

Vantaan kaupunki,  
Kirjaamo

15.1.2021

## **Mielipide Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta**

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys kiittää kaupunkia lausunnonantomahdollisuudesta ja toteaa mielipiteenään seuraavaa.

### ***Yleistä***

Yhdistyksen suhtautuminen Vantaan pikaraitiotiehankeeseen on neutraali. Ymmärrämme hyvin hankkeen hyödyt joukkoliikenteen kehittämisen kannalta. Toisaalta tiedostamme uuden infran sekä varsinkin siihen kytkeytyvien asunto- ja työpaikkarakentamishankkeiden hankealueen nykyisille, jo valmiiksi pirstoutuneille viheralueille ja ekologiselle verkostolle aiheuttamat lisäuhkat.

Uskomme, että pikaraitiotiehanke on mahdollista toteuttaa viheralueiden ja ekologisen verkoston kannalta hyväksyttävissä olevilla luontohaitoilla, mutta tämä vaatii malttia ja harkintaa varsinkin raideliikenteeseen tukeutuvan uuden asuin- ja työpaikkarakentamisen suunnittelussa. Hankkeen toteutuksessa on myös tunnistettava alusta lähtien uuden infrakäytävän luontokohteille, tärkeille virkistysalueille sekä ekologisille yhteyksille aiheuttamat haitalliset vaikutukset sekä pyrittävä kaikin järkevin keinoin hillitsemään, vähentämään ja kompensoimaan aiheutuvia haittoja. Ennakkoehto tälle on riittävän hyvä ja monipuolinen luontotietopohja, jota vuoden 2021 alussa ei ole olemassa.

### ***Kaavarungon roolista***

Pidämme jossakin määrin ongelmallisena sitä, että hankkeen yhteydessä valmistellaan selkeästi oikeusvaikutteisten asemakaavojen sekä katu- ja puistosuunnitelmien ohella myös kaavarunko, joka osallistumis- ja arviointisuunnitelman (s. 4) mukaan ”*ohjaa reitin varren kaupunkikehitystä pitkällä aikavälillä*”.

Kaavarunkoja käytetään varsinkin Helsingissä, jatkossa ilmeisesti myös Vantaalla, turhan paljon asemakaavoituksen ohjaamiseen, vaikka niiden laadinnassa on vakavia vuorovaikutusongelmia muun muassa puutteellisten muutoksenhakumahdollisuuksien takia. Fataalin ongelman ohjausvaikutukselle aiheuttaa puuttuva oikeusvaikutteisuus eli maankäyttö- ja rakennuslaki ei tunnista oikeusvaikutteisia asemakaavoja ohjaavaa oikeusvaikutuksetonta kaavarunkoa. Tosiasiassa koko kaavarunko on MRL:lle käsitteenäkin vieras.

Tästä laillisuusongelmasta johtuen kaavarunkojen osalta on syytä olla pidättyväinen ohjausvaikutuksen käsittelyn osalta. Kaavarunkojen laadinta on myös karttojen ja niihin liitettyjen erilaisten maankäyttösuositusten osalta syytä toteuttaa siten, että ne eivät osallisten ja päättäjien silmissä sotkeennu maankäyttö- ja rakennuslain mukaisiin oikeusvaikutteisiin osayleiskaavