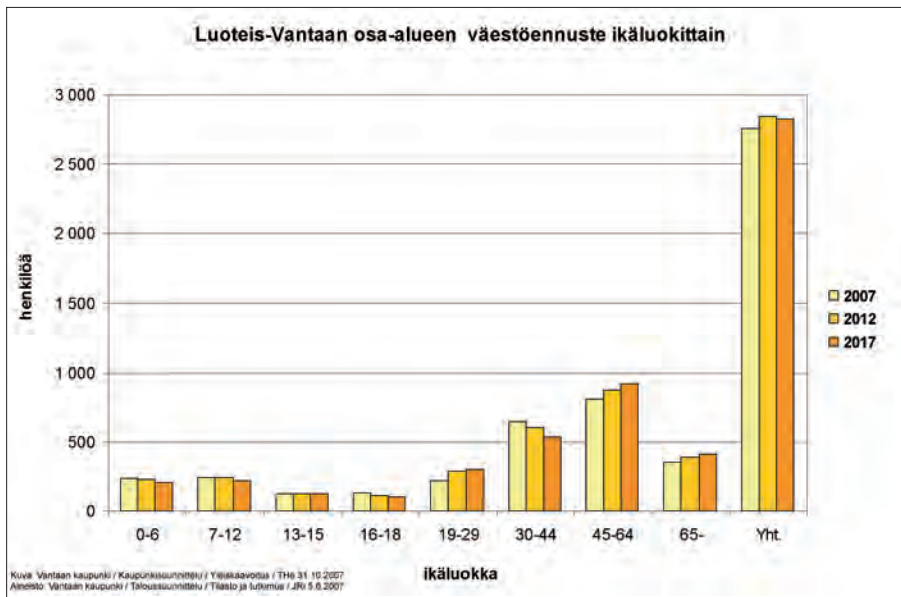
Luoteis-Vantaa säilyy yleiskaavan 1992 mukaisesti pientalo- ja maaseutuvaltaisena alueena. Luoteis-Vantaan keskuksena palvelee suunnitteilla olevan

Marja-Vantaan keskus, Kivistö, jonne myös pääosa kaupan palveluista sijoittuu. Männikköön on varattu julkisten palvelujen alue (PY) turvaamaan Kehä IV:n pohjoispuolen julkisten palvelujen, lähinnä koulujen, sijoittumisen mahdollisuudet.

8.6.3 Asuminen

Yleiskaavan asuntoalueet ovat Luoteis-Vantaalla joko pientaloalueita (A4) tai kyläalueita (AT). Seutulan ja Riipilän pientaloaluevarauksilla (A4) voidaan sallia rakentaminen yleiskaavan määräysten perusteella, mikäli rakentaminen ei vaikeuta tulevaa asemakaavoitusta.

Nykyisille rakennetuille alueille on tarpeen laatia asemakaava sitä mukaa, kun alueelle rakennetaan vesihuoltoa ja kun Seutulan ja Riipilän asutusta on tarve kehittää Kivistön kaupunkirakenteeseen tukeutuen.



Kuva 8.30. Luoteis-Vantaan väestöennuste vuoteen 2017.

Keimolan, Syväojan ja Kiilan kyläalueet (AT) säilyvät yleiskaavassa ja rakentamismahdollisuudet säilyvät yleiskaavan 1992 mukaisina.

Myös maa- ja metsätalousalueille on mahdollista rakentaa yleiskaavan määräysten perusteella. Mikäli kaikki toteuttamiskelpoinen hajakennusoikeus toteutuisi, saattaisivat nykyiset laajat ja yhtenäiset metsäalueet tarpeettomasti pirstoutua. Tämä heikentäisi tulevaisuudessa alueiden kehittämismahdollisuuksia.

Hajakenttämisen ohjaamiseksi maa- ja metsätalousalueilla yleiskaavassa on osoitettu tienvarsivyöhykkeitä (a), jonne rakentaminen tulisi sijoittaa, mikäli sitä ei voida sijoittaa tilakeskusten yhteyteen tai AT- tai A4-alueille. Tienvarsivyöhykkeen merkinnällä (a) pyritään yhdessä muiden maa- ja metsätalousalueita koskevien määräysten kanssa ohjaamaan rakentamista teiden läheisyyteen, mikä on yhdyskuntatalouden kannalta järkevää. Samalla säästetään laajempia yhtenäisiä metsäalueita rakentamattomina. Yhtenäiset rakentamattomat alueet on paremmin suunniteltavissa taajamatoiminnoille kuin hajanaisesti rakennetut alueet, jos seudun kasvu tulevaisuudessa niin vaatii. Tienvarsivyöhykkeitä on Kongontien varrella Keimolassa, Tammirinteentien varrella Seutulassa ja Rajakoskentien varrella Riipilässä. Tienvarsivyöhykkeet eivät kata kaikkia tiloja, mutta ne edistävät osaltaan suotuisan yhdyskuntarakenteen kehittymistä.

Vaikutusten arviointi ja muutos verrattuna yleiskaavaluonnokseen

Yleiskaavan asuntorakentamisen sosiaalisia¹ ja yhdyskuntataloudellisia² vaikutuksia sekä vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin³ on arvioitu tarkemmin erillisissä raporteissa.

¹ WSP LT-Konsultit (2006a); Henriksson & Jääskeläinen (2006)

² Skoy Suunnittelukeskus (2006)

³ Mäkinen (2006c)

Luoteis-Vantaalla muutokset verrattuna yleiskaavaan 1992 ovat asumisen osalta pieniä ja luonteeltaan teknisiä tarkistuksia aluevarausten rajauksissa mm. tulvarajojen mukaan Tapolassa ja Getbackassa.

Yleiskaavaluonnokseen verrattuna asuntoalueiden merkintätapa on Seutulassa muuttunut Katriinantien eteläpuolella ja Riipiläntien varrella A3:sta A4:ksi. Alueille on tarpeen laatia asemakaava ennen vesihuollon rakentamista ja tavoitteena on ohjata rakentamista yleiskaavamääräyksillä siten, ettei mahdollinen rakentaminen vaikeuta alueiden tulevaa asemakaavoitusta. Yhdyskuntarakenteen hallinnan ja yhdyskuntatalouden kannalta muutos on perusteltu.

8.6.4 Työpaikat

Yleiskaavan 1992 mukaiset Luoteis-Vantaan työpaikka-alueet sijaitsevat Seutulan entisen kaatopaikan ja Kiilan jätehuoltoaluevarauksen yhteydessä sekä Hämeenlinnanväylän ja Vanhan Hämeenlinnantien välissä Luhtaanmäessä. Nämä työpaikkavaraukset säilyvät. Alueet ovat ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueita (TT). Kiilassa työpaikka-alue on tarkistettu asemakaavan mukaiseksi. Luoteis-Vantaan työpaikka-alueille on mahdollista luoda noin 500 uutta työpaikkaa.

Kiilan kaatopaikan luona olevan pienen työpaikka-alueen käyttöönottokustannukset ovat selvästi korkeammat kuin muilla työpaikka-alueilla. Alueen käyttöönoton edellyttämät kunnallisteknisen verkoston kytkentäinvestoinnit ovat mittavat. Aluetta ei siksi kannata ottaa käyttöön ellei Kiilan kaatopaikkaa toteuteta.

Yleiskaavaluonnoksesta saaduissa mielipiteissä ja tehdyissä vaikutusten arvioinneissa yhtenä huolena asumisen näkökulmasta pidettiin Kehä IV:n ja Myllykyläntien varren ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueen (TT) mahdollisesta

rakentamisesta ja liikenteestä aiheutuvia melu- ja ympäristöhaittoja. Yleiskaavassa Myllykyläntien varren TT-alue on muutettu lähempänä asutusta osittain teollisuusalueeksi, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY). Hanskalliontien risteyksen kohdalla on lisätty suojaviheraluetta (EV) kyläalueen (AT) ja TT-alueen sekä Kehä IV:n väliin. Kehä IV:n tiesuunnittelun yhteydessä selvitetään melusuojauksen tarve.

Klaukkalan liittymän ympärille suunniteltiin yleiskaavassa 1992 teollisuusalueita, jotka kuitenkin jätettiin vahvistamatta. Alueet on tässä yleiskaavassa osoitettu maa- ja metsätalousalueiksi, jolloin liittymäalueen ja Klaukkalan ratavarauksen vaikutusalueiden maankäyttö voidaan tulevaisuudessa suunnitella yhtenäisenä kokonaisuutena.

8.6.5 Liikenne

Luoteis-Vantaan joukkoliikenteen pääperiaatteena on johtaa Vantaan sisäiset linjat sekä muutamat seutulijat palvelemaan liittymää Kehärataan Kivistön asemalla. Myös ajoneuvoliikenteen liittymäpysäköintimahdollisuus Kivistössä ja Petaksessa on suunniteltu parantamaan joukkoliikenteen ja muiden kulkutapojen yhteiskäyttöä hajanaisesti asutulla alueella. Kivistön asema ja sinne suunnitellut kaupalliset ja kunnalliset palvelut sijaitsevat Marja-Vantaan osayleiskaava-alueella. Pitkän aikavälin tilavaraus on Klaukkalan rata, josta on laadittu⁴ esiselvitys. Selvitys ei ole aiheuttanut muutoksia yleiskaavan varauksiin.

Kehä IV ja sille esitetty jatke Klaukkalantieltä länteen Lahnuksen suuntaan ovat seudullisen liikenneverkon osia ja liittyvät lentoaseman pohjoispuolisten yhteyksien kehittämiseen ja Kehäskuntien kehittämistavoiteisiin. Kehä IV:n linjausta on tarkistettu yleiskaavaan 1992 verrattuna. Klaukkalan liittymän koillispuolelle on varattu tila tieliikenteen palvelualueelle, joka korvaa nykyisen Keimolan palvelualueen.

Kehä IV on tieverkollisesti katsottuna seudullinen yhteys, mutta se tukee paikallisesti myös lentoaseman pohjoispuolisten yhteyksien ja maankäytön kehittämistä sekä Vantaan että Tuusulan ja Nurmijärven kuntien alueilla. Kehä IV hankkeella on vaikutusten arviointien mukaan haitallisia ympäristövaikutuksia maisemaan ja asumisviihtyvyyteen. Risteävät ulkoilureitit on mahdollista toteuttaa alikulkuina tai siltoina. Toisaalta linjauksen myötä raskas liikenne saattaisi siirtyä pois asuinalueilta ylemmälle tieverkolle. Lisäksi Kehä IV:n arvioidaan parantavan poikittaisyhteyksiä sekä Vantaan koillis- ja luoteisosien välillä että Vantaan ja Keski-Uudenmaan kuntien välillä.

Toisaalta linjauksen ei katsota edistävän tavoitetta yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä Vantaan sisällä. Luoteis-Vantaan alueen tie- ja katuverkolla ei ole erityisiä verkollisia puutteita tai sujuvuusongelmia.^{5,6,7} Yleiskaavan tavoitteet selvittää yhteydet Tuusulan Maantienkylän työpaikka-alueelle ja Klaukkalaan täyttyvät ja seudullinen verkkotarkastelu⁸ on tehty. Kehä IV:n ratkaisut ovat sen mukaiset.

8.6.6 Tekninen huolto

Kiilan ja Seutulan jätteenkäsittelylle varatut alueet on säilytetty yleiskaavan 1992 mukaisina. Vuoden vaihteessa 2006-07 nähtävillä olleessa ensimmäisessä vaihemaakuntakaavaluonnoksessa Kiilaan ei ole esitetty jätteenkäsittelyaluetta. Kiilan kaatopaikkavaraus poistuisi, jos vaihemaakuntakaava hyväksytään tältä osin luonnoksen mukaisena. Kiilan alueen maankäyttö on harkittava uudelleen vaihemaakuntakaavan voimaantulon jälkeen.

Kummankin jätteenkäsittelyalueen yhteyteen on varattu päällekkäismerkinnällä mahdollisuus ylijäämämaiden sijoittamiseen erillisen asiasta laaditun selvityksen perusteella⁹. Selvityksessä tutkittiin ylijäämämaiden läjittämistä osin Tuusulan kunnan puolelle, mikä edellyttäisi hankkeiden toteuttamista kuntien välisenä yhteistyönä. Yleiskaava mahdollistaa kummankin ratkaisun toteuttamisen.

Muut teknisen huollon aluevaraukset säilyvät pääosin Yleiskaavan 1992 mukaisina. Riipilässä 400 kV:n voimansiirtolinja on toteutunut yleiskaavasta 1992 poikkeavalla tavalla Reunan taajaman läpi. Yleiskaavassa voimalinja on toteutuneen tilanteen mukainen.

Yleiskaavaan on lisätty Vestran pohjavesialue.

8.6.7 Virkistysalueet sekä urheilu- ja virkistyspalvelut

Luoteisella Vantaalla maankäytön muutokset ovat vähäisiä, joten vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin ovat vähäisiä. Uusi yleiskaava noudattaa pienin tarkistuksin yleiskaavaa 1992. Pohjoisella Vantaalla virkistysalueita on varattu eri näkökulmasta kuin muualla Vantaalla, koska pohjoinen Vantaa on vielä maaseutumainen. Virkistysalueet eivät täällä muodosta verkostoa lukuun ottamatta Seutulan kylää, vaan sen sijaan yleiskaavassa on varattu kullekin tulevaisuudessa kehitettävälle asuinalueelle lähivirkistysalueita (VL). Seutulan kylän virkistysalueet yhdistyvät Marja-Vantaan alueen virkistysalueverkostoon.

Kiilaan on tehty urheilu- ja virkistyspalvelualuevaraus (VU) mahdolliselle ratsastuskeskukselle. Ohjeellista ulkoilureittiverkostoa on yleiskaavaan 1992 (ja yleiskaavaluonnokseen) verrattuna täydennetty Keimolassa ja Vestrassa sekä Seutulassa ja Kiilassa. Yleiskaavassa on lisäksi ohjeellisia ratsastusreittiyhteyksiä Espoosta Vestran, Keimolan ja Riipilän kautta Nurmijärvelle.

⁴ SITO Oy (2007b)

⁵ Maa ja Vesi Oy (1995)

⁶ WSP LT-Konsultit Oy (2006a)

⁷ SITO Oy (2007a)

⁸ Strafica Oy (2006)

⁹ Insinööritoimisto Paavo Ristola (2003)

ja Seutulan ja Kiilan kautta Tuusulaan. Reitit yhdistyvät myös Marja-Vantaalle.

8.6.8 Luonnonsuojelu

Yleiskaavan vaikutuksista luonnonsuojelualueisiin on laadittu erillinen selvitys¹⁰. Luoteisella Vantaalla joidenkin luonnonsuojelualuevarausten rajoituksia on tarkistettu yleiskaavaan 1992 verrattuna. Vestrassa ja Keimolassa luonnonsuojelualueita on laajennettu Natura2000 –ohjelman mukaisiksi. Riipilässä Vantaanjoen varresta yleiskaavan 1992 luonnonsuojelualuevaraus on poistettu, koska metsän luontoarvot ovat heikentyneet, eikä varaukselle ole enää riittäviä perusteita.

Luonnonsuojelulain 29 §:n tarkoittamana luontotyyppinä on rauhoitettu Seutulan jalopuumetsä.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) on Vesträn, Keimolan ja Luhtaanmäen metsäalueilla. Tapolan niityt perinnebiotoopin ovat niinkään yleiskaavassa luo -aluetta.

8.6.9 Kulttuurimaiseman suojelu

Yleiskaavan vaikutuksista kulttuurimaisemaan on laadittu erillinen selvitys¹¹. Luoteisella Vantaalla ulottuu suuri osa Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta. Maisemallisesti arvokkaaseen alueeseen on yleiskaavassa sisällytetty Vantaanjokilaakson maatalousalueita Riipilän Männikköön asti ja Hämeenlinnanväylän länsipuolella historiallisen Keimolan kylän vanhimmat pellot. Männikössä rajausta on hiukan laajennettu yleiskaavaluonnokseen verrattuna. Tällä maisemallisesti arvokkaalla alueella on säilynyt vanhaa rakennusperintöä. Seutulan kylän ydinalue kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokaine kohteineen sekä lähipetoinen on yleiskaavassa erotettu laajasta kokonaisuudesta kyläkuvallisesti arvokkaaksi alueeksi.

Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luettelossa on Luoteis-Vantaan alueella yhteensä 17 kohdetta. Ne ovat pääasiassa ennen 1930 lukua rakennettuja kartanoita, tilakeskuksia, kouluja ym. ja monissa kohteissa on useita rakennuksia.

Luoteis-Vantaan alueella on runsaasti esihistoriallisia muinaisjäänneksiä Seutulassa, Luhtaanmäessä ja Riipilässä. Suunnitellun Kehä IV:n yleiskaavassa olevalle linjaukselle osuu osittain kaksi kivikautista asuinpaikkaa. Tien tarkemmassa suunnittelussa on tutkittava kohteiden säilyttämisen mahdollisuudet. Kolme kivikautista asuinpaikkaa sijoittuu yleiskaavan pientaloalueille (A4), jolloin ne yleiskaavan mukaisesti rakentamisessa on mahdollista jättää rakentamisen ulkopuolelle ja asemakaavaa laadittaessa on selvitet-

tävä niiden suojelutarve. Muiden esihistoriallisten muinaisjäänneiden kohdalla yleiskaavassa ei suunnitella maankäytön muutoksia. Historiallisen ajan muinaisjäänneksistä Luoteis-Vantaalla on useita keskiaikaisia kylätontteja Seutulassa ja Luhtaanmäessä. Yksi autio kylätontti sijoittuu pientaloalueelle ja sen säilyttäminen on tutkittava asemakaavan yhteydessä. Muilla kylätonteilla on rakennuksia, eikä yleiskaavassa suunnitella niihin maankäytön muutoksia.

8.6.10 Maa- ja metsätalous

Maa- ja metsätalous on luoteisella Vantaalla vielä merkittävä ja maisemaa hallitseva elinkeino. Uudessa yleiskaavassa maatalousalueet (MT) säilyvät lähes samoina kuin yleiskaavassa 1992. Riipilässä maatalousaluetta on laajennettu uuden pellonraivausten vuoksi. Virkistysalueiksi varattuja Seutulan kylän lähipeltoja on yleiskaavassa muutettu maatalousalueeksi. Tällä korostetaan vanhojen peltojen kulttuuriperinnön säilyttämistä ja yhtenäistetään käytäntö joen toisella rannalla olevan Marja-Vantaan osayleiskaavan kanssa. Maa- ja metsätalousaluetta on supistettu Kiilassa moottorirata-alueen ja lentokenttälleen laajentumisen vuoksi.

8.6.11 Ympäristöä häiritsevät toiminnot

Lentomelutilanne Luoteis-Vantaalla ei merkittävästi muutu vuoden 1992 yleiskaavaan nähden. Uusia asuinaluevarauksia tai muita melulle herkkiä toiminnoja ei ole osoitettu lentomelualueelle tai päätieverkon melualueille.

Luoteis-Vantaalla ei ole maankäyttöä muutettu yleiskaavaan 1992 nähden. Seutulan entinen kaatopaikka on alueen merkittävin maaperältään pilaantunut kohde. Luhtaanmäessä, Riipilässä ja Seutulassa on toiminut muutamia autopurkamoja asuinalueiksi varatuilla alueilla. Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus on tutkittava aluetta tarkemmin suunniteltaessa.

¹⁰ Mäkynen (2006b)

¹¹ Mäkynen (2006a)

9 KAUPUNKIRAKENTEEN HALLINTA

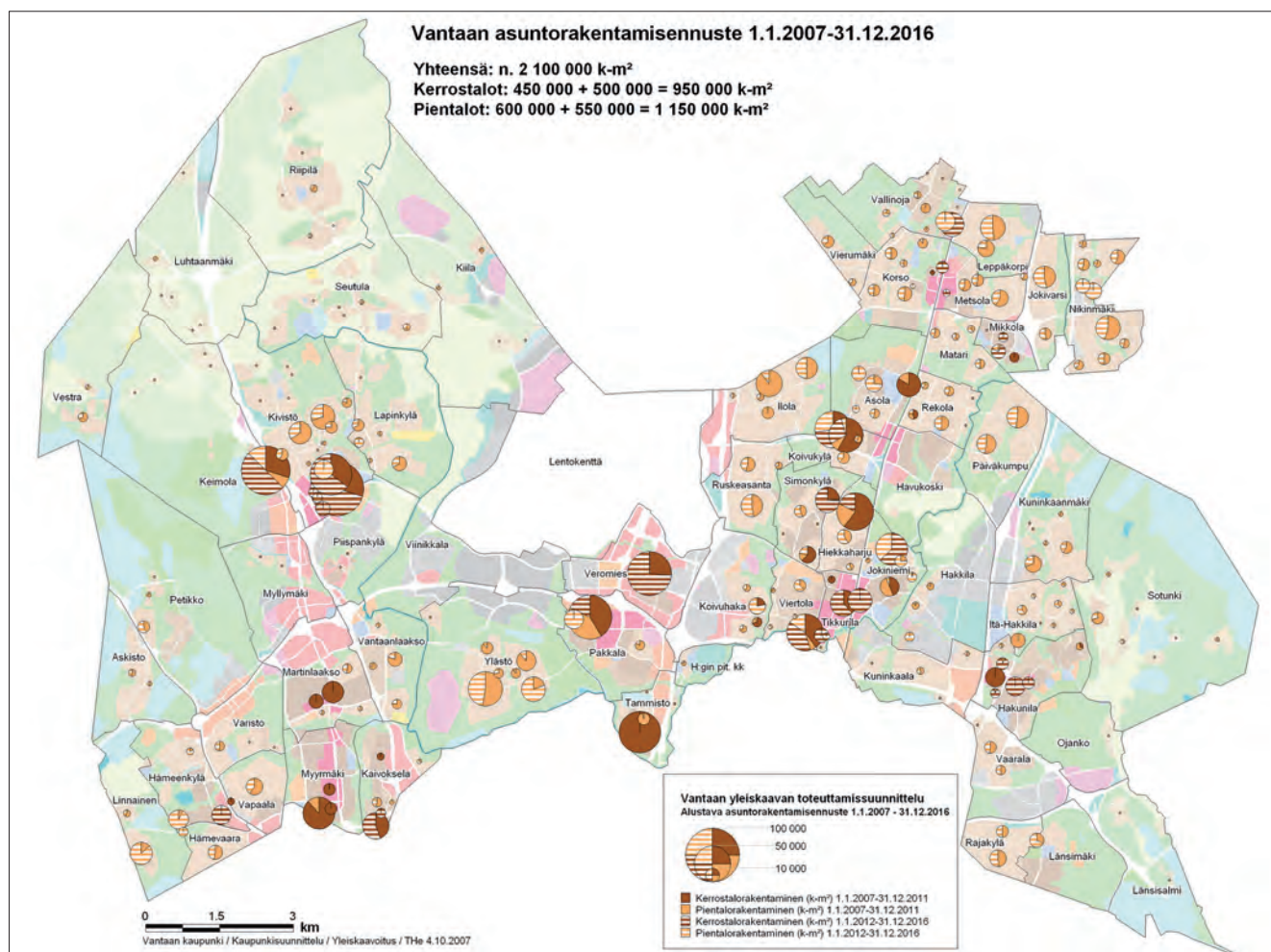
Yleiskaava avaa uusia mahdollisuuksia kaupungin maankäytön kehittämiseksi ja asettaa samalla reunaehdot. Se mahdollistaa erilaiset strategiset valinnat, joita tehdään Vantaan tasapainotetussa strategiassa, maankäytön ja ympäristön toimialan ja tulosityksiköiden strategioissa ja kaavoituksen työohjelmassa.

9.1 Maankäytön toteuttamisohjelma

Yleiskaavan valmistuttua on tarpeen koota yhteen maankäytön tärkeimmät kehittämiskohteet toteuttamisohjelmaan. Maankäytön toteuttamisohjelman tavoitteena on antaa kokonaiskuva kaupungin yhdyskuntarakennetta ja ympäristöä muuttavista toimenpiteistä ja varmistaa, että kaavoitus, maa- ja tonttipolitiikka sekä rakentaminen toteuttavat kaupungin strategiaa samansuuntaisesti. Ohjelman tehtävänä on osoittaa miten ja missä maankäytön ja rakentamisen hankkeita toteutetaan ohjelmakaudella. Maankäytön toteuttamisohjelma voidaan nähdä eri sektorisuunnitelmia yhteen sovittavana kokonaisnäkömyksenä kaupungin kehittä-

misestä. Se varmistaa, että maankäytön ja rakentamisen eri tulosalueet ja kaupungin muut hallintokunnat ovat tietoisia yhteisestä päämäärästä - kaupungin tulevasta rakentamisesta. Ohjelmakauden pituus on 10 vuotta. Ohjelmatyössä paino on yhteistyön syventämisessä eri hallintokuntien välillä. Yhteistyötä varten muodostetaan säännöllisesti kokoontuva ohjausryhmä, joka vastaa toteuttamisohjelman toimeenpanosta ja seurannasta.

Toteuttamisohjelma perustuu Vantaan yleiskaavan 2007 mukaiseen maankäyttöön. Vantaan yleiskaava on luonteeltaan selkeästi aluevarauskaava, jossa on määritelty yleisellä tasolla maankäytön fyysiset kehukset. Yleiskaava ei kuitenkaan kerro tarkasti mitkä sen esittämistä alueista ovat toteutuneet kokonaan, osittain tai ei ollenkaan. Toteuttamisohjelman tehtävänä on esittää mitä yleiskaavasta halutaan toteutuvan seuraavan 10 vuoden aikana. Se antaa tarkempaa tietoa siitä mihin jatkosuunnittelun resurssit on kohdennettava ja ennen kaikkea milloin. Toteuttamisohjelman tärkeimmät teemat liittyvät kaavoitusohjel-



Kuva 9.1. Vantaan alustava rakentamisennuste 2007-2016.

maan, rakentamisennusteeseen, väestöennusteeseen, palveluverkon ja kuntatekniikan rakentamiseen sekä maanhankintaan ja tontinluovutukseen.

9.2 Osayleiskaavat

Yleiskaavaa voidaan pitää ajan tasalla laatimalla osayleiskaavoja. Jo tiedossa oleva tarve osayleiskaavan laatimiseen on Kaakkois-Vantaalla. Pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyösopimuksen mukaan kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne seudulla edellyttää kaupunkirakenteen saumatonta jatkumista itään ja sen kytkemistä raideliikenneyhteyden varteen.

Yhteistyösopimuksen mukaan Helsinki ja Vantaa ryhtyvät aluevaihdoksiin Ala-Tikkurilan ja ns. Västerkullan kiilan osalta. Sipoon läntiset alueet tulee liittää osaksi pääkaupunkiseutua. Valtioneuvosto teki 28.6.2007 päätöksen kuntajaon muuttamisesta Sipoon kunnan, Vantaan kaupungin ja Helsingin kaupungin välillä. Kuntajakoa muutetaan siten, että Helsinkiin liitetään ns. Västerkullan kiila Vantaan kaupungista sekä lounaisosa Sipoon kunnasta. Päätöksestä on valitettu ja kuntajakomuutokset ovat vielä vailla lopullista päätöstä.

Vuoden 2006 lopulla vahvistettu Uudenmaan maakuntakaava ei anna riittävää pohjaa kasvusuunnan yhdyskuntarakenteen muutokselle. Kuntajaon muutoksen selkiinnyttyä tarvitaan maakuntakaavan tarkistus. Maakuntakaavan jälkeen voidaan laatia osayleiskaava, jossa tehdään uuden kasvusuunnan maankäyttöratkaisut Vantaan alueella.

9.3 Muut maankäytön suunnitelmat ja selvitykset

Yleiskaavan tavoitteiden ja maankäyttöratkaisujen täsmentämiseksi on tarpeen laatia alueellisia kehittämissuunnitelmia ennen yksityiskohtaisten asemakaavojen laadintaa. Nämä suunnitelmat tehdään tiiviissä yhteistyössä asemakaavoituksen ja eri toimialojen kanssa.

Kehittämissuunnittelun aloittaminen on kiireellistä lentoaseman lähialueella, Aviapoliksessa. Alue on kasvanut nopeasti seudullisesti merkittäväksi työpaikka- ja palvelukeskittymäksi. Lentoaseman maankäytössä tapahtuu suuria muutoksia, joiden vaikutus heijastuu ympäröivälle alueelle. Yleiskaavan maankäyttöratkaisu Veromiehessä poikkeaa merkittävästi yleiskaavan 1992 alueen kehittämistavoitteista. Yleiskaavan perusteella aluetta suunnitellaan monipuoliseksi, kaupunkimaiseksi asunto- ja työpaikka-alueeksi. Aviapoliksen merkitys seudullisena keskuksena korostuu Pakkalan ja Kehäradan asemien lähialueen rakentuessa sekä Kehä III:n ympäristön

maankäytön tehostuessa. Tämä edellyttää alueen liikenteen ja kaupunkirakenteen toimivuuden uudelleen arviointia.

Tuusulan kunta on aloittanut lentokentän pohjoispuolella sijaitsevan ns. Focus- alueen osayleiskaavoituksen. Alue on Kehä IV:n varrella ja hyödyntää lentoaseman läheisyyttä. Tuusula ja Vantaa ovat sopineet yhteistyöstä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi.

Luoteis-Vantaa on mahdollinen seudun taajamarakenteen laajenemissuunta tulevaisuudessa. Klaukkalan rata on merkitty ohjeellisena nyt laadittuun yleiskaavaan. Jatkossa tulee yhteistyössä Nurmijärven kanssa selvittää maankäytön suunnittelun lähtökohtia.

Kaupunkirakenteen eheyttämisen ja täydennysrakentamisen edellytyksiä parannetaan edelleen jatkoselvityksillä. Yleiskaavassa ei ole määräyksiä jo rakennettujen alueiden tiivistämisestä tai rakennusoikeuden nostamisesta, vaan toistaiseksi tiivistyminen tapahtuu voimassaolevien asemakaavojen mukaisesti. Yleiskaavan jatkotyönä käynnistetään selvitys asuntoalueiden tiivistämisestä ja täydennysrakentamisesta. Siinä voidaan tarkemmin tutkia lisärakentamisen taloudellisia, toiminnallisia ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Selvitys tulee palvelemaan asemakaavojen muutostöitä ja tulevia yleiskaavatyöitä.

Yleiskaavatyön yhteydessä esille tulleet selvitystarpeet liittyvät mm. ilmastomuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen, hulevesien käsittelyyn, kulttuurihistoriallisiin arvoihin sekä ympäristön häiriötekijöihin. Näistä aiheista tehtävät selvitykset tuovat uusia lähtökohtia jatkosuunnittelulle.

9.4 Seudullinen suunnittelu

9.4.1 Maakunnan suunnittelu

Uusi maakuntakaava

Maakuntahallitus on päättänyt aloittaa uuden maakuntakaavan valmistelun v. 2009 alussa, kun 1. vaihemaakuntakaava on saatu valmiiksi. Uusi maakuntakaava on kokonaisuus, jossa käsitellään kaikki aiempien kaavojen aihealueet sekä muut tarpeelliset aihealueet. Kaavan sisältö päätetään osallistumis- ja arviointisuunnitelman hyväksymisen yhteydessä.

9.4.2 Helsingin seudun yhteistyö

Pääkaupunkiseudun kaupungit (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) ovat vuonna 2004 perustaneet yhteistyöelimen, Pääkaupunkiseudun neuvottelukunnan, joka on nimennyt yhteistyösopimuksen toteuttamiseksi 14 valmisteluryhmää. Kolmen työryhmän tehtäviin kuuluu maankäytön, asumisen ja liikenteen asioita.

Helsingin seudun 14 kuntaa ovat marraskuussa 2005 allekirjoittamansa yhteistyösopimuksen perusteella nimenneet maankäytön, asumisen ja liikenteen asioita käsittelevän MAL-neuvottelukunnan ja suppeamman MAL-jaoston, johon on kutsuttu myös valtiovarainministeriön ja ympäristöministeriön edustajat. Kunta- ja palvelurakennemuutoksesta annetun lain mukaan pääkaupunkiseudun kuntien oli laadittava suunnitelma siitä miten maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista parannetaan. Kesän 2007 kuluessa valmistui lain tarkoittama kaupunkiseutusuunnitelma, joka maankäytön, asumisen ja liikenteen osalta tehtiin yhteistyössä Helsingin seudun 14 kunnan kesken.

Kaupunkiseutusuunnitelman mukaan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyön kohteita ovat:

Visio Koko Helsingin seudun yhteinen näkemys maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisesta, aikajänne vuoteen 2050 saakka.

Strategia Koko seudun yhteinen tai kuntaryhmittäin laadittu strateginen asiakirja, tyypillinen kokonaisleiskaavan suunnittelun aikajänne, noin vuoteen 2030 saakka.

Ohjelma Maankäytön ja asumisen toteutusohjelma, pääpaino toteutuksen ajoituksessa, aikajänne noin 10 vuotta.

Vision taustaksi seudun kunnat ovat järjestäneet kansainvälisen ideakilpailun 'Greater Helsinki Vision 2050', jonka tulokset ovat käytettävissä joulukuussa 2007. Kilpailun tuloksia hyödyntäen laaditaan Helsingin seudun yhteinen, vuoteen 2050 tähtäävä visio seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä. Tavoitteiden toteuttamiseksi laaditaan myös strategia.

Helsingin seudun yhteistyökokous on määritellyt lähitulevaisuuden yhteistyökohteiksi 13 kehittämisvyöhykettä. Seudun kunnat ovat arvioineet, että näiden vyöhykkeiden kehittämisellä voidaan saavuttaa suurimmat asuntojen ja työpaikkarakentamisen volyymit seudulla siten, että myös joukkoliikenteen järjestäminen on mahdollista, taloudellisesti kannattavaa sekä yhdyskuntarakenteellisesti ja ympäristön kannalta edullista. Käynnissä on yhteisen toteutusohjelman laadinta vuosille 2007-2017. Yhteisen toteuttamisohjelman pääpaino on asuntotuotannon edellytysten parantamisessa. Ohjelma tähtää seudulliseen koordinointiin ja toteuttamisen ajoitukseen. Siinä tehdään myös ehdotuksia tarpeellisesta valtion osallistumisesta.

9.4.3 Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Helsingin seudun yhteistyökokous on päättänyt, että tulevaisuudessa Helsingin seudun liikennejärjestel-

mäsuunnitelma valmistellaan koko Helsingin seudun yhteisenä hankkeena.

Seuraava liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarkoitus valmistella siten, että liikennejärjestelmäpäätös voidaan tehdä vuoden 2011 alussa. Suunnitelman tärkeitä lähtökohtia ovat PLJ 2007 sekä muut seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmat, Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia ja kansainvälisen kilpailun tuottama Helsingin seudun maankäytön ja asumisen visio (Greater Helsinki Vision) sekä sen pohjalta laadittava seudun strategia.

Koko Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun ja siihen sisältyvän liikkumisen ja liikenteen kehittymisen arvioinnin pohjana on syksyllä 2007 aloitettu laaja liikennetutkimus ja siihen liittyvät liikenne-ennustemallit pääkaupunkiseutua laajemmalle alueelle. Vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan myös liikennejärjestelmän vision ja ympäristötavoitteiden toteutumista. Suunnitelman valmistelussa tulee selvitettäväksi, mitä liikennejärjestelmätason keinoja voidaan käyttää ilmastonmuutoksen torjunnassa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarkoitus laatia PLJ 2007:ssä kehitetyllä periaatteella, jonka tärkeimmät osat ovat liikennejärjestelmän visio ja sitä toteuttava viisiportainen kehittämisstrategia. Liikkumisen kysyntää ja kulkutapoihin vaikuttamista koskevassa osastrategiassa keskeinen merkitys on maankäyttö- ja yhdyskuntarakenteeseen liittyvissä tekijöissä. Tavoitteena on, että uusi maankäyttö sijoitetaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien, erityisesti raideliikenteen varteen.

9.5 Yleiskaavan seuranta

Yleiskaavan tavoitteiden toteutumista ja toimintaympäristön muutosta on säännöllisesti seurattava. Vantaan korkeatasoinen paikkatietojärjestelmä ja yleiskaavan taustaselvitysten tietokannat antavat tähän hyvät mahdollisuudet. Seurannan ei tarvitse perustua vain määrällisen muutoksen tilastointiin vaan maankäytön muutosten kuvaus voidaan paikantaa ja havainnollistaa teemakartoin. Seuranta tuottaa myös tietoa yleiskaavan ajantasaisuuden arviointiin ja johtopäätöksiä tekemiseen uusien osayleiskaavojen tarpeellisuudesta.

Lähdeluettelo

Lähteet, joihin yleiskaavaehdotuksen selostuksessa viitataan:

Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik (2006). Aviavillat. Veromiehen asumismahdollisuuksien selvitystyö. Julkaisematon.

Entrecon Oy & Strafica Oy (2001). Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys. Vantaan kaupunki.

Entrecon Oy (2006). Vantaan yleiskaavan vaikutusten arviointi - Kaupan alueet ja palveluverkko. Vantaan kaupunki C25:2006 Kaupsu 14/2006, ISBN 952-443-171-8.

Eskola, Amanda (2002). Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-1979. Inventointiraportti. Vantaan kaupunki, C15:2002 KSY 9/2002 VKM 12, ISBN 952-443-055-X.

Eskola, Amanda (2006). Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930-1979. Inventointiraportti. Vantaan kaupunki, C28:2006 Kaupsu 17/2006, ISBN 952-443-172-6, ISSN 1236-2182.

Henriksson, Tomi ja Jääskeläinen, Jonna (2006). Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Vantaalla. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus, C13:2006 Kaupsu 7/2006, ISBN 952-443-157-2, ISSN 1236-2182.

Insinööritoimisto Paavo Ristola (2003). Täyttömäkien vertailu.

LT-konsultit & Maa ja vesi (2001). Marja-rata. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Vantaan kaupunki, Ratahallintokeskus.

Maa ja Vesi Oy (1995). Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä-Vanha Lahdentie, ympäristövaikutusten arviointiselostus. Tielaitos.

Maa- ja Vesi Oy & Viatek Oy (2002). Kehä II välillä Turuntie-Hämeenlinnanväylä alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointiselostus. Tiehallinto.

Muukka, Laura ja Mäkynen, Anne (2005). Kulttuurimaisemaselvitys. Vantaan kaupunki, C7:2005 Kaupsu 4/2005, ISBN 952-443-117-3, ISSN 1236-2182.

Mäkynen, Anne (2006a). Yleiskaavan vaikutusten arviointi - kulttuurimaisema. Vantaan kaupunki, C33:2006 Kaupsu 20/2006, ISBN 952-443-178-5, ISSN 1236-2182.

Mäkynen, Anne (2006b). Vantaan yleiskaavan vaikutusten arviointi - Luonnonarvot. Vantaan kaupunki, C34:2006 Kaupsu 21/2006, ISBN 952-443-179-3, ISSN 1236-2182.

Mäkynen, Anne (2006c). Yleiskaavan vaikutusten arviointi - virkistys. Vantaan kaupunki C35:2006 Kaupsu 22/2006, ISBN 952-443-180-7, ISSN 1236-2182.

Mäkynen, Anne (2006d). Kulttuurimaisemaselvitys - Teollinen rakennusperintö. Vantaan kaupunki, C31:2006 ISBN 952-443-176-9 ISSN 1236-2182.

Ojala, Anna (2005). Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet. Vantaan kaupunki, C20:2005 Kaupsu 11/2005, ISBN 952-443-143-2, ISSN 1236-2182.

Ramboll Finland Oy (2007a). Vantaan yleiskaavan meluselvitys. Vantaan kaupunki.

Ramboll Finland Oy (2007b). Yleiskaavan tarkistustyön pohjavesiselvitykset. Vantaan kaupunki. 12.2.2007.

Ramboll Finland Oy (2007c). Itä-Vantaan linja-autovarikkovaihtoehdot, tekninen tarkastelu.

Rantalainen, Sinikka (2004). Luonnonsuojeluselvitys YK0019. Vantaan kaupunki, C15:2004; KSY 11/2004.

SITO Oy (2007a). Vantaan yleiskaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki.

SITO Oy (2007b). Klaukkalan radan esiselvitys. Ratahallintokeskus.

Skoy Suunnittelukeskus Oy (2004). Valkoisenlähteentien tarveselvitys. Vantaan kaupunki 2004.

Skoy Suunnittelukeskus Oy (2006). Vantaan yleiskaavan yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki C23:2006 Kaupsu 12/2006 ISBN 952-443-169-6.

SRV Viitokset Oy, Arkkitehtitoiminta Oy Kai Warttinen (2002). K2 Vantaa 2025. Julkaisematon.

Stafica Oy (2002). Porttipuiston alueen tie- ja katuverkon liikenneennuste ja toimivuustarkastelu. Vantaan kaupunki.

Strafica Oy (2003). Marja-rata. Liikennöinti- ja kannattavuusselvitys 2003. Vantaan kaupunki, Ratahallintokeskus ja YTV.

Strafica Oy (2004). Marja-Vantaan liikenneselvitys. Vantaan kaupunki 26.5.2004.

Strafica Oy & LT-konsultit Oy (2004). Varisto - Petikko - Vantaankoski -alueen liikenneselvitys. Vantaan kaupunki 23.9.2004.

Strafica Oy (2005). Vantaan tie- ja pääkatuverkon liikenneennusteet. Vantaan kaupunki 26.9.2005.

Strafica Oy (2006). Uudenmaan liikennejärjestelmien sauma-alueen tieverkkosuunnitelma. Tiehallinto.

Suhonen, V.-P. (2005). Vantaan keskiaikaisten kyläonttien inventointi. Museovirasto, Vantaan kaupunki.

Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, Yleiskaavoitus (2003). Vantaan maankäytön kehityskuva ja yleiskaavan tavoitteet, kaupunginvaltuusto 24.11.2003. C11:2003, KSY 8/2003, ISBN 952-443-080-0.

WSP LT-Konsultit Oy (2006a). Vantaan yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki C24:2006 Kaupsu 13/2006, ISBN 952-443-170-X, ISSN 1236-2182.

WSP LT-Konsultit Oy (2006b). Heli-radon linjauksen tarkistaminen ja vaihtoehtotarkastelut Helsingin ja Vantaan alueella. Ratahallintokeskus, Vantaan kaupunki, Helsingin kaupunki.

Ympäristöministeriö (1993). Maisemanhoito. Maisema-alueetöryhmän mietintö I. Mietintö 66/1992.

YTV (1997). PLJ 1998 Liikennejärjestelmän vaikutukset ilmanlaatuun. YTV. PJS B 1997:11, ISBN 951-798-432-4.

YTV (1999). Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 1998. YTV. PJS A 1999:2, ISBN 951-798-454-5.

YTV (2001). Pääkaupunkiseudun rautateiden meluntorjuntaohjelma vuosille 2001 – 2020. Ratahallintokeskus ja YTV. PJS B 2001:13, ISBN 951-798-499-5.

YTV (2006). PLJ 2007 Vaikutusten arviointi. YTV. PJS B 2006:20, ISBN 951-798-616-5.

Liitteet

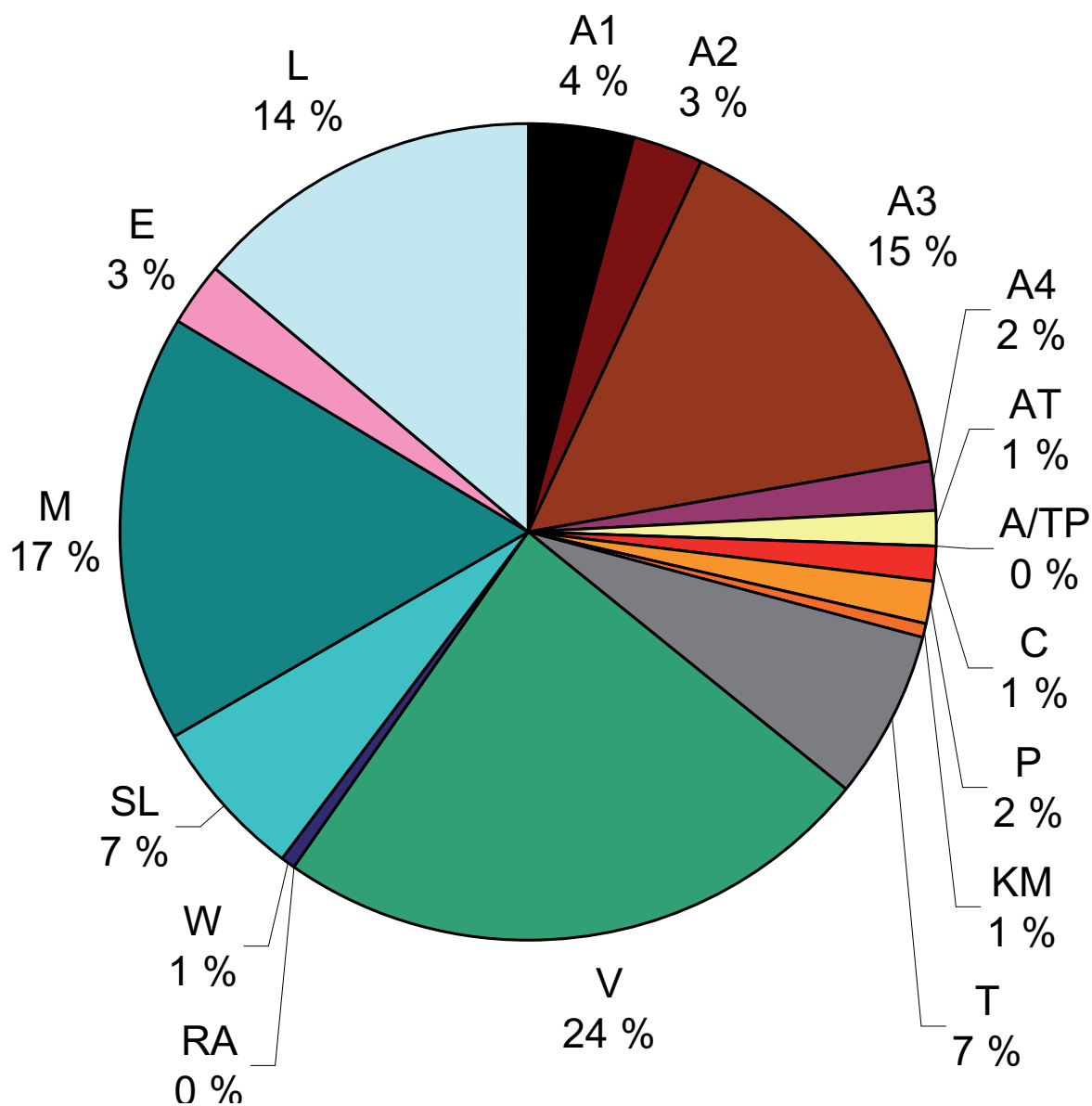
1	Maankäyttöluokkien pinta-alat	2 sivua
2	Yleiskaavatyön yhteydessä laaditut raportit ja selvitykset	3 sivua
3	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja yleiskaava	16 sivua
4	Asumisen varanto	1 sivu
5	Viheralueiden muutos	1 sivu
6	Keskukset ja kaupallisten palvelujen sijoittuminen	1 sivu
7	Tieverkko	1 sivu
8	Joukkoliikenteen runkoverkko	1 sivu
9	Kevyen liikenteen verkosto	1 sivu
10	Vesihuolto	1 sivu
11	Jätevesihuolto	1 sivu
12	Jätehuolto	1 sivu
13	Varikot, tukikohdat ja paloasemat	1 sivu
14	Lämpöhuolto	1 sivu
15	Sähköhuolto	1 sivu
16	Pilaantuneet tai pilaantuneiksi epäillyt maat	1 sivu
17	Liikennemelualueet	1 sivu
18	Tulva-alueet	1 sivu
19	Pohjavesialueet	1 sivu
20	Luonnonsuojelu	3 sivua
21	Muinaismuistolain suojaamat kohteet	12 sivua
22	Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet, suojelutilanne	12 sivua
23	Kulttuurimaiseman suojelu	1 sivu

Liite 1/1

MAANKÄYTTÖLUOKKIEN PINTA-ALAT

maankäyttö- luokka	pinta-ala (ha)	osuus Vantaan yleiskaavan pinta-alasta	osuus Vantaan pinta-alasta
A1	951,98	4,30 %	3,92 %
A2	558,11	2,57 %	2,30 %
A3	3412,45	15,41 %	14,06 %
A4	408,10	1,84 %	1,68 %
AT	302,34	1,37 %	1,25 %
A/TP	48,26	0,22 %	0,20 %
C	252,51	1,14 %	1,04 %
P1	94,67	0,43 %	0,39 %
P2	63,35	0,29 %	0,26 %
PY	216,86	0,98 %	0,89 %
KM	171,74	0,78 %	0,71 %
TP	383,95	1,73 %	1,58 %
T	463,93	2,09 %	1,91 %
T/tk	92,91	0,42 %	0,38 %
TT	346,64	1,57 %	1,43 %
TY	151,14	0,68 %	0,62 %
VU	650,21	2,94 %	2,68 %
VL	3117,84	14,08 %	12,85 %
VR	1527,55	6,90 %	6,30 %
RA	11,46	0,05 %	0,05 %
RA1	5,22	0,02 %	0,02 %
W	110,85	0,50 %	0,46 %
SL	1441,54	6,51 %	5,94 %
MT	2040,22	9,21 %	8,41 %
M	1669,84	7,54 %	6,88 %
ET	194,45	0,88 %	0,80 %
EJ	80,53	0,36 %	0,33 %
EM	77,54	0,35 %	0,32 %
EH	122,39	0,55 %	0,50 %
EV	100,03	0,45 %	0,41 %
L	1558,04	7,04 %	6,42 %
LR	99,24	0,45 %	0,41 %
LL	1419,49	6,41 %	5,85 %
Vantaan yleiskaava	22144,88	100,00 %	91,26 %
Marja-Vantaan osayleiskaava	2102,07		8,66 %
Alue, jolle jää voimaan yleiskaava 1992	18,48		0,08 %
Koko Vantaa	24265,43		100,00 %

MAANKÄYTTÖLUOKKIEN PINTA-ALAT PROSENTTEINA YLEISKAAVA-ALUEEN PINTA-ALASTA



Kuvassa on yhdistetty maankäyttöloukat seuraavasti:

Liikenteen alueet L = L, LL, LR
 Erityisalueet E = ET, EJ, EM, EH, EV
 Maa- ja metsätalousalueet M = M, MT
 Virkistysalueet V = VU, VL, VR
 Työpaikka-alueet T = T, TY, TT, TP
 Palveluiden alueet P = P1, P2, PY

Liite 2

YLEISKAAVATYÖN YHTEYDESSÄ LAADITUT RAPORTIT JA SELVITYKSET

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (14.12.2001, 26.9.2002, 16.10.2003, 8.12.2005). Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus.

2001

Petikon maankäyttöselvitys. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus (Mari Siivola).

Vantaan kaupan palveluverkko. Entrecon Oy (Kyösti Pätynen), Strafica Oy (Hannu Pesonen), Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

2002

Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-1979 Inventointiraportti 2002. Vantaan kaupunginmuseo, Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö (Amanda Eskola), C15:2002 KSY 9/2002 VKM 12 ISBN 952-443-055-X.

Yleiskaavakyselyn satoa, kooste C24:2002 KSY 14/2002 ISBN 952-443-065-7

Lentomelu - Lähtökohdat ja alustavat tavoitteet. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

Asuminen - Lähtökohdat ja alustavat tavoitteet. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

Asuminen - Asumisen ja asuntorakentamisen kehityslinjoja sekä lähtökohtia asuntorakentamisen tavoitteiden asettelulle. Vantaan tilasto- ja tutkimus (Hannu Kyttälä).

Kaavavarantolaskelma. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

Viheralue selvitys. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus (Anne Mäkynen), C27:2002 KSY 19/2002 ISBN 952-443-069-X ISSN 1236-2182.

Liikenne - Lähtökohdat ja alustavat tavoitteet. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

Kulttuurihistoriallisen arvon rajauksia. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

Elinkeinot - Lähtökohdat ja alustavat tavoitteet. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

Keskukset - Lähtökohdat ja alustavat tavoitteet. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

Yhdyskuntatekniikka - Lähtökohdat ja alustavat tavoitteet. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus.

2003

Marja-rata, liikennöinti- ja kannattavuus selvitys. YTV Liikenne, Ratahallintokeskus, Vantaan kaupunki.

Marja-rata yleissuunnitelma. LT-Konsultit, Jaakko Pöyry Infra, Ratahallintokeskus, Vantaan kaupunki.

Golfkenttä selvitys. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus (Anne Mäkynen), C9:2003 KSY 5/2003.

Hajarakentamisselvitys. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus (Gilbert Koskela, Jorma Hopponen).

Maankäytön kehityskuva osana Vantaan kaupunkisuunnittelua. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus (Tomi Henriksson Pro gradu -tutkielma Helsingin yliopisto), C20:2003 KSY 14/2003 ISBN 952-443-092-4.

Täyttömäkien vertailu. Insinööritoimisto Paavo Ristola, Vantaan kuntatekniikan keskus.

Vantaan maankäytön kehityskuva ja yleiskaavan tavoitteet. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus, C11:2003 KSY 8/2003 ISBN 952-443-080-0.

Vantaan maankäytön kehityskuva ja yleiskaavan tavoitteet - tiivistelmä. Vantaan kaupunkisuunnittelu-yksikkö, yleiskaavoitus.

Hautausmaat. Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikkö, yleiskaavoitus (Anne Mäkynen), C28:2003 KSY 21/2003 ISSN 1236-2182.

2004

Koirien koulutusalueet. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Anne Mäkynen), C2:2004 Kaupsu 2/2004 ISSN 1236-2182.

Vantaan ratsastusreittien- ja keskusten tarveselvitys. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Laura Muukka), C1:2004 Kaupsu 1/2004 ISSN 1263-2182

Ruskeasannan maankäyttöselvitys. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Markku Immonen).

Korso - Savio maankäyttöselvitys. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Markku Immonen).

Teknisen huollon aluevaraukset. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Gilbert Koskela).

Maarinkunnas - Hakkila maankäyttöselvitys. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Markku Immonen).

Luonnonsuojeluselvitys. Vantaan ympäristökeskus (Sinikka Rantalainen), Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus, C15:2004 KSY 11/2004.

Yleiskaavaluonnoskartta. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus.

Yleiskaavaluonnoksen selostus. Vantaan kaupunkisuunnittelu, A3:2005 Kaupsu 3/2005 ISSN 1236-2182.

Petikko - Varisto - Vantaankoski -alueen liikenneselvitys. Srafica, LT-Konsultit, Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus.

Alueiden yleiskuvaukset. Valmistelumuistio. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus.

Valkoisenlänhteentien tarveselvitys. Vantaan kuntatekniikan keskus.

2005

Kulttuurimaisemaselvitys. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Laura Muukka, Anne Mäkynen), C7:2005 Kaupsu 4/2005 ISBN 952-443-117-3 ISSN 1236-2182

Kaupunkiviheralueiden koetut arvot ja merkitys asukkaille Länsi-Vantaalla. Helsingin yliopisto, Metsäekologian laitos (Juha Pelkonen, Liisa Tyrväinen), Ympäristöministeriö, Vantaan kaupunki.

Vantaan tie- ja pääkatuverkon liikenne-ennusteet. Srafica Oy, Vantaan kaupunki.

Vantaan keskiaikaisten kylätonttien inventointi vuonna 2005 Museovirasto/RHO (V.-P. Suhonen), Vantaan kaupunginmuseo.

Hiljaiset alueet Vantaalla. Sito Oy (Maarit Wiik, Mirka Vihavainen, Taina Klinga), Ramboll Finland Oy (Timo Karjalainen), Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto, Vantaan kaupungin ympäristökeskus, Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus. Suomen ympäristö 748 ISBN 951-731-291-1.

2006

Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet. Vantaan ympäristökeskus (Anna Ojala), Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus, C20:2005 Kaupsu 11/2005 ISBN 952-443-143-2 ISSN 1236-2182.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Vantaalla. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Tomi Henriksen, Jonna Jääskeläinen), C13:2006 Kaupsu 7/2006 ISBN 952-443-157-2 ISSN 1236-2182.

Yhdyskuntarakenteen eheyden arviointi Vantaan yleiskaavoituksessa. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Jonna Jääskeläinen Pro gradu -tutkielma Helsingin yliopisto), C18:2006 Kaupsu 8/2006 ISBN 952-443-161-0.

Yleiskaavan vaikutusten arviointi - pilaantuneet maat. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus (Gilbert Koskela).

Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930-1979. Vantaan kaupunkisuunnittelu (Amanda Eskola), C28:2006 Kaupsu 17/2006 ISBN 952-443-172-6 ISSN 1236-2182.

Vantaan yleiskaavan yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arviointi. Suunnittelukeskus Oy, Vantaan kaupunkisuunnittelu, C23:2006 Kaupsu 12/2006 ISBN 952-443-169-6.

Vantaan yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arviointi. WSP LT-Konsultit Oy, Vantaan kaupunkisuunnittelu, C24:2006 Kaupsu 13/2006 ISBN 952-443-170-X ISSN 1236-2182.

Kulttuurimaisemaselvitys - teollinen rakennusperintö. Vantaan kaupunkisuunnittelu (Anne Mäkynen), C31:2006 ISBN 952-443-176-9 ISSN 1236-2182.

Vantaan yleiskaavan vaikutusten arviointi - kulttuurimaisema. Vantaan kaupunkisuunnittelu (Anne Mäkynen), C33:2006 Kaupsu 20/2006 ISBN 952-443-178-5 ISSN 1236-2182.

Vantaan yleiskaavan vaikutusten arviointi - luonnonarvot. Vantaan kaupunkisuunnittelu (Anne Mäkynen), C34:2006 Kaupsu 21/2006 ISBN 952-443-179-3 ISSN 1236-2182.

Vantaan yleiskaavan vaikutusten arviointi - virkistys. Vantaan kaupunkisuunnittelu (Anne Mäkynen), C35:2006 Kaupsu 22/2006 ISBN 952-443-180-7 ISSN 1236-2182.

Vantaan yleiskaavan vaikutusten arviointi - kaupan alueet ja palveluverkko. Entrecon Oy, Vantaan kaupunkisuunnittelu, C25:2006 Kaupsu 14/2006 ISBN 952-443-171-8 ISSN 1236-2182.

Heli-radon linjausten tarkistaminen ja vaihtoehtotarkastelut Helsingin ja Vantaan alueella. WSP LT-konsultit Oy, Ratahallintokeskus, Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki.

Hämeenlinnanväylä (vt 3) välillä Kehä III - Luhtaanmäen eritasoliittymä, yleissuunnitelma. Sito Oy, Strafica Oy, WSP LT-konsultit Oy, Tiehallinto Uudenmaan tiepiiri, Vantaan kaupunki

2007

Itä-Vantaan linja-autovarikko muistio. Vantaan kaupunkisuunnittelu (Gilbert Koskela).

Vantaan yleiskaavan meluselvitys. Ramboll Oy, Vantaan kaupunki

Yleiskaavaehdotuskartta 19.3.2007. Vantaan kaupunkisuunnittelu.

Yleiskaavaehdotuksen selostus 19.3.2007. Vantaan kaupunkisuunnittelu, yleiskaavoitus, A2:2007, KAUPSU 3/2007 ISBN 978-952-443-190-3.

Vantaan yleiskaava, liikenteellisten vaikutusten arviointi. Sito Oy, Vantaan kaupunki.

Itä-Vantaan linja-autovarikkovaihtoehdot tekninen tarkastelu. Ramboll Finland Oy, Vantaan kaupunki.

VALTAKUNNALLISET ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEET

Tässä liitteessä on käyty läpi Vantaan yleiskaavoitukseen vaikuttavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja esitetty, miten ne on otettu huomioon Vantaan yleiskaavan tarkistuksen tavoitteissa, yleiskaavaluonnoksessa ja yleiskaavaehdotuksessa.

1. TOIMIVA ALUERAKENNE

Yleistavoitteet

Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävä hyödyntämistä. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan yleiskaavan tarkistus tukee yleistavoitteen toteutumista.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavaluonnos tukee yleistavoitteen toteutumista. Yleiskaavan keskeinen tavoite on ollut eheyttäminen, joka perustuu juuri olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen. Yleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu varauksia uusille yhdyskunnille, vaan rakentaminen tukeutuu nykyiseen rakenteeseen.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Toimivan aluerakenteen runkona kehitetään pääkaupunkiseutua, maakuntakeskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskusten muodostamaa verkostoa.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan ollessa osa pääkaupunkiseutua Vantaan yleiskaavan tarkistus tukee aluerakenteen runkona kehitettävää pääkaupunkiseutua. Yleiskaavan tavoitteet tukevat elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista. Vantaan omia vahvuuksia ovat Helsinki-Vantaan lentoasema ja valtatie E18. Yleiskaavan tavoitteet tukevat näiden olemassa olevien kaupungin rakenteelle merkittävien rakenteiden hyödyntämistä. Lisäksi Vuosaaren sataman vaikutukset näkyvät myös Vantaalla, ja yleiskaava tukee omalta osaltaan satamatoimintojen kehittämistä Helsingin keskustan ulkopuolella.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Luonnoksessa on pyritty edistämään Vantaan sijainnillisia vahvuuksia pääkaupunkiseudulla. Lentoasemaan tukeutuvien työpaikka-alueiden maankäyttöä on edelleen kehitetty. Myös Vantaan mahdollisuudet tukea Vuosaaren satamaa on otettu huomioon. Tämä kaikki tukee pääkaupunkiseudun tarkoituksenmukaista kehittämistä paikallisella tasolla.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

2. EHEYTYVÄ YHDYSKUNTARAKENNE JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU

Yleistavoitteet

Elinympäristöjen toimivuutta ja taloudellisuutta edistetään hyödyntämällä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja eheyttämällä taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua. Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa.

Yleiskaavan tavoitteet: Tavoitteiden ajatuksena on nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen. Mm. kaupungin taloudellinen tilanne ohjaa luontevasti olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tehokkaaseen hyväksikäyttämiseen. Palvelujen ja työpaikkojen saavuttamisen parantamiseksi kaupungin tavoitteena on kehittää joukkoliikennettä, mm. uusi Martinlaakson ja pääradan yhdistävä Kehärata edesauttaa lentoaseman ympärillä olevan laajan työpaikka-alueen saavuttamista. Samalla kaupungin keskeiset alue- ja paikalliskeskukset ovat yhte-näisen raideliikenteen varrella, mikä helpottaa joukkoliikenteen järjestämistä. Kehäradan linjausta on tarkoitus muuttaa nykyisestä yleiskaavasta siten, että lentoaseman ympäristön työpaikka-alueet olisivat paremmin raidelii-kenteellä saavutettavissa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Luonnoksessa eheyttämisen tavoitteet näkyvät selvästi, uusia yhdyskuntia ei ole osoitettu. Palvelujen, työpaikkojen ja varsinkin Keski-Vantaan saavutettavuuden parantamiseksi on osoitettu Kehärata, pikaratikkaverkosto ja joukkoliikenteen terminaalit. Nämä yhdessä muodostavat vantaalaiset joukko-liikenteen laatuikäytävät. Kehärata kytkee Keski-Vantaan laajat työpaikka-alueet raideliikenteen vaikutusalueeseen. Kaikki laajemmat työvoimavaltaiset toimisto- ja tuotantoalueet ovat juuri pääradan tai Kehäradan asemien vaikutusalueella, mikä edistää niiden saavutettavuutta myös joukkoliikenteellä.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä varaamalla riittävät alueet elinkei-notoiminnoille. Niiden sijoittumisessa kiinnitetään huomiota olemassa olevien rakenteiden hyödyn-tämiseen ja hyvään saavutettavuuteen.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan elinkeinoelämän painopistealue on Aviapolis lentoaseman eteläpuolella E18-maantien varrella. Alue on saavutettavuudeltaan paras alue Vantaalla ellei peräti koko Suomessa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Luonnoksessa on osoitettu elinkeinoelämälle riittävät alueet hyvien liikenneyhte-yksien varsilta. Eri alueiden profilointia on haluttu tuoda yleiskaavassa esille. Logistiikalle ja varikkotoiminnoille on osoitettu alueet lentokenttään tukeutuen lentomelualueelta ja Vuosaaren satamaan tukeutuen Lahdenväylän varrelta. Työvoimavaltaiset elinkeinotoiminnot ovat pääosin raideliikenteen asemien luona. Pienyritystoiminnalle on rakentamattomia alueita Itä-Vantaalla pääväylien vieressä tukemassa Itä-Vantaan muuten asuntovaltaista yh-dyskuntarakennetta. Seudullista vaikutusta omaaville kaupallisille palveluille on osoitettu alueet maakuntakaava-ehdotuksen mukaisesti. Keskuksia halutaan kehittää edelleen laajentamalla alue- ja paikalliskeskusten keskustatoi-mintojen alueita ja varaamalla eri puolelle Vantaata keskustatoimintojen alakeskuksia. Elinkeinoelämän runkona olevat raideliikenneverkosto, Kehä III ja säteittäiset pääväylät on jo pitkälti rakennettu. Kehärata on merkittävä uusi työpaikkaliikennettä palveleva rakenne, jonka tarpeellisuudesta vallitsee laaja yksimielisyys.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään vähentämään liikennetarvetta, parantamaan liikenne-turvallisuutta ja edistämään joukkoliikenteen edellytyksiä.

Yleiskaavan tavoitteet: Liikennetarvetta voidaan parhaiten vähentää toimintojen sijoittamisella. Vantaalla va-paata toimintojen sijoittamista rajoittavat laajat liikennemelualueet, varsinkin lentomelualueet. Liikenneturvalli-suutta yleiskaavatasolla voidaan parhaiten edistää ohjaamalla raskasta liikenne nopeasti pääkaduille ja maanteil-le. Tätä tarkoitusta palvelevat mm. kolme uutta moottoriteliittymää - Hämeenlinnanväylällä, Tuusulanväylällä ja Lahdenväylällä. Joukkoliikenteen, varsinkin raideliikenteen käyttöön perustuvat kaikki keskukset, suurin osa on jo nyt raideliikenteen varrella tai päässä. Yleiskaavassa osoitetaan sekä Kehäradan uusi linjaus että selvitetään metron jatkoa aina Tikkurilaan asti. Lisäksi pikaraitioverkostoa tutkitaan.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Raskaan liikenteen toiminnot ovat erillään asuntoalueista, mikä edistää lii-kenneturvallisuutta. Joukkoliikenteen edellytyksiä on parannettu huomattavasti. Joukkoliikenteen runkoreitit perustuvat raideliikenteeseen. Kehärata vähentää henkilöautoiluun perustuu työmatkaliikennettä Keski-Van-taalle.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos. Kehäradalla on suuri merkitys Keski-Vantaan työpaik-kojen saavutettavuuteen. Suurimmat työpaikkavarannot ovat Vehkalan, Kivistön, Aviapoliksen, Vantaankosken, Ruskeasannan ja Petaksen asemien luona. Alle 500 metrin etäisyydellä näistä asemista on mahdollisuus luoda

25000 uutta työpaikkaa. Arvio ei sisällä Lentokenttäaseman työpaikkavarantoa. Kehärata tukee tämän työpaikkavarannon hyvää saavutettavuutta eri puolilta pääkaupunkiseutua.

Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle. Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen ja vapaa-ajan alueina.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan nykyisessä yleiskaavassa on jo turvattu pitkälti tulevaisuuteen asuntorakentamisen edellytykset. Yleiskaavan tarkistuksessa on tarkoitus lisätä asuntorakentamismahdollisuuksia tiivistämällä ja eheyttämällä nykyisestä kaupunkirakennetta, tiivistäminen luo hyvät edellytykset turvata nykyiset lähipalvelut ja takaa parhaiten hyvän elinympäristön säilymisen. Asuinalueet sijoittuvat tarkoituksenmukaisesti pääosin raideliikenteeseen ja nykyisiin keskuksiin tukeutuen.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on lisätty on eheyttämisen keinoin. Osa uusista asukkaista sijoittuu Marja-Vantaalle, jonne on laadittavana erillinen Marja-Vantaan osayleiskaava. Asuntorakentaminen tukeutuu nykyisiin keskusta-alueisiin, näitä alueita on laajennettu mm. monipuolisemman sekoittuneen kaupunkirakenteen luomiseksi.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotuksessa on pyritty entisestään kehittämään Keski-Vantaasta tasapainoista ja toiminnoiltaan monipuolista kokonaisuutta mahdollistamalla myös asuminen Veromiehen työpaikka-alueella.

Elinympäristön viihtyisyyttä edistetään kiinnittämällä huomiota rakennetun ympäristön ajalliseen kerroksellisuuteen sekä korkeatasoisiin, alueiden omaleimaisuutta vahvistaviin, maisemakuvaan sopeutuviin ja mittakaavaltaan ihmisläheisiin rakennettuihin ympäristöihin. Taajamia kehitettäessä viheralueita hyödynnetään siten, että niistä muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan kulttuurihistoriallisia ympäristöjä on inventoitu monessa vaiheessa ja jo vuoden 1992 yleiskaavassa arvokkaat alueet on otettu maankäytön suunnittelun pohjaksi. Yleiskaavan tarkistuksen pohjaksi tehdään erillinen kulttuurimaisemaselvitys, jossa tiedot ajantasaistetaan. Joulukuussa 2002 julkistettiin Vantaan modernin rakennuskannan inventointi ja suojelu 1930-79. Nämä selvitykset mahdollistavat ajallisten kerrostumien ottamisen huomioon maankäytön suunnittelussa. Vantaan tavoitteena on vantaalaisen kaupunkimallin luominen, joka perustuu omaleimaiseen, perinteisestä kaupungista poikkeavaan kaupunkirakenteeseen. Tätä omaleimaisuutta on tarkoitus edelleen kehittää ja vahvistaa. Nykyinen yhtenäinen koko kaupungin kattava virkistysalueverkosto on tarkoitus edelleen säilyttää. Yleiskaavan tarkistuksen pohjaksi on tehty laaja viheralue selvitys 2002, jossa on analysoitu mm. virkistysalueiden määrää ja palvelutasoa eri kaupunginosissa. Se on tukena arvioitaessa täydennysrakentamisen vaikutuksia nykyiseen ja tulevaan kaupunkirakenteeseen.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Erilaiset maiseman, kylä- tai kaupunkikuvan suojelutarpeet pohjautuvat yleiskaavaa varten laadittuun Kulttuurimaisemaselvitykseen. Ehkä ensimmäisenä Suomessa yleiskaavassa on osoitettu myös merkittävät modernin rakennuskannan suojelualueet. Mm. Kaivoksela ja Simonmetsä ovat vieläkin esimerkillisiä kerrostaloalueita kuvaamassa aikakautensa onnistunutta asuntoalueiden suunnittelua. Modernin rakennuskannan suojelulla turvataan kaupunkikuvan ajallisen kerroksellisuuden säilyminen ja omaleimaisen vantaalaisen kaupunkiympäristön kehittyminen. Yhtenäinen viheralueverkosto säilyy edelleen kattavana koko kaupungissa, ja se liittyy seudulliseen virkistysalueverkostoon.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotuksen pohjaksi on inventoitu Vantaan moderni teollinen rakennusperintö sekä keskiaikaiset kylätontit. Yleiskaavaehdotuksen liitteenä on luettelot Vantaan muinaisjäänteistä sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista.

Alueidenkäytössä kiinnitetään erityistä huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen. Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja vaikutuksia ehkäistään.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla liikennemelu on korostetusti pahin ihmisen terveydelle aiheuttava haitta. Muut ihmisten terveydelle haittaa tai riskiä aiheuttavia kohteet ovat pistemäisiä ja suunnittelulla hallittavissa, perinteistä suurteollisuutta Vantaalla ei ole. Vantaalla liikennemelua eniten aiheuttavat kaupunkia halkovat monet valtatie ja kantatiet sekä junaradat ja Helsinki-Vantaan lentoasema. Kaupungin sijainnista johtuen täysin meluttomaan ympäristöön ei ole mahdollista päästä. Liikennemelua pyritään torjumaan ensisijaisesti toimintojen sijoittamisella, melulähteiden eristämisellä ja toisaalta melulle herkkien kohteiden rakenteellisella suojaamisella. Vaikein ongelma on terveydelle haitallinen lentomelu, joka peittää keskeiset osat kaupungista ja jonne ei voi mm. uusia asuntoalueita suunnitella. Lentomeluongelman ratkaiseminen ei ole kuitenkaan yleiskaavallinen kysymys, vaan se on ratkaistava ylemmällä suunnittelun tasolla.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Lentomelu on vaikuttanut voimakkaasti yleiskaavaan. Yleiskaavassa on osoitettu ilmailulaitoksen 4.12.2002 julkaisemat uudet lentomelun verhoikäyrät. Uutta asutusta ei ole osoitettu yli L_{den} 55 dB:n alueille, ja yleiskaavasta on poistettu yli L_{den} 55 dB:n alueella sijaitsevat vielä rakentamattomat asunto-aluevaraukset. Muuta liikennemelua vastaan on mahdollista suojautua rakenteellisin ratkaisuin, ongelmana on ollut nykyisten pientalo-alueiden suojaamiseksi vaadittavien melusteiden rakentamisen viivästyminen. Yleiskaava ei estä melulta suojaavien rakenteiden toteuttamista. Vantaalla vielä puhdistamattomat pilaantuneet maa-alueet ovat lähinnä työpaikka-alueilla. Asuntoalueilla kohteet ovat pienialaisia enimmäkseen käytöstä poistuneita kasvitarhoja ja huoltoasemia, ja niiden puhdistamistarpeet on arvioitava ennen asemakaavoitusta.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotuksessa on otettu huomioon myös Vantaanjoen tulva-alueet rajaamalla asuntoalueita pois tulva-alueilta, mikäli alueelle ei ole laadittu suunnitelmaa tulvahaittojen torjumiseksi.

Erityistavoitteet

Maakuntakaavan ja yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio. Maakunnan suunnittelussa ja yleiskaavoituksessa on tarkasteltava pitkällä aikavälillä sekä taajama- että maaseutualueiden väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja.

Yleiskaavan tavoitteet: Yleiskaavan lähtökohtana on kaupungin oma väestösuunnite, joka on hieman pienempi kuin maakunnan suunnittelussa käytetty väestöennuste. Kaupungin väestöennusteessa on otettu huomioon myös kaupungin rajalliset taloudelliset resurssit väestön kasvun vastaanottamiseen. Tavoitekeskustelussa on tuotu esille eri ennusteen laatijoiden pitkän aikavälin, vuoteen 2025 asti laaditut väestöennusteet.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavaluonnoksen pohjalta Vantaa pystyy ottamaan vastaan myös kaupungin omaa väestöennustetta (230 000 asukasta) suuremman seudullisen ennusteen mukaisen asukasmäärän (240 000) vuonna 2025.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa on selvitettävä mahdollisuudet eheyttää yhdyskuntarakennetta ja esitettävä eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on selvitettävä toimiva liikennejärjestelmä sekä palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä sen yhteydessä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan yleiskaavan tarkistuksen keskeinen tavoite on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen. Työn aikana selvitetään ne keinot, joilla tähän tavoitteeseen päästään. Keinovalikoima ei voi olla jo rakennetussa ympäristössä yksipuolisen yksinkertainen, vaan se muodostuu useiden eri toimenpiteiden yhteistuloksena. Vantaan liikennejärjestelmä tulee yleiskaavan tarkistuksen myötä uudelleen arvioitavaksi, työ perustuu pitkälti YTV:n PLJ 2002 työhön. Palvelujen saatavuutta pyritään edistämään keskittämällä lähipalvelut alue- ja paikalliskeskuksiin. Vantaan keskusjärjestelmä tulee pitkällä tähtäimellä muuttumaan, kun mm. Kehäradan varrella Kivistön asuinrakentaminen alkaa. Keski-Vantaasta on jo muodostumassa oma keskus. Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen pelisäännöt määritellään parhaillaan laadittavana olevassa maakuntakaavassa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Kaavaratkaisu perustuu tavoitteiden mukaisesti yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen. Tarkempia toteuttamiskeinoja ei ole vielä pohdittu. Vaikeinta lienee olemassa olevan pientaloasutuksen tiivistäminen kauttaaltaan esimerkiksi tehokkuutta nostamalla. Tämä edellyttää arvovalintoja, missä tehokkuuden yleinen nostaminen on mahdollista asuinalueen laadun siitä kärsimättä. Toinen ongelma on vanhan rakenteen

tiivistymisen toteutuminen, koska alueet ovat yksityisomistuksessa alueen nykyisillä asukkailla. Eheyttäminen kestäneekin näillä alueilla yhden sukupolven. Liikennejärjestelmä perustuu raideliikenteen kehittämiseen ja suosimiseen, PLJ2002 suunnitelmaan ja sen jälkeen tehtyyn ”Poikittaisen joukkoliikenteen visio 2030 ja kehittämissuunnitelma vuosille 2005-2010” -selvitykseen. Palvelut sijoittuvat keskusta-alueille, jotka ovat jo nyt pääosin raideliikenteellä saavutettavissa, ja kaikki keskustatoimintojen alueet, mikäli pikaratikkaverkko myös toteutuu. Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen perustuu kokonaan maakuntakaavaehdotukseen. Näille erikseen osoitetuille kaupallisten palvelujen alueille ei sallita uusien päivittäistavaramyymälöiden sijoittumista.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutuslivityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että rakentaminen on kestävä kehityksen mukaista.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan yleiskaavan tarkistuksessa ei ole tarkoitus suunnitella uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Merkittävinkin uusi kokonaisuus syntyy Kivistöön, joka sekin liittyy olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Vantaalla on kuitenkin varauduttava yhdyskuntarakenteen laajenemiseen tämänkin jälkeen, mutta uudet yhdyskunnat ei ole tarkoitus sijoittaa irralleen muusta kaupunkirakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen pelisäännöt määritellään parhaillaan laadittavana olevassa maakuntakaavassa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Uusia nykyisestä yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevia rakentamisalueita ei luonnoksessa ole osoitettu. Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen perustuu maakuntakaavaehdotukseen.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kaupallisten palveluiden alueita koskevaa yleiskaavamääräystä on tarkistettu, jotta päivittäistavarakaupan ohjaaminen keskuksiin ja asuntoalueille olisi ongelmattomampaa.

Alueidenkäytön suunnittelussa on maaseudun asutusta sekä matkailu- ja muita vapaa-ajan toimintoja suunnattava mahdollisuuksien mukaan tukemaan maaseudun taajamia ja kyläverkostoa sekä infrastruktuurin hyväksikäyttöä.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla perinteistä maaseudun kylärakennetta on vain Sotungin kylä. Yleiskaavalla tuetaan Sotungin säilymistä perinteisenä maaseutuympäristönä tukeutuvana kylänä, jossa olisi mahdollista kehittää mm. matkailua ja vapaa-ajan toimintoja kulttuurimaiseman ehdoilla.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Sotunki on edelleen kyläaluetta, joka on varattu maaseutumaiseen asumiseen. Sotunki on kyläkuvallisesti arvokasta aluetta, jossa jo nyt on mm. kartanoravintola. Mikäli Sotungissa kehitetään matkailua ja muuta vapaa-ajantoimintoja nykyistä enemmän, edellyttää se yleiskaavaa yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan nykyisessä yleiskaavassa on osoitettu liikenneverkostosta erillään olevan pääulkoilureitit. Reitistö muodostaa jatkuvan yhtenäisen verkoston, jota yleiskaavan tarkistuksessa vielä täydennetään.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on osoitettu ohjeellinen ulkoilureittiverkosto, joka on koko kaupungin kattava ja liittyy naapurikuntien verkostoihin. Yleiskaavassa ei osoiteta erikseen korttelialueilla olevaa ulkoilua palvelevaa kevyenliikenteen verkostoa, mikäli se ei ole ehdottomasti tarpeen yhtenäisen verkoston luomiseksi, kuten verkoston osoittaminen työpaikka-alueiden läpi.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytön suunnittelussa on haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätettävä riittävän suuri etäisyys. Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset sekä vaarallisten aineiden kuljetusreitit ja niitä palvelevat kemikaaliratapihat on sijoitettava riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla on elinkeinotoimintojen suuren määrän nähden vähän haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavia laitoksia. Niiden ympäristöriskit on otettu huomioon ympäristölupa-vaiheessa. Vantaalla suurimmat riskit aiheutuvat liikenneverkostossa kulkevista kuljetuksista. Aivan päätieverkon varteen ei ole tarkoitus suunnitella asuinalueita tai muita ao. riskeille alttiita toimintoja.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on osoitettu erikseen ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueet lentokentän lounaispuolelle Tuupakkaan ja Viinikkalaan Kehä III:n varteen, Hakkilaan Lahdenväylän varrelle ja Luhtaanmäkeen Hämeenlinnanväylän varteen. Näistä alueista Tuupakka ja Viinikkala ja osin Hakkilan ovat kauimpana asutuksesta. Vantaalla ongelmana on turvatekniikan keskuksen myöntämät luvat kemiallisten aineiden varastoinnille aivan olemassa olevan asutuksen viereen. Tämä on estänyt olemassa olevan asuntoalueen kehittämistä ja laajentamista mm. Koivuhaassa. Toivottavaa olisi, että jatkossa luvissa otetaan huomioon yhdyskuntarakenteen kehittämistarpeet.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.

Yleiskaavan tavoitteet: Maa- ja kallioperän soveltuvuus otetaan huomioon toimintojen suunnittelussa. Pilaantuneet tai pilaantuneiksi epäillyt maa-alueet on Vantaalla inventoitu ja tiedot ovat suunnittelussa käytettävissä. Alueiden puhdistustarve selviää tarkemmin asemakaavoitusvaiheessa ennen asemakaavan toteuttamista.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Vantaalla vielä puhdistamattomat pilaantuneet maa-alueet ovat pienialaisia kohteita lähinnä työpaikka-alueilla. Yhdyskuntarakentamiseen voimakkaimmin vaikuttanut saastunut maa-alue Tikkurilan Grönbergin alueen keskeisimmän alueen puhdistus on saatu vastikään päätökseen. Asuntoalueilla kohteet ovat pienialaisia enimmäkseen käytöstä poistuneita kasvitarhoja ja huoltoasemia, ja niiden puhdistamistarpeet on arvioitava ennen asemakaavoitusta.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla liikennemelu on korostetusti pahin ihmisen terveydelle aiheuttava haitta. Vantaalla liikennemelua eniten aiheuttavat kaupunkia halkovat monet valtatie ja kantatiet sekä junaradat ja Helsinki-Vantaan lentoasema. Kaupungin sijainnista johtuen täysin meluttomaan ympäristöön ei ole mahdollista päästä. Liikennemelua pyritään torjumaan ensisijaisesti toimintojen sijoittamisella, melulähteiden eristämällä ja toisaalta melulle herkkien kohteiden rakenteellisella suojaamisella. Vaikein ongelma on terveydelle haitallinen lentomelu, joka peittää keskeiset osat kaupungista ja jonne ei voi mm. uusia asuntoalueita suunnitella. Ilmailulaitoksen 4.12.2002 julkistaman verhoikäyrän yli L_{den} 55 dB aluetta on peräti 22 % Vantaan pinta-alasta. Lentomeluongelman ratkaiseminen ei ole kuitenkaan yleiskaavallinen kysymys, vaan se on ratkaistava yleisellä suunnittelun tasolla.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Liikennemeluista lentomelu on vaikuttanut voimakkaimmin yleiskaavaan. Yleiskaavassa on osoitettu ilmailulaitoksen 4.12.2002 julkaisemat uudet lentomelun verhoikäyrät maakunta-kaavaehdotuksen mukaisesti. Uutta asutusta ei ole osoitettu yli L_{den} 55 dB:n alueille, ja yleiskaavasta on poistettu yli L_{den} 55 dB:n alueella sijaitsevat vielä rakentamattomat asuntoaluevaraukset Vierumäestä ja Petikosta.

Muuta liikennemelua vastaan on mahdollista suojautua rakenteellisin ratkaisuin, ongelmana on ollut nykyisten moottoriteiden varsilla sijaitsevien vanhojen pientalo-alueiden suojaamiseksi vaadittavien melusteiden rakentamisen viivästyminen. Yleiskaava ei estä näiden melulta suojaavien rakenteiden toteuttamista. Uusia asunto-alueita on osoitettu aivan pääliikenneväylien varsille Leppäkorpeen ja Jokivarteen (Lahdenväylä), Vaaralaan (Kehä III), Tammistoon (Tuusulanväylä) ja Koivurinteeseen (Vihdintie). Uusia asuntoalueita on osoitettu vastaavasti pääradan varrelle Hiekkaharjuun, Rekolaan ja Vallinojalle. Näiden alueiden rakentaminen asuntoalueeksi edellyttää ensin tarvittavien melusteiden rakentamista.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Maakuntakaavoituksessa on osoitettava jätteenkäsittelylaitoksille alueet siten, että pääosin kaikki syntynyt jäte voidaan hyödyntää tai käsitellä valtakunnallisesti tai alueellisesti tarkoituksenmukaisesti.

Yleiskaavan tavoitteet: Ei koske yleiskaavoitusta. Maakuntakaavaluonnoksen jätehuollon aluevaraukset otetaan huomioon yleiskaavan tarkistuksessa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Maakuntakaavaehdotuksen mukaiset jätehuollon aluevaraukset on osoitettu yleiskaavassa. Maakuntakaavaehdotusta käsitellessään maakuntahallitus päätti 22.9.2003 käynnistää erillisen mm. jätehuoltoratkaisuja sisältävän vaihekaavan laadinnan. Vaihemaakuntakaava ei ehdi vaikuttamaan nyt tehtävään yleiskaavan tarkistukseen.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotuksessa osoitettu vahvistuneen maakuntakaavan mukaiset jätehuollon aluevaraukset ja lisäksi varaus YTV:n Sortti-kierrätysasemalle. Ensimmäisessä vaihemaakuntakaavaluonnoksessa Uudenmaan jätehuoltostrategiaa on tarkasteltu uudestaan, minkä vuoksi Kiilan kaatopaikkavaraus on poistettu ensimmäisestä vaihemaakuntakaavaluonnoksesta. Yleiskaavasta Kiilan kaatopaikkavaraus on mahdollista poistaa aikaisintaan silloin, kun vaihemaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa.

Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava terveellisen ja hyvälaatuisen veden riittävä saanti ja se, että taajamien alueelliset vesihuoltoratkaisut voidaan toteuttaa. Lisäksi alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon jätevesihaittojen ehkäisy.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla vedenhankinta perustuu seudulliseen yhteistyöhön. Raakavesi otetaan Päijänteestä. Päijänne-tunneli on osoitettu yleiskaavassa raakavesitunneliksi. Pitkäkosken ja Vanhankaupungin vedenpuhdistamot sijaitsevat Helsingissä. Tämän lisäksi kaupungissa on kaupungin omia, ilmailulaitoksen ja teollisuuslaitosten pohjavedenottamoja, jotka otetaan huomioon yleiskaavassa. Kaupungin jätevedet johdetaan joko Viikinmäen jätevedenpuhdistamoon (Itä- ja Keski-Vantaa) tai Espoon viemäriverkon kautta Suomenojan puhdistamolle (Länsi-Vantaa). Itä-Vantaan läpi kulkeva Keski-Uudenmaan kuntayhtymän meriviemäri on osoitettu yleiskaavassa jätevesitunneliksi. Viikinmäen jäteveden puhdistuksessa syntyvät lietteet kompostoidaan Sipoon Metsäpirtissä. Suomenojan jäteveden puhdistuksessa syntyvät lietteet kompostoidaan Ämmäsuolla. Jatkossa Suomenojalla syntyvää lietettä kompostoidaan Nurmijärvellä Metsä-Tuomelan jäteasemalle rakennettavaan kompostointilaitokseen.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on osoitettu vesihuollon kannalta keskeisimmät asiat: pohjavesi-alueet, Päijänne-tunneli, Silvolan tekoallas, ylävesisäiliöt ja meriviemäri.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavakarttaan on lisätty pohjavesialueita ja pohjavesialueita koskevassa määräyksessä edellytetään liikenteen ja tienpidon haittojen torjuntaa.

3. KULTTUURI- JA LUONNONPERINTÖ, VIRKISTYSKÄYTTÖ JA LUONNONVARAT

Yleistavoitteet

Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan kulttuurihistoriallisia ympäristöjä on inventoitu monessa vaiheessa ja jo vuoden 1992 yleiskaavassa kulttuurihistoriallisesti arvokkaat alueet on otettu maankäytön suunnittelun pohjaksi ja merkitty yleiskaavaan omalla merkinnällä. Yleiskaavan tarkistuksen pohjaksi tehdään erillinen kulttuurimaisemaselvitys, jossa tiedot ajantasaistetaan. Vantaalla on hyvä inventointitilanne kiinteistä muinaismuistoista sekä modernista rakennuskannasta. Yleiskaavaratkaisut voidaan siis perustaa hyvään tietopohjaan.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavaa varten on laadittu Kulttuurimaisemaselvitys, jonka pohjalta on osoitettu kaupunkikuvallisesti arvokkaat alueet, kyläkuvallisesti arvokkaat alueet sekä maisemallisesti arvokkaat alueet.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotusta varten on laadittu modernin teollisen perinnön inventointi ja keskiaikaisten kylätonttien inventointi. Maisemallisesti, kyläkuvallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaiden alueiden rajauksia on tarkistettu.

Alueidenkäytöllä edistetään elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokkaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilymistä. Ekologisten yhteyksien säilymistä suojelualueiden välillä edistetään mahdollisuuksien mukaan.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla on tehty paljon luontoinventointeja eri aikoina ja ne antavat sekä ajantasaisuuden että kattavuuden puolesta hyvän lähtökohdan yleiskaavan tarkistustyölle. Voimassaolevan 1992 yleiskaavan suojelualuevarauksista suuri osa on jo toteutunut. Yleiskaavan tarkistustyön pohjaksi tehdään vielä selvitykset liito-oravista sekä käävistä, jotta mahdolliset uudet suojelutarpeet voidaan ottaa huomioon.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on tarkistettu luonnonsuojeluvarauksia. Varausten perusteena on käytetty mm. tekeillä olevien liito-orava- ja kääpäselytysten tuloksia. Espoon rajalle Länsi-Vantaalle on muodostettu useita eri Natura-alueita yhdistävä suojelualuekokonaisuus. Yleiskaavassa on osoitettu valtioneuvoston Natura2000 –verkostoon esittämät alueet erikseen.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotusta varten on laadittu Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueiden inventointi. Inventoinnin tulokset on otettu yleiskaavaehdotuksessa huomioon osoittamalla nk. luo -alueita.

Alueidenkäytöllä edistetään luonnon virkistyskäyttöä sekä luonto- ja kulttuurimatkailua parantamalla moninaiskäytön edellytyksiä. Suojelualueverkoston ja arvokkaiden maisema-alueiden ekologisesti kestävä hyödyntäminen edistetään virkistyskäytössä, matkailun tukialueina sekä niiden lähialueiden matkailun kehittämisessä suojelutavoitteita vaarantamatta.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan laajojen metsäalueiden virkistys- ja suojelualuevaraukset on tehty jo voimassaolevassa 1992 yleiskaavassa ja yleiskaavan tarkistus tältä osin tarkoittaa vähäisiä tarkistuksia ja ulkoilureittiverkoston mahdollista täydentämistä. Myös erillisten ratsastusreittien tarvetta selvitetään. Vantaan virkistysalueet on pääasiassa tarkoitettu seudun asukkaiden virkistyskäyttöön ja vasta toissijaisesti matkailukäyttöön. Vantaalla ei ole sellaisia laajoja suojelualueita, joiden suunnittelu edellyttäisi erityistä matkailun huomioon ottamista.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on säilytetty hyvä virkistysalueverkosto. Vantaalla luonnonsuojelualueet palvelevat myös virkistystä, kysymys on enemmän ulkoilureittien ohjaamisesta luonnonsuojelualueilla niin, etteivät luonnonarvot heikkene. Ulkoilureittien lisäksi uutena asiana on osoitettu koko kaupungin kattava ohjeellinen ratsastusreittiverkosto. Ratsastusreitistö perustuu erilliseen ratsastusreittien ja -keskusten tarveselvitykseen. Ulkoilu- ja ratsastusreitit edistävät luonnon virkistyskäyttöä ja hyödyntävät myös Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytöllä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä siten, että turvataan luonnonvarojen saatavuus myös tuleville sukupolville. Alueidenkäytössä ja sen suunnittelussa otetaan huomioon luonnonvarojen sijainti ja hyödyntämismahdollisuudet.

Yleiskaavan tavoitteet: Yleiskaavan tarkistustyön pohjaksi tehdään selvitys luonnonvaroista, jossa käsitellään ainakin pohjavesiä, kiviainesta ja viljelykelpoista maata. Merkittävään sora- tai turvevarojen hyödyntämiseen Vantaalla ei ole enää mahdollisuuksia. Voimassaolevassa 1992 yleiskaavassa on erityisellä merkinnällä osoitettu tärkeät pohjavesialueet.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on osoitettu erikseen pohjavesialueet. Vaikka Vantaalla on vielä laajoja maatalousalueita ja vaikka osa nykyisistä pelloista on varattu tulevaisuuden virkistysalueiksi, suojataan maatalousmaata erityisellä määräyksellä kulttuurihistoriallisesti arvokkaimpien kylien lähialueilla. Maakuntakaavaehdotusta käsitellessään maakuntahallitus päätti 22.9.2003 käynnistää erillisen vaihekaavan laadinnan. Vaihekaavan teemoja ovat mm. kiviaineshuoltoon tarvittavat alueet. Vantaa odottaa vaihemaakuntakaavoitusta, jonka pohjalta otetaan aikanaan huomioon erilliset kiviaineshuoltoon tarvittavat alueet. Muuten kiviaineita Vantaalla syntyy runsaasti rakentamistoiminnan myötä.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Ensimmäisessä vaihemaakuntakaavaluonnoksessa on kiviaineshuoltoon varattu Kiilassa Tuusulan rajalla oleva alue, jonka jälkikäyttönä on ylijäämämaiden läjitys. Yleiskaavaehdotuksessa alue on varattu ylijäämämaiden läjitysalueeksi. Lupavaiheessa ratkaistaan alueelta hyödynnettävien kiviainesten ottaminen. Pohjavesien suojelemiseksi on pohjavesialueita koskevaa määräystä täydennetty.

Erityistavoitteet

Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuri- ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Alueidenkäytössä on otettava huomioon kulttuuri- ja luonnonperintöä koskevat kansainvälisten sopimusten velvoitteet sekä valtioneuvoston päätökset. Lisäksi viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit¹ otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina. Maakuntakaavoituksessa on osoitettava valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriperintöalueet ja -kohteet. Valtakunnallisesti arvokkailla kohteilla ja alueilla on alueidenkäytön sovelluttava niiden historialliseen kehitykseen.

Yleiskaavan tavoitteet: Valtakunnallisten inventointien tietopohja ajantasaistetaan Vantaan osalta erillisessä kulttuurimaisemaselvityksessä. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuri- ja luonnonperinnön arvot otetaan huomioon yleiskaavassa ja määritellään suojeluperiaatteet.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavaa varten on laadittu kulttuurimaisemaselvitys, jonka pohjalta on osoitettu kaupunkikuvallisesti arvokkaat alueet, kyläkuvasuunnitelmien arvokkaat alueet sekä maisemallisesti arvokkaat alueet. Kaupunkikuvallisesti arvokkaat alueet perustuvat ”Modernin rakennuskannan inventointi ja suojelu 1930-79”-selvitykseen. Kyläkuvasuunnitelmien arvokkaissa alueissa on otettu huomioon valtakunnalliset inventoinnit ja rajattu alueet yhtenäisin periaattein yleiskaavan edellyttämällä tarkkuudella. Yleiskaavaluonnoksen maankäyttöratkaisut tukevat maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotusta varten on laadittu modernin teollisen perinnön inventointi ja keskiaikaisten kyläonttien inventointi. Maakuntakaavasta jäi vahvistamatta taajamatoimintojen alue Vantaalla Petikossa. Alue on Petikonmäki-Hermaskärin valtakunnallisesti arvokas kallioalue. Alue on ollut jo yleiskaavaluonnoksesta lähtien luonnonsuojelualuetta (SL).

¹ Näillä tarkoitetaan kulttuuri- ja luonnonperintöä koskevia viranomaisten laatimia valtakunnallisia inventointeja, jotka perustuvat riittävän laaja-alaiseen valmisteluun. Tätä päätöstä tehtäessä ovat olemassa seuraavat inventoinnit: Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (Ympäristöministeriö, ympäristönsuojeluosasto, mietintö 66/1992. Vantaalla Vantaanjokilaakso), Valtakunnallisesti arvokkaat kulttuurihistorialliset ympäristöt (Museovirasto, rakennushistorianosasto, julkaisu 16, 1993. Vantaalla Vantaanjoen kulttuurimaisema välillä Vantaankoski Königstedt, Helsingin Pitäjän kirkonkylä, Jokiniemen valtionalue sekä Sotunginlaakson kulttuurimaisema ja Häkansbölen kartano) ja Valtakunnallisesti merkittävät esihistorialliset suojelualuekokonaisuudet (Sisäasianministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto, tiedotuksia 3/1983).

Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät ja yhtenäiset luonnonalueet. Alueidenkäyttöä on ohjattava siten, ettei näitä aluekokonaisuuksia tarpeettomasti pirstota.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan ekologisesti merkittävimmät yhtenäiset luontoalueet ovat Sipoonkorpi ja Petikonmetsä, jotka on varattu virkistys- ja suojelualueiksi jo 1992 yleiskaavassa, eikä periaatetta ole tarkoitus muuttaa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavaluonnoksessa on vahvistettu ekologisesti ja virkistyskäytön kannalta merkittäviä Sipoonkorven ja Petikonmetsän yhtenäisiä luonnonalueita lisäämällä luonnonsuojelualuevarauksia ja kehittämällä yleiskaavamääräyksiä. Näille alueille tai alueiden reunoille ei ole osoitettu pirstovaa maankäyttöä.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Maakuntakaavoituksessa on luotava alueidenkäytölliset edellytykset ylikunnallisesti merkittävien virkistyskäytön reitistöjen ja verkostojen muodostamiselle. Maakuntakaavoituksella ja yleiskaavoituksella on luotava alueidenkäytölliset edellytykset seudullisten virkistysalueiden muodostamiselle erityisesti Etelä-Suomessa ja suurilla kaupunkiseuduilla.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla seudullisia virkistysalueita ovat erityisesti Sipoonkorpi ja Petikonmetsä, jotka liittyvät naapurikuntien alueisiin. Lisäksi Vantaalla on useita, jo 1992 yleiskaavassa määriteltyjä, Vantaan sisäisten virkistysalueiden kautta kulkevia seudullisia virkistysyhteyksiä, jotka on tarkoitus säilyttää. Yleiskaavan tarkistustyötä tukee myös YTV:n laatima seudullinen ulkoilureittisuunnitelma (2002:14).

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Ylikunnallisten reitistöjen pohjana on ollut maakuntakaavaehdotus. Vantaan yleiskaava tukee maakuntakaavassa esitettyjen seudullisten virkistysalueiden muodostumista.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytön suunnittelussa rantaan tukeutuva loma-asutus on mitoitettava siten, että turvataan luontoarvoiltaan arvokkaiden ranta-alueiden säilyminen sekä loma-asumisen viihtyisyys.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla ei käytännössä ole rantaan tukeutuvaa loma-asutusta, eikä sitä ole tarkoitus luodakaan. Lapinniityn, Viherkummun, Heponiityn ja Pirttirannan ryhmäpuutarha-alueet on tarkoitus säilyttää.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on säilytetty Viherkummun, Heponiityn ja Pirttirannan ryhmäpuutarha-alueet. Lapinniityn ryhmäpuutarha-alue kuuluu Marja-Vantaan osayleiskaava-alueeseen.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumis- ja muuttamisriskejä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.

Yleiskaavan tavoitteet: Pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet on otettu huomioon jo 1992 yleiskaavassa. Vaaralassa sijaitsee kaksi merkittävää elintarviketeollisuuslaitosta, Valio ja Fazer, joiden toiminta perustuu mm. alueen puhtaan pohjaveden käyttömahdollisuuteen. Yleiskaavan tarkistuksen pohjaksi tehdään vielä erillinen luonnonvaraselvitys, jossa käsitellään myös pohjavesiä.

Yleiskaavavaluonnos 3.11.2004: Pohjavesialueille ei ole osoitettu pohjavedelle vaarallisia toimintoja. Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueita sijoittuu pohjavesialueille, nämä alueet on varattu lähinnä logistiikkayrityksille. Toimintojen ympäristölupakäsittelyssä otetaan huomioon suojautuminen pohjavesien pilaantumisesta vastaan.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Itä-Vantaan linja-autovarikon ja Vaaralan raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueen mahdollisesta sijoittumisesta pohjavesialueelle on laadittu erillinen pohjavesiselvitys.

Ilman erityisiä perusteita ei hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön eikä hyviä ja laajoja metsätalousalueita pirstoa muulla maankäytöllä.

Yleiskaavan tavoitteet: Voimassaolevassa 1992 yleiskaavassa korostettiin maatalousmaan suojelupyrkimystä osoittamalla laajat, yhtenäiset peltoalueet erikseen omalla merkinnällä ja liittämällä siihen suositukset peltojen säilyttämiseksi viljelyssä ja ruokamullan kuorimisen estämiseksi. Tätä periaatetta ei ole tarkoitus muuttaa, vaikka merkintöjä ajantasaistetaan ympäristöministeriön asetuksen mukaisiksi. Yleiskaavan tarkistuksen pohjaksi tehdään vielä erillinen luonnonvaraselvitys, jossa käsitellään myös viljelykelpoista maata.

Yleiskaavavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavaulukossa on säilytetty pääosin yleiskaavan 1992 maatalousmaat, koska yhdyskuntarakennetta ei ole laajennettu. Jokivarressa on asutuksen kasvaessa Keravanjoenlaakson kapea viljelyalue osoitettu nyt lähivirkistysalueeksi.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavauluonnos.

4. TOIMIVAT YHTEYSVERKOSTOT JA ENERGIAHUOLTO

Yleistavoitteet

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämiseen sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan yleiskaavan tarkistus tukee tätä yleistavoitetta. Kaupungin liikennejärjestelmä perustuu voimakkaasti ympäristöystävällisen raideliikenteen edellytysten parantamiseen.

Yleiskaavavaluonnos 3.11.2004: Liikennejärjestelmä perustuu YTV PLJ2002 suunnitelmaan ja sen jälkeen YTV:ssä tehtyyn poikittaisen joukkoliikenteen visio 2030 ja kehittämissuunnitelmaan vuosille 2005-2010 selvitukseen. Ympäristöystävällisen raideliikenteen kehittäminen on ollut eräs perusajatus yleiskaavan tarkistuksessa.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavauluonnos.

Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan tavoitteena on nykyisten pääteiden tason parantaminen, mm. Kehä III:n parantaminen Tikkurilasta Lentoasemantielle sekä pääradan parantaminen Tikkurilasta Keravalle ovat parhaillaan käynnissä. Näiden lisäksi on nykyistä päätieverkostoa parannettava varsinkin Kehä III:lla. Saavutettavuuden parantamiseksi ja turhan sisäisen läpiajoliikenteen ohjaamiseksi päätieverkostoon tarvitaan muutama uusi liittymä päätieverkostoon. Uudet päätietason väylähankkeet, Kehärata ja Kehä IV, perustuvat seudulliseen suunnitteluun ja/tai valtakunnallisten tavoitteiden Helsingin erityiskysymyksiä koskeviin tavoitteisiin.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Kaupunkirakenne tukeutuu nykyisiin pääliikenneyhteyksiin. Yleiskaavassa on osoitettu maankuntakaavaehdotuksen mukaisesti uusina yhteyksinä Kehärata ja Kehä IV.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytössä turvataan energiahuollon valtakunnalliset tarpeet ja edistetään uusiutuvien energialähteiden hyödyntämismahdollisuuksia.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla on varauduttu nykyisen Martinlaakson voimalaitoksen lisäksi uuteen voimalaitokseen Itä-Vantaalla, lisäksi nykyiset 400 kV:n voimajohtolinjat on osoitettu jo nykyisessä yleiskaavassa. Näiltä osin ei yleiskaavan tarkistuksessa ole ilmennyt uusia tarpeita. Vantaan alueella ei ole suotuisia edellytyksiä uusiutuvien energialähteiden hyödyntämiseen, tuulienergialle sopivimmat alueet Helsingin seudulla ovat meren rannikolla. Martinlaakson voimalaitoksella on tarkoitus alkaa hyödyntää jätettä energialähteenä, mikä osaltaan edistää kestävästä kehitystä energiapolitiikassa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Energiahuollon verkosto säilyy yleiskaavan 1992 mukaisena. Itä-Vantaan voimalaitosvaraus on toistaiseksi säilytetty.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotuksessa on varauduttu Fingrid Oyj:n 400 kV:n voimajohtohankkeeseen Länsisalmesta Vuosaareen.

Erityistavoitteet

Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan läpi kulkee lähes kaikki valtakunnallisesti merkittävät Helsingistä lähtevät maantiet sekä päärata, lisäksi kaupungin alueella on Helsinki-Vantaan lentoasema. Näitä varten on olemassa tarpeelliset varaukset jo Vantaan nykyisessä yleiskaavassa. Nämä varaukset on tarkoitus säilyttää ja liikenneyhteyksiä edelleen kehittää.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on turvattu valtakunnallisesti merkittävien ratojen ja maanteiden jatkuvuus ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämisedellytykset. Valtakunnallisesti merkittäviä vesiväyliä Vantaalla ei ole.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuus toteuttaa moottoriväylä välillä Turku–Helsinki–Vaalimaa.

Yleiskaavan tavoitteet: Moottoriväylä välillä Turku–Helsinki–Vaalimaa (E18) kulkee Vantaan halki, tielaitoksen tilanvaraustarpeet otetaan huomioon yleiskaavassa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaava omalta osaltaan edistää E18-tien ja säteittäisten pääväylien kehittämistoimenpiteiden toteuttamista.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytössä on edistettävä eri liikennemuotojen yhteistyötä ja joukkoliikennettä varaamalla riittävät alueet solmupisteinä toimivien tavaraliikenneterminaalien ja henkilöliikenteen matkakustusten toimintaa ja kehittämistä varten. Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähiliikenteen toimintaedellytysten säilymisestä.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan kehittämisen eräs keskeinen tavoite on sen liikenteellisen sijainnin hyödyntäminen. Tämä edellyttää eri hyvää liikennemuotojen yhteistyötä. Raideliikenteeseen tukeutuvan joukkoliikenteen kehittäminen on keskeistä yleiskaavatyössä ja mm. Tikkurilaan on suunnitteilla henkilöliikenteen matkakeskus. Tavaraliikenteen terminaaleja Vantaalla on sijainnista johtuen useampia. Nämä logistiikkaa palvelevat keskukset tulevat säilymään Vantaalla. Mm. nopea junaliikenteen sujuvuutta parantamaan on parhaillaan rakenteilla neljäs lisäraide Tikkurilasta Keravalle, tämä otetaan huomioon yleiskaavassa.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Merkittävimmät tavaraliikenteen terminaalit ovat lentoaseman rahtiterminaalit ja Kehä III:n varren logistiikkakeskukset Hakkilassa, Tuupakkassa ja Viinikkalassa. Näiden toiminta ja kehittäminen on yleiskaavassa turvattu. Logistiikkakeskukset palvelevat myös Vuosaaren satamaa. Henkilöliikenteen matkakeskukset ja terminaalit on osoitettu erikseen joukkoliikenteen terminaaleina. Näitä on pääradan, Vantaankosken ja tulevan Kehäradan asemat sekä linja-autoliikennettä ja tulevaisuudessa myös pikaratikkaliikennettä palvelevat terminaalit pääväylien risteyskohdissa (Lahdenväylän/Jokiniementie, Tuusulanväylä/Tikkurilantie, Kehä III/Lentoasemantie).

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Lentoasemien ympäristön maankäytössä tulee ottaa huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, erityisesti lentoesteiden korkeusrajoitukset, sekä lentomelun aiheuttamat rajoitukset. Uusia lentoasemia suunniteltaessa ja olemassa olevia laajennettaessa tulee ottaa huomioon asutus ja muut melulle herkäät toiminnot siten, ettei valtioneuvoston antamia melutason ohjearvoja ylitetä. Alueidenkäytössä on turvattava lentoliikenteen nykyisten varalaskupaikkojen ja lennonvarmistusjärjestelmien kehittämismahdollisuudet sekä sotilasilmailun tarpeet.

Yleiskaavan tavoitteet: Lentoesteiden korkeusrajoitukset otetaan huomioon maankäytössä, konkreettisemmin rajoitukset tulevat esille asemakaavoituksessa. Lentomelun aiheuttamat eri toimintojen sijoittamiselle aiheuttamat rajoitukset otetaan huomioon yleiskaavassa valtioneuvoston antamien melutason ohjearvojen mukaisesti. Helsinki-Vantaan lentoasemalla otettiin marraskuussa 2002 käyttöön kolmas kiitotie, kiitotiekapasiteetin on ennakoitu riittävän pitkälle tulevaisuuteen. Lentoaseman terminaalikapasiteetin lisääminen edellyttää tarkempia suunnitelmia ilmailulaitokselta, nämä suunnitelmat on mahdollista sijoittaa jo nykyiselle lentoliikenteen alueeksi varatulle yleiskaavan mukaiselle alueelle.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Vantaalla lentoesteiden korkeusrajoituksia ei osoiteta yleiskaavassa vaan asemakaavassa. Lentomelun aiheuttamat rajoitukset maankäytölle on otettu huomioon valtioneuvoston antamien melutason ohjearvojen mukaisesti. Yli L_{den} 55dB:n alueille ei ole osoitettu mm. uutta asutusta ja muita melulle herkkiä toimintoja. Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalikapasiteetin lisääminen on mahdollista toteuttaa lentoliikenteen alueella. Ilmailulaitos on myös suunnitellut terminaalitoimintojen laajentamista pohjoiseen Kehä IV:n varrelle Tuusulan puolelle. Yleiskaava tukee tätä kehitystä.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Maakuntakaavoituksessa on osoitettava ja muussa alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävät voimajohtojen linjaukset siten, että niiden toteuttamismahdollisuudet säilyvät. Suunnittelussa on otettava huomioon sekä tarpeelliset uudet linjaukset että vanhojen verkostojen parantamisen ja laajentamisen tarpeet. Voimajohtolinjauksissa on ensisijaisesti hyödynnettävä olemassa olevia johtokäytäviä.

Yleiskaavan tavoitteet: Maakuntakaavaluonnoksen mukaiset 400 kV:n ja 110 kV:n voimalinjat on otettu huomioon jo nykyisessä yleiskaavassa. Uusia 400 kV:n ja 110 kV:n johtokäytäviä Vantaalle ei ole suunnitteilla. Nykyistä 110 kV:n verkkoa saneerattaessa selvitetään mahdollisuus ottaa paremmin huomioon mm. arvokkaat maisemavot siirtämällä tarvittaessa voimalinjoja pois maisemallisesti vähemmän aroille alueille.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Vantaalle ei ole suunniteltu uusia 400 kV:n ja 110 kV:n johtokäytäviä. Nykyiset johtokäytävät on osoitettu yleiskaavassa, ja energialaitosten tarpeiden mukaisesti niitä on paikoin levennetty. Yhtä nykyistä voimalinjaa on siirretty Hanabölen kulttuurimaisema-alueelta maisemallisesti vähemmän aralle alueelle. Siirto tulee ajankohtaiseksi linjan peruskorjauksen yhteydessä ja uuden Itä-Vantaan sähköaseman rakentamisen yhteydessä.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Yleiskaavaehdotuksessa on varauduttu Fingrid Oyj:n 400 kV:n voimajohto-hankkeeseen Länsisalmesta Vuosaareen.

Edellä mainittuja yhteys- ja energiaverkostoja koskevassa alueidenkäytössä ja alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ympäröivä maankäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet ja -alueet sekä maiseman erityispiirteet.

Yleiskaavan tavoitteet: Erityistavoite otetaan huomioon yhteys- ja energiaverkostoja suunniteltaessa. Varsinaisesti sellaisia uusia liikenne- tai energiaverkoston käytäviä, joita ei olisi jo käsitelty nykyisessä yleiskaavassa, Vantaalle ei ole suunnitteilla. Kehäradan linjausta on tarkoitus tarkistaa siten, että se ottaa paremmin huomioon Kehä III varren työpaikka-alueet, Kehäradan linjaus yli Vantaanjoen laakson siirtyisi maiseman kannalta parempaan paikkaan. 110 kV:n voimalinja Hanabölen pelloilla on tavoitteena siirtää maisemallisista syistä maisemallisesti vähemmän herkkään paikkaan.

Yleiskaavavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa ei ole osoitettu uusia merkittäviä yhteysverkostoja tai energiaverkostoja. Maakaasun runkojohdon vaihtoehtoisena linjana yleiskaavassa 1992 ollut Hämeenlinnanväylän varren linja säilytetään. Varausta saatetaan tarvita, mikäli maakaasun kysyntä pääkaupunkiseudulla kasvaa. Yleiskaavavaluonnoksessa on osoitettu yksi uusi pääkatutason yhteys Myyrmäen ja Variston välille. Kadunlinjaus ei kulje arvokkaiden luonto- tai kulttuurikohteiden tai -alueiden kautta. Katu kulkee lähivirkistysalueen läpi, ja virkistystarve on otettu huomioon osoittamalla osa kadusta rakennettavaksi tunneliin, tässä tapauksessa rakentamalla kadun päälle viherkansi. Yleiskaavassa on tarkistettu Kuussillantien linjausta Vaaralasta, tämän on ollut mahdollista kun Heli-rata on suunniteltu kulkeväksi Kehä III:n länsipuolella Vantaalla tunnelissa.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Heli-rata on Ratahallintokeskuksen selvityksen pohjalta muutettu yleiskaavaehdotuksessa pintaradaksi vaikeiden pohjavesien suojausongelmien vuoksi.

5. HELSINGIN SEUDUN ERITYISKYSYMYKSET

Yleistavoitteet

Helsingin seudulla luodaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle, joukkoliikenteelle sekä hyvälle elinympäristölle.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaan yleiskaavan tarkistus tukee tätä yleistavoitetta. Asuntorakentamiselle pyritään löytämään uusia mahdollisuuksia nykyisiä asuntoalueita tiivistämällä ja eheyttämällä säilyttäen hyvä virkistysalueiden palvelutaso ja tukemalla alueiden omaleimaisuutta. Kaupungin kasvu pitemmällä aikavälillä edellyttää myös uusien alueiden käyttöönottoa. Marja-Vantaan osayleiskaavassa suunnitellaan uuden alakeskuksen rakentamista Kehäradan varteen.

Yleiskaavavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaava on laadittu yleistavoitteen mukaisesti. Väestön kasvusta ja siten asuntorakentamisen määrästä on sovittu seudullisesti Uudenmaan liitossa. Yleiskaava mahdollistaa suunnittelun Vantaalle osoitetun seudullisen asunto- ja työpaikkamäärien kasvun. Raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen kehittäminen eheytyvässä yhdyskuntarakenteessa on toteutunut yleiskaavassa. Kattava virkistysalueverkosto luo edellytykset hyvän elinympäristön kehittymiseen.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavavaluonnos.

Helsingin seudun alue- ja yhdyskuntarakennetta kehitetään väestönkehityksen edellyttämällä tavalla ja kasvusuunnat valitaan hyödyntämällä joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen sekä seutua ympäröivän kaupunki- ja taajamaverkoston mahdollisuuksia. Alueidenkäytön suunnittelulla ehkäistään yhdyskuntarakenteen hajautumista.

Yleiskaavan tavoitteet: Itä-Vantaan kasvumahdollisuudet perustuvat täydennysrakentamiseen, Länsi-Vantaalla on mahdollista uusien kaupunkiyksiköiden rakentaminen. Kivistön rakentamisen jälkeen kasvumah-

dollisuuksia on suunnitellun Klaukkalan radan varrella. Nurmijärven kunnan kanssa on käyty neuvotteluja suunnitteluyhteistyöstä, myös maakuntakaavaluonnoksessa tähän kasvusuuntaan on varauduttu. Tällä yleiskaavantarkistuskierroksella ei ole välttämättä vielä tarvetta osoittaa Klaukkalan radan varrelle uutta maankäyttöä, se tulee ajankohtaiseksi Marja-Vantaan osayleiskaava-alueen rakentamisen ollessa käynnissä. Ajoittamisella ehkäistään Vantaan yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja taataan paremmat taloudelliset resurssit uusien alueiden toteuttamiselle.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavan lähtökohtana on ollut eheyttävä rakentaminen. Uudet asukkaat on mahdollista sijoittaa nykyistä yhdyskuntarakennetta täydentäen, tiivistäen ja laajentaen. Yleiskaavassa ei ole ollut tarvetta osoittaa kokonaan uusia yhdyskuntia. Tällä tavoin ehkäistään yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Marja-Vantaan osayleiskaavatyo etenee irrallaan koko kaupungin yleiskaavan tarkistuksesta, ja siinä osoitetaan Kivistöön uusi kaupunkitaajama Kehärataan tukeutuen. Seuraavalle yleiskaavakierrokselle jää harkittavaksi Vantaan tuleva kasvusuunta Marja-Vantaan jälkeen. Käytännössä se voi olla laajentuminen Kivistöstä kohti Klaukkalaa taija Länsimäestä kohti Sipoota.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Yhdyskuntarakenteessa varaudutaan raideliikenteen laajentumiseen ja tehokkuuden parantamiseen sijoittamalla riittävästi asuntotuotantoa ja työpaikkarakentamista niiden vaikutusalueelle.

Yleiskaavan tavoitteet: Uudet asuin- ja työpaikka-alueet tukeutuvat nykyiseen raideliikenteen verkkoon ja suunniteltuun Kehärataan, lisäksi kaupungissa on suunniteltu pikaraitiotieverkostoa, jolla on mahdollista saada erityisesti Keski-Vantaan laajat työpaikka- ja asuinalueet paremmin raideliikenteen piiriin ja jolla on mahdollista parantaa matkustusmukavuutta ja eri kaupunginosien välistä saavutettavuutta.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on varauduttu Kehärataan ja Keravan kaupunkirataan. Lisäksi on osoitettu pikaratikkaverkosto Länsimäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta Keski-Vantaalle ja edelleen Myyrmäkeen ja kohti Leppävaaraa. Kaikki merkittävimmät asunto- ja työpaikka-alueet sijoittuvat tällöin raideliikenteen yhteyksien varsille.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueiden käyttöönoton ajoituksella varmistetaan yhdyskuntarakenteen toimivuus. Alakeskusten ja liikenteellisesti merkittävien solmukohtien asemaa vahvistetaan sekä työpaikka-alueina että palvelukeskuksina. Joukkoliikenteen ja muiden liikennemuotojen yhteiskäyttöä edistetään.

Yleiskaavan tavoitteet: Vantaalla merkittävät liikenteen solmukohdat ovat lentoasema, Tikkurila ja Myyrmäki. Yleiskaavalla pyritään tukemaan näiden solmukohtien kehittymistä työpaikka-alueina. Lisäksi Tikkurilaa ja Myyrmäkeä sekä Vantaan muita alakeskuksia kehitetään ja vahvistetaan palvelukeskuksina. Liikenne perustuu joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on tuettu alue- ja paikalliskeskusten asemaa. Kattavalla joukkoliikenteen terminaalijärjestelmällä pyritään tukemaan joukkoliikenteen ja henkilöliikenteen yhteiskäyttöä.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Erityistavoitteet

Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat riittävän laajat ja vetovoimaiset vapaa-ajan alueet. Vapaa-ajan alueista on muodostettava yhtenäinen kokonaisuus turvaamalla niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.

Yleiskaavan tavoitteet: Ylikunnallinen virkistysalueverkosto on pitkälti suunniteltu seutukaavassa ja voimassa-olevassa 1992 yleiskaavassa, tätä verkostoa on tarkoitus edelleen kehittää. Merkittävimmät yhtenäiset ylikunnalliset virkistysalueet ovat Sipoonkorpi ja Nuksio, joista osa sijaitsee Vantaan puolella.

Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Yleiskaavassa on säilytetty ja kehitetty jo vuoden 1992 yleiskaavassa osoitettua kattavaa virkistysalueverkostoa, joka perustuu seudulliseen virkistysalueverkostojärjestelmään.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkemiseen osaksi raideliikenneverkostoa, metron laajentamiseen ja Vuosaaren satamaan. Varautumisessa on otettava huomioon ympäröivä maankäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuuri-kohteet ja -alueet sekä maiseman erityispiirteet.

Yleiskaavan tavoitteet: Kehäradan tarkoituksena on kytkeä Helsinki-Vantaan lentoasema osaksi raideliikenneverkostoa. Helsingin uudessa yleiskaavaehdotuksessa ja maakuntakaavaluonnoksessa on esitetty metron jatkamista Mellunmäestä Hakunilaan sekä Vantaan kautta Sipooseen. Vantaan voimassaolevassa 1992 yleiskaavassa on varauduttu raideliikenteen kehittämiseen Mellunmäestä Hakunilaan. Vantaan yleiskaavan tarkistuksen yhteydessä on tarkoitus selvittää metroliikenteen kehittämistä Mellunmäestä Hakunilan kautta Tikkurilaan asti. Metron jatkumisesta Vantaan kautta Sipooseen ei ole vielä tarkemmin tutkittu, hanke edellyttää laaja-alaista yhdyskuntarakenne selvitystyötä yli maakuntarajojen. Käynnissä olevan Helsinki-Sipoo-Porvoo aluerakenneselvitystyö tuonee lisänäkemyksiä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien yhteisen raja-alueen maankäytön kehittämiseksi.

Vantaa on varautunut Vuosaaren sataman edellyttämiin liikenneyhteyksiin Kaakkois-Vantaan yleiskaavassa, tältä osin varauksia ei ole tarpeen muuttaa. Yleiskaavan tarkistuksessa joudutaan selvittämään sataman muita maankäytöllisiä vaikutuksia Itä-Vantaalla. Vantaan puolella Vuosaaren sataman lähellä olevat alueet ovat luonnonympäristön ja kulttuurimaiseman puolesta arvokkaita alueita, minkä takia Vuosaaren sataman tukitoiminnot on sijoitettava kauemmaksi Vantaalle tai muihin lähikuntiin.

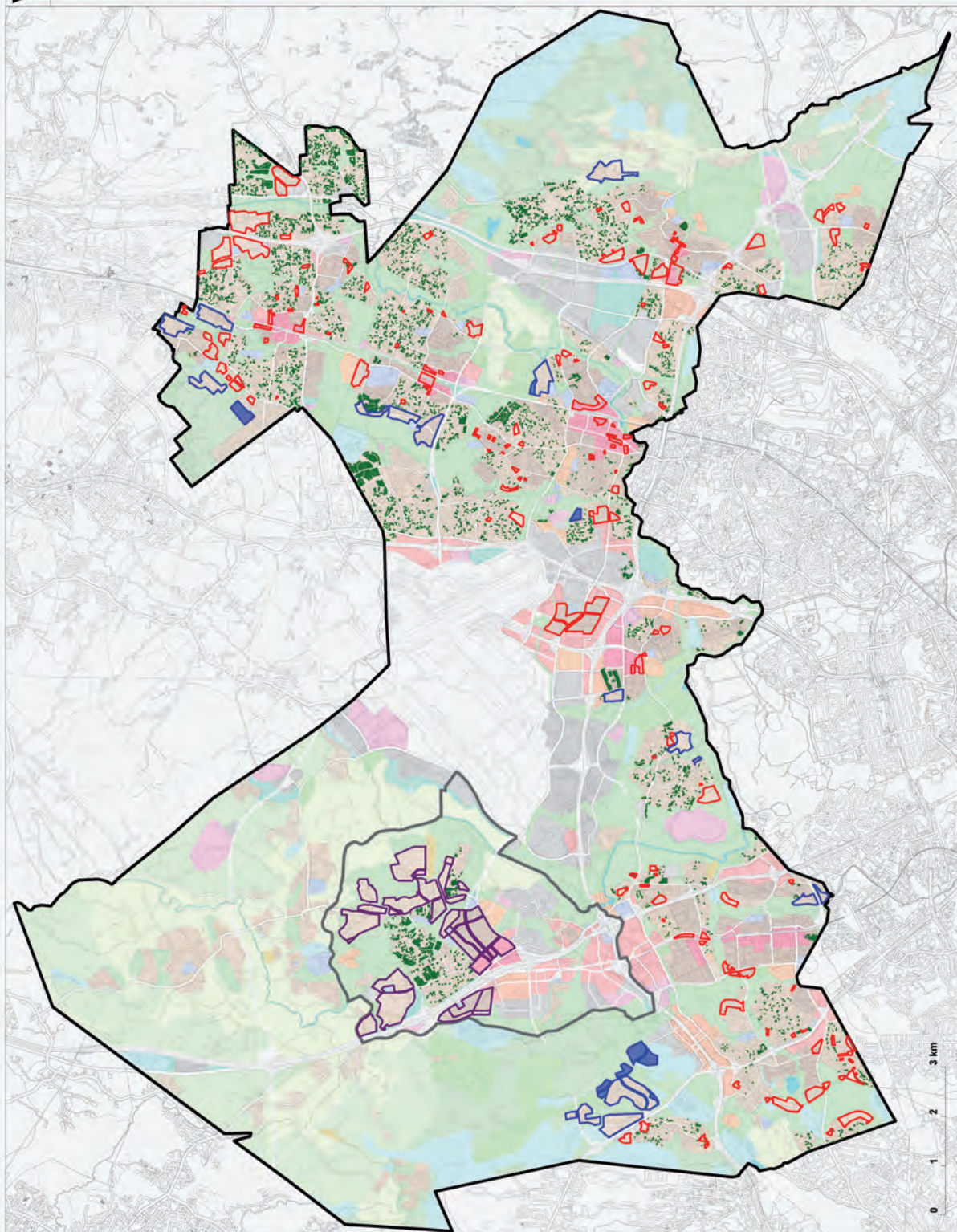
Yleiskaavaluonnos 3.11.2004: Helsinki-Vantaan lentoasema kytketään osaksi raideliikenneverkostoa Kehäradalla. Yleiskaavasta on poistettu metrovaraus Mellunmäestä Hakunilaan. Sen sijaan metroverkoston laajentamiseksi Mellunmäen asemalta itään on osoitettu raideliikenteen kehittämissuuntanuoli Vantaan ja Helsingin rajalle. Metroverkkoa tuskin on enää mahdollista jakaa Vantaan rajalta kahteen eri suuntaan kuten Hakunilaan ja Sipooseen metroliikenteen toimivuuden siitä merkittävästi kärsimättä. Kesällä 2004 valmistunut Helsinki-Sipoo-Porvoo aluerakenneselvitys ei tuonut ratkaisua metroverkoston kehittämiseksi. Metron jatkaminen Mellunmäestä eteenpäin edellyttääkin jatkossa ylikunnallista ja mahdollisesti ylimaakunnallista suunnittelua. Vuosaaren sataman edellyttämät maaliikenneyhteydet on osoitettu jo Kaakkois-Vantaan osayleiskaavassa, ja nämä yhteydet on säilytetty yleiskaavaluonnoksessa. Vuosaaren satamaa palvelevia toimintoja on mahdollista sijoittaa mm. Hakunilan, Tuupakan ja Viinikkalan työpaikka-alueille.

Yleiskaavaehdotus 19.3.2007: Kuten yleiskaavaluonnos.

Vantaan yleiskaava 07

ASUMISEN VARANTO 9/2007

-  Yleiskaavan 1992 kokonaan tai osittain rakentamaton asuntoalue
-  Yleiskaavan 1992 asuntoalue, joka on poistettu yleiskaavasta
-  Marja-Vantaan osayleiskaavan asuntoalue
-  Yleiskaavan asuntoalueen laajennus tai mahdollinen täydennysalue (asumisen osuus vaihtelee)
-  Asemakaavavaranto



Vantaan yleiskaava 07

VIHERALUEIDEN MUUTOS

Virkistysalue VP, VK, VU,
VL, VR tai luonnonsuojelu-
alue SL tai muu viheralue
EH, EV



Maa- ja metsätalousalue
M, MT



Yleiskaavassa viheralue
lisääntyy



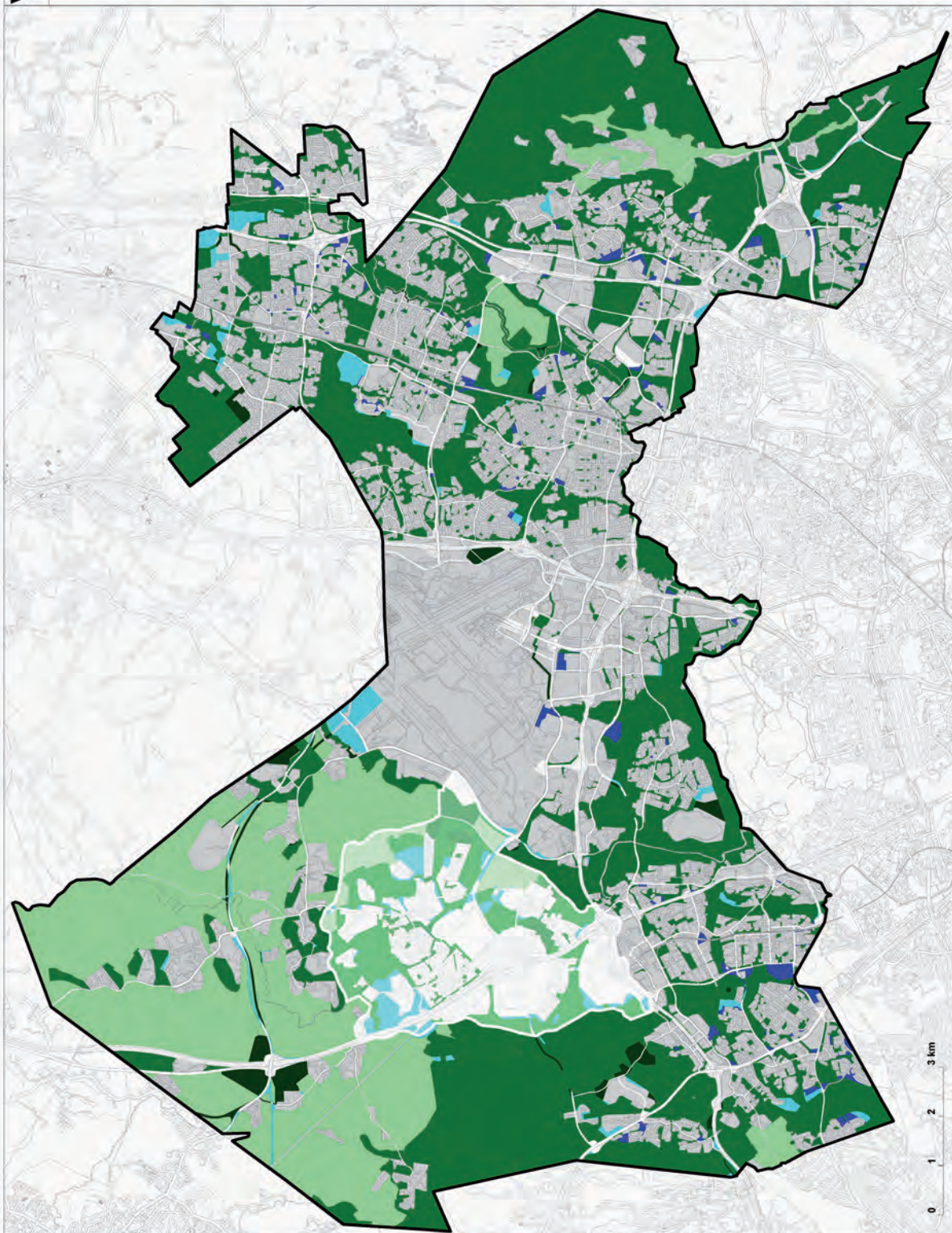
Yleiskaavan viheralue
poistuu



Asemakaavan viheralue
poistuu



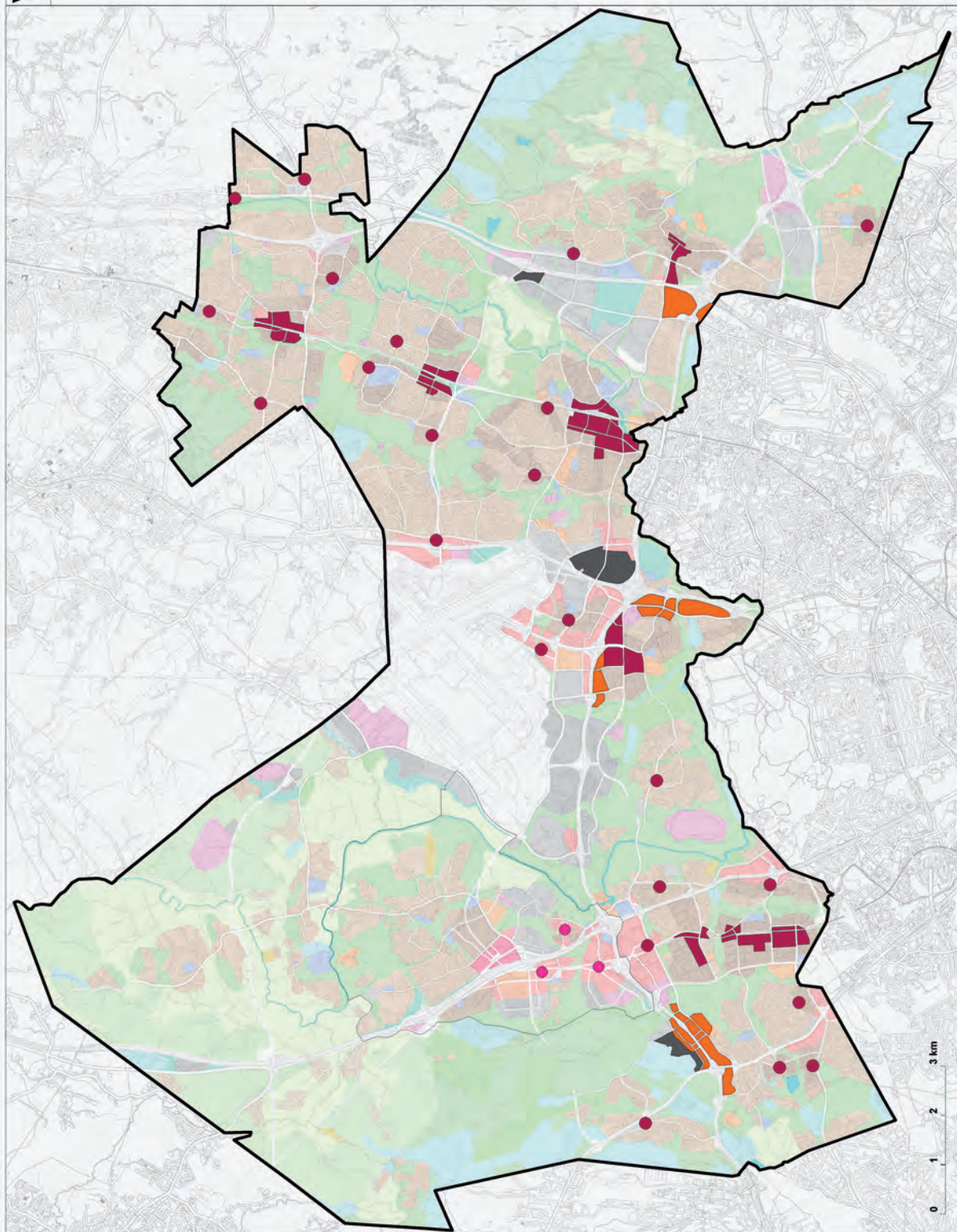
17.12.2007 Kaupsu AMÄ



Vantaan yleiskaava 07

VÄHITTÄISKAUPAN SJOITTUMINEN

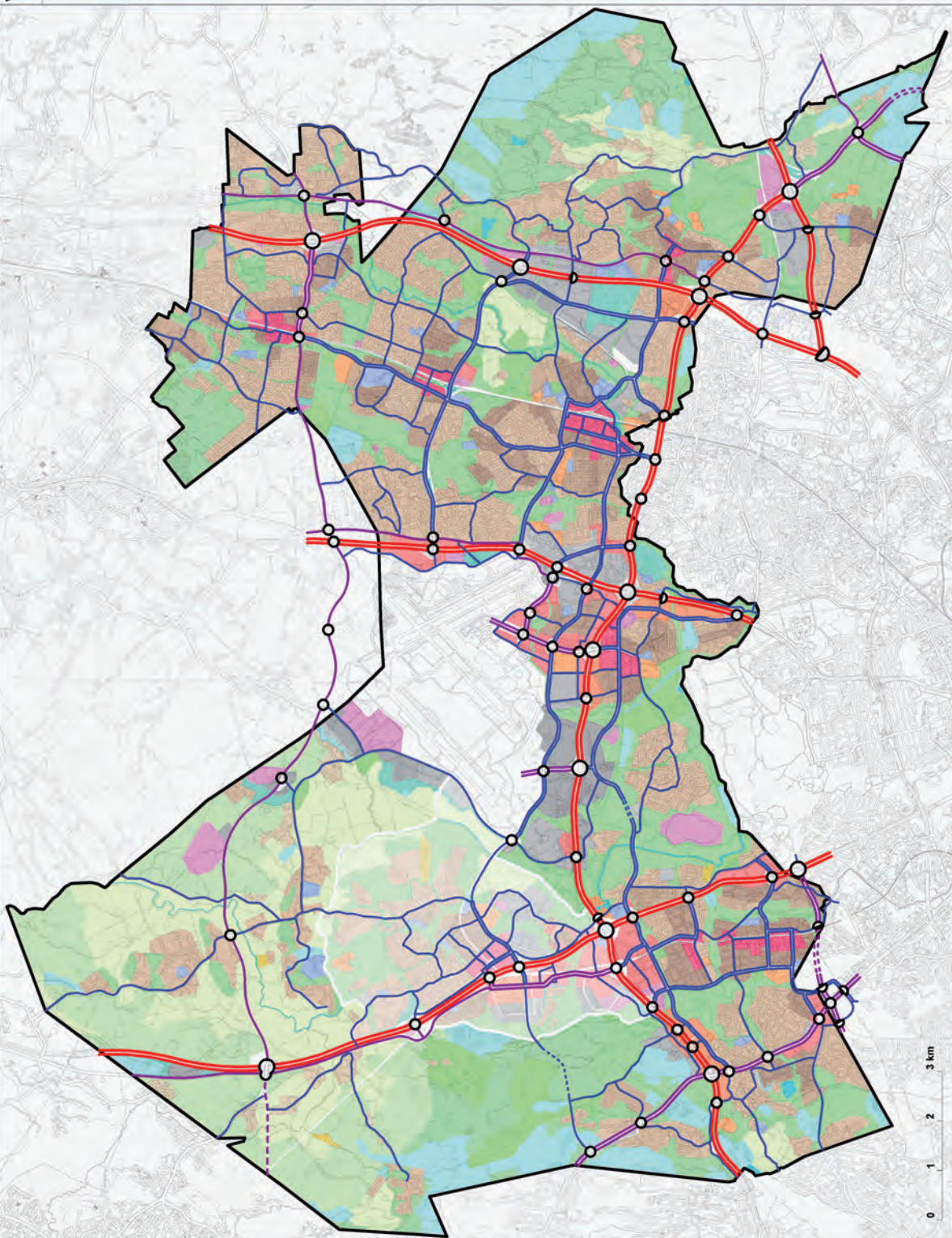
- Keskustatoimintojen alue
 - Keskustatoimintojen alakeskus
 - Kaupallisten palvelujen alue
 - Teollisuusalue, jolla voidaan sallia paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittuminen
 - Marja-Vantaan osayleiskaava-alue
- Lisäksi kaupallisten lähipalvelujen rakentaminen voidaan sallia asuin- ja työpaikka-alueilla (ks. Yleiskaava-merkinnät ja -määräykset, yleismääräykset).



Vantaan yleiskaava 07

TIEVERKKO

- Pääväylä
- Seudullinen väylä
- Päätie tai -katu
- Eritasoliittymä
- Alustava linjaus
- Tunneliosuus



14.11.2007 Kaupunki/MM

Vantaan yleiskaava 07

Joukkoliikenteen runkoverkko

Rautatie tai metro

===== Rautatie

■ Asema

Kehärata

--- Rautatie tunnelissa

— Rautatie

Pikaraitiotie

—+— Pikaraitiotie

Liikennekeskukset ja vaihtopaikat

■ Liityntäliikenteen
terminaali

◆ Vaihtopysäkki

■ Matkakeskus:
paikallisiikenteen terminaali
ja kaukojunat ja kaukoliikenne

✈ Lentoasema

➔ Metron mahdollinen
laajenemissuunta

Linja-autojen runkoverkko

— Seudullisen
laatukäytävän osa

— Uudenmaan
laatuverkon osa

— Peruspalveluiden
runkoverkon osa

— Pikayhteyksien
reititkatu tai tie

— Seudullisen laatukäytävän
osa alueella

— Peruspalveluiden
runkoverko osa alueella

— Peruspalvelu

0 1 2 3 km

14.11.2007 Kaupunki LV/SLA

Vantaan yleiskaava 07

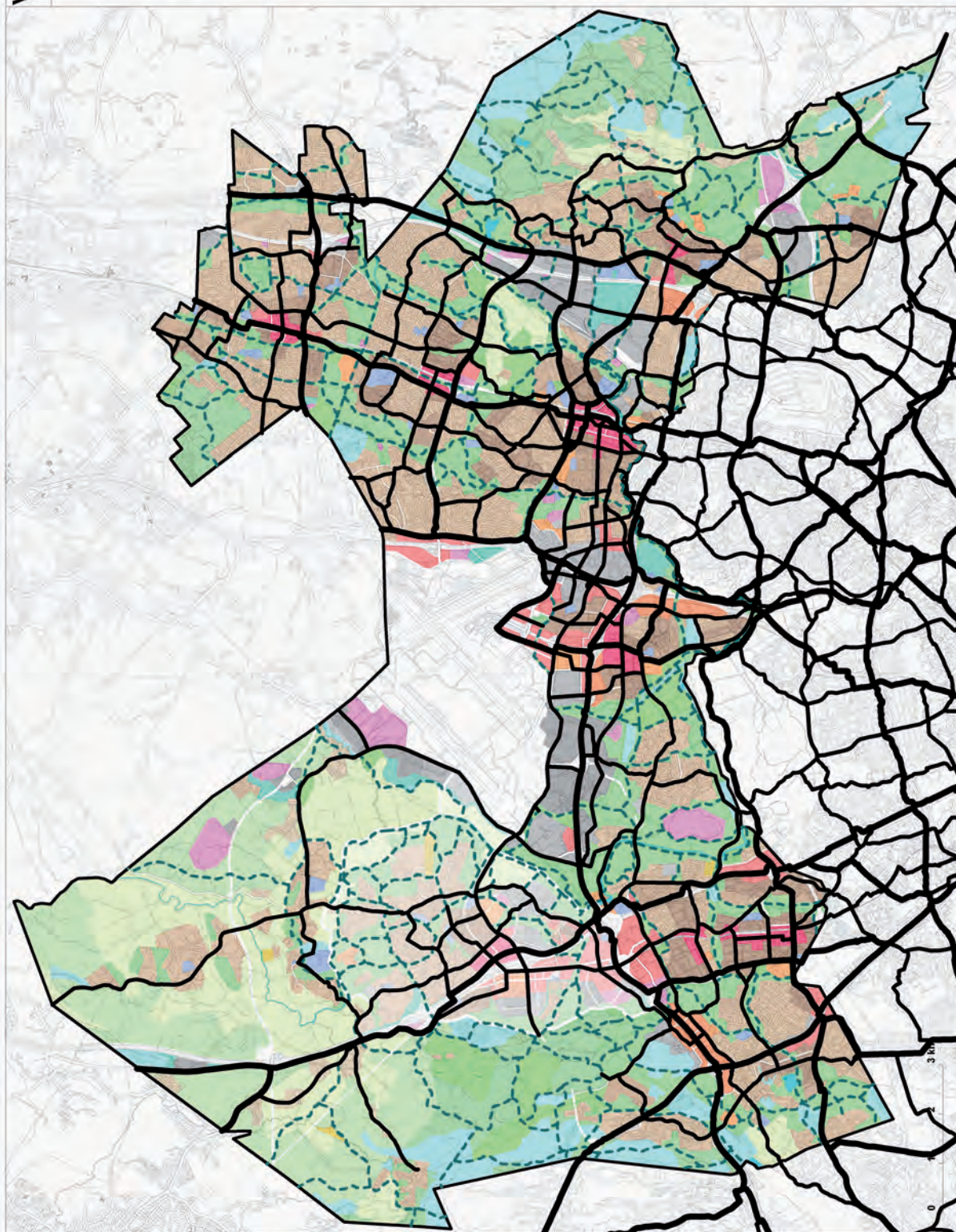
KEVYEN LIIKENTEEN
VERKOSTO

Seutureitti

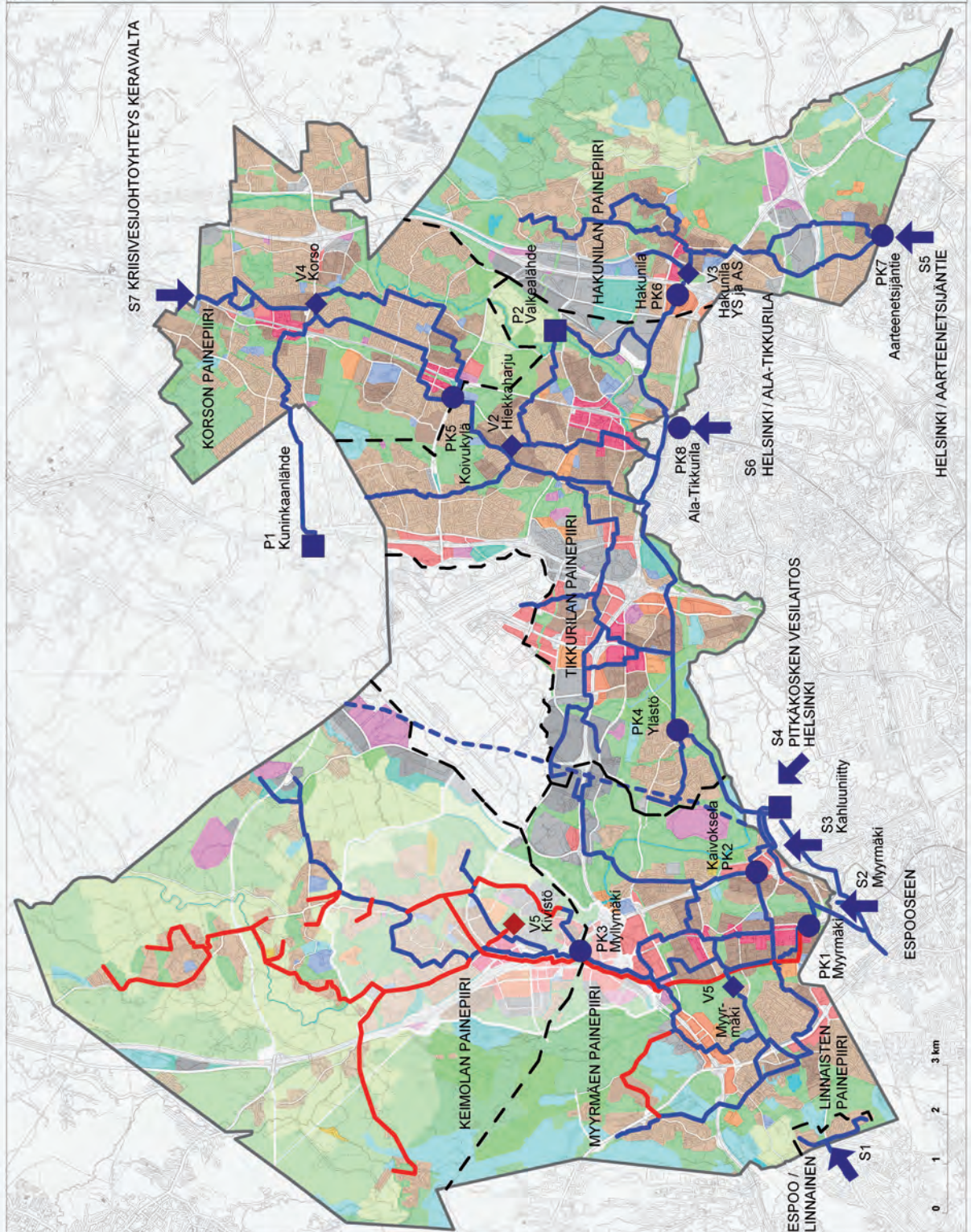
Pääraitti

Yleiskaavan ohjeellinen
ulkolureitti

14.11.2007 Kaupunki MIM/SLA



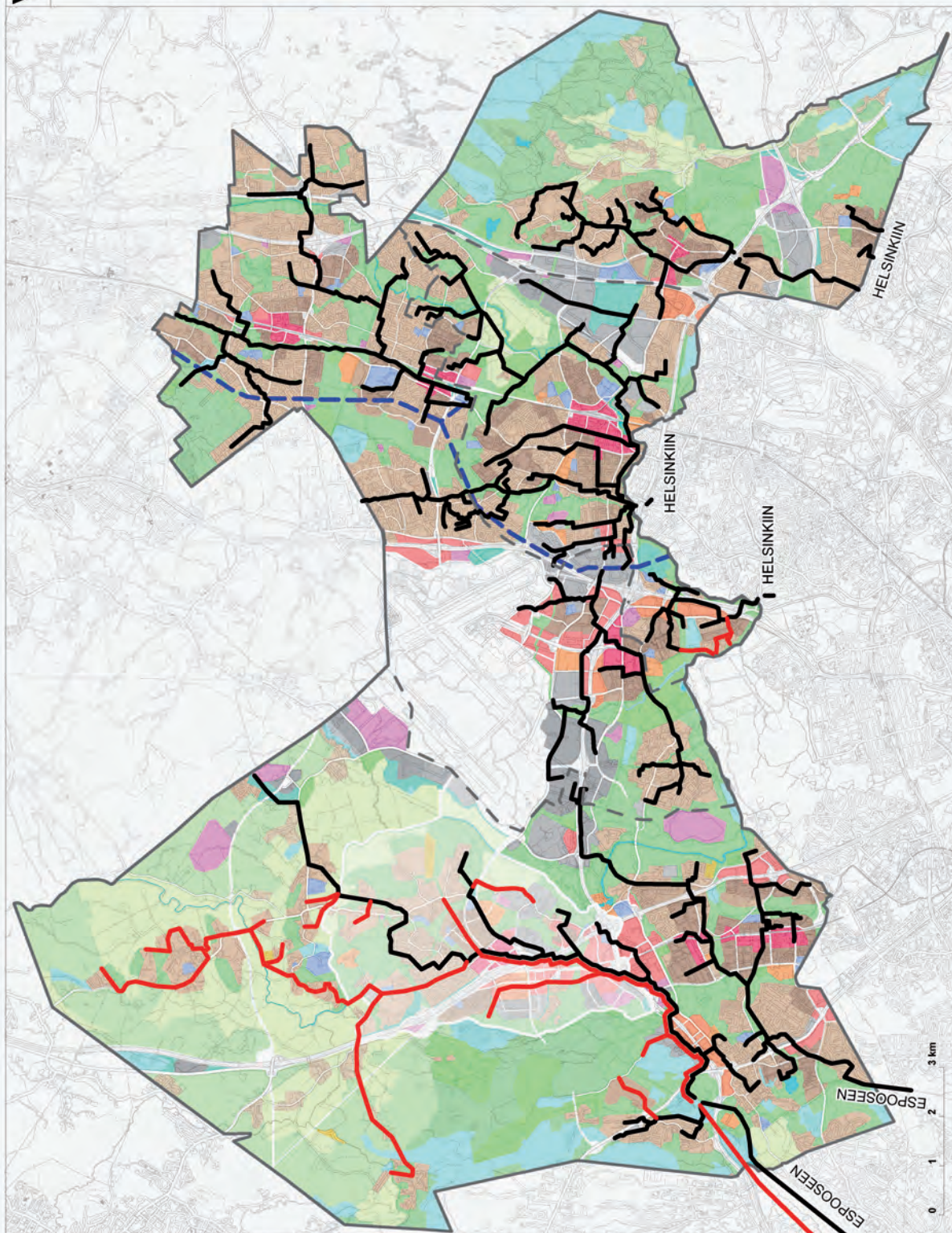
Vantaan yleiskaava 07



Vantaan yleiskaava 07

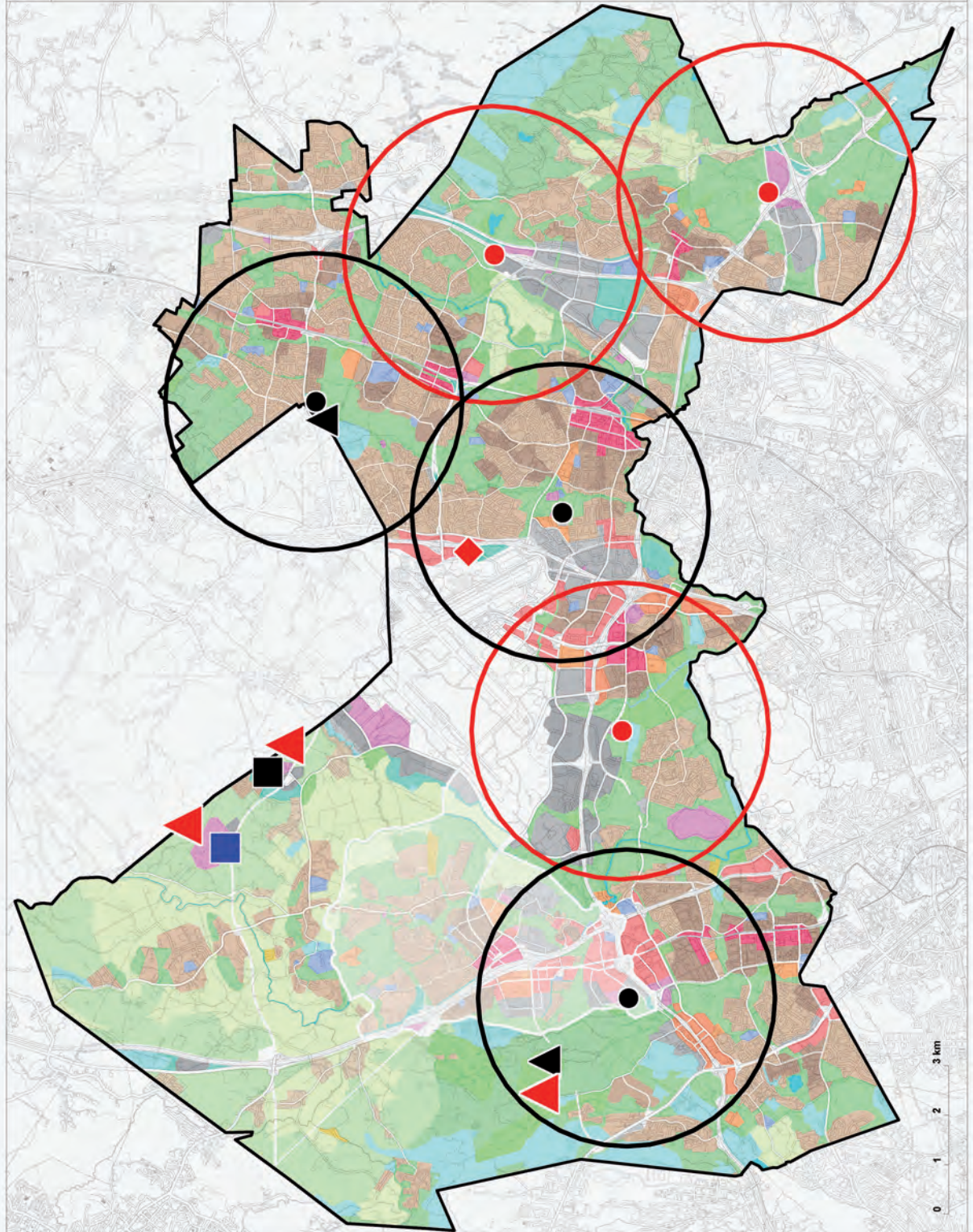
JÄTEVESIHUOLTO

- Viemärintialueen raja
- Meriviemäri
- Rakennettu runkoviemäri
- Suunniteltu runkoviemäri



11.4.2007 Kuntak UK/SLÄ

Vantaan yleiskaava 07

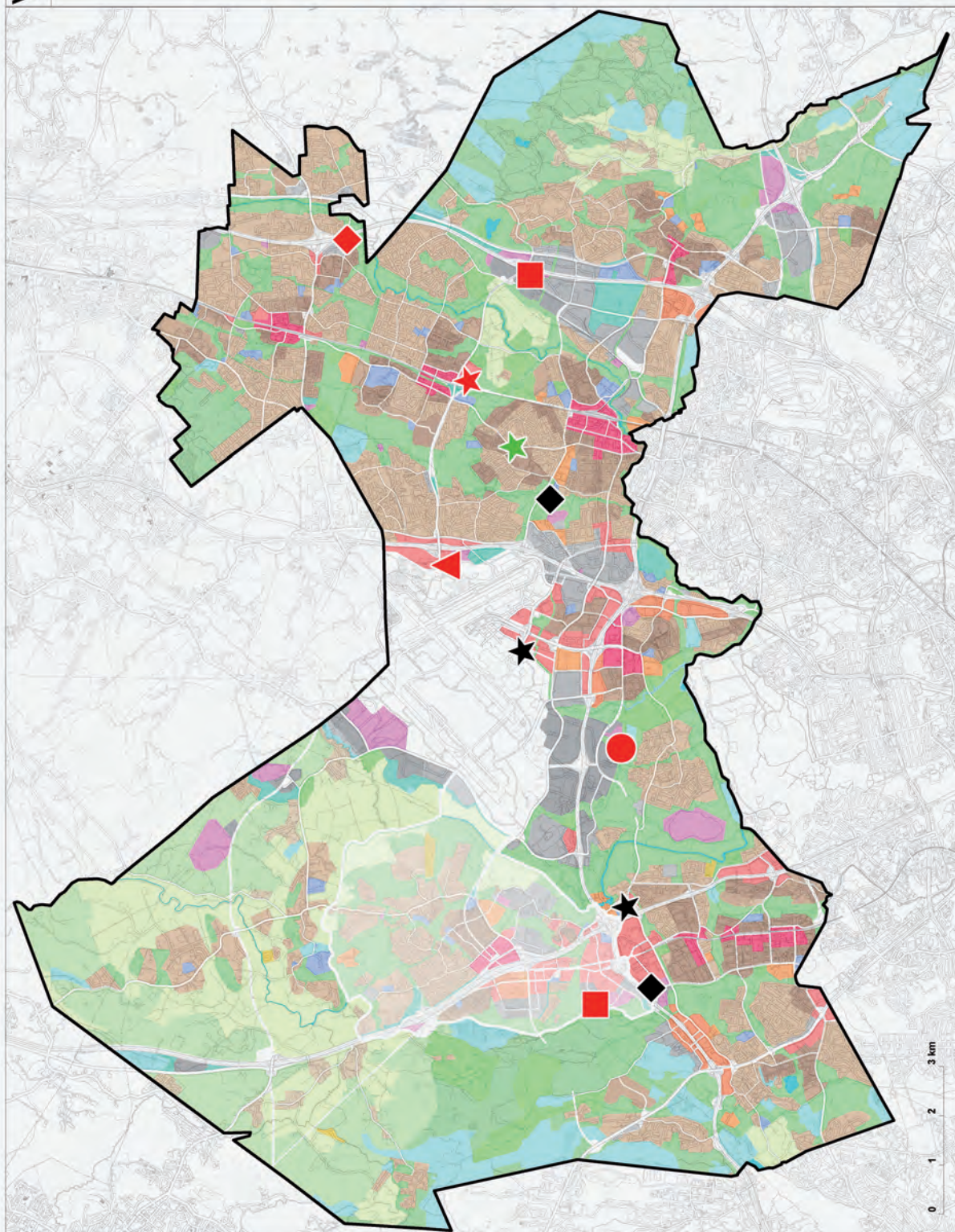


Vantaan yleiskaava 07

VARIKOT, TUKIKOHDAT JA
PALOASEMAT

- Uusi linja-autovarikko
- ▲ Uusi tiehallinnon varikko
- Uusi raiteliikenteen varikko
- ◆ Nykyinen kaupungin tukikohta
- ◆ Uusi kaupungin tukikohta
- ★ Nykyinen paloasema
- ★ Uusi paloasema
- ★ Poistuva paloasema

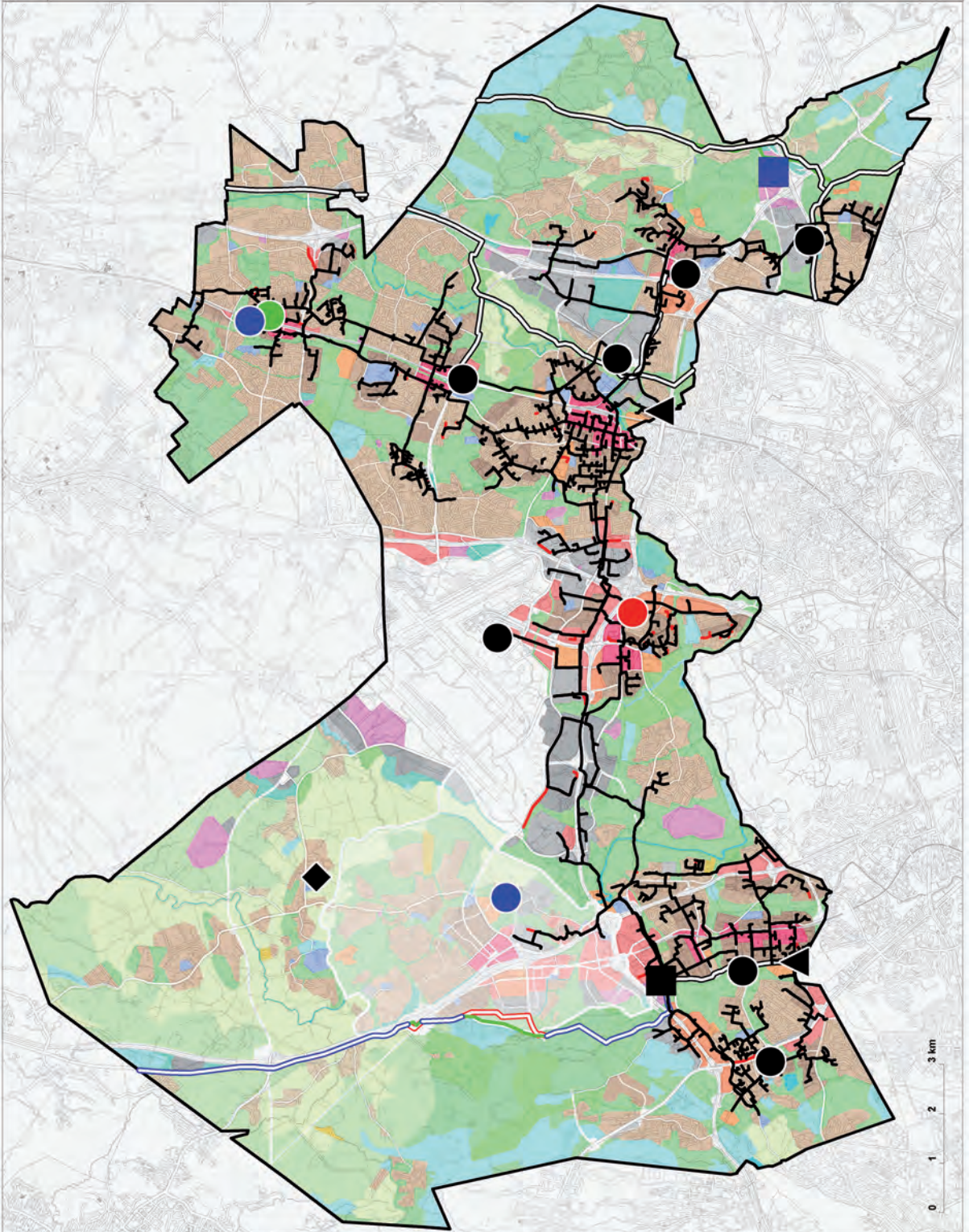
14.11.2007 Kaupunki GKOS/LÄ



Vantaan yleiskaava 07

LÄMPÖHUOLTO

- Nykyinen voimalaitos
 ■ Yleiskaavan 1992 mukainen voimalaitosvaraus
 ◆ Nykyinen kaasumoottori-voimalaitos
 ● Nykyinen lämpökeskus
 ● Yleiskaavan 1992 mukainen lämpökeskusvaraus
 ● Poistuva lämpökeskus
 ● Uusi lämpökeskus
 ▲ Nykyinen lämmönsiirrasema
 — Nykyinen kaukolämmön runkojohto
 — Uusi kaukolämmön runkojohto
 — Nykyinen maakaasun runkoverkko
 — Yleiskaavan 1992 mukainen maakaasun runkoverkkovaraus
 — Poistuva yleiskaavan 1992 mukainen maakaasun runkoverkkovaraus
 — Uusi maakaasun runkoverkko (linjaus tarkistettu)

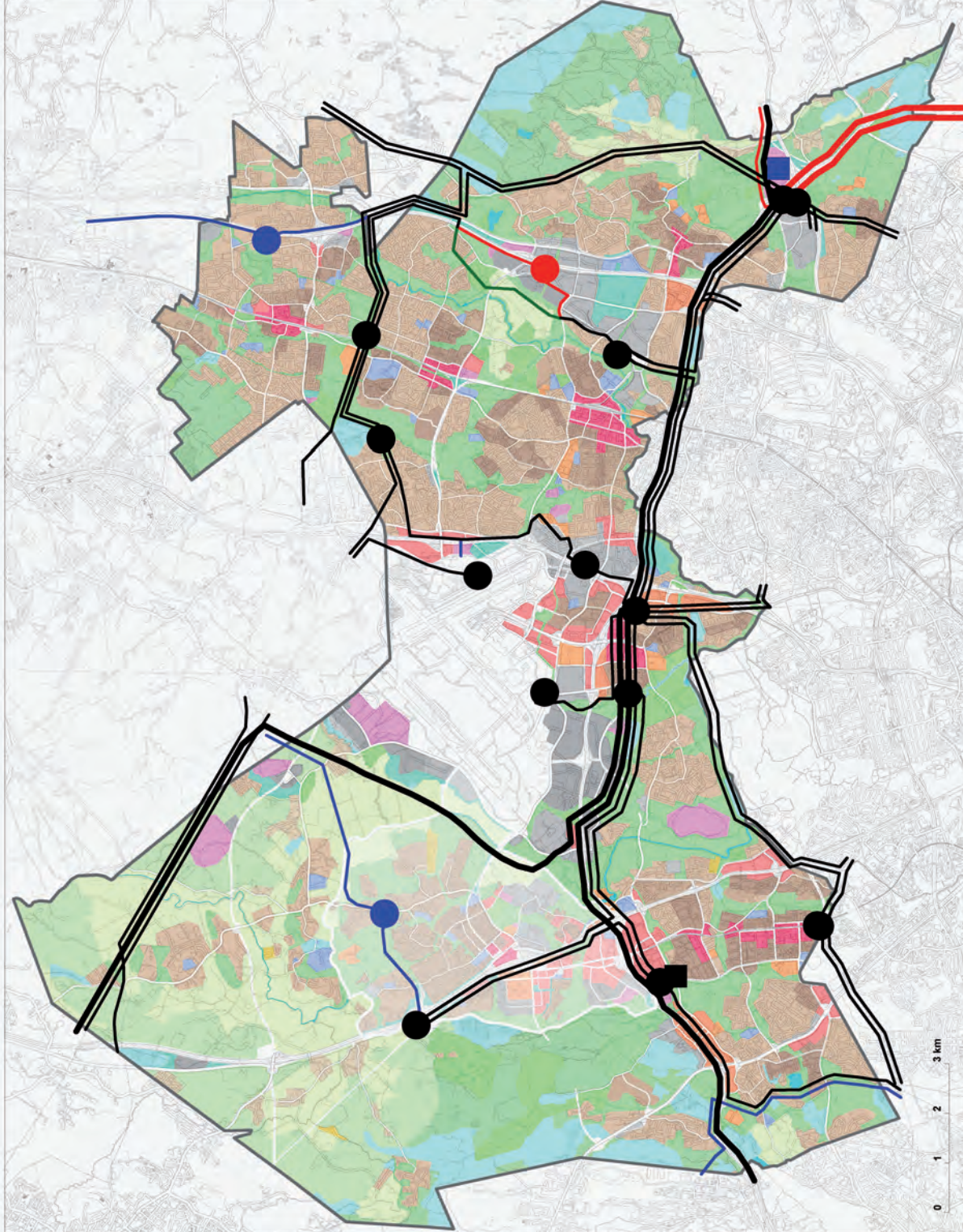


Vantaan yleiskaava 07

SÄHKÖHUOLTO

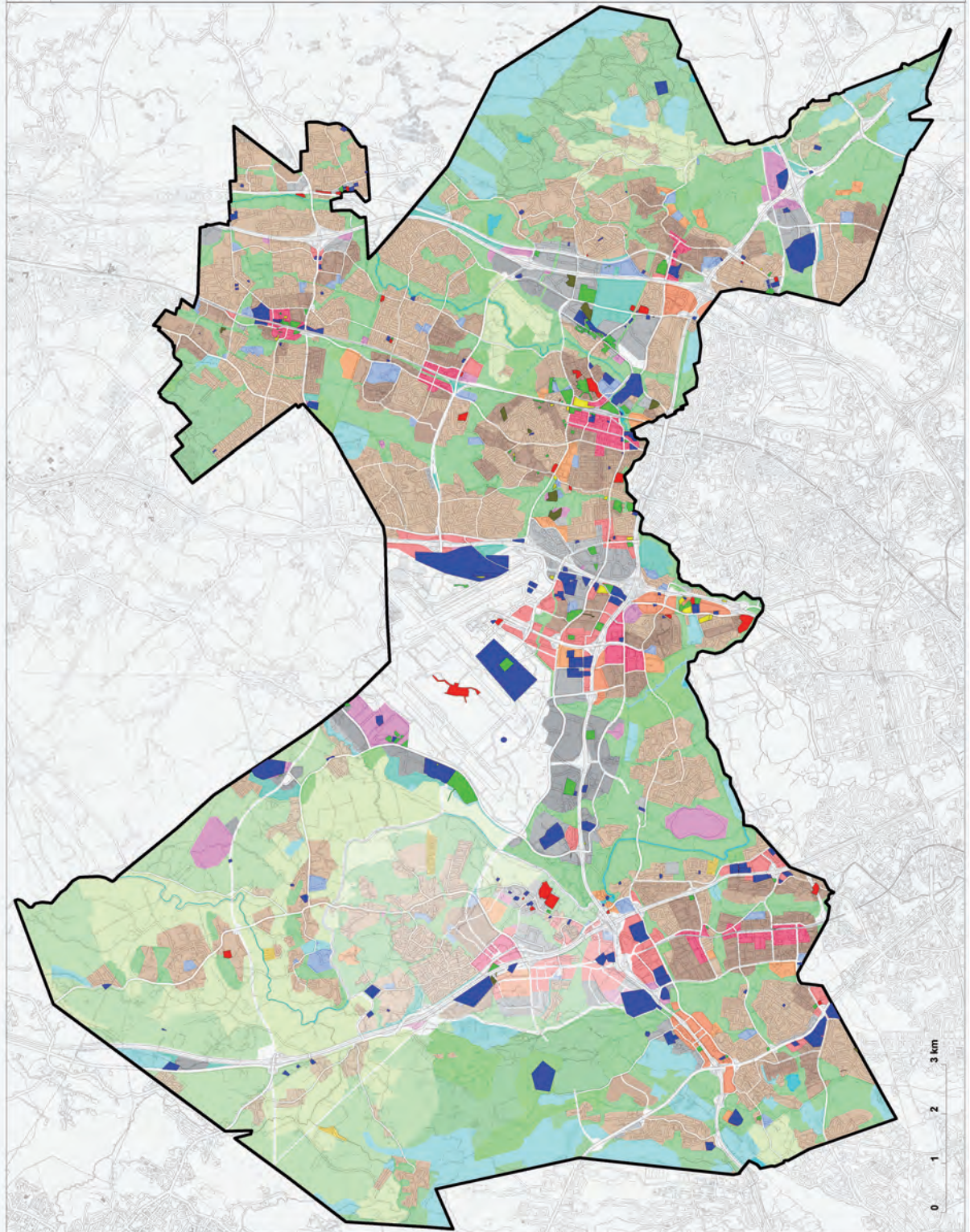
- Nykyinen voimalaitos
- Yleiskaavan 1992 mukainen varaus sähköasemalle
- Nykyinen sähköasema
- Yleiskaavan 1992 mukainen varaus sähköasemalle
- Uusi sähköasema
- Nykyinen 400 kV voimansiirtolinja
- Uusi 400 kV voimansiirtolinja
- Nykyinen 110kV voimansiirtolinja
- Yleiskaavan 1992 mukainen varaus 110 kV voimansiirtolinjalle
- Poistuva 110 kV voimansiirtolinja
- Uusi 110 kV voimansiirtolinja

14.11.2007 Kaupunki GK/ISLÄ



Vantaan yleiskaava 07

PILAANTUNEET TAI PILAANTUNEENSI EPÄILLYT ALUEET

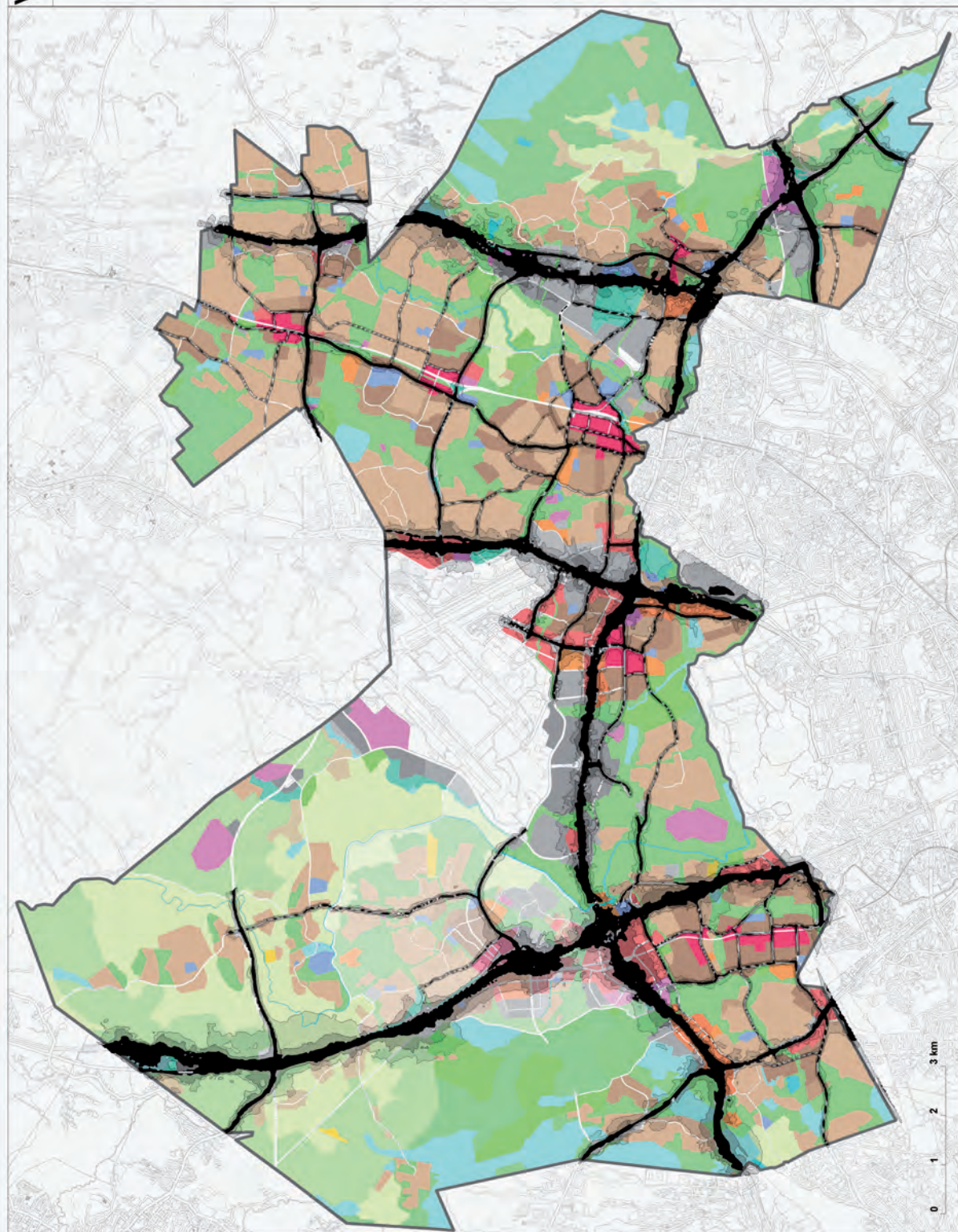


Vantaan yleiskaava 07

PÄÄTEIDEN JA -KATUJEN MELUENNUSTEKÄYRÄT 2030

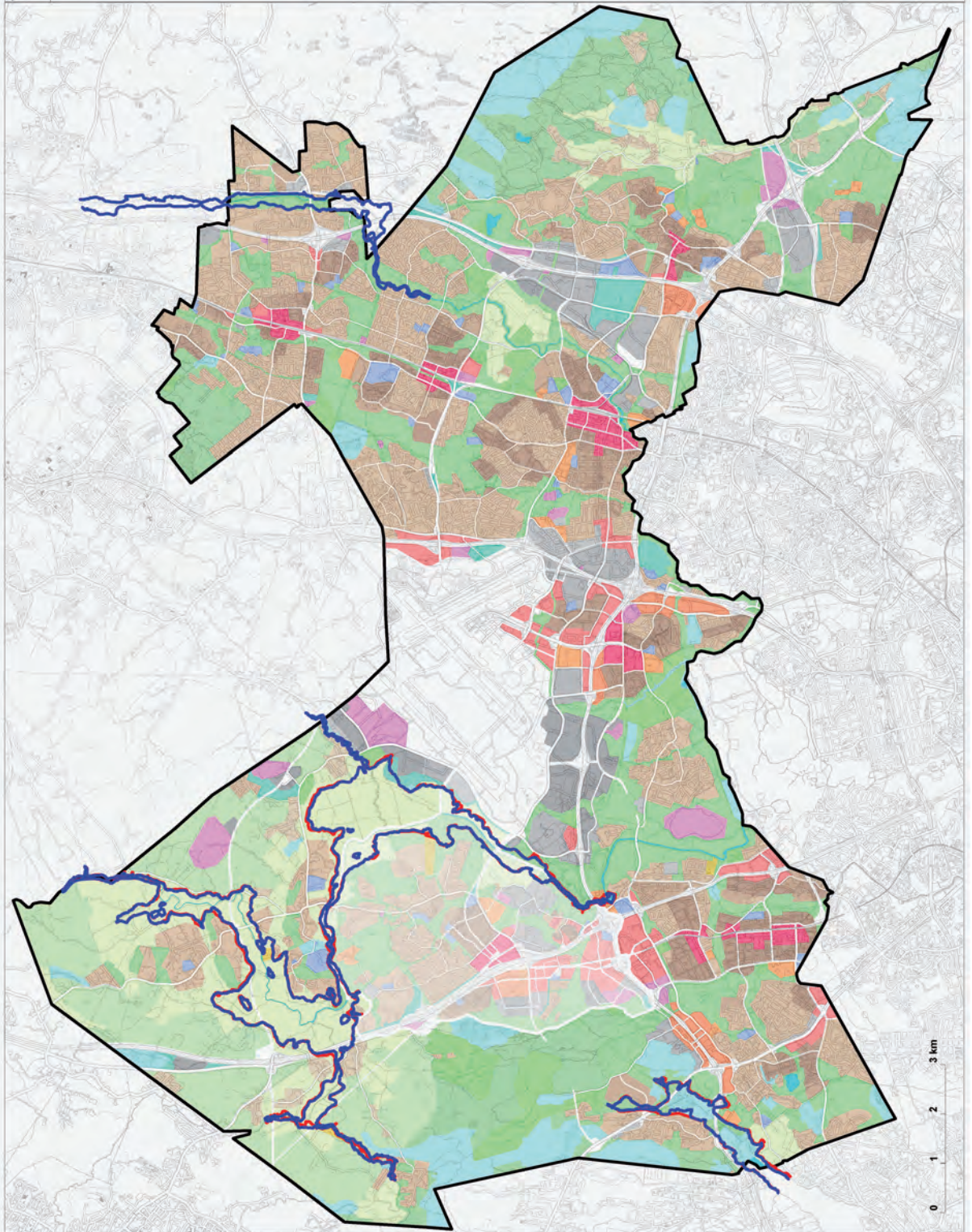


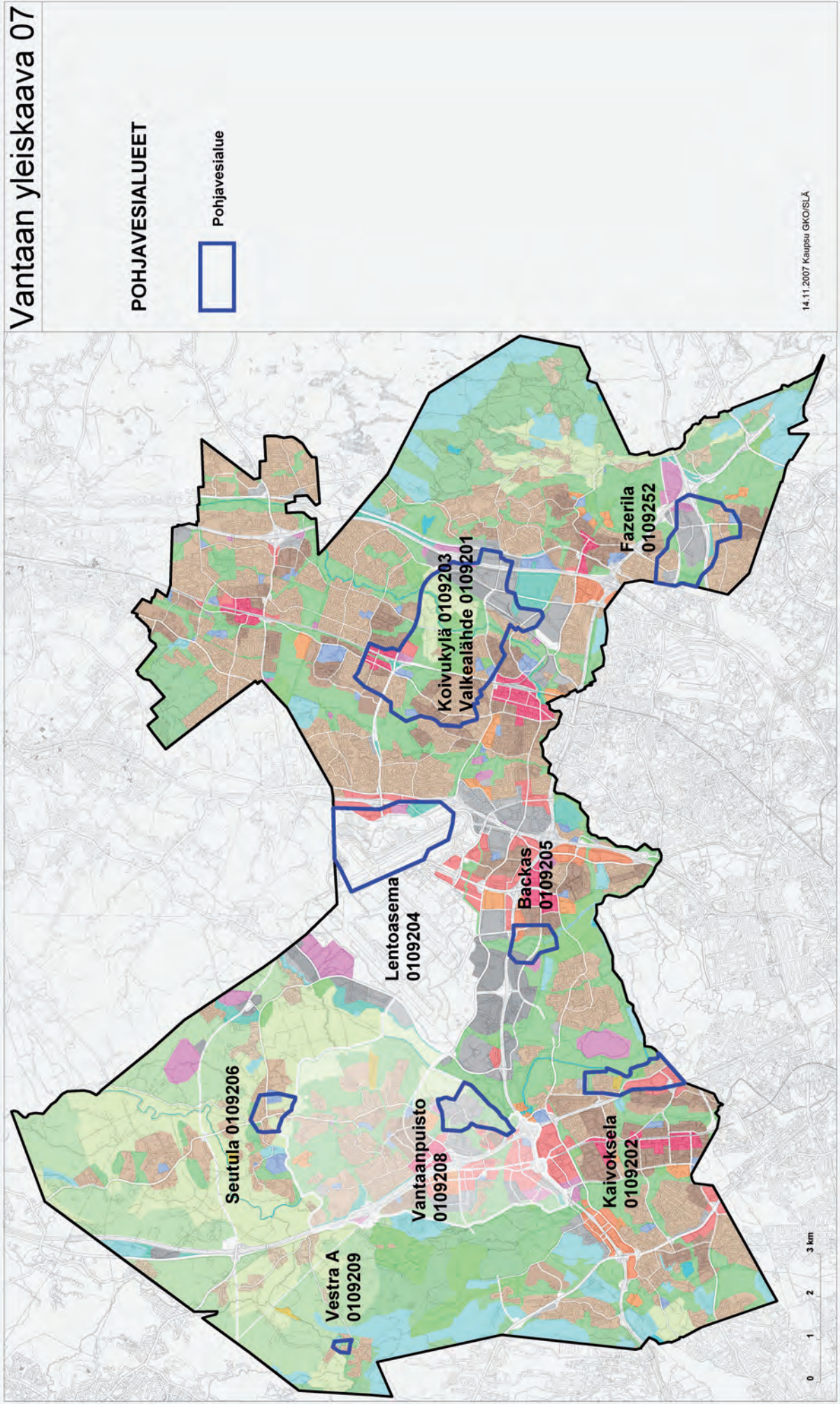
14.11.2007 Kaupsu GfO, THE/SLÄ



Vantaan yleiskaava 07

TULVA-ALUEET





LUONNONSUOJELU

Luonnonsuojelualueet ja suojelutilanne

nimi	pinta-ala (ha)	rauhoitettu (ha)	rauhoituksen peruste*
Gubbmossen	18,5	18,5	LsL24§
Furumossen	21,0		
Soltorp	5,0		
Pikkujärvi	39,5		
Pitkäjärvi	35,0		
Timmermalm	71,0	71,0	LsL24§
Petikonmäki - Hermaskär	56,5		
Herukkapuro - Granbacka - Ahtimäet -			
Pyymosan korpi - Smedsmossen - Odilampi ¹⁾	283,5	228,5	LsL24§
Pyymosan lehto ¹⁾	13,0	13,0	LsL24§
Mustakoski ¹⁾	18,0		
Isosuo ¹⁾	55,5	22,5	LsL24§
Lepsämänjoen lehto	4,0		
Lamminsuo	29,0	29,0	LsL24§
Josvholm	14,0		
Königstedtin metsä (Seutulan jalopuumetsä)	10,5	1,5	LsL29§
Lillån jokivarsi	10,0		
Katinmäki	8,0	5,5	LsL24§
Pitkäkoski	13,0	12,5	LsL24§
Blåbärkärrsbergen	14,0	13,5	LsL24§
Ruutinkoski - Krakanoja	13,0		
Tammisto (Tammiston eteläinen ja pohjoinen jalopuumetsä)	15,0	13,5	LsL24§, 29§
Kylmäoan korpi	39,0	11,0	LsL24§
Tussinkoski	8,5		
Kalkkikallio	20,0	18,5	LsL24§
Myyraksensuo	12,0		
Palokallio	46,0	43,0	LsL24§
Sipoonkorpi ³⁾	287,0	249,0	LsL17§
Högberget	46,0	35,0	LsL17§
Flatberget	30,5	30,5	LsL24§
Länsimetsä	20,0		
Mustavuori - Porvarinlahti - Labbacka - Kasaberget ²⁾	156,5	21,0	LsL24§
Nissbacka	1,0	1,0	LsL24§
Pähkinäpuisto	4,0	4,0	LsL29§
Österbacken	8,0	5,5	LsL29§
Friimetsä	6,0	6,0	LsL29§
Koivumäki	1,0	1,0	LsL29§
Viinikanmetsä	1,5	1,5	LsL29§
Länsimäen jalopuumetsä	1,0	1,0	LsL29§
Mätäojansuo	6,0	6,0	LsL47§
yhteensä	1441,5	863,0	

Luvut pyöristetty 0,5 ha tarkkuudella.

* Sarakkeesta näkyy luonnonsuojelulain säädös, jonka perusteella alue tai alueen osa on rauhoitettu. Osittain rauhoitetun alueen rauhoittamattomaan osaan sovelletaan mahdollisesti eri pykälää.

Numero alueen nimen perässä ilmaisee alueen kuuluvan kokonaan tai osittain Natura2000 -ohjelmaan:

¹⁾ FI0100064 Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät

²⁾ FI0100065 Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet

³⁾ FI0100066 Sipoonkorpi

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet sijoittuvat virkistysalueille, sekä maa- ja metsätalousalueille, eikä niitä ole tarkoitus rauhoittaa luonnonsuojelulailla.

nro	nimi	pinta-ala (ha)
1	Tuomelan tammimetsä	13,5
2	Kakolanmäki	30,0
3	Myyrmäen lehto	17,0
4	Mätäoja-Vaskivuori	24,0
5	Silvolan metsä	31,5
6	Ylästön purovarsi	1,0
7	Hagakärrsbergen	19,5
8	Tuupakan lampi	2,0
9	Voutilan kallioketo	1,5
10	Vehkalanmäki *	12,5
11	Petikon Isosuo	4,5
12	Karhusuon korpi ja metsä	24,0
13	Pyymosan metsät	45,5
14	Alkärr	25,0
15	Bredmalm	5,0
16	Radioaseman perhosalue *	14,5
17	Riitukin metsä ja suo	33,5
18	Keimolan purolaakso ja räme	13,5
19	Viinikanmetsä *(osa)	14,5
20	Sotilaskorven eteläosan kallio ja suo *	13,5
21	Sotilaskorven pohjoinen kallio ja purolaakso *	15,5
22	Linnan metsä *	39,5
23	Linnan joenvarsimetsä *	3,0
24	Tapolan niityt	1,0
25	Konkoonkalliot	29,0
26	Palomäki	13,5
27	Syväojan metsä ja lehto	36,5
28	Kylmäojan puronvarsi	7,5
29	Simonsillan metsä ja purovarsi	5,0
30	Kylmäojan metsä	7,5
31	Rekolanojan alajuoksu	14,5
32	Rekolanojan keskijuoksu	9,0
33	Matarinkoski ja Pikkukoski	17,0
34	Vierumäen eteläinen saniaiskorpi	17,0
35	Tussinkosken metsä	8,5
36	Vierumäen pohjoinen korpi	8,0
37	Länsimetsän laajennus	5,0
38	Westerkullan entiset laitumet	2,5
39	Myllymäki	22,0
40	Slåttmossen	3,0
41	Ojangon metsä	8,0
42	Kormuniitynoja	5,5
43	Kyrkberget	14,0
44	Gumböleträsk ja lähialueen metsät	29,5
45	Bisajärven ympäristö	40,5
46	Kalkkiuuninvuoren metsälaidun	4,5
47	Sotungin kilpikaarnamännikkö	5,0
48	Sotungin lehtorinne ja muurainkorpi	10,0
yhteensä yleiskaava-alueella		623,5
yhteensä Marja-Vantaan oyk:n alueella		104,0
yhteensä Vantaalla		727,5

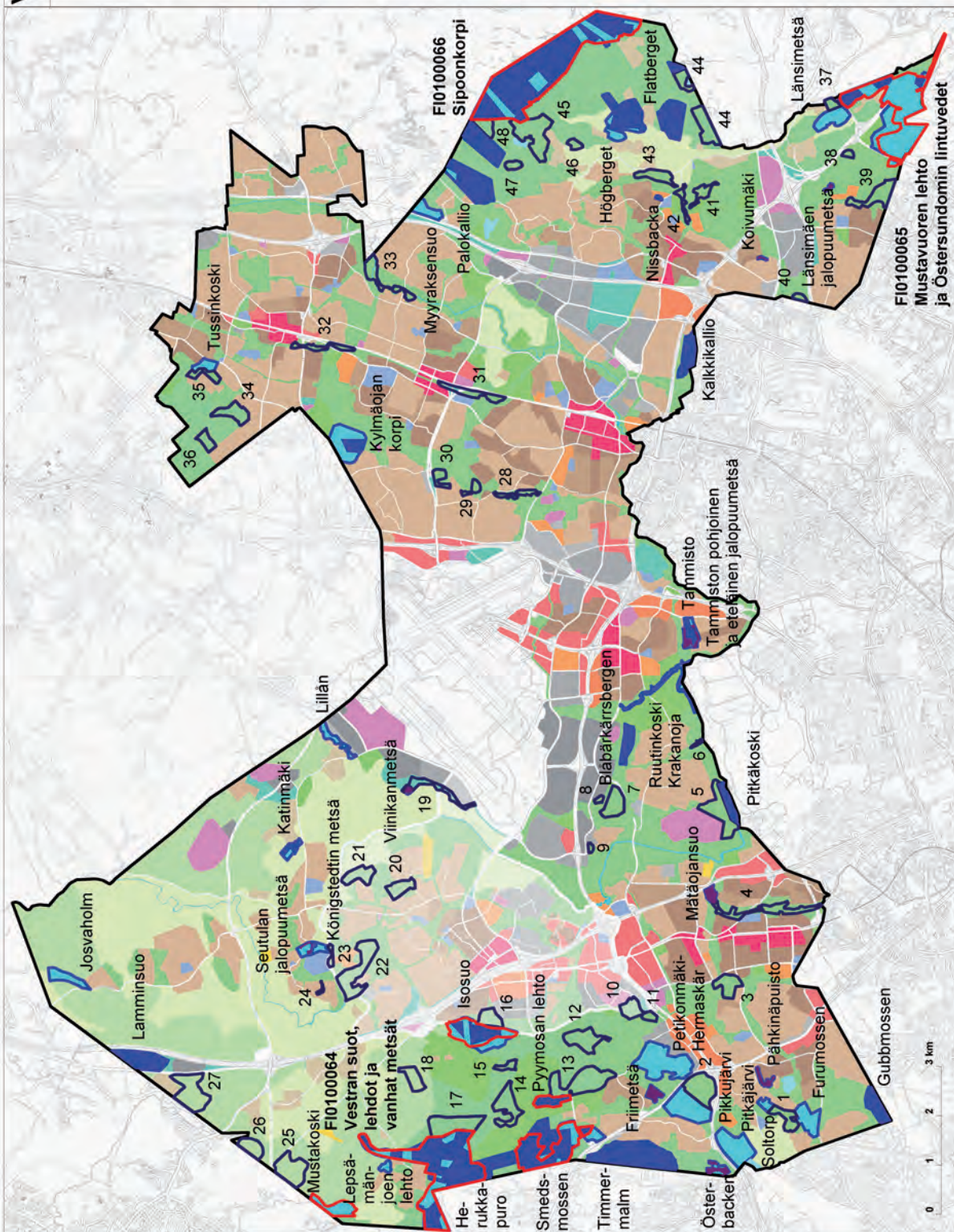
* merkityt alueet sijoittuvat Marja-Vantaan osayleiskaavan alueelle

Vantaan yleiskaava 07

LUONNONSUOJELU

- | | |
|---|--|
|  | Natura 2000 -ohjelman alue |
|  | Luonnonsuojelulailta suojeltu alue |
|  | Rauhoitettu luonnonsuojelulain 29§ luontotyyppin tai 47§ esiintymä |
|  | Luonnonsuojelualuevaraus yleiskaavassa |
|  | Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet |

14.11.2007Kaupsu AMÄ



MUINAISJÄÄNNÖKSET Myyrmäki - Martinlaakso

Luettelo perustuu Museoviraston muinaisjäännösrekisteriotteeseen 23.8.2007.

Ajantasainen tieto on tarkistettava Museovirastosta.

Muinaisjäännösluokka 1: säilytettävä kohde

Muinaisjäännösluokka 2: kohteen arvon selvittäminen vaatii tarkempia tutkimuksia

Kiinteät esihistorialliset muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
92 01 0018	Hommas**	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0024	Niku**	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0028	Husbacka II (Mätäoja I-II)	kivikautinen asuinpaikka	1
92 01 0038	Kuparimäki (Vaskivuori)	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0040	Kauppaoppilaitoksen tontti	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0041	Gruva	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0042	Myllymäki	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0046	Gröndal	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0055	Erikas**	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0057	Brändån**	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0058	Silvola	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0060	Björkebergin allasalue 1	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0061	Björkebergin allasalue 2	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0064	Lapinkylä I**	kivikautinen asuinpaikka	2

Historiallisen ajan muinaisjäännökset

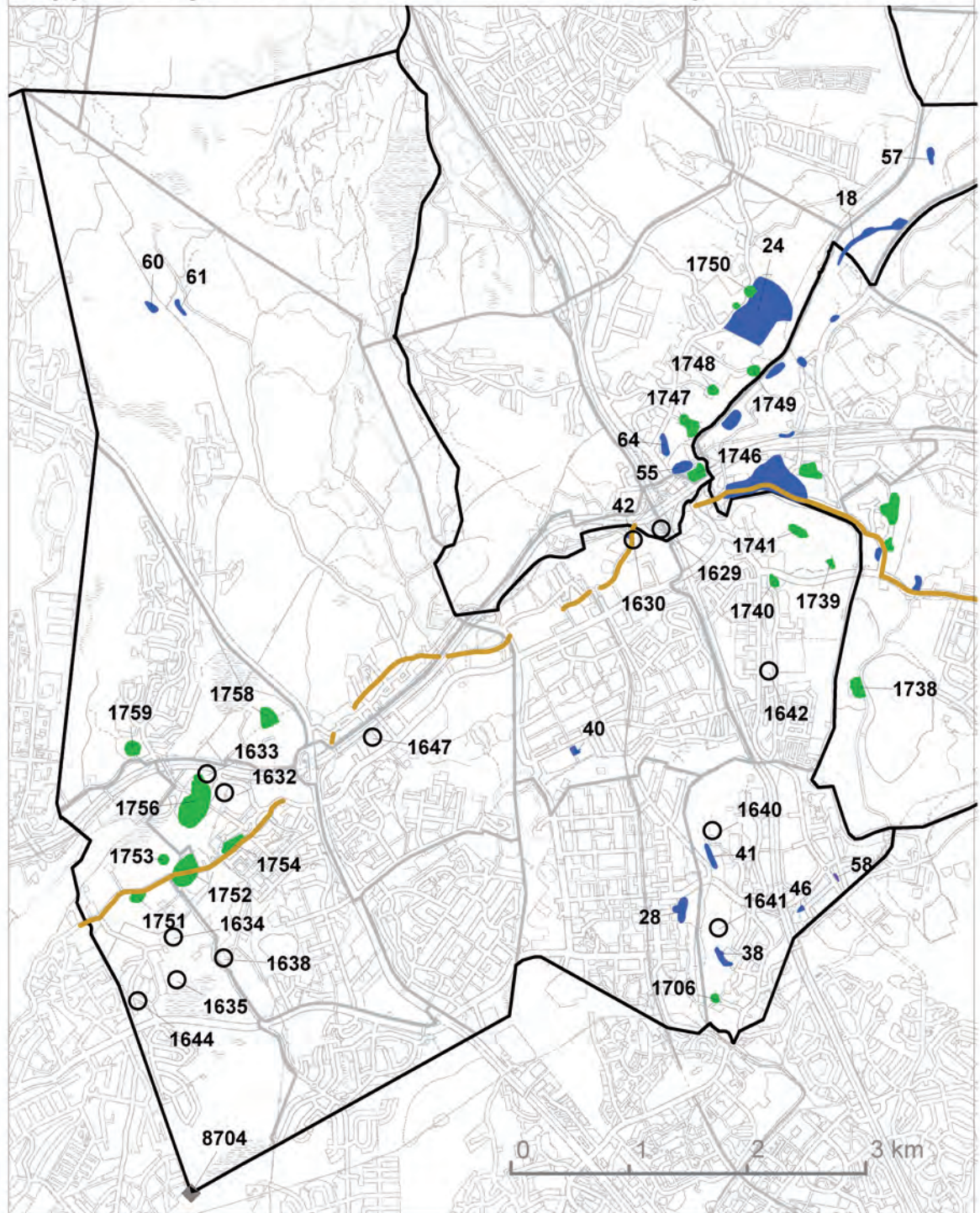
mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
1000 00 1629	Martinkylän itäinen louhos (Mårtensby)**	raaka-aineiden hankintap./ louhokset	2
1000 00 1630	Martinkylän läntinen louhos (Mårtensby)	raaka-aineiden hankintap./ louhokset	2
1000 00 1632	Helsinginmäen louhokset	raaka-aineiden hankintap./ louhokset	2
1000 00 1633	Juusteeninpuiston louhos	raaka-aineiden hankintap./ louhokset	2
1000 00 1634	Hämeenkyän - Tavastbyn pohjoiset kaivokset	raaka-aineiden hankintap./ kaivokset	2
1000 00 1635	Hämeenkyän - Tavastbyn keskiset kaivokset	raaka-aineiden hankintap./ kaivokset	2
1000 00 1638	Långbackan louhos	raaka-aineiden hankintap./ louhokset	2
1000 00 1640	Silvolan - Silbölen kaivos	raaka-aineiden hankintap./ kaivokset	2
1000 00 1641	Vaskivuoren - Kopparbergin kaivos	raaka-aineiden hankintap./ kaivokset	2
1000 00 1642	Martinlaakson - Mårtensbyn kaivos	raaka-aineiden hankintap./ kaivokset	2
1000 00 1644	Hämeenkyän - Tavastbyn Suuri Suokaivos	raaka-aineiden hankintap./ kaivokset	2
1000 00 1647	Bölen kaivos	raaka-aineiden hankintap./ kaivokset	2
1000 00 1706	Kaarela (Kårböle) Husbacka	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1739	Martinkylä (Mårtensby) Lillas	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1740	Martinkylä (Mårtensby) Nybacka	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1741	Martinkylä (Mårtensby)	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1746	Martinkylä (Mårtensby) Kvarnbacka**	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1747	Lapinkylä (Lappböle) Petas**	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1748	Lapinkylä (Biskopsböle) Bertas**	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1749	Lapinkylä (Biskopsböle) Åby**	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1750	Lapinkylä (Lappböle) **	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1751	Hämeenkyän (Tavastby)Skinnars	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1752	Hämeenkyän (Tavastby)Skobbars	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1753	Hämeenkyän (Tavastby)Greisas	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1754	Hämeenkyän (Tavastby)Jussas ja Labbas	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1756	Hämeenkyän (Tavastby)	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1758	Hämeenkyän (Tavastby) Tavastkulla	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 1759	Hämeenkyän (Tavastby) Skratböle	asuinpaikat/ kyläpaikat	2
1000 00 8704	Gubbmossen	kivirakenteet/ rajamerkit	2

* karttaliitteessä vain numeron loppuosa

** kohde sijaitsee Marja-Vantaan osayleiskaavan alueella

Myyrmäki ja Martinlaakso

Vantaan yleiskaava 2007



MUINAISMUISTOLAIN SUOJAAMAT KOHTEET

Kiinteät esihistorialliset
muinaisjäännökset

Muinaisjäännös Lesell 200 ja
Museovirasto 2007

Historiallisen ajan kiinteät
muinaisjäännökset

Keskiaikaiset kylätontit
Museovirasto 2007

Kaivokset ja luohokset
Museovirasto 2007

Muu historiallisen ajan muinaisjäännös
Museovirasto 2007

Suuri Rantatie

1. maailmansodan puolustusketju
Museovirasto 2007

MUINAISJÄÄNNÖKSET Pakkala

Luettelo perustuu Museoviraston muinaisjäännösrekisteriotteeseen 23.8.2007.

Ajantasainen tieto on tarkistettava Museovirastosta.

Muinaisjäännösluokka 1: säilytettävä kohde

Muinaisjäännösluokka 2: kohteen arvon selvittäminen vaatii tarkempia tutkimuksia

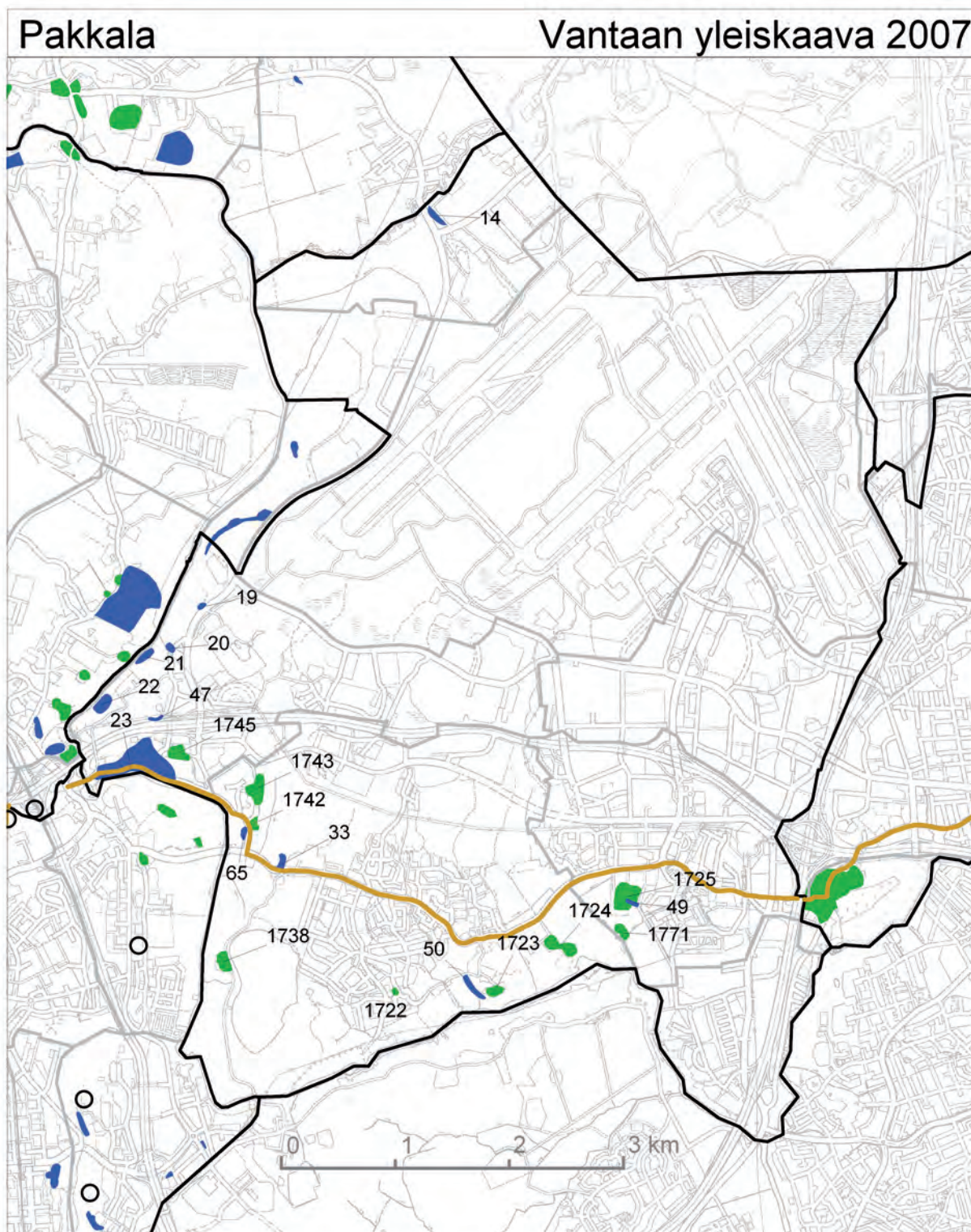
Kiinteät esihistorialliset muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
92 01 0014	Solbacka	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0019	Gårds	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0020	Nystuga	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0021	Viinikkala 1	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0022	Beskas	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0023	Viinikkala 2	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0033	Ali-Tuuri	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0047	Gårds 2	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0049	Backas	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0050	Fridhem	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0065	Voutila II	kivikautinen asuinpaikka	2

Historiallisen ajan muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
1000 00 1722	Ylästö (Övitsböle)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1723	Tolkinkylä (Tolkby) Bökars/Benckans	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1724	Tolkinkylä (Tolkby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1725	Veromiehenkylä (Skattmansby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1738	Silvola (Sillböle)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1742	Voutila (Brutuby) Thors	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1743	Voutila (Brutuby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1745	Viinikkala (Vinikby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1771	Veromiehenkylä (Skattmansby) Nederbyggarna	asuinpaikat/ kylänpaikat	2

* karttaliitteessä vain numeron loppuosa



MUINAISMUISTOLAIN SUOJAAMAT KOHTEET

Kiinteät esihistorialliset muinaisjäännökset

Muinaisjäännös Lesell 2000 ja Museovirasto 2007

Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset

Keskiaikaiset kylätontit Museovirasto 2007

Kaivokset ja louhokset Museovirasto 2007

Muu historiallisen ajan muinaisjäännös Museovirasto 2007

Suuri Rantatie

1. maailmansodan puolustusketju Museovirasto 2007

MUINAISJÄÄNNÖKSET Tikkurila

Luettelo perustuu Museoviraston muinaisjäännösrekisteriotteeseen 23.8.2007.

Ajantasainen tieto on tarkistettava Museovirastosta.

Muinaisjäännösluokka 1: säilytettävä kohde

Muinaisjäännösluokka 2: kohteen arvon selvittäminen vaatii tarkempia tutkimuksia

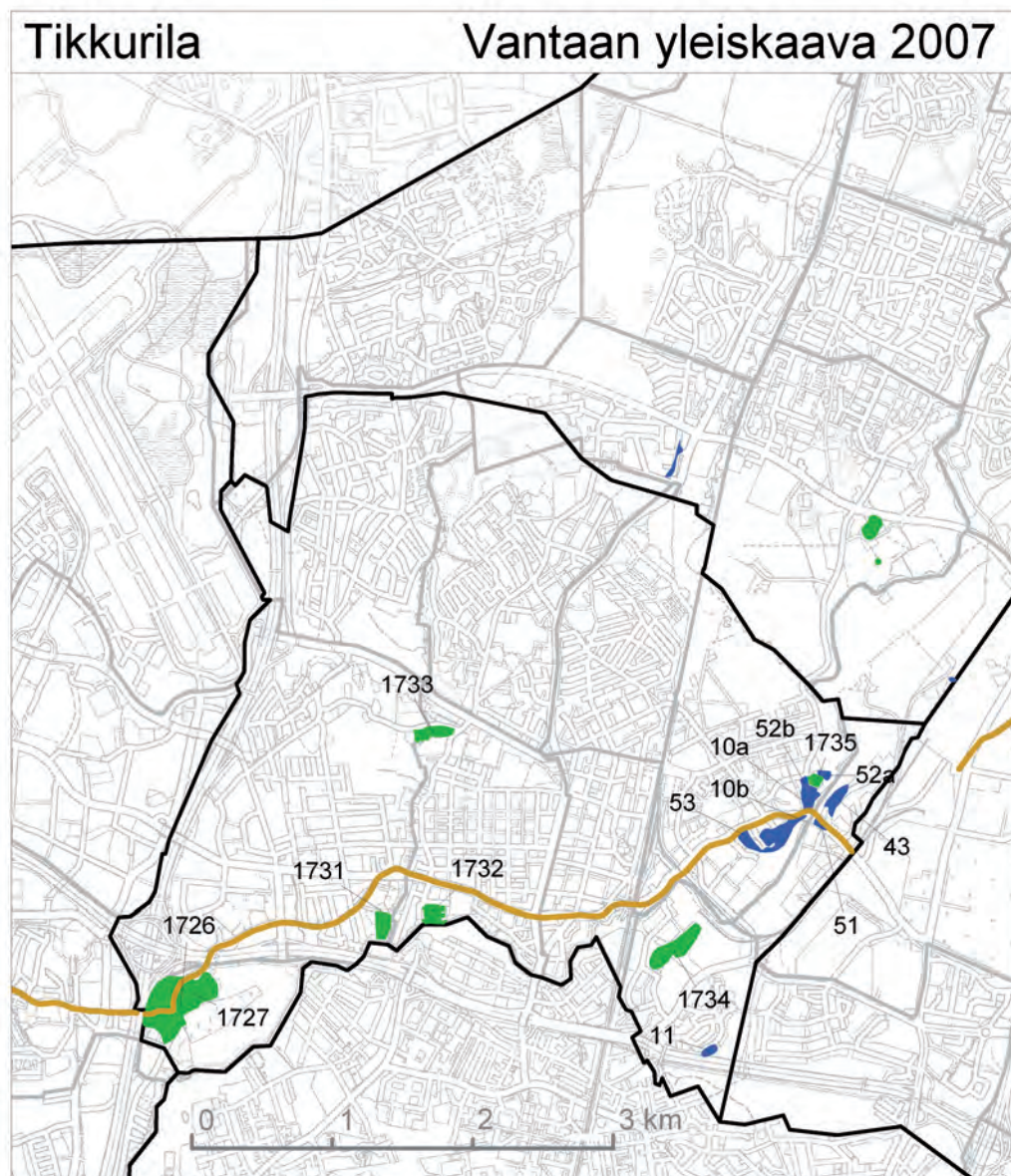
Kiinteät esihistorialliset muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
92 01 0010	Sandåker	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0011	Alkärrer	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0043	Stenkulla	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0051	Maarinkunnas	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0052	Satomäki	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0053	Tikkurilan maatalouden tutkimuskeskus	kivikautinen asuinpaikka	2

Historiallisen ajan muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
1000 00 1726	Kirkonkylä (Kyrkoby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1727	Kirkonkylä (Kyrkoby) Prästgården	asuinpaikat/ pappilat	2
1000 00 1731	Tikkurila (Dickursby) Bäckby	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1732	Tikkurila (Dickursby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1733	Tikkurila (Dickursby) Simonsby	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1734	Kuninkaala (Fastböle)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1735	Hakkila (Hacksböle)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2

* karttaliitteessä vain numeron loppuosa



MUINAISMUISTOLAIN SUOJAAMAT KOHTEET

Kiinteät esihistorialliset muinaisjäännökset

Muinaisjäännös Lesell 2000 ja
Museovirasto 2007

Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset

Keskiaikaiset kylätontit
Museovirasto 2007

Kaivokset ja louhokset
Museovirasto 2007

Muu historiallisen ajan muinaisjäännös
Museovirasto 2007

Suuri Rantatie

1. maailmansodan puolustusketju
Museovirasto 2007

MUINAISJÄÄNNÖKSET Korso - Koivukylä

Luettelo perustuu Museoviraston muinaisjäännösrekisteriotteeseen 23.8.2007.

Ajantasainen tieto on tarkistettava Museovirastosta.

Muinaisjäännösluokka 1: säilytettävä kohde

Muinaisjäännösluokka 2: kohteen arvon selvittäminen vaatii tarkempia tutkimuksia

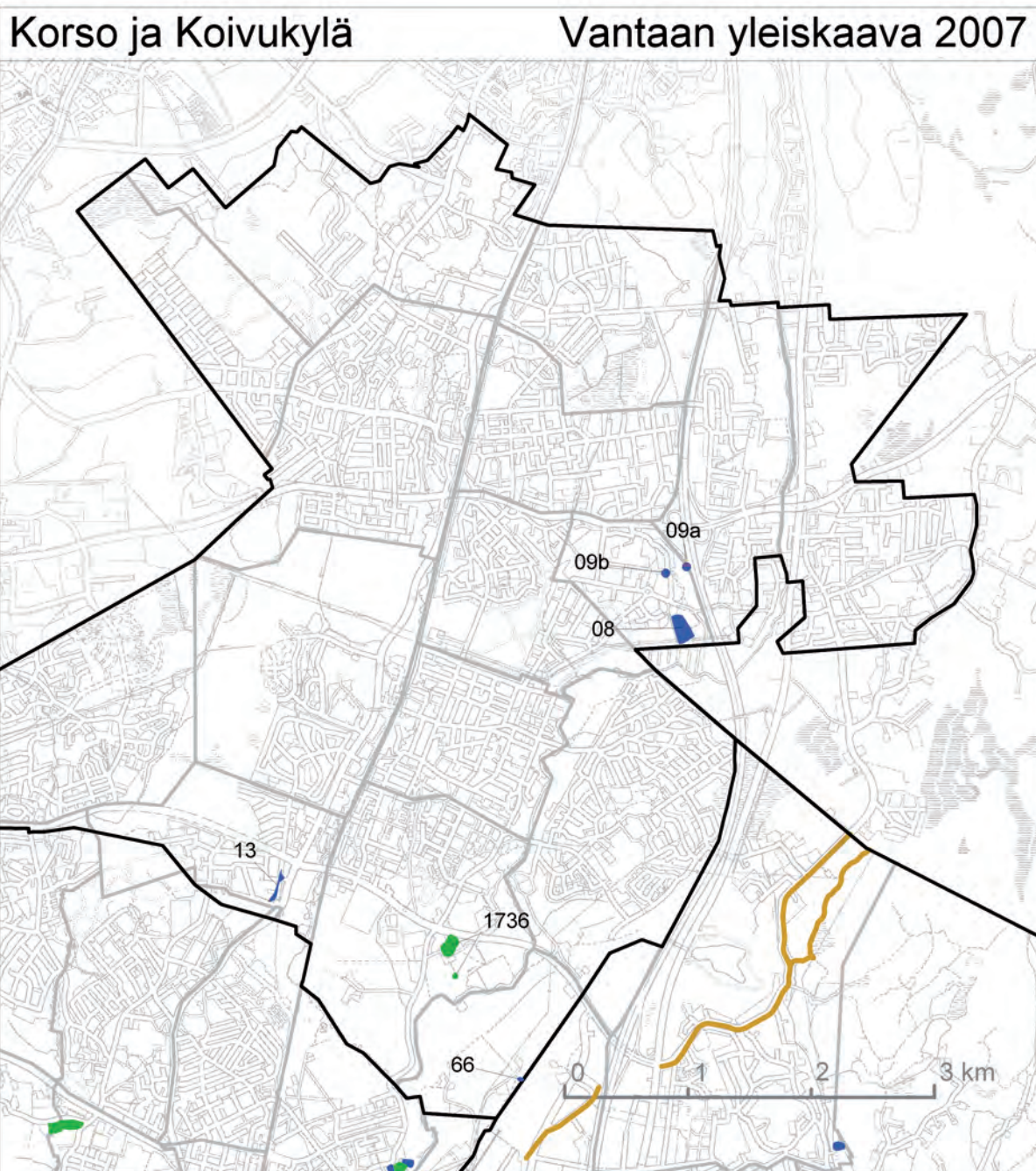
Kiinteät esihistorialliset muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
92 01 0008	Maarukka	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0009	Metsämikkola	varhaismetallikautinen hautapaikka/ hautaröykkiö	1
92 01 0013	Storskogen	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0066	Brunaberget	kivikautinen asuinpaikka	2

Historiallisen ajan muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
1000 00 1736	Rekola (Hanaböle)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2

* karttaliitteessä vain numeron loppuosa



MUINAISMUISTOLAIN SUOJAAMAT KOHTEET

Kiinteät esihistorialliset muinajäännökset

■ Muinajäännös Lesell 2000 ja
Museovirasto 2007

Historiallisen ajan kiinteät muinajäännökset

■ Keskiaikaiset kylätontit
Museovirasto 2007

○ Kaivokset ja louhokset
Museovirasto 2007

◆ Muu historiallisen ajan muinajäännös
Museovirasto 2007

— Suuri Rantatie

■ 1. maailmansodan puolustusketju
Museovirasto 2007

Liite 21/9

MUINAISJÄÄNNÖKSET Hakunila

Museoviraston muinaisjäännösrekisteriote 23.8.2007.
Ajantasainen tieto on tarkistettava Museovirastosta.

Kiinteät esihistorialliset muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
92 01 0001	Forsbacka	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0002	Kuppis	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0004	Högbergsbacka B	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0005	Högbergsbacka A	esihistoriallinen hautapaikka/ röykkiö	1
92 01 0006	Kasaberget	pronssikautinen hautapaikka/ röykkiö	1
92 01 0059	Skrivkulla	kivi- ja/tai pronssikautinen asuinpaikka	2

Historiallisen ajan muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
1000 00 1619	Porvarinlahden - Borgarstrandsvikenin louhokset	raaka-aineiden hankintap./ louhokset	2
1000 00 1621	Sotungin - Håkansbölen louhos (ja kalkkiuunit)	raaka-aineiden hankintap./ louhokset	2
1000 00 1658	Länsisalmi (Västersundom) Gubbacka	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1659	Länsisalmi (Västersundom) Labbas	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1660	Länsisalmi (Västersundom) Västerkulla	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1661	Länsisalmi (Västersundom) Heikbacka	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1662	Hakunila (Håkansböle) Gård	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1663	Hakunila (Håkansböle) Björkbacka	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1664	Hakunila (Håkansböle) Lassas	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1666	Hakunila (Håkansböle) Brands	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1667	Sotunki (Sottungsby) Myrbacka	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1668	Sotunki (Sottungsby) Nissbacka	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1669	Sotunki (Sottungsby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1670	Sotunki (Sottungsby) Kullobacka ja Langis	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1671	Sotunki (Sottungsby) Bisa	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 6103	Porvarinlahden kalkkiuunit	työ- ja valmistusp./ kalkkiuunit	2
1000 00 7051	Länsikylä (Västersundom) Måssböle	kivirakenteet/ latomukset	2
1000 00 7630	Tukikohta I:10 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7631	Tukikohta I:11 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7632	Tukikohta I:12 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7633	Tukikohta I:13 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ luolat	2
1000 00 7634	Tukikohta I:14 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7635	Tukikohta I:15 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7638	Tukikohta I:17 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7639	Tukikohta I:18 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7640	Tukikohta I:19 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7641	Tukikohta I:20 (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7642	Tukikohta I:tie (Mustavuori)	1 MS puolustusvar./ tykkitiät	2
1000 00 7646	Tukikohta II:1 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7647	Tukikohta II:2 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7673	Tukikohta II:3 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7675	Tukikohta II:5 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7677	Tukikohta II:7 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7692	Tukikohta II:8 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7694	Tukikohta II:9 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7706	Tukikohta II:tie (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ tykkitiät	2
1000 00 7707	Tukikohta II:kaivo (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ kaivo	2
1000 00 7708	Tukikohta II:ura (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7712	Tukikohta III:3 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7714	Tukikohta III:4 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7723	Tukikohta III:7 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7725	Tukikohta III:8 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7726	Tukikohta III:9 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7727	Tukikohta III:10 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7729	Tukikohta III:11 (Länsimäki)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7731	Tukikohta III:12 (Rajakylä)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2
1000 00 7733	Tukikohta IV:3 (Rajakylä)	1 MS puolustusvar./ taistelukaivannot	2



MUINAISJÄÄNNÖKSET Luoteis-Vantaa

Luettelo perustuu Museoviraston muinaisjäännösrekisteriotteeseen 23.8.2007.

Ajantasainen tieto on tarkistettava Museovirastosta.

Muinaisjäännösluokka 1: säilytettävä kohde

Muinaisjäännösluokka 2: kohteen arvon selvittäminen vaatii tarkempia tutkimuksia

Kiinteät esihistorialliset muinaisjäännökset

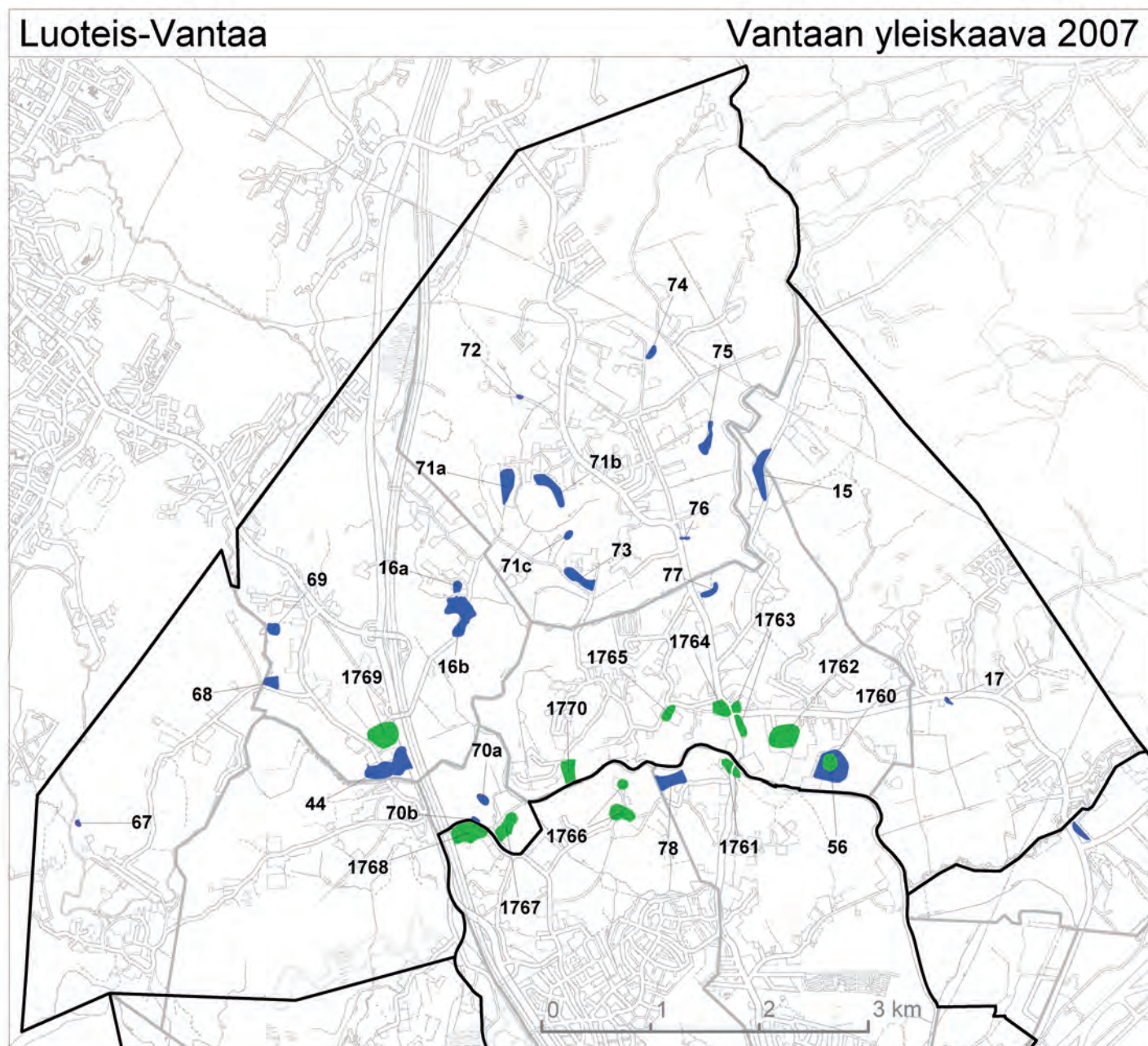
mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
92 01 0015	Lamminpää	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0016	Peräjänkulma	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0017	Rauhala	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0044	Riipilä	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0056	Getbacka	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0067	Lepsämänjoki	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0068	Kuhajoki	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0069	Nykulla	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0070	Hepomäki	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0071	Peltola	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0072	Rosbacka	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0073	Yli-Kistola	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0074	Lehtimäki	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0075	Kotiranta	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0076	Seppälä	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0077	Königsberg	kivikautinen asuinpaikka	2
92 01 0078	Lustigkulla **	kivikautinen asuinpaikka	2

Historiallisen ajan muinaisjäännökset

mjtunnus*	nimi	mjtyyppi	mjluokka
1000 00 1760	Seutula (Meilby) Getbacka	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1761	Seutula (Meilby) Yvjas/Ylösjoki**	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1762	Seutula (Meilby) Knapbacka	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1763	Seutula (Meilby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1764	Seutula (Meilby) Meilby	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1765	Riipilä (Ripuby) Seppälä	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1766	Keimola (Borgby) Linna**	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1767	Keimola (Keimby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1768	Keimola (Keimby) Backas**	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1769	Riipilä (Ripuby) Luhtaanmäki	asuinpaikat/ kylänpaikat	2
1000 00 1770	Riipilä (Ripuby)	asuinpaikat/ kylänpaikat	2

* karttaliitteessä vain numeron loppuosa

** kohde sijaitsee Marja-Vantaan osayleiskaavan alueella



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET

Kohdeluettelo perustuu Vantaan kaupunginmuseon käsitykseen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimmista kohteista yleiskaavaa laadittaessa (2007). Ajantasainen tieto on tarkistettava Vantaan kaupunginmuseosta. Taulukon viimeisen sarakkeen numero viittaa inventointeihin, joiden perusteella kohde on sisällytetty luetteloon. Inventoinnit on listattu liitteen lopussa (22/11).

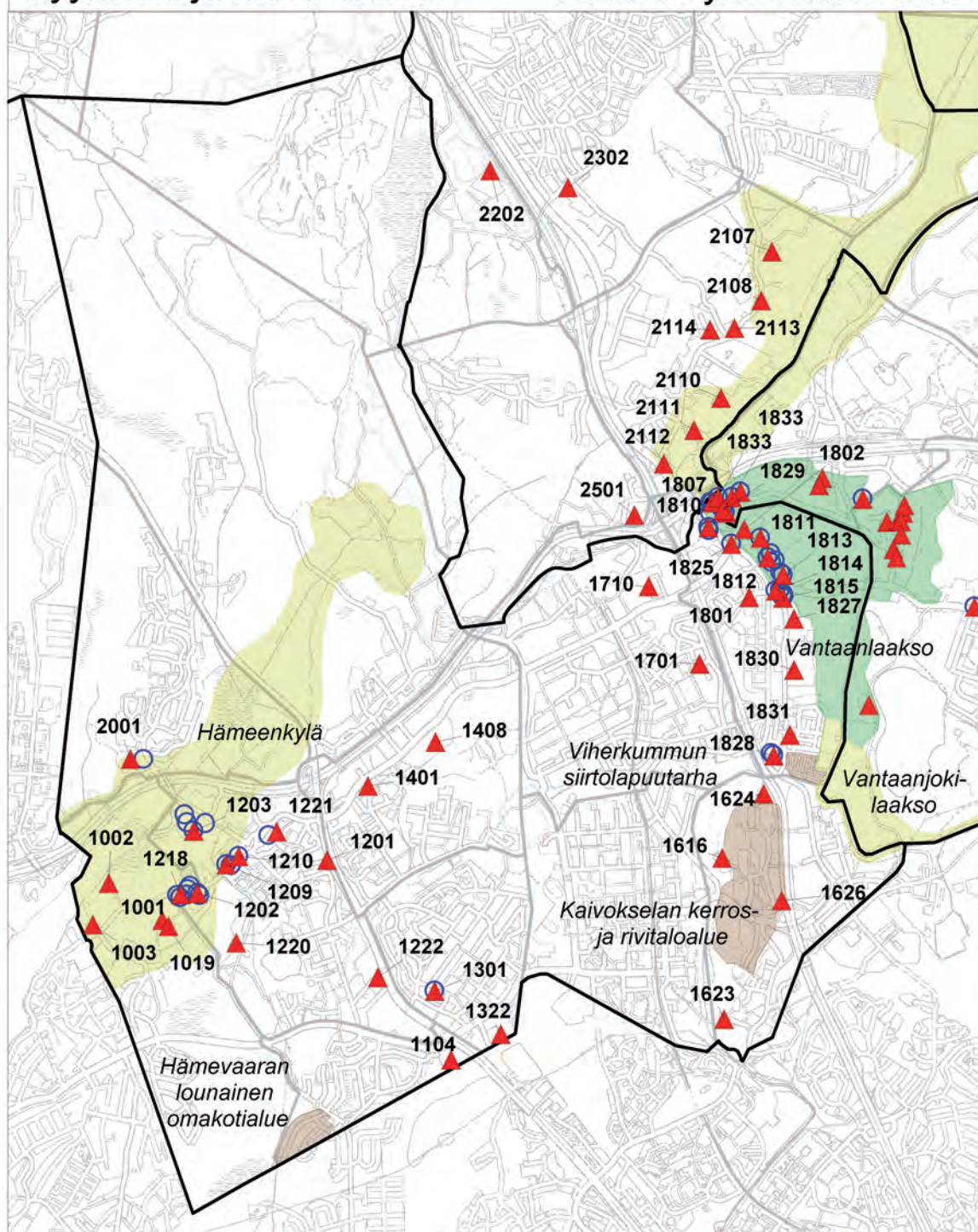
Myyrmäki-Martinlaakso

nro	nimi	osoite	valmistunut	invent.
1001	Tuomelan uusi päärakennus	Tuomelantie 1	1951	8
1002	Villa Nyman	Ainontie 29	1955	8
1003	Linnaisten kartano	Ainontie 33	1800- l alku (1912)	1
1019	Kålabackan torppa	Tuomelantie 4	1840 ?	5
1104	ent. 'Teräsköysi'	Köysikuja 1	1969	9
1201	Kahden perheen talo	Kylväjänkuja 5	1979	8
1202	Tuomelan ala-aste	Ainontie 44	1931	8
1203	Hämeenkylässä kartano	Vanhankyläntie 11-12	1820- 30 -luku	1,8,9
1209	Nedre Labbas	Ainontie 19	1846	1
1210	Övre Labbas	Ainontie 15	1800 -l alku	1
1218	Tuomela	Ainontie 46 ja 48	1794, myöh. pidennetty	3
1220	Långbacka	Pitkämäentie 18a	1920-30 -luku	3
1221	Tavastby ungdomsföreningshus	Ainonkuja 9	1920 -luku	3
1222	ent. 'Suomen Hattutehdas'	Karhunkierros 5	1975	9
1301	Ilpolan koulu	Vanha Hämeenkylässä 2	1948	8
1322	Råtorp	Torpantie 1	1916	5
1401	Pienkerrostalot	Martinkyläntie 64	1979-80	8
1408	'Fur Center'	Martinkyläntie 48a	1978-79	9
1616	Sillböle Grufva	Kaivostie 8-9	1897 (1962)	1
1623	Abrams	Pohjois-Kaarelantie 5	1920 -luku	5
1624	Djupbäck	Kaivosrinteentie 5	1928 (1961)	5
1626	'Sarlin'	Kaivokselantie 3	1965 -	9
1701	Talot Helasuo ja Pihkala	Lintukallionkuja 3,5	1972	8
1710	'Sanomala'	Martinkyläntie 9	1977 -	9
1801	Rivitalot	Perkiöntie 8	1973	8
1802	Villa Katajainen	Merimiehenkuja 12	1964	8
1807	Myllyrakennus	Kuninkaantie 33	1800-l loppu	2
1810	Nedre Månsas	Vanha Nurmijärventie 58	1800-l alku	1
1811	Guss	Merimiehenkuja 9	1880-l (1900-l alku)	1
1812	Smeds	Vanha Nurmijärventie 45	1800-l alku (1941)	1
1813	Stenbacka	Ylästöntie 39	1800-l alku (1926)	1
1814	Nedre Nybacka	Vanha Nurmijärventie 40	1881 (1975)	1
1815	Övre Nybacka	Vanha Nurmijärventie 33	1881 (1815)	1
1825	Sofieberg	Vanha Nurmijärventie 51	1880-luku	5
1827	Lönbacka (Henriksson)	Vanha Nurmijärventie 29b	1906	1
1828	Grönkulla	Lyhtykuja 5b	1700-l loppu (1860)	5
1829	Vantaankosken silta	Kuninkaantie	1876	1
1830	'Vaisala'	Vanha Nurmijärventie 21	1955, 1966-78	9
1831	ent. 'Matssonin konepaja'	Vanha Nurmijärventie 7	1928, 1952, 1975	9
1833	Vantaankosken padot	Vantaankoski	1830-50, 1860?	1,10,11
2001	Nyby	Uudenkylänkuja 7	1930	1,8
2107	Norrkulla*	Ruusumäentie 1	1815	1
2108	Niku*	Piispankyläntie 3	1835, 1876	1
2110	Bertas*	Bertaksentie 8	1850-luku	1
2111	Petas-Guss*	Vanha Nurmijärventie 75	1867	1
2112	Vantaan ent. kansakoulu*	Vanha Nurmijärventie 67	1921	1
2113	Klemets*	Piispankyläntie 2	1900-l alku	3
2114	Åbyn teollisuusalue*	Kolamiilunkj./V. Nurmijärventie 118	1920, 1950-67	9
2202	Keimolan moottoristadion*	Radioasemantie	1966	8
2302	Kivistön kirkko*	Laavatie 2	1967	8
2501	Vantaanjoen yläaste*	Isontammentie 15	1964	8

* kohde sijaitsee Marja-Vantaan osayleiskaavan alueella

Myyrmäki ja Martinlaakso

Vantaan yleiskaava 2007



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET, SUOJELUTILANNE

- ▲ Arvokas rakennus tai rakennusryhmä
- Valtion asetuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä
- Sopimuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä
- Asemakaavalla suojeltu rakennus

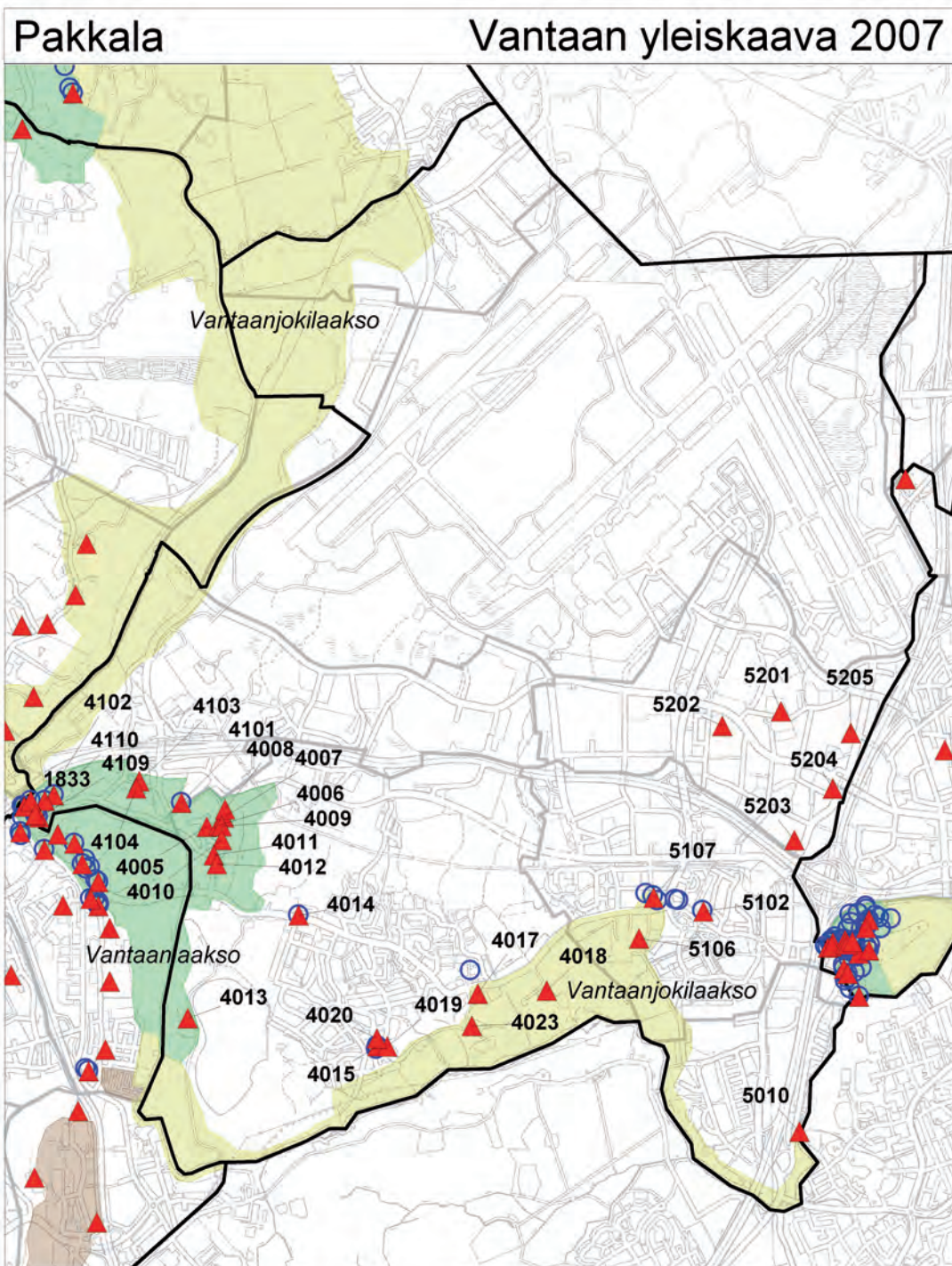
- Maisemallisesti arvokas alue
- Kyläkuvalisesti arvokas alue
- Kaupunkikuvalisesti arvokas alue

RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET

Kohdeluettelo perustuu Vantaan kaupunginmuseon käsitykseen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimista kohteista yleiskaavaa laadittaessa (2007). Ajantasainen tieto on tarkistettava Vantaan kaupunginmuseosta. Taulukon viimeisen sarakkeen numero viittaa inventointeihin, joiden perusteella kohde on sisällytetty luetteloon. Inventoinnit on listattu liitteen lopussa (22/11).

