



Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksesta saadut lausunnot ja mielipiteet sekä niiden vastineet

021600 • Kivistön keskustan kaavarunko • 9.3.2021 • liite

Kivistön keskustan kaavarunkoluonnos oli nähtävillä MRA 30 §:n nojalla 4.9. – 3.10.2018.
Lausuntoja saatiin 3 kpl ja mielipiteitä 7 kpl.

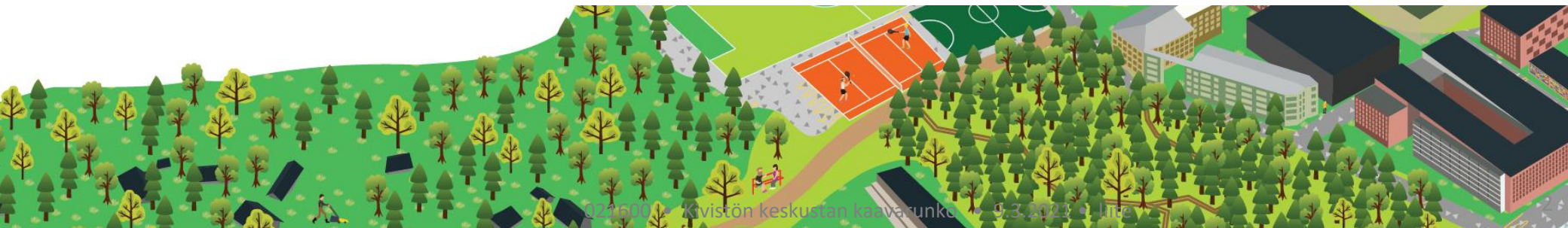
Saapuneet lausunnot (3 kpl)

- Uudenmaan ELY-keskus 1.10.2018
- Suomen luonnonsuojeluliitto SLL Uudenmaan piiri ja SLL Vantaa 2.10.2018
- Finavia 5.10.2018 (*)

Saapuneet mielipiteet (7 kpl)

- Kiinteistö Oy Keimolan radioasema 3.10.2018
- Yksityishenkilöitä ja toimijoita 6 kpl

(*) lausuntopyyntö jäänyt toimittamatta, myönnetty lisäaika



Lausunto Vantaan Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksesta 021600

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksesta 3.10.2018 mennessä.

Kaavarunkoluonnosta on laadittu vahvassa vuorovaikutuksessa eri osapuolien kanssa. Kaavarunkoluonnoksen raportissa on visualisoitu onnistuneesti eri teemat ja suunnitteluperiaatteet sekä kaavoituksen ja rakentamisen vaiheistus. Kaavarunko antaa hyvän pohjan yleiskaavan ja asemakaavojen laadintaan. Kaavarungon ratkaisut näyttävät tukevan ilmastomuutoksen hillintää. Jatkotyössä tulee kiinnittää huomiota vaikutusten arviointiin tämän asian suhteen, koska työ toimii virallisten kaavatasojen välissä. Kaavarunkotyössä on mahdollista kehittää laajemmalla alueella sovellettavia kaavamääräyksiä. LuontoKivistön keskustassa pitää varmistaa liito-oravien kulkuyhteyksien säilyminen sekä varmistaa lahokaviosammaleen esiintymät. Luontovaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota näihin lajeihin. Luontovaikutusten arvioinnissa on lisäksi hyvä avata rakennetun ympäristön väliin jäävien kapeiden viheralueiden toimivuutta ja minimivaatimuksia tästä näkökulmasta.

Liikenne

Kivistön kaavarungon liikkumisverkoston suunnitteluperiaatteet ovat hyviä. Niillä tähdätään kestävien liikkumismuotojen edistämiseen, painotetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä ja tähdätään joukkoliikennepalvelujen toteutumiseen etupainotteisesti. Kaavarungon kaupunkirakenteen ja liikkumisverkoston lähtökohtana on Kehäradan kahteen asemaan perustuva kaksinapainen rakenne. Näistä Kivistön asema on olemassa oleva ja Lapinkylän asema toistaiseksi rakentumaton asema. Suurin haaste kaavarungon mukaisen kaupunkirakenteen ja liikkumisverkoston rakentumiselle on, toteutuuko Lapinkylän asema tulevaisuudessa. Lapinkylän aseman toteuttamisesta ja toteuttamisen aikataulusta seudullisena liikennehankkeena päätetään käynnissä olevassa MAL 2019 –työssä.

Kaavarunkoehdotuksen laadinnan vaiheessa Lapinkylän aseman toteuttamismahdollisuuksista pitäisi olla saatavilla tämänhetkistä tarkempaa tietoa, joten silloin voidaan arvioida tämänhetkistä paremmin kaavarungossa esitetyn kaupunkirakenne- ja liikkumisverkostoratkaisun eteenpäin viemisen edellytyksiä. Kaavarunkotyössä on tarkasteltu myös pelkkään Kivistön asemaan tukeutuvan kaupunkirakennevaihtoehdon VE 0+ toteuttamista. Siinä asukas- ja työpaikkamäärät ovat kahden aseman vaihtoehtoa maltillisemmat.

Liikenne-ennusteiden mukaan katuverkko toimii vuoden 2040 ennustetilanteessa sekä tehokkaamman että maltillisemmän kasvun vaihtoehdossa, tehokkaamman kasvun vaihtoehdossa kohtuullisesti. Riipiläntietä (nykyinen yhdystie 11455) käsitellään osana katuverkkoa ja se on syytä osoittaa asemakaavoja laadittaessa kaduksi ja siirtää Vantaan kaupungin kunnossapitoon kadunpitöpäätöksellä siltä osin kuin sitä ei ole vielä tehty. Klaukkalan suunnan joukkoliikenneyhteyden toteuttamismahdollisuuksista tulisi käsitellä kaavarunkoaineistossa. Liikkumisverkoston karttaesityksessä tai erillisessä karttaesityksessä tulisi kuvata, miten Klaukkalan suunnan joukkoliikenneyhteys toteutetaan Kivistön alueella sekä lähitulevaisuudessa että pidemmällä aikatahlilla.

Uudenmaan ELY-keskus 1.10.2018

Lausunto (2/2)

(...)

Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) varrella sijaitsee nykyisin Keimolan raskaan liikenteen palvelualue. Sen toiminnan jatkumisesta on sopimus 10 vuodeksi eteenpäin. Raskaan liikenteen palvelualueelle olisi tarvetta myös 10 vuoden jälkeen, sillä palvelualueista on suuri pula Helsingin seudulla ja kyseinen sijainti on raskaan liikenteen näkökulmasta erinomainen. Myös alueen sijainti yli Lden 55 dB:n lentomelukäyrän alueella tekee siitä soveltuvan tämän tyyppiselle toiminnolle, joka ei ole herkkä melulle. Uudenmaan ELY-keskus esittää, että kaavarungossa varauduttaisiin raskaan liikenteen palvelualueeseen myös 10 vuoden ajanjakson jälkeen. Palvelualueutta on ELY-keskuksen puolesta mahdollista laajentaa sen nykyisen sijainnin länsipuolelle Hämeenlinnanväylän länsipuolella. Tämä mahdollistaisi sekä Hämeenlinnanväylän eteläisten ramppien toteuttamisen että palvelualueen toiminnan jatkumisen. Palvelualueen toiminnan jatkuminen ei siten olisi este ramppien toteuttamiselle.

Meluntorjunta

Kaavarungon vaihtoehtojen vertailussa olisi hyvä olla mukana asukkaiden määrät ja melulle herkät toiminnot eri lentomelualueilla (LDEN 55-60 dB ja LDEN 50-55 dB). Vertailussa olisi otettava huomioon myös enimmäisäänitasot. Asumista tai muita melulle herkkiä toimintoja ei pitäisi sijoittaa useiden melulähteiden vaikutusalueelle. Merkittävä osa kaavarungossa esitetyistä lähivirkistysalueista sijoittuu melualueelle. Lentomelualueelle LDEN 55-60 dB sallittu täydennysrakentaminen tarkoittaa yksittäisten rakennusten rakentamista, ei uusien alueiden rakentamista. Onnellisen Kivistön tavoitteen näkökulmasta kaavarunkotyössä pitää olla tavoitteena asukkaiden ja melulle herkkien toimintojen vähentäminen kovan lentomelun alueilta eikä niiden kasvattaminen.

Kulttuuriympäristö

Kaavarunkovaiheessa on syytä huomioida myös maankäytön vaikutus kulttuuriympäristöihin ja alueen mahdollisiin suojelutavoitteisiin, jotka konkretisoituvat asemakaavoituksessa. Mainittuun liittyen alueelta on tarpeellista laatia kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys, jotta tulevan maankäytön vaikutus kulttuuriympäristöön ja maisemaan voidaan arvioida.

Vastine Uudenmaan ELY-keskus lausuntoon

Kaavarunkotyössä on jatkettu luontoarvojen selvitystyötä ja tulosten huomioon ottamista osana sini- ja viherverkoston sekä kaupunkitilallisten tavoitteiden ratkaisuja ja minimivaatimuksia, esimerkkinä liito-oravayhteydet osana viherrakennetta. Lahokaviosammalen suotuisan suojelutason säilymistä on selvitetty koko kaupungin laajuisesti (Manninen, O. & Nieminen, M., 2020). Keskeiset selvitykset on esitetty kaavarunkoselostuksen sivulla 9 ja liiteaineistoina. Selvitysten tuoma tieto on vahvasti osana Kestävän Kivistön manifesti 2050 -kokonaisuutta, joka linjaa keskeiset suunnittelutavoitteet ja -periaatteet. Osana kaavarunkotyötä on laadittu käynnissä olevissa asemakaavatöissä määräyksiä, joilla määrätään keskeiset vaatimukset tiivistävälle keskustarakentamiselle. Asemakaavatyö ja määräysten kehittäminen on jatkuva prosessi, jolle kaavarunkotyö luo selkeän raamin. Kaavarungossa on arvioitu vaikutuksia luonnosvaiheessa ja jatkuva-aikaisesti työn edetessä. Vaikutusten arvioinnin kehittämistyötä jatketaan osana kaavarunkotyön jatkovaiheita, esimerkkinä Suomen ympäristökeskuksen kanssa kehitettävä luontopohjaisten ratkaisujen monitavoitteiden arviointikehikko. Kaavarungossa 9.3.2021 on vaikutusten arviointi laadittu SWOT-nelikenttäänalyysinä.

Kaavarunkotyössä on hyödynnetty Vantaan kaupungin yleiskaava 2020 -prosessissa laadittuja linjauksia ja selvityksiä, myös liikenteen osalta. Yleiskaava-aineistossa todetaan Klaukkalan radan osalta, että radan toteutuminen saattaa realisoitua vasta yleiskaavan (ja Kivistön keskustan kaavarungon) tavoitevuoden 2050 jälkeen. Kaavarunkotyössä ei näin ollen ole nähty edellytyksiä arvioida Klaukkalan suunnan joukkoliikenneyhteyksien toteutumista. Kokonaisuudessa on muutoinkin tiedostettu liikenteellisten ratkaisujen polkuriippuvuus. Lapinkylän asema-alue on sisällytetty MAL 2019 maankäytön ensisijaisiin kehittämisvyöhykkeisiin, mutta aseman toteutumisen tarkempaa tietoa ei ole. Siten myös tarkemmat liikenteelliset linjaukset jäivät myöhemmäksi. On lisäksi huomattava, että kaavarunko ei asiakirjana ole oikeusvaikutteinen. Työssä on näin ollen keskitytty suunnitteluperiaatteisiin ja varauduttu tarkempien suunnitelmien edellyttämiin lisäselvityksiin ja selvitysten päivitystöihin, myös liikenteen osalta. Keskeisenä kaavarunkotyön esiintuomana periaatteena on kävelyyn perustuvan liikkumisen tukeminen.

Kaavarunkotyössä on tarkasteltu lentomelualueita lainvoimaisten Vantaan yleiskaavan ja Marja-Vantaan osayleiskaavan sekä Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 mukaan. Kaavarungossa on tunnistettu tarve edetä vaiheittain. Kaavarunkotyössä on etsitty ja tutkittu suunnitteluperiaatteita, joilla mahdollistetaan Lapinkylän aseman edellyttämä väestöpohja ja samalla elinympäristö, joka tarjoaa elämänlaatua ”24/7”, eli asuminen, työ, harrasteet, palvelut sekä muut elämänlaatua tuottavat tekijät olisivat saavutettavissa omalta alueelta. Kaavarunko tähtää visiovuoteen 2050. Ensimmäisen vuosikymmenen aikana asemakaavoitus keskittyy asemien välittömään läheisyyteen, ensisijaisesti lentomeluvyöhykkeelle 3 (Lden 50-55 dB), osin vyöhykkeelle 2 (Lden 55-60 dB). Asuminen ja työpaikat tulevat jonkin verran lisääntymään melualueilla. Asemakaavoituksessa määrätään melutorjunnan keinoista vähintään kulloinkin voimassa olevien säädösten sekä yleiskaavamääräysten mukaan. Kaavarunkotyössä erityistä huomiota on kiinnitetty viher- ja virkistysverkostoon, tavoitteena miellyttävät ja houkuttelevat siirtymät meluttomille tai vähämeluisille laajemmille viher- ja virkistysalueille, sekä monimuotoisiin oleskelualueisiin, joista osa on katettuja, myös katoilla.

Kaavarunkotyön edetessä yksityiskohtaisia kulttuuriympäristön selvitystavoitteita ei ole tunnistettu. Maisemarakenne ja maisemakuva kulttuuriympäristöineen on selvitetty osana viher- ja virkistyspalveluiden päivitystyötä. Lisäksi kaavarunkotyössä on hyödynnetty yleiskaava 2020 -työssä laadittuja selvityksiä sekä oikeusvaikutteista Liitekarttaa 1: arvokas kulttuuriympäristö. Tarkemmat selvitykset laaditaan aina tarvittaessa asemakaavoituksen yhteydessä.

SLL Uudenmaan piiri ja SLL Vantaa 2.10.2018

lausunto

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys on jo aikaisemmassa vaiheessa (6.11.2017) yhdessä "emojärjestönsä" Uudenmaan piirin kanssa antanut mielipiteen kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Tehdyt luontoselvitykset

Kaavarunkoluonnoksen raportissa (20.8.2018) on sivulla 4 listattu hankealuetta koskevat luontoselvitykset. Pääosaa tehdyistä selvityksistä ei löydy kaava-aineistoista eikä muualta kaupungin nettisivuilta. Menettelytapa on erikoinen. Vuoden 2016 laaja ja laadukas liito-oravaselvitys muodostaa ansiokkaan poikkeuksen, jota vasten muut puuttuvat aineistot vain korostuvat. Esitämme kaupungille siirtymistä monen muun kaupungin normaalikäytäntöön eli siihen, että kaupunki kokoaa tehdyt luontoselvitykset kaupungin internet-sivuille siten, että ne ovat osallisten tutustuttavina. Tämä mahdollistaa myös selvitysten riittävyuden ja ajantasaisuuden arvioinnin. Kivistön alueen osalta on ilmiselvää, että maankäytön suunnittelun pohjana toimivat luontoselvitykset ovat osin puutteellisia ja osin vanhentuneita. Suurimmat puutteet liittyvät biotooppitason tietoon eli alueelta ei missään vaiheessa ole selvitetty muun muassa biodiversiteetille keskeisten tärkeiden puustoltaan luonnontilaisen kaltaisten ja/tai lahoppuustoisten kangas- ja lehtometsien olemassaoloa. Tällaisia kohteita on viime vuosina paikallistettu luontojärjestöjen toimesta mm. Puu-Kivistön asemakaava-alueelta. Lajistopuolella suurimmat puutteet liittyvät lahoppuulajiston kannalta erityisen merkittävien metsien selvittämättä jättämiseen. Vantaan vuonna 2017 rahoittama lahokaviosammalselvitys on osaltaan tuottanut merkittävää uutta tietoa lahokaviosammalen ja muiden lahoppuulajien kannalta tärkeitä alueista. On kuitenkin selvää, että vain osa kaavarunkoalueen lahokaviosammalpotentiaaleista metsistä on ollut selvityksen kohteena. Uudistamme edelleen OAS-vaiheessa esittämämme lisäselvitysten tekoesityksen.

Kaavarungon maankäyttöratkaisuista

Kaavarungossa esitetään rakentamista eräille luonnoltaan erityisen arvokkaille alueille. Näistä tärkein on radan ja Tikkurilantien välissä sijaitseva (Puu-Kivistön eteläpuolinen) vanhan metsän alue (mm. Kivistön Tähtien kaava-alue). Esitämme kaavarungon muuttamista tätä aluetta säilyttävämmäksi.

Lisäksi huomionarvoista on se, että hankealueen lounaisosassa esitetty rakentaminen (työpaikka-alue) ulottuu vajaan sadan metrin verran luonnonsuojellisesti arvokkaan lahoppuustoisen metsäalueen päälle. Kyseinen metsäalue on todettu myös liito-oraville soveliaaksi. Esitämme, että eteläisin osa kaavarunkoluonnoksen Y-alueesta poistetaan.

Muuta

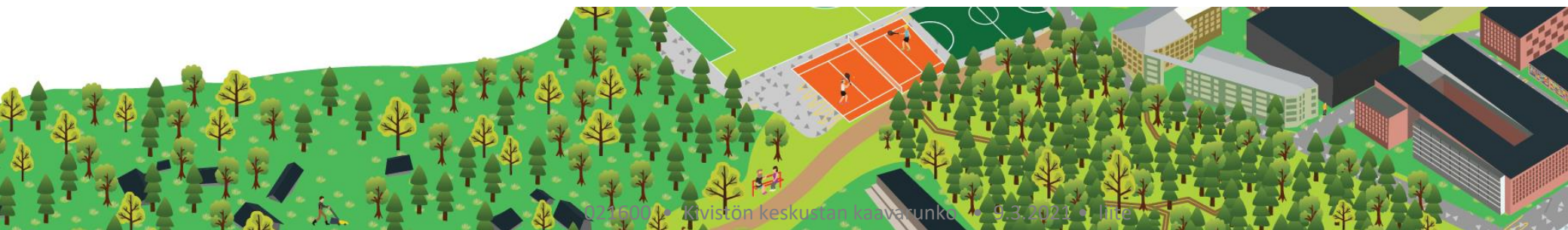
Tuemme, että kaavarungon jatkotyöstössä pidetään mukana myös yhden aseman vaihtoehto (VEO+).

Vastine SLL Uudenmaan piiri ja SLL Vantaa lausuntoon

Kivistön asemakaavatiimi on ottanut Suomen luonnonsuojeluliiton antamien lausuntojen ja muistutusten ansiosta käytännöksi liittää kuhunkin kaava-aineistoon liittyvät luontoselvitykset. Osana kaavarunkotyötä sekä asemakaavahankkeita on Kivistön keskustan luontoselvityksiä päivitetty ja laajennettu. Ajantasaiset selvitykset ovat kaavarunkotyön liitteenä.

Luontoselvitysten tuottamaa tietoa on käytetty aktiivisesti kaavarunkotyössä. Kivistön keskusta-alue vastaa osaltaan merkittävästä osasta Vantaan asukasmäärän lisääntymisen mahdollistavasta asuntorakentamisesta. Kutakin asemakaavahanketta arvioidaan paikallisesti ja alueellisesti. Tässä vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon niin ekologiset, sosiaaliset kuin taloudelliset ulottuvuudet. Tavoitteena on löytää kokonaisuuden kannalta kestävin ratkaisu. Tästä esimerkkinä Kivistöntähden kaava-alue, jonka asemakaavan selostuksessa asiaa käsitellään laajasti.

Kaavarunkotyössä on tutkittu koko kaavarunkoalueen maankäyttöratkaisut. Kaavarunkoluonnosaineisto esittää vaihtoehdon 0+. Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotus 2020 esittää maankäytön perusteeksi kahden aseman Kivistön, jota ratkaisua Kivistön keskustan kaavarunkotyö on selvittänyt suunnitteluperiaatteiden muodossa. Kaavarunkoalueen vaikutusten arviointia luonnosvaiheen vertailun osalta on täydennetty kaavarunkoalueen Visio 2050 tavoitteiden ja vaikutusten nelikenttäarvioinnilla (SWOT). Arviointi tunnistaa ratkaisun heikkoudet, kuten vaikutuksen alueen luontoarvoihin, mutta osoittaa alueellisesti tarkasteltuna kahden aseman tiiviin yhdyskuntarakenteen laajempia luontoalueita säästäväksi ja urbaanin luonnon monimuotoisuutta kehittäväksi tavoitteeksi, mahdollistaen hiilineutraalisuus 2030 tavoitteen saavuttamista.



Finavia kiittää Vantaan kaupunkia Kivistön kaavarungon lausunnon antamiseen myönnetystä lisäajasta ja lausuu seuraavaa.

Kivistön keskustan kaavarunko tarkastelee sekä Kivistön nykyisen juna-aseman että Lapinkylän mahdollisesti tulevan juna-aseman lähialueita. Kivistön ja Lapinkylän alueella on nykyisin 3 900 + 600 asukasta eli yhteensä 4 500 asukasta. Tämän lisäksi jo asemakaavoitetuilla alueilla on varaus 4 500 asukkaan lisäykseen Kivistön aseman lähellä. Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaksi vaihtoehtoista kaavaratkaisua. Vaihtoehto 0+ on nykyisten suunnitelmien mukainen, mutta osittain tarkennettu vertailukohta vaihtoehdolle 1. Se perustuu nykyiseen asemakaavaan ja Marja-Vantaan keskustan nykyistä asemakaavoitusta tehokkaampiin asemakaavoihin. Vaihtoehdossa 0+ tuleva asutus tukeutuu nykyiseen Kivistön asemaan. Vaihtoehdossa 0+ kilometrin säteellä asemasta sijaitsevan asutuksen määrä kasvaa nykyisestä 12 000 asukkaalla, jolloin Kivistön alueen asukasmääräksi tulisi 16 500 asukasta. Vaihtoehto 1 perustuu kahden aseman, Kivistön ja Lapinkylän, palvelukykyyn. Kilometrin säteellä asemista asukasmäärän lisäys on 19 000-36 000 uutta asukasta. Tässä mallissa Kivistön asukasmäärä kasvaisi nykyisen ja jo asemakaavoitetun asukasmäärän (9 000 asukasta) lisäksi 4 000 asukkaalla. Lapinkylän asemaan tukeutuvien alueiden asukasmäärä kasvaisi nykyisestä 600 asukkaasta 16 000-32 000 asukkaan alueeksi, jolloin Kivistön ja Lapinkylän asukkaiden yhteismäärä olisi noin 28 000-45 000 asukasta. Samalla Kehäradan asemiin tukeutuva työpaikkarakentamisen määrä kaksinkolminkertaistuu jo kaavoitetusta (nyk. noin 300 000 k-m²).

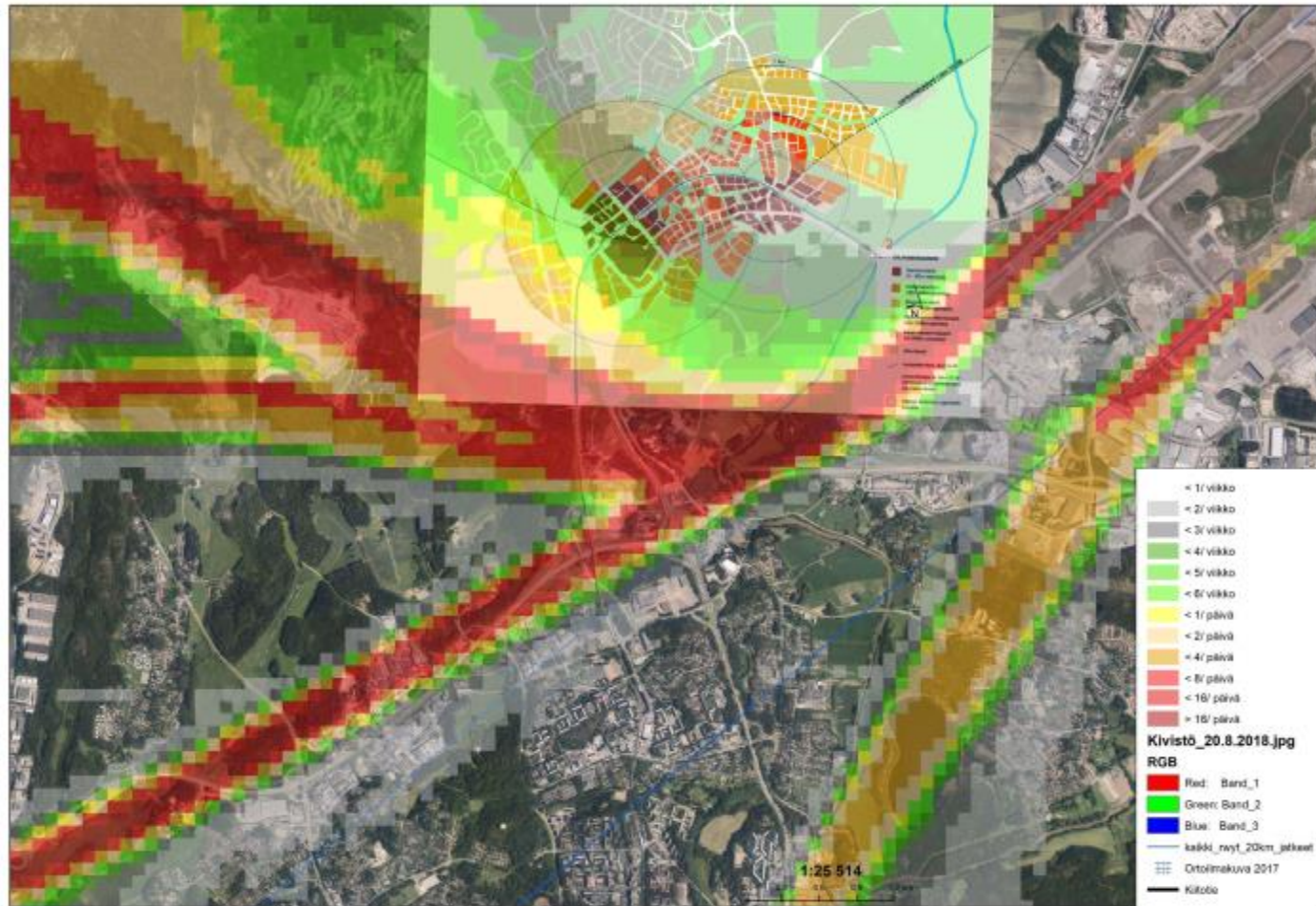
Kivistön keskustan kaavarungossa tarkasteltu alue sijaitsee hyvin lähellä lentoasemaa; kaavarunkotyön keskiössä oleva Kivistön asema sijaitsee noin 2 km etäisyydellä Helsinki-Vantaan lentoaseman ensisijaisen lentoonlähtökiitotien 22R jättöpäältä ja noin 2 km etäisyydellä kiitotien jatkeelta sivuun ja Lapinkylän asema vastaavasti noin 0,5 km etäisyydellä kiitotien päästä ja 1,6 km etäisyydellä kiitotieltä sivuun. Lentoonlähtevien koneiden reitit suuntautuvat Kivistön sivuitse länteen tai kaartaen luoteeseen ja pohjoiseen. Pohjoiseen ja Itä-Suomeen matkaavista koneista potkurikoneet kaartavat pohjoiseen osittain Kivistön yli antaen tilaa takana lähteville nopeammille suihkukoneille, jotka lentävät Kivistön alueen sivuuttaen. Alueen sijainnin ja tyypillisen tuulitilanteen vuoksi vuoden päivistä keskimäärin noin kolme neljästä on sellaisia, että tärkein lentoonlähtökiitotie on 22R ja lentokoneet nousevat Kivistön ja Lapinkylän alueen sivuitse. Muina päivinä koneet vastaavasti laskeutuvat samalle kiitotielle lännen suunnasta. 22R on Helsinki-Vantaan lentoaseman ensisijainen ja tärkein lentoonlähtökiitotie päiväaikana ja ympäristöluvan mukaisesti ensisijainen lentoonlähtökiitotie yöllä aina säätilanteen salliessa. Näiden seikkojen vuoksi lentokoneita ja niiden aiheuttamaa melua havaitaan alueella usein, läpi vuorokauden ja päivittäin, sekä nykyisin että tulevaisuudessa. Kaavarunkotyössä vaihtoehtoa 1 perustellaan kaupungin teknis-taloudellisilla näkökohdilla ja alueelle saatavilla palveluilla. Vaihtoehdolla 1 alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi, joka voi enimmillään kymmenkertaistaa Kivistön ja Lapinkylän alueiden nykyisen asukasmäärän. Finavia katsoo, että näin merkittävä asukasmäärän lisäys lentoaseman tärkeimmän lentoonlähtöreitin välittömään läheisyyteen lisää riskiä siitä, että lentoaseman kehittäminen vaikeutuu. Finavian kokemuksen mukaan uusilla muuttavilla asukkailla ei aina ole riittävästi tietoa alueensa ominaispiirteistä. Yllätyksenä ilmenevä laskeutuvien tai lentoonlähtevien koneiden reittien sijainti tai lentokoneiden aiheuttama melu saattaa konkretisoitua vaatimuksina muuttaa tai rajoittaa lentoaseman toimintaa, vaikka toimintatapa on ollut pitkään vakiintunut. Finavia edellyttää kaavoittajalta jatkotoimia siihen, että alueen tulevat asukkaat ja käyttäjät voivat jo alueelle saapuessaan tai sinne sijoittumista harkitessaan saada käsityksen siitä, että alue sijaitsee hyvin lähellä lentoasemaa, ja että lentotoiminta on havaittavissa ja kuultavissa alueella kiinteänä osana asukkaiden jokapäiväistä arkea. Kaavarunkoaineistoon on nähtävästi merkitty Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelun vanhan verhoikäyrän mukaiset Lden60 ja 55 dB käyrät.

Kaupunkirakenteen teemakartassa on esitetty, että lentomelukäyrän 55 dB eteläpuolelle ei sijoiteta uusia asumisen alueita. Kaavarungon lähtökohdissa on todettu, että lentomelukäyrien 55–60 dB väliselle alueelle voidaan sijoittaa asumisen täydennysrakentamista ja ei-meluherkkiä kaupunkirakenteen toimintoja. Kaupunkirakenteen vaihtoehtoja esittävässä kuvissa on esitetty täydennysrakentamisalueita Kivistön keskustakortteleiden eteläpuolelle nykyiselle Piispankylän työpaikka-alueelle ja Kivistön keskustan pohjoispuolelle. Eteläpuolen alueet sijaitsevat Lden 55–60 dB välisellä alueella ja osittain yli 60 dB alueella. Edellä todetun perusteella Finavia muistuttaa, että melu-alueella sijaitsevalle täydennysrakentamisalueelle ei tule sallia asukkaiden määrää lisäävää asuinrakentamista. Finavia vaatii, että kaavarunkoon ja kaikkiin Kivistön alueelle laadittaviin kaavoihin merkitään Helsinki-Vantaan lentoaseman uuden verhokäyrän mukaiset lentokonemelun verhokäyrät.

Finavia pitää tärkeänä, että uuden verhokäyrän Lden 55 dB ylittävälle alueelle ei sijoiteta uutta asuinrakentamista. Finavia katsoo, että alueen jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueelle soveltuvien ääneneristävyysvaatimusten asettamiseen. Liitteessä 1 on esitetty ilmakuva pohjalla Kivistön ja Martinlaakson-Vantaanlaakson nykyisen ja suunnitellun asutuksen alueet sekä Lapinkylän vaihtoehdon 1 mukainen laajeneminen. Kuvaan on myös merkitty nykyisten lentoreittien ns. lentoreittitiheysesitys. Karttakuva hyvin osoittaa, että lentoreittien säätämiseksi samanaikaisesti sekä Martinlaaksossa että Kivistössä ei käytännössä ole enää tilaa. Melunhallinnassa Finavian on otettava huomioon sekä vanha että uusi asutus. Mikäli lentokonemelu herättää Kivistössä tai Lapinkylässä kiusaantumista, Finaviolla ei juuri enää ole mahdollisuuksia melun hallintaan tällä alueella. Kivistön-Lapinkylän alueen tulevaisuuden melun yksityiskohtaiseen laskennalliseen ennustamiseen vaikuttavat kiitotien 22R lentoonlähtöjen määrä ja sen painottuminen eri vuorokauden ajoille, sekä tulevaisuuden ilma-alusten meluominaisuudet. Lähellä kiitotietä myös lentoyhtiöiden omaksumat lentoonlähtömenetelmät, joihin Finavia voi vaikuttaa vain välillisesti, vaikuttavat melun leviämiseen. Navigointitekniikan tuleva kehittyminen voi osaltaan vaikuttaa myös lentoreittien suunnittelun joustavuuteen sekä reittien käytännön toteutumiseen.

Finavia katsoo, että kaavan laatimisessa tulee huomioida Finavian näkökohdat uuden verhokäyrän mukaisesta lentokonemelualueesta ja siitä, että Lden 55 dB ylittävälle lentokonemelualueelle ei tule osoittaa uuden asutuksen sijoittamista. Tämän lisäksi kaavassa tulisi osoittaa elementtejä, joiden perusteella alueen tulevat asukkaat ja käyttäjät voivat ennakoida lentokonemelun jatkuvaa havaittavuutta alueella. Finavia on huolissaan kaikissa kunnissa tapahtuvista maankäytön tiivistämishankkeista, joissa lentokonemelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä tai lentoreittien alla sijaitsevia kohteita kaavoitetaan asutuksen sijoittamiseksi. Finavian käsityksen mukaan paine lisätä maankäyttöä asumiseen kehäradan varrella on suuri. Finavian kannalta asutuksen lisääminen lentoreittien läheisyyteen lisää kuitenkin riskiä, että yhä useampi asukas kokee melun aiheuttamaa kiusallisuutta ja alkaa esittämään vaatimuksia lentoaseman toiminnan muuttamisesta tai rajoittamisesta.

Finavia ei saanut erillistä lausuntopyyntöä tästä kaavarunkoluonnoksesta, Finavia toivoo kaupungin jatkavan aiemmin hyvin toiminutta lausunnotapapyyntötapaansa Finavian suuntaan.