Pakkala

nro	nimi	osoite	valmistunut	invent.
4005	Smeds	Voutilantie 14	1957	1
4006	Oweritas	Voutilantie 12	1900-luku	1
4007	Nedre Påvals	Voutilantie 9	1910	1
4008	Ekströmin talo	Voutilantie 11	1813	1
4009	Påvals	Voutilantie 8	1758 (1974)	1
4010	Salas	Voutilantie 6	1890 (1956)	1
4011	Övre Thors	Kuninkaantie 3	1914	1
4012	Nedre Thors	Kuninkaantie 1	1808 (1969)	1
4013	Sillböle Gård	Silvolantie 19	1800-l alku	1
4014	Vikströmin torppa	Ylästöntie 119	1810	1
4015	Klemets	Lehtikummuntie 17	1810-luku	1
4017	Vilhelmsbergin pienasumukset	Ylästöntie 74,76,78, Tolkinkyläntie 2,4,6	1800-1900 - vaihde	1,7
4018	Petas	Ruutintie 1	1855	1
4019	Sutars	Lehtikummuntie 24	1780	3
4020	Ollas	Lehtikummuntie 20a	1870, mahd. 1750	5
4023	Tallbacka/Fridhem	Tolkinkyläntie 8,10	1891	5
4101	Talo Sallinen	Hommaksentie 7	1957	8
4102	Vantaan ent. ruots.alakoulu	Voudintie 2	1904	1
4103	Nystuga	Hommaksenkuja 1	1880	1
4104	Hommas	Hommaksenkuja 2	1922	1
4109	'Viilatehdas'	Kuninkaantie 28	1882	2
4110	Vantaan ent. ruots.kansakoulu	Voudintie 1	1896	1
5010	Siltamäen kivisilta	Kirkonkylänpolku 1	1895 rakentamispäätös	1
5102	Veromiehen koulu	Veromiehentie 2	1926-27, 1955	5,8
5106	Backaksen kartano	Ylästöntie 28-30	1818 ja 1844 (1926)	1
5107	Backaksen asuinrakennukset	Ylästöntie 35	1920-36	3,6
5201	'Aerola', rivitalot	Pyhtäänkorventie 23	1953-55	8,9
5202	ent. 'Huber -hallit'	Robert Huberintie 5 ja 7	1964	9
5203	'Auramo'	Valimotie 22 ja 24	1964, 1970	9
5204	ent. 'Lampukas'	Manttaalitie 1	1959, 1964	9
5205	'Wihuri'	Kiitoradant. 4,6, Manttaalit. 9, Pyhtäänk.tie 4	1950-75	9



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET, SUOJELUTILANNE

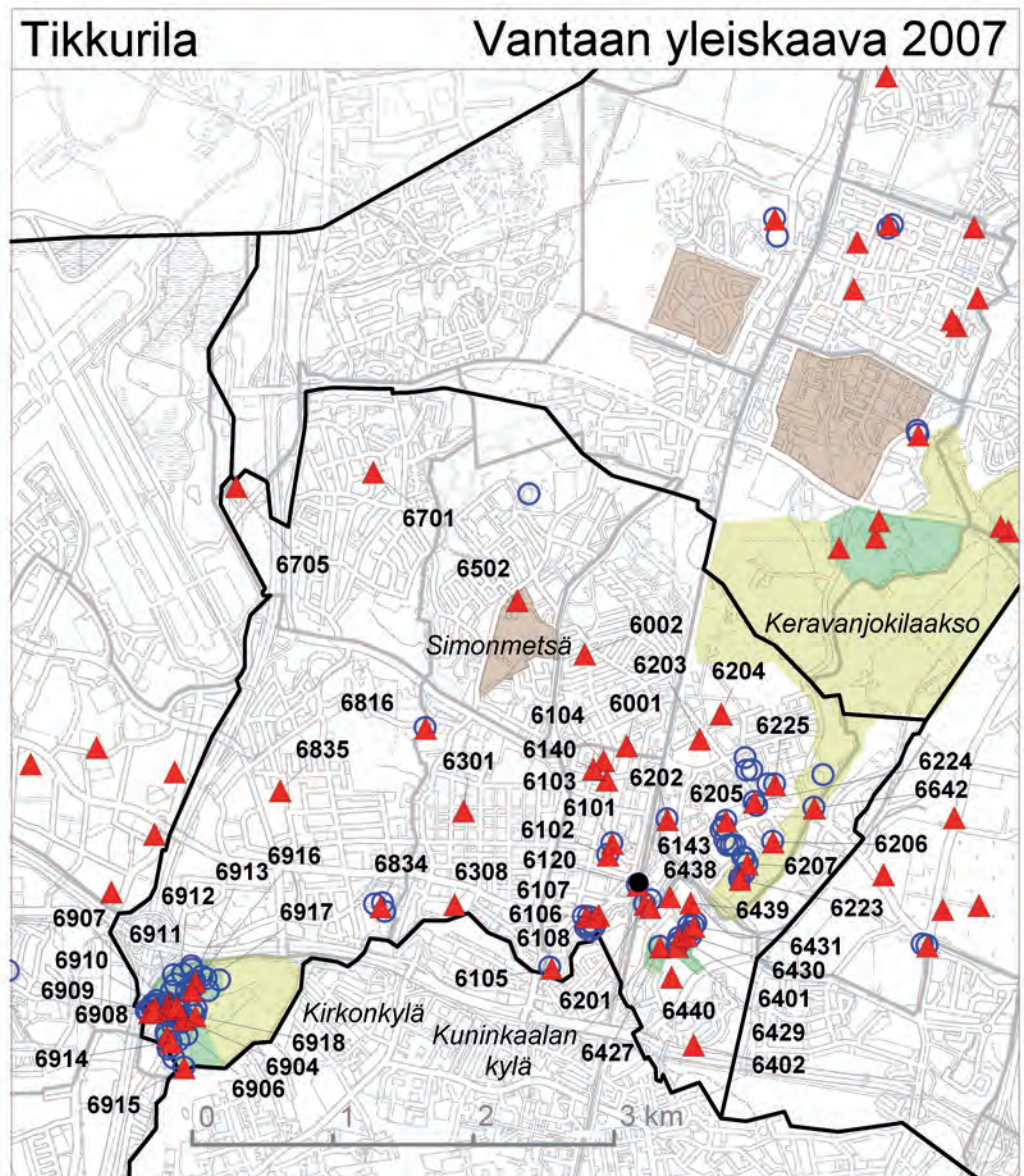
- | | |
|---|-------------------------------------|
| ▲ Arvokas rakennus tai rakennusryhmä | ■ Maisemallisesti arvokas alue |
| ■ Valtion asetuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä | ■ Kyläkuvallisesti arvokas alue |
| ● Sopimuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä | ■ Kaupunkikuvallisesti arvokas alue |
| ○ Asemakaavalla suojeltu rakennus | |

RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET

Kohdeluettelo perustuu Vantaan kaupunginmuseon käsitykseen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimista kohteista yleiskaavaa laadittaessa (2007). Ajantasainen tieto on tarkistettava Vantaan kaupunginmuseosta. Taulukon viimeisen sarakkeen numero viittaa inventointeihin, joiden perusteella kohde on sisällytetty luetteloon. Inventoinnit on listattu liitteen lopussa (22/11).

Tikkurila

nro	nimi	osoite	valmistunut	invent.
6001	Talo Lagström	Suopursuntie 12	1940-luku	8
6002	Rivitalo	Peippikuja 2	1972	8
6101	Kaupungintalo	Asematie 7	1957	1
6102	Tikkurilan kirkko	Asematie 12	1957, 1969	8
6103	'Aravatalo'	Kielotie 42	1952	8
6104	Tikkurilan/Oksanm. koulut	Orvokkitie 15	1926 ja 1938	3,8
6105	Saarelan talo	Virnakuja 5	1930	8
6106	'Silkkitehdas'	Tikkurilant. 42, 44, Silkkitie 5	1934-62	1,8
6107	Söderlingin mylly	Tikkurilantie 42	1935	3,8
6108	Villa Söderbo	Tikkurilantie 42	1939	3,8
6120	Tikkurilan vanha asema	Hertaksentie 1	1862	1
6140	Orvokkitien ent. päiväkot	Orvokkitie 16	1908	3
6143	Tikkurilankosken pato	Tikkurilankoski	1912	10
6201	'Vernissatehdas'	Tikkurilantie 36	1912 ja 1937	1,8
6202	Villa Grönberg	Jokiniementie 58	1936	1,8
6203	Tikkurilan lukio	Kauratie 2	1956	8
6204	Vantaan amm.koul.keskus	Tennistie 1	1962-63	8
6205	Professorien asuintalo	Tikkurilantie 29	1934	8
6206	Assistenttien asuintalo	Metsänhoitajankuja 6	1934	8
6207	Laitosrakennus	Maanviljelijänkuja 5	1938	8
6223	Maanviljelystäloud. koelaitos	Maanvilj.kj 1, Jokiniemenkj 3	1909	1
6224	Dickursby skola	Urheilutie 4	1896	1
6225	Haxas	Ohratie 8	1800-l alku	1
6301	Rivitalo	Murattitie 12	1977	8
6308	'Saippuatehdas'	Viertolankuja 3 ja 6	1955, 1966-69	9
6401	Gjutars	Vanha Kuninkaalantie 6	1930-luku	1,8
6402	Villa Savander	Isokaari 5	1943	1,8
6427	Påkas	Vanha Kuninkaalantie 2	1910	1
6429	Markusas	Vanha Kuninkaalantie 5	1800-l loppu	1
6430	Orädders	Vanha Kuninkaalantie 7	1700-l loppu	1
6431	Konungs	Vanha Kuninkaalantie 7	1830-40 -l	1
6438	Helsinggård	Kuninkaalantie 2	1913	5
6439	'Tikkurilan väritehtaat'	Kuninkaalantie 1 ja 4	1960, 1974-75	8,9
6440	Valion hapatetehtas	Heidehofintie 4	1981, 1987	9
6502	Autokorjaamo	Vanamontie 13	1970	8
6642	Hakkilan kivisilta	Tikkurilantie 19	1896 rakentamispäätös	1
6701	Talo Nurmikari	Viertopolku 8	1951	8
6705	Ruskeasannan siunauskappeli	Ruskeasannantie 7	1927	3
6816	Johans	Koisotie 4	1920-luku	1
6834	Bäckby gård/ 'Kaakelitehdas'	Bäckbyntie 2b, 3-4	1860-70, 1900, 1911	3
6835	ent. kirjapaino 'Ristin Voitto'	Sinikellonpolku 3	1968	9
6904	Viljamakasiinit	Kirkkotie 45	1797, 1822	4
6906	Nygrannas	Kyläraitti 7	1737, 1795 ja 1880	4
6907	Nyknas	Kyläraitti 1	1800-l loppu	4
6908	Olofs	Kyläraitti 12	1700-l loppu	4
6909	Danis	Kyläraitti 10b	1800-l loppu	4
6910	Riddars I	Kyläraitti 4	1816	4
6911	Riddars II	Kyläraitti 2	1797	4
6912	Hannusas	Kirkkotie 47	1810-luku	4
6913	Nedre Rutars	Kirkkotie 14	1800-l puoliv.	4
6914	Juuns	Kirkkotie 37b	1800-l loppup.	4
6915	Myllyrakennus ja pato	Myllykuja 6	1898	4
6916	Kyrkoby skola	Pappilankuja 6	1836	1
6917	Pappila	Kuriiritie 1	1897	1
6918	Helsingin Pitäjän kirkko	Kirkkotie 45	1490-luku	1



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET, SUOJELUTILANNE

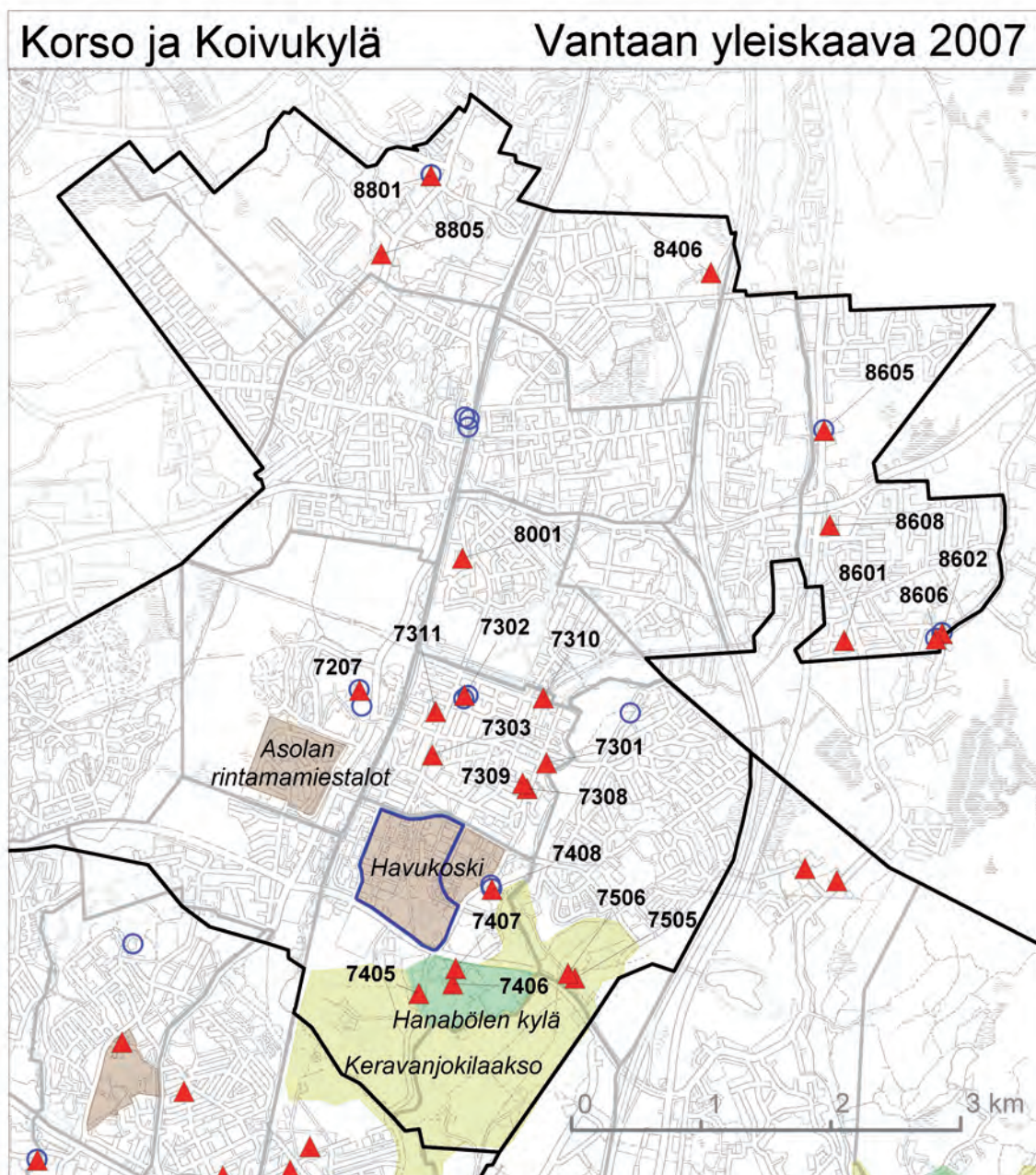
- | | |
|---|-------------------------------------|
| ▲ Arvokas rakennus tai rakennusryhmä | ■ Maisemallisesti arvokas alue |
| ■ Valtion asetuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä | ■ Kyläkuvallisesti arvokas alue |
| ● Sopimuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä | ■ Kaupunkikuvallisesti arvokas alue |
| ○ Asemakaavalla suojeltu rakennus | |

RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET

Kohdeluettelo perustuu Vantaan kaupunginmuseon käsitykseen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimista kohteista yleiskaavaa laadittaessa (2007). Ajantasainen tieto on tarkistettava Vantaan kaupunginmuseosta. Taulukon viimeisen sarakkeen numero viittaa inventointeihin, joiden perusteella kohde on sisällytetty luetteloon. Inventoinnit on listattu liitteen lopussa (22/11).

Korso-Koivukylä

nro	nimi	osoite	valmistunut	invent.
7207	Rekolan kartano	Sairaalakatu 3	1880	3
7301	Villa Nilsen	Merjantie 5	1946	8
7302	Rekolan ala-asteen koulu	Rekolantie 67	1928, 1951	8
7303	Rekolan työväentalo	Rekolantie 43	1948	8
7308	Rekolan talo	Esankuja 2	1916-17	3
7309	Sariolan talo	Esankuja 6	1908	3
7310	Pihkalan talo	Joukontie 42	1928 (1937)	3,9
7311	'Vakulan talo'	Rekolantie 62	1945	9
7405	Lillpetas	Ohratie 26	1700-luku	1
7406	Gustavsberg	Hanatie 5	1750-luku	1
7407	Stors	Hanatie 6	1725 (1922)	1
7408	Havukoski	Vanha Myllypolku 22	1920	1
7501	Talo Lahtinen	Elsantie 10	1969-70	8
7505	Storpetas	Ison-Petaksentie 2	1903 (1908)	3
7506	Kaunisto	Sahamäentie 1	1904 (1908)	3
8001	Toimistorakennus	Nousutie 1	1959	8
8005	ent. 'Haato'	Pohjantähdentie 17	1939	9
8113	Korson vanha asema	Urpiaisentie 1	1918	1
8201	Mikkolan ostoskesk. ja srk.talo	Venuksentie 4	1971	8
8305	'Korpivaara'	Korpivaarantie 1	1977-78	9
8406	Oljemark (aitta)	Leppäkorventie 11	1700-luku?	3
8601	Wivi Lönnin kesähuvi	Sääskitie 10	1938	8
8602	Palménin kauppa	Vanha Porvoontie 340	1946	3,8
8605	Jokivarren ent. kansak.	Lahdentie 81	1922	1
8606	Björkbackan ent. ruots.kansak.	Vanha Porvoontie 338	1897 (1916)	1
8608	Ylä-Honkala	Perhotie 52	1910	3
8801	Vierumäen sivukoulu	Variskuja 2	1940	3,8
8805	Lehmusto	Saviontie 44	1900-l (1800-l?)	3



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET, SUOJELUTILANNE

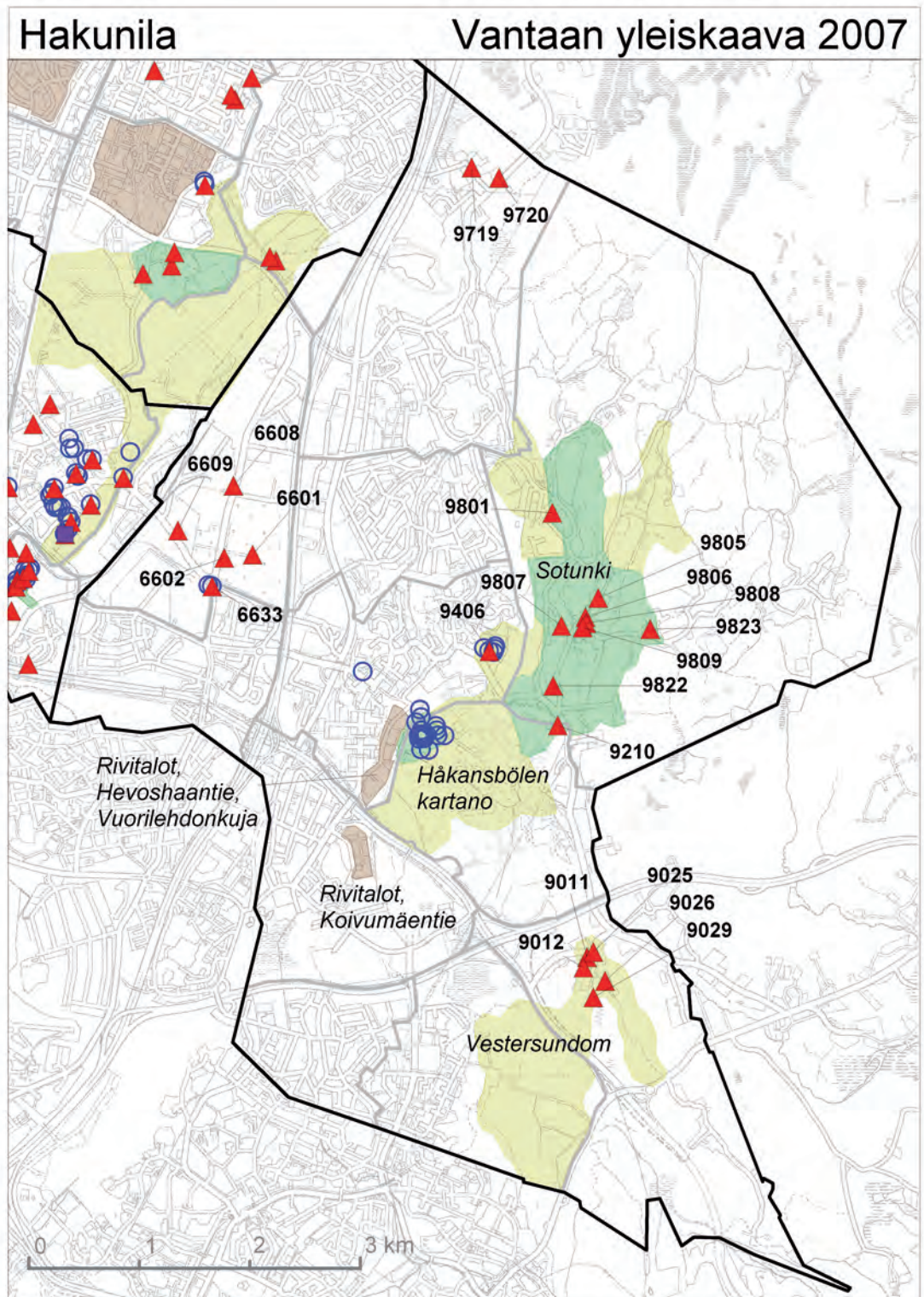
- | | |
|---|-----------------------------------|
| ▲ Arvokas rakennus tai rakennusryhmä | Maisemallisesti arvokas alue |
| ■ Valtion asetuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä | Kyläkuvallisesti arvokas alue |
| ● Sopimuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä | Kaupunkikuvallisesti arvokas alue |
| ○ Asemakaavalla suojeltu rakennus | |

RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTE ARVOKKAAT KOHTEET

Kohdeluettelo perustuu Vantaan kaupunginmuseon käsitykseen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimista kohteista yleiskaavaa laadittaessa (2007). Ajantasainen tieto on tarkistettava Vantaan kaupunginmuseosta. Taulukon viimeisen sarakkeen numero viittaa inventointeihin, joiden perusteella kohde on sisällytetty luetteloon. Inventoinnit on listattu liitteen lopussa (22/11).

Hakunila

nro	nimi	osoite	valmistunut	invent.
6601	Honkanummen siunauskappeli	Vanha Porvoontie 225	1955	3,8
6602	Hautausmaan toimistorakennus	Vanha Porvoontie 225	1955	8
6608	ent. konepaja	Vanha Porvoontie 246a	1930	9
6609	Keskon alue	Tikkurilantie 5 ja 10	1965-75	9
6633	Malmarsin krouvi	Krouvinpolku 3	1700-luku	1
9011	Kärrars	Länsisalmentie 15	1905	1
9012	Västersundoms skola	Hetbackantie 3	1899	1
9025	Åbergin kauppa	Länsisalmentie 16	1760-luku	3
9026	Sofiäro	Harpaksentie 2	1797	3
9029	Rönnkulla	Hetbackantie 10	1860-luku	3
9113	Westerkullan kartano	Westerkullan kartano	1826-27	1
9202	Häkansbölen kartano	Kartanontie 1-5, Ratsumestartie 4	1842-44, 1900-l alku	1
9210	Sotungin ent. ruots.kansakoulu	Sotungintie 25a	1904-05 (1926)	1
9301	Vaaralan kirkko	Hakunilantie 5	1960	8
9305	Kuussillantien teollisuusalue	Kuussillantie16,18,23,27 Tilustie 2,9, Rajatie 6	1952-1967	9
9306	'Fazerila'	Fazerintie 6	1956-74	9
9307	'Valio Juustola'	Fazerintie 2	1963, 1974	9
9405	Skomars (Hagan torppa)	Ratsumiehenpolku 1	1910?	1
9406	Nissbackan kartano	Sotungintie 4	1920-luku	1
9718	Nöjet	Laurintie 5	1700-luku	3
9719	Wikströmin/Hagalundin aitta	Laurintie 3d	?	3
9720	Byända	Vanha Porvoontie 314b	1830	3
9801	Talo Vilhunen	Sepänrinne 6	1971, 1978	8
9805	Kullobacka	Uunirinne 4	1799 (1905)	1
9806	Uusitalo	Uunirinne 2	1700-luku	1
9807	Kuppi	Mäntykummuntie 6	1850-luku	1
9808	Nygårds	Nybyggetintie 3	1700-l loppu	1
9809	Nygård	Nybyggetintie 5	1700-luku	5
9822	Myrbacka	Nurmimäentie 30	1880-luku	3
9823	Stenbacka	Nybyggetintie 8	1900	3



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTE ARVOKKAAT KOHTEET, SUOJELUTILANNE

- ▲ Arvokas rakennus tai rakennusryhmä
- Sopimuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä
- Valtion asetuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä
- Asemakaavalla suojeltu rakennus

- Maisemallisesti arvokas alue
- Kyläkuvallisesti arvokas alue
- Kaupunkikuvallisesti arvokas alue

RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET

Kohdeluettelo perustuu Vantaan kaupunginmuseon käsitykseen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimista kohteista yleiskaavaa laadittaessa (2007). Ajantasainen tieto on tarkistettava Vantaan kaupunginmuseosta.

Luoteis-Vantaa

nro	nimi	osoite	valmistunut	invent.
2201	Keimolan ala-aste	Vestrantie 12	1949	8
2217	Keimolan sivukoulu	Vestrantie 7	1925	3
2301	Petas	Vanha Nurmijärventie 153	1936	1,8
2306	Backas-Vestergård*	Vanha Nurmijärventie 204a	1830	1
2307	Stambo	Vanha Nurmijärventie 157	1800-l puoliv.	1
2308	Linnan kartano*	Kylänpääntie 29-30	1700-l loppu	1
2314	Saras*	Saraksentie 1	1852	3
2315	Byändan torppa*	Kylänpääntie 2	1700-l loppu	3
2406	Hannula*	Riipiläntie 65	1800-l alku (1970)	1
3101	Grips	Luhtaanmäentie 2	1800-l alku (1860-l)	1
3102	Luhtaanmäen kivisilta	Vanha Nurmijärventie 169	1800-luku?	1
3203	Yli-Kistola	Solbackantie 29	1800-l alku	1
3214	Reuna-Seppälä	Strandkullantie 1	1885	3
3301	Eklundin kauppa	Riipiläntie 71	1932	1,8
3302	Seutulan koulut	Solbackantie 17-19	1901 ja 1948	3,8
3304	Mejlby	Riipiläntie 54	1805, 1934, 1950	1,8
3307	Königstedtin ent. r.kansak.	Solbackantie 2	1889 (1925)	1
3308	Katrinebergin kartano	Katriinankuja 1, 3, 5	1800 noin	1
3309	Jokela	Villantie 9		3
3310	Königstedtin kartano	Solbackantie 8	1816	1
3311	Königstedtin kappeli	Solbackantie 6	1924-25	1
3313	Seutulan vpk	Katriinantie 71	1925	3

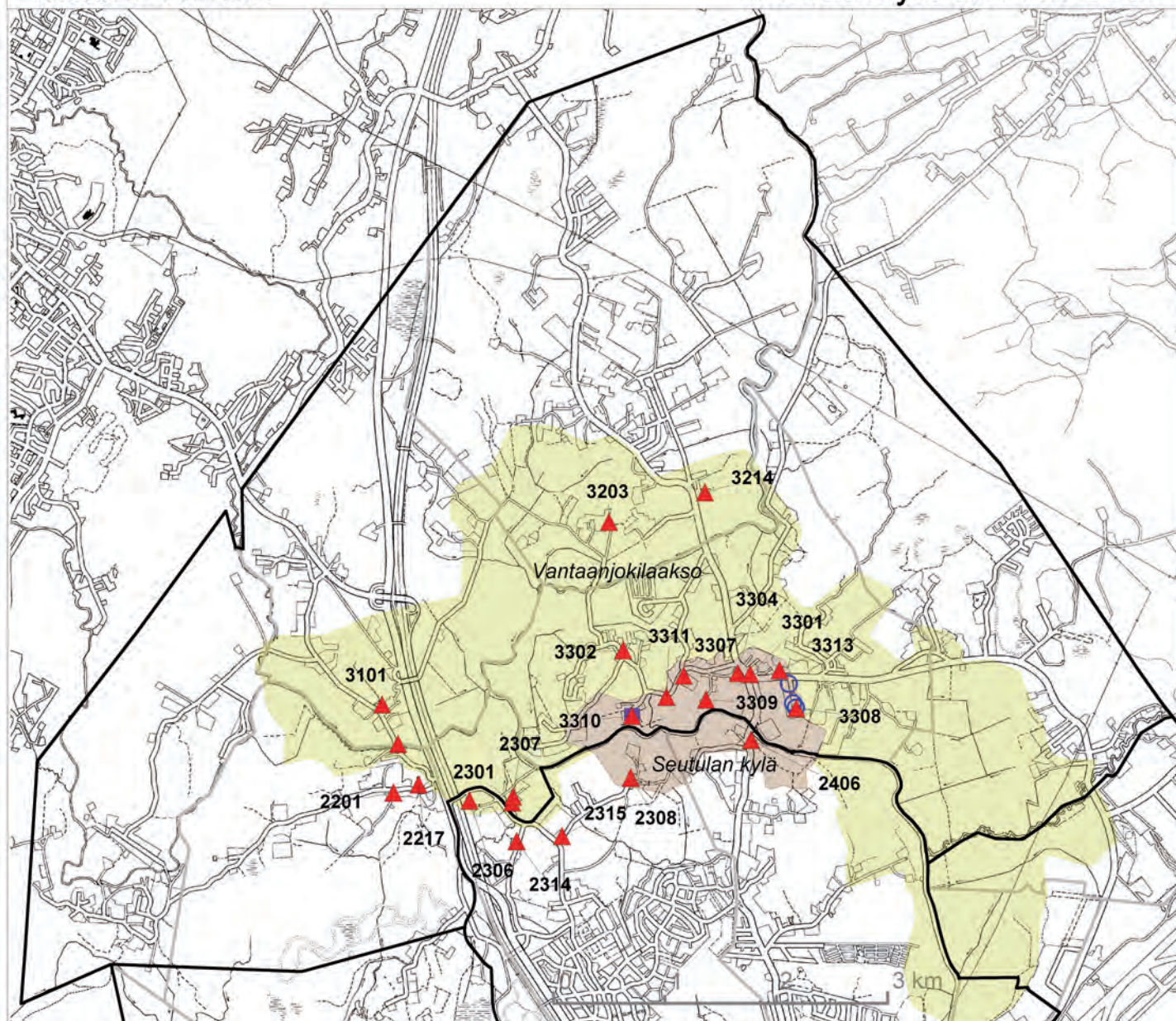
* kohde sijaitsee Marja-Vantaan osayleiskaavan alueella.

Inventoinnit, joihin taulukon viimeisessä sarakkeessa olevat numerot viittaavat:

- 1) Arne Heporauta 1980-82; pääosa julk. Rakennuskulttuuri Vantaalla - inventointi. Vantaan kaupunki C24:1981.
- 2) Eeva Lehtinen 1980; Rakennuskulttuuri Vantaalla - inventointi. Vantaan kaupunki C24:1981.
- 3) Päivi Lehtovirta, Marjaana Orkoneva 1989; julkaisematon käsikirjoitus, Vantaan kaupunginmuseo.
- 4) Sari Saresto 1991; Helsingin pitäjän kirkonkylä. Raportti rakennetusta ympäristöstä. Vantaan kaupunginmuseon julkaisu 1/1991. ISBN 951-96067-2-6
- 5) Anni Lehtimäki 1991; julkaisematon käsikirjoitus, Vantaan kaupunginmuseo
- 6) Anni Lehtimäki, Lena Wikström, Mirja Kanerva 1992; Backaksen kartanon työväenasunnot. Rakennushistoriallinen tutkimus, kunto- ja vauriokartoitus. Vantaan kaupunginmuseon julkaisu 1/92, Vantaan kaupunki C16:92
- 7) Anu Kuutti, Timo Kallaluoto 2001-02; Tolkinkylä, A4:2002. ISSN 1236-2182
- 8) Amanda Eskola 2000-01; Vantaan moderni rakennuskulttuuri, C15:2002. ISBN 952-443-055-X
- 9) Amanda Eskola 2005-06; Vantaan moderni teollinen rakennusperintö, C28:2006. ISBN 952-443-172-6
- 10) Sten Björkman, Timo Tuomi 1987; Vantaan- ja Keravanjoen patotutkimus, historia ja nykytilanne. Vantaan kaupunginmuseo nro 2/1987.
- 11) Satu Frondelius 1995; Vantaankosken kulttuurihistoriallinen inventointi. Julkaisematon käsikirjoitus, Vantaan kaupunginmuseo.

Luoteis-Vantaa

Vantaan yleiskaava 2007



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT KOHTEET, SUOJELUTILANNE

▲ Arvokas rakennus tai rakennusryhmä

● Sopimuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä

■ Valtion asetuksella suojeltu rakennus tai rakennusryhmä

○ Asemakaavalla suojeltu rakennus

■ Maisemallisesti arvokas alue

■ Kyläkuvalisesti arvokas alue

■ Kaupunkikuvalisesti arvokas alue

Vantaan yleiskaava 07

KULTTUURIMAISEMAN SUOJELU

-  Maisemallisesti arvokas alue
-  Kyläkuvallisesti arvokas alue
-  Kaupunkikuvallisesti arvokas alue

14.11.2007 Kaupsu AMA/SLA