Vastine Finavia Oyj lausuntoon

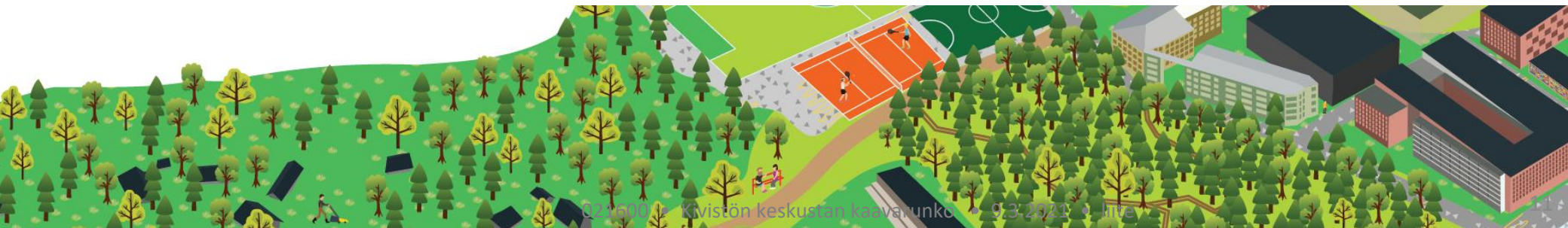
Kivistön keskustan kaavarunko 2050 osoittaa tavoitetilan, jossa Kivistön suuralueella asuisi 55 000 asukasta ja näistä 45 000 keskustassa vain kilometrin säteellä asemista. Kivistön keskustan kaavarunkotyö perustuu tarpeelle vastata pääkaupunkiseudun asukasmäärän voimakkaaseen kasvuun, kaupungistumisen megatrendiin sekä vähähiilisyiden ja edelleen hiilineutraaliuden tavoitteeseen. Keskeisenä keinona on rakentamisen keskittäminen aseman seuduille.

Kaavarungot eivät ole oikeusvaikutteisia suunnitelmia, päinvastoin kuin yleiskaavat ja asemakaavat ovat. Kivistön keskustan kaavarunko esittää tavoitetilan vuodelle 2050. Vantaan yleiskaavaehdotus 2020 sisältää uudet lentomelun verhoikäyrät ja kaavamääräykset ympäristöhäiriöiden hallitsemiseksi. Asemakaavoituksessa otetaan huomioon kulloinkin voimassa oleva yleiskaava. Näin ollen on katsottu riittäväksi, että kulloinkin voimassa olevat lentomelun verhoikäyrät sisällytetään oikeusvaikutteisiin asiakirjoihin, kuten yleiskaavaan ja asemakaavaan. Kivistön keskustan kaavarunko esittää vastaavasti suunnitteluperiaatteet, joita asemakaavoituksessa hyödynnetään.

Kivistön keskustan kaavarungossa on huomioitu lentoliikenteen vaikutus asumiseen niin sanotusti positiivisten mahdollisuuksien kautta: keskustan kattomaailma tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden lentokoneiden tarkkailuun kuten Ruusumäkeen hahmoteltu näköalatasanne. Lisäksi asemakaavatasolla asemakaavamääräykset asettavat vaatimustason melusuojuukselle. Asemakaavatasoisessa suunnittelussa kiinnitetään huomiota myös kattomaailmaan, mm. äänimaailmaan vaikuttavien kasvikattojen vaatimus kaavamääräyksin. Tähän liittyen Vantaan kaupunki valmistelelee kasvikkatolinjauksia, jossa tutkitaan kasvikkattojen mahdollisuuksia sekä myös vaikutuksia, kuten kasvikkattojen vaikutus lintujen käyttäytymiseen. Tämä on tärkeä osatekijä suhteessa lentoliikenteen turvallisuuteen.

Kaavarunkotyössä tunnistetaan myös asukkaiden viherympäristöjen erilaiset arvostukset: kortteli- ja kattopihojen lisäksi asukkaille on varmistettava pääsy laajoille, meluttomimmille luontoalueille.

Kivistön asemakaavatiimi tulee jatkossa lähettämään kaavahankkeista lausuntopyynnöt.



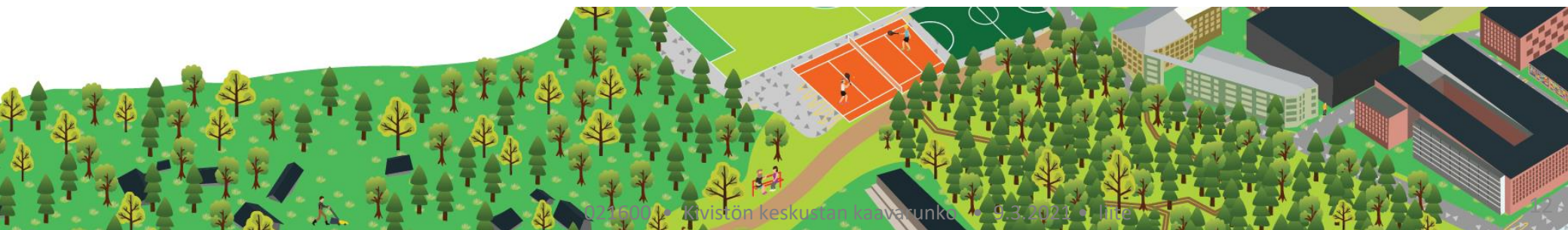
Kiinteistö Oy Keimolan radioasema 3.10.2018

Kaavarunkoalueella osittain sijaitsevien kiinteistöjen [xxx] ja [xxx] omistajana lausumme mielipiteenämme seuraavaa: Keimolanportin länsipuolella omistamamme alueen mukaan ottaminen suunnitteluun ja alueen määrittäminen Kivistön asemaan tukeutuvaksi työpaikka-alueeksi, jossa kaavoitus ja rakentaminen tapahtuvat hankelähtöisesti (kaavarunkoraportin sivu 26) on oikea lähtökohta alueemme tulevalle asemakaavoittamiselle. Kaavarungolla ei siten tule määrittää korttelin rakennetta sitovasti liian pienipiirteiseksi, mikä poliisi ristiriidassa edellä todetun lähtökohdan kanssa. Kaavarungossa on esitetty kaupunkirakennetta Keimolanmäentien / Radioasemantien länsipuolella sijaitsevalle Marja-Vantaan osayleiskaavan mukaiselle toimitila-alueelle ainoastaan alueen itäosaan. Toisaalta mm. kaavarungon viherrakenteen teemakartassa on esitetty virkistysyhteyksiä ym. osayleiskaavan mukaisen toimitila-alueen muihinkin osiin. Kaavarungon ja osayleiskaavan keskinäinen suhde ja kaupunkirakenteelle jatkuminen osayleiskaavan toimitila-alueen länsiosiin jää epäselväksi. Lentomelualueella sijaitsevan toimitila-alueen osalta jää myös kaavarungon sivulla 24 esitetyllä naapurustojen teemakartalla tavoiteltava ohjausvaikutus epäselväksi. Esitämme, että omistamallamme maa-alueella sijaitsevat Marja-Vantaan osayleiskaavan mukaiset korttelialueet sisällytetään kokonaisuudessaan laadittavaan kaavarunkoon. Marja-Vantaan osayleiskaavassa alueemme pohjoisosaan suunniteltujen A1/m ja A2/m -alueiden asuntorakentamista emme pidä lentomelun vuoksi todennäköisenä pitkälläkään aikatahlaimella. Esitämme, että kaavarunkotyön yhteydessä kyseiset alueet liitetään osaksi toimitila-aluetta ja viheryhteydet suunnitellaan kulkemaan alueen pohjoispuolitse.

Vastine Kiinteistö Oy Keimolan radioasema

Lausunnonantajan kiinteistöille kohdentuu yleiskaavaehdotuksessa mm. KM, TT ja TY-aluevaraukset mutta myös viheryhteystarve. Tämä yhteystarve näkyy kaavarunkoaineistossa.

Kivistön keskustan kaavarungon manifesti 2050 listaa keskustan kehitykselle keskeiset tavoitteet, kuten hybridikorttelit. Koska alueiden tarkempi suunnittelu tapahtuu kulloinkin voimassa olevan yleiskaavan mukaan, ei kaavarunkoon ole nähty mielekkääksi rajata toimitila-alueita tarkemmin.



Henkilö A 24.9.2018

Länsipuolella oleva metsä halutaan säilyttää ja Murrenpuisto säilyttää

Vastine A

Mielipiteen lausuja viitanee Murtokujan länsipuoleiseen metsään. Kivistön keskustan kaavarunko esittää tavoitetilan vuodelle 2050. Tavoitetilan toteutumisen edellytyksenä on Lapinkylän aseman toteutuminen, mikä edellyttää riittävää väestöpohjaa. Myös kattavien palveluiden saaminen Kivistön keskusta-alueelle edellyttää riittävää väestöpohjaa.

Vantaan valtuustostrategia 2018-2021 sekä edelleen yleiskaava 2020 painottavat Vantaan kasvun keskittymistä asemanseutuihin. Tällä tavoin säästetään laajoja metsä- ja peltoalueita rakentamiselta ja edistetään joukkoliikenteen käyttöä. Painotus edellyttää kerrostalovaltaisuutta asemanseuduilta, myös Lapinkylässä. Kivistön keskustan kaavarunkotyö esittää keskusta-alueen kehityksen vaiheittaisena: pientaloalueiden täydentyminen tai asteittainen muuttuminen tapahtuu pitkän ajanjakson aikana. Keskeisenä tavoitteena on myös monipuolinen kaupunkiluonto, ja Lapinkylän alueella Murrenpuisto ja hulevesiallas ovat keskeisessä asemassa. Näiden tarkempi suunnittelu tapahtuu asemakaavoituksessa. Kaavarunkotyö osoittaa pitkän aikavälin tavoitetilan, jotta muutoksiin on mahdollista valmistautua tulevien vuosikymmenien aikana. Tähän kehitykseen liitetään aktiivinen vuorovaikutus asukkaiden kanssa tulevien vuosien aikana.

Henkilö B 29.9.2018

Erittäin hyvä suunnitelma lapsiystävällisen ja luonnonkauniin Lapinkylän kehittämiseksi. Lapinkylästä ovat kulkuyhteydet ja palvelut aina olleet jossakin muualla, aikaisemmin Tikkurilassa, sitten Myyrmäessä. Lapinkylä tarvitsee aseman, kauppoja ja kivijalkakahviloita ja ennen kaikkea viihtyisiä asuntoja reilusti, vain 20 km Helsingin keskustasta!

Vastine B

Kivistön keskustan kaavarunkotyö pyrkii vastaamaan juuri näihin toiveisiin. Vaikka kaavarunkotyö itsessään ei takaa palveluiden saamista alueelle, luo se vahvan tahtotilan, jota tarkemmalla maankäytön suunnittelulla kuten asemakaavoituksella, voidaan toteuttaa.

Kaavarunkotyöllä tuodaan näkyväksi Kivistön potentiaali, eri sidosryhmille. Kaavarunkotyön prosessin jatkuminen myös tulevina vuosina on oleellinen osa tätä potentiaalın toteuttamista.

Henkilö C 28.9.2018

Kivistön kahden aseman idea on hyvä. Aseman sijainti voisi olla enemmän lentokentälle päin, ns. peltoalueella, jossa on tilaa ympärillä. Tiiviin rakentamisen voisi hoitaa radan viereen alueille, missä ei ole mitään tällä hetkellä ja jättää nykyiset asuinalueet rauhaan. Esimerkiksi en näe mitään järkeä siinä, että nykyisen Murtotien päähän tulisi kerrostaloja ja palveluja. Alue on ns. vanhaa rauhallista kivistön aluetta, jota tulee kunnioittaa. Älkää pilatko vanhoja asuinalueita!! Jättäkää paljon viheralueita, jotta onnellinen Kivistö-vehreä ja aktiivinen kotikaupunki idea voisi toteutua. Esimerkiksi, nyt radan toisella puolella olevaan metsään, voisi tehdä lenkkipolun ja jättäkää metsää ympärille. Nykyinen kivistön asema on liian tiiviisti rakennettu. Asukkaat näkevät toistensa asuntoihin sisälle. Uudet asukkaat kaipaavat myös lenkkimaastoja ja luulivat pääsevänsä Kivistöön, jossa olisi metsiä tallella ja lenkkipolkuja metsissä. Tiedän monen, joka on nykyiseen kivistöön pettynyt. Alueesta saa hienon, kun rakentaa alueille, jossa ei ole mitään, vanhoja asuinalueita ei saa pilata ja rakentaa fiksusti, niin että jätetään myös vehreyttä ympärille.

Vastine C

Kivistön keskustan kaavarunko esittää tavoitetilan vuodelle 2050. Tavoitetilan edellytyksenä on Lapinkylän aseman toteutuminen, mikä edellyttää riittävää väestöpohjaa. Myös kattavien palveluiden saaminen Kivistön keskusta-alueelle edellyttää riittävää väestöpohjaa. Vantaan valtuustostrategia 2018-2021 sekä edelleen yleiskaava 2020 painottavat Vantaan kasvun keskittymistä asemanseutuihin. Kivistön keskustan kaavarunkotyössä on tunnistettu vyöhykkeisyys: lähimpänä asemaa ja joukkoliikenteen runkolinjoja sijaitsevat alueet ovat toteutukseltaan tiiveimmät. Aseman sijainti keskellä tiiveintä yhdyskuntarakennetta edistää kävelypainotteista liikkumista. Sijaintia on tarkasteltu myös raideliikenteen toimivuuden ja aseman toteutettavuuden osalta, ja myös tässä tarkastelussa sijainti Riipiläntien kupeessa on ollut otollinen.

Kaikessa suunnittelussa otetaan huomioon reunaehdot, kuten asukkaiden tarve lähivirkistysalueisiin sekä etäämmällä sijaitseviin laajempiin viheralueisiin. Kivistön keskustan kaavarunko 2050 manifesti korostaa vehreyden merkitystä, niin ikkunanäkyminä, korttelipihoina kuin vehreänä katutiloina, jotka johdattavat lähipuistoihin ja edelleen etäämmällä sijaitseville virkistysalueille. Myös kävely-ympäristöä korostetaan, joten esimerkiksi lenkkipolut ovat keskeinen osa tulevaisuuden Kivistöä.

Henkilö D 29.9.2018 (1/3)

Mielipiteeni koskee lähinnä Murtobacka tilan alueita ja jonkun verran koko Murron aluetta. Kivistön keskustan kaavarungon laatimisessa ei ole huomioitu Vantaan kaupunginhallituksen hyväksymää Murron yleissuunnitelmaa. Maanomistajien kanssa on tehty yhteistyötä 15 vuotta Murron alueen kehittämiseksi. Yhteistyössä ja yhteistyöstä laadittiin alueelle Murron yleissuunnitelma, joka otti huomioon alueen erityispiirteitä. Kivistön keskustan kaavarungossa nämä erityispiirteet ja tehty yhteistyömaanomistajien kanssa on jätetty osittain huomioimatta.

Haluan jälleen kerran kertoa Murtopakankujan historiasta ja tämän hetkisestä tilanteesta. Murtopakankuja on aiemmin ollut yksityistie, jota pitkin on kuljettu vain Murtobacka tilan rakennuksille ja puutarhalle. Tie on ollut osa piha-aluetta eikä sitä ole alunperin rakennettu yhdystieksi tai suuremmalle liikennevirralle. Tästä johtuen jotkut tilan talot ovat lähellä tien reunaa koska tie on ollut osa pihaa. (...)

Henkilö D 29.9.2018 (2/3)

(...) Murtopakankujan alla oleva maa ei ole Vantaan kaupungin omaisuutta vaan on yksityisen omistuksessa ja kuuluu Murtobacka nimiseen tilaan. Murtopakankuja oli ainoa maa-alue joka Murtobacka tilasta kaavoitettiin Kivistö 2 asemakaavaan. Tässä yhteydessä maanomistajaa johdettiin harhaan kertomalla että kyseinen tie halutaan yhdistää Kanniston kouluun vieväksi mutta tälle tielle tulee vain huoltoajoa koululle eli maitoautoa yms. Tämän Vantaan kaupungin virkamiehen kanssa käydyn keskustelun johdosta kaavasta ei aikoinaan tehty huomautusta koska oltiin siinä uskossa että tiellä todella liikkuu vain huoltoajoa ja liikennevirta on vähäistä.

Kun Kanniston koulun suunnitelmia esitettiin yleisötilaisuudessa, maanomistajalle tuli täytenä yllätyksenä se, että tien päähän rakennettavan päiväkodin saattoliikenne kulkisi Murtopakankujan kautta. Asiasta päätettiin olla riitelemättä, jotta Vantaan kaupungin kanssa voidaan tehdä hyvää yhteistyötä Murtobackan kehittämisen kanssa ja tiehen liittyvät ongelmat voidaan ratkoa yhteistyössä myöhemmässä vaiheessa kun koko aluetta kehitetään eteenpäin. Nämä edellä olevat asiat on kerrottu Murron alueen kehittämistä ja kaavoitusta tehneille viranomaisille useaan kertaan.

Murtopakankujan tämän hetkinen tilanne on se, että omakotitalotontit sijaitsevat kiinni Murtopakankujassa ja tie on kapea. Kanniston koulun ja päiväkodin takia ajoneuvomäärä kapealla tonttitiellä on melkoista. Tietä pitkin kävelevät ja pyöräilevät Kanniston koulun koululaiset ja ajavat autolla kiireiset vanhemmat, jotka vievät aamulla ja iltapäivällä lapset kouluun tai hoitoon 100 paikkaiseen päiväkotiin. Tie on pitkä ja suora - autojen vauhti nousee ja tielle asetettu 30 km/h nopeusrajoitus ei suurimmalla osalla ajoneuvoista tule noudatetuksi. Tämä tekee tiestä vaarallisen. Tälle kapealle tonttitielle ei mahdu kevyenliikenteenväylää. Tai sitten kevyenliikenteen väylä pitää rakentaa omakotitalojen sisäänkäyntien eteen. Kivistön keskustan kaavarungossa on esitetty, että tietä pitkin tulee kulkemaan myös bussireitti ja kulku alueen uusille tonteille. Tielle ei mahdu kahta linja-autoa vastakkain tai rinnakkain. Jos tietä levennetään tie leventyy omakotitalojen sisäänkäyntien eteen.

Jotta omakotitalojen piha-alueet ja koululaisten liikkuminen kouluun saadaan turvallisiksi on maanomistaja useaan otteeseen pyytänyt, että autojen kulku tietä pitkin ainakin osittain katkaistaan viimeistään asemakaava vaiheessa. Tällöin yhteistyö kaupungin kanssa on ollut molemminpuolista ja hyvässä hengessä on edistetty tilannetta, jossa autojen kulku Kanniston kouluun ja päiväkotiin Murtopakankujaa pitkin osittain lopetetaan ja kulku päiväkodille esitetään uutta reittiä pitkin. Tämä ratkaisu on esitetty Murron alueen yleissuunnitelmassa.

Murron alueesta laadittu Vantaan kaupunginhallituksen hyväksymä yleissuunnitelma on Murtopakankujan osalta ollut edellä mainituista syistä täysin erilainen kuin Kivistön keskustan kaavarungossa esitetyt ratkaisut. Tilanne on kaavarungossa itse asiassa muutettu täysin päinvastaiseksi ja Murtopakankujalle on osoitettu entistä enemmän liikennettä. Onkin täysin pöyristyttävää että kaavarungossa ei ole otettu millään tasolla huomioon Vantaan kaupungin ja maanomistajan yhteistyössä laatimaa suunnitelmaa Murtopakankujan osuudelta. Mielestäni bussireittiä ei voi sijoittaa Murtopakankujalle koska bussit eivät mahdu ajamaan tietä pitkin ja liikennettä Murtopakankujalla tulee rajoittaa alueen erityispiirteiden ja koululaisten turvallisuuden takia. (...)

Henkilö D 29.9.2018 (3/3)

(...)

Täysin uutena asiana Kivistön keskustan kaavarungossa verrattuna Vantaan kaupunginhallituksen hyväksymään Murron yleissuunnitelmaan on Murtobacka tilan alueelle esitetty pysäköintilaitos, jonne myöskin ajetaan Murtopakankujaa pitkin. Laitos sijaitsee alueella johon aiemmin piti tulla kaksi-kolmekerroista pientalorakentamista, rivitaloa jne. Nyt tämän alueen keskelle on suunniteltu pysäköintilaitos, jonne kuljetaan kapea tonttitietä pitkin tai omakotitalojen sisääntulojen eteen levennettävää tietä pitkin. Tällä hetkellä ajatellun pysäköintilaitoksen vieressä on myös omakotitaloja. Huoli on esimerkiksi pysäköintitalon korkeudesta ja sitä kautta muuttuvista varjo-olosuhteista omakotitalotonteilla. Mielestäni pysäköintilaitos on arvelluttavassa paikassa ja ainakin sinne kulku ei pitäisi missään nimessä mennä pitkin Murtopakankujaa.

Vantaan kaupungin ja maanomistajien yhteisissä tapaamisissa on keskusteltu myös liito-oravista. Tapaamisissa on puhuttu yhden tärkeän liito-orava keskittymän sijaitsevan Kivistön alueelle nousevan kauppakeskuksen tontilla. Tältä tontilta suuri liito-orava esiintymä ”häädettiin” kaatamalla metsä kerralla sileäksi. Esitin huolen siitä, että Murron alue tulee olemaan viimeisiä paikkoja johon jää liito-oravia koska muut liito-orava keskittymät kaavoitetaan ja rakennetaan aiemmin ja mahtaisiko myöhemmin enää olla mahdollista toimia Murron alueella kuten kauppakeskuksen tontilla eli häätää liito-oravat pois alueelta. Siksi kysyin kaavoituksen virkamiehiltä voidaanko Murron alueelta liito-oravat häätää samoin kuin kauppakeskuksen alta ja vastaus oli että liito-oravat kyllä löytävät reitin pois alueelta tai että voidaan. Esitin kysymyksen koska pelkäsin, että yhdenvertaisuus ei Murron alueen osalla enää tapahdukaan ja alueelle tehdäänkin liito-orava puistoja sen sijaan että liito-orava-alueita kehitetään asuntorakentamista varten kuten muita alueen liito-orava paikkoja kuten esim kauppakeskuksen aluetta. Nyt sitten Kivistön keskustan kaavarungossa liito-oravien ehdoilla edetään, joten näin ollen yhdenvertaisuus tässä asiassa ei tule toteutumaan. En sano ettäkö luontoarvojen vaaliminen ei olisi tärkeää mutta tämä oli räikeää vääryys ja hyvin epäreilua. Kaikkien pitäisi pelata samoilla säännöillä.

Vielä yhtenä huomioitavana asiana on kaavoituksen aikataulu. Se on epäreilu. Murtobackan alueen kehittämiseksi ja rakentamisen edistämiseksi on tehty paljon työtä jo 15 vuoden ajan. Vantaan kaupungille on toimitettu yhteistyön aikana erilaisia kalliita suunnitelmia ja luonnoksia. On olemassa kaikki valmiusasuntorakentamisen rakennuttamisen käynnistämiseksi heti kun asemakaava astuu voimaan. Tämä valmius on ollut jo kymmenen vuotta. On kohtuutonta, että alueelle jonne rakentaminen voi käynnistyä heti, ei laadita asemakaavaa asian edistämiseksi. Murtobackan ja Murron alue yhdistyy kolmelta sivulta jo rakennettuihin alueisiin, joten alue ei ole keskellä peltoa kuten esim Lapinkylän aseman alue on. Alueella on jo infraakin olemassa. Murron alueelle oli Vantaan kaupungin hallituksen hyväksymässä Murron yleissuunnitelmassa tulossa esim omakotitalotontteja joista on Kivistön suuralueella huutava pula. Omakotitalotontit ja rivitalotontit sopivat jatkumoksi Kivistö 2 kaavan ilmeeseen. Hämmästys on suuri että alue jossa edistys tapahtuisi nopeasti joutuu odottamaan ? verran vuosia ennen kuin alue asemakaavoitetaan. Mikä tässä on idea? Kaupunki kuitenkin saa puolet kaavoittamistaan kerrosneliöistä, joten taloudellisesti tässä ei voi olla ongelmaa. Vielä eniten ihmetyttää että viranomaiset ovat tästäkin olleet tietoisia jo 15 vuotta mutta NYT alue halutaan asemakaavoittaa viimeisenä. Mielestäni alue pitäisi ottaa asemakaavoitukseen mahdollisimman nopeasti ensimmäisten alueiden joukossa koska maanomistajat ovat aktiivisesti pyrkineet kehittämään asiaa ja Murron alueen yleissuunnitelman on jo hyväksytty Kaupunginhallituksessa. Ja myös siksi että Murron alue jo ollut Vantaan kaupungin asemakaavoitustyylistä. Minulle sanottiin että alueen kaavoitusta ei voi aloittaa koska suuret linjat Lapinkylän aseman ympärillä eivät ole selvillä. No nyt ne ovat, joten asemakaavoitukselle ei ole mitään estettä.

Kivistön keskustan kaavarunko esittää tavoitetilan vuodelle 2050, ja voi poiketa siten huomattavasti nykyisestä tilanteesta. Tavoitetilan edellytyksenä on Lapinkylän aseman toteutuminen, mikä edellyttää riittävää väestöpohjaa. Myös kattavien palveluiden saaminen Kivistön keskusta-alueelle edellyttää riittävää väestöpohjaa.

Vantaan valtuustostrategia 2018-2021 sekä edelleen yleiskaava 2020 painottavat Vantaan kasvun keskittymistä asemanseutuihin. Tällä tavoin säästämme laajoja metsä- ja peltoalueita rakentamiselta ja edistämme joukkoliikenteen käyttöä.

Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksessa vyöhykkeisyys on ollut keskeinen suunnitteluperiaate. Sittemmin kävelykaupunkiperiaatteen myötä on todettu, että lähes kaikki kaavarunkoalueen asumispainotteiset alueet tarjoavat monipuolista asumista. Vaikka kaavarungossa on näin ollen luovuttu kaupunkirakennevyöhykkeistä, eroavat kaavarunkoalueella pientalopainotteiset ja kerrostalopainotteiset alueet toisistaan. Kaavarungon painotuksessa näkyy Murtopakankujan alueella pienimittakaavaisuus.

Kaavarunkotyössä suunnittelutyö on edennyt luonnosvaiheen jälkeen, ja esimerkiksi autopysäköintiä palvelevat hybridirakennukset on pyritty sijoittamaan siten, että ne palvelisivat ennemmin kuin haittaisivat asukkaita. Kivistön keskustan kaavarungon tavoitteena on luoda puitteet kestäväan asumiseen, sekä liikkumiseen ensisijaisesti ilman henkilöautoja. Tämän toivotaan heijastuvan myös tulevaisuuden liikennöintimääriin ja lisäävän liikenneturvallisuutta kaikilla alueilla.

Kaikessa suunnittelussa otetaan huomioon reunaehdot, kuten lainsäädäntö. Liito-orava on luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu. Poikkeuksen tähän voi myöntää ELY-keskus painavasta syystä - Kivistön kauppakeskus on aikanaan tällainen ollut. Kivistön keskustan kaavarunkotyön yhteydessä luontotietoja päivitetään ja liito-oravien yhteystarpeet sekä ydinalueet huomioidaan myös kaikessa tarkemmassa suunnittelussa, kuten asemakaavoituksessa.

On ymmärrettävää, että asukkaiden ja kiinteistön omistajien näkökulmasta kaupungin toiminta Murron yleissuunnitelman osalta näyttäyty epäjohdonmukaisena. Yleissuunnitelma on tehty ajankohtana, jolloin Lapinkylän asemavarauksen merkitystä ei vielä täysin tunnistettu eikä myöskään osattu ennakoida kaupungistumisen vaatimuksia. Sittemmin kaupungin maapoliittiset linjaukset ovat muuttuneet painottamaan kaupungin omistaman maan kaavoitusta ja asemanseutujen kehittämistä.

Henkilö F, G / Yritys Y 4.10.2018

Henkilö G katsoo että määräalan [xxx] alue tulee kaavoituksessa osoittaa kokonaisuudessaan asuinrakentamiseen. Määräalan alueelle ei tule myöskään osoittaa tie- tai virkistysaluetta tai muuta yleiseen käyttöön tulevan aluetta. Määräalan alue ei sijaitse lentomelualueella, eikä asuinrakentaminen estä virkistysalueiden mm. Sotilaskorven käyttöä. Asuinrakentaminen muodostaa myös yhtenäisen kokonaisuuden alueella sijaitsevan jo olemassa olevan rakentamisen kanssa. Henkilö G omistaa kiinteistöstä [xxx] määräalan.

Henkilö F katsoo, että kiinteistön [xxx] alue ja siihen mahdollisesti myöhemmin liitettävä (F) omistama määräala tulee kaavoituksessa osoittaa kokonaisuudessaan asuinrakentamiseen. Kiinteistön alueelle ei tule myöskään osoittaa tie- tai virkistysaluetta tai muuta yleiseen käyttöön tulevaa aluetta. Kiinteistö ei sijaitse lentomelualueella, eikä asuinrakentaminen estä virkistysalueiden mm. Sotilaskorven käyttöä. Asuinrakentaminen muodostaa myös yhtenäisen kokonaisuuden alueella sijaitsevan jo olemassa olevan rakentamisen kanssa.

Yritys Y katsoo, että yhtiön omistaman kiinteistön [xxx] alueen tulee kaavoituksessa osoittaa kokonaisuudessaan asuinrakentamiseen. Kiinteistön alueelle ei tule myöskään osoittaa tie- tai virkistysaluetta tai muuta yleiseen käyttöön tulevaa aluetta. Kiinteistö ei sijaitse lentomelualueella, eikä asuinrakentaminen estä virkistysalueiden mm. Sotilaskorven käyttöä. Asuinrakentaminen muodostaa myös yhtenäisen kokonaisuuden alueella sijaitsevan jo olemassa olevan rakentamisen kanssa.

Vastine F,G/ Y

Mielipiteen jättäjän kiinteistöt sijaitsevat kaavarunkoalueen rajauksen ulkopuolella. Yleiskaavaehdotuksessa kiinteistöt ovat pääosin AP-alueella.

Henkilö H 4.10.2018

Olen nyt perehtynyt Kivistön keskustan uuteen kaavarunkosuunnitelmaan (kaavan nro 021600) ja alueen asukkaana sain myös kutsun maanomistajien iltaan lokakuun loppupuolella. Ennen iltaa en voi tietenkään olla varma olenko tulkinut kaavasunnitelmia oikein, mutta tämän hetkisen ymmärryksi mukaan Lapinkylän mahdollisen aseman seutu olisi tarkoitus rakentaa täyteen korkeita kerrostaloja? Tämä on sinänsä ymmärrettävää yleisesti, mutta näin Murtotien asukkaana hieman hämmensi kohta, jossa Murtotien alun pienet tyhjät metsäpläntit oli myös tarkoitus muuttaa kerrostaloiksi? Alueen on kuitenkin todettu olevan pientaloaluetta ja tuollainen kerrostalo rikkoisi alueen yleisvaikutelman ja dynaamisuuden pahasti. Lisäksi ainakin toinen metsäosuus on merkitty liito-oravien liikkumisalueeksi, mutta en sitten tiedä miten olennaista se on enää. Kaavasunnitelmassa hyvältä vaikutti idea rakentaa kehäradan eteläpuolinen osa mahdollisimman täyteen, koska sillä alueella ei ole mitään omaa identiteettiä vielä, eikä myöskään olemassa olevia asukkaita ihan vieressä. (...)

Henkilö H 4.10.2018

(...)

Ymmärrän myös sen, että näiden pienten metsäplänttien halutaan ilmeisesti pääsevän ns. hyötykäyttöön, mutta kohtuullista olisi rakentaa Murtotien alkuun pari- tai rivitaloja tai ihan maksimissaan joku ehkä kaksikerroksinen luhtitalo tai vastaava. Kerrostalo toisi myös aivan kohtuutonta autoliikennettä Murtotielle, sillä noin pienelle tontille ei varmasti autopaikkoja olisi varaa juurikaan jättää. Miten estettäisiin mahdollisten kerrostaloasukkaiden tai heidän vieraiden edestakaisin ajelu ja parkkeeraus Murtotiellä? Murtotiellä ei ole jalkakäytävää, koska sitä ei ole vähäisen liikenteen vuoksi tarvittu, joten tie muuttuisi etenkin monille lapsiperheille vaaralliseksi kerrostalo(je)n asukkaiden ja vieraiden aiheuttamalla autoliikenteellä. Ehkäpä on ajateltu, että jos kerrostalo on noin lähellä asemaa, niin kukaan siellä asuva tai heidän vieraansa ei käytä autoa, mutta ainakin tämän hetkinen Kivistön keskusta parkkiongelmineen on todistanut aivan muuta. Eli tästä tulisi valitettavasti todellinen ongelma.

Lisäksi toivoisin, että vaikka onkin varmasti suuri paine saada mahdollisimman paljon asuntoja mahdollisen Lapinkylän aseman lähelle, niin luonto onnistutetaan pitämään mukana kuvioissa, eikä tehdä pelkkää betonikylää "väkisin". Sillä luonnonläheisyys oli kaikissa vastanneissa ikäryhmissä korkealla "Kivistö vuonna 2027" - adjektiiveissa ja sitä moni täällä asuva toivoo ja arvostaa. Se on myös syy miksi me tänne muutimme ja mikä saa meidät toivottavasti myös jatkossa jäämään alueelle.

Vastine H

Kivistön keskustan kaavarunko esittää tavoitetilan vuodelle 2050, ja poikkeaa siten huomattavasti nykyisestä tilanteesta. Vantaan valtuustostrategia 2018-2021 sekä edelleen yleiskaava 2020 painottavat Vantaan kasvun keskittymistä asemanseutuihin. Näin vastaamme mahdollisimman kestävästi Vantaan kasvupaineisiin, edistämme joukkoliikenteen käyttöä sekä säästämme laajoja metsä- ja peltoalueita rakentamiselta.

Kaavarungon esittämän tavoitetilan toteutumisen edellytyksenä on Lapinkylän aseman toteutuminen sekä kattavien palveluiden saaminen Kivistön keskusta-alueelle. Nämä tavoitteet edellyttävät riittävää väestöpohjaa sekä siten kerrostalovaltaisuutta asemien alueilla, myös Lapinkylässä. Kyse on vuosikymmenten aikana tapahtuvasta kehityksestä ja esimerkiksi Lapinkylän aseman toteuttamisen ajankohtaa ei vielä ole päätetty.

Kaikessa suunnittelussa otetaan huomioon reunaehdot, sekä esimerkiksi pysäköinnin tarve. Kaavarungon asukasmääräarvio 45 000 asukasta kilometrin säteellä asemista mahdollistaa kattavan joukkoliikenteen, mikä osaltaan vähentää henkilöautoriippuvuutta ja pysäköintitarpeita tulevien vuosikymmenten aikana.

Kivistön keskusta kehittyy vaiheittaisesti: pientaloalueiden täydentyminen tai asteittainen muuttuminen tapahtuu pitkän ajanjakson aikana. Kaavarunkotyö osoittaa pitkän aikavälin tavoitetilan, jotta muutoksiin on mahdollista valmistautua tulevien vuosikymmenien aikana. Tähän kehitykseen liitetään aktiivinen vuorovaikutus asukkaiden kanssa tulevien vuosien aikana.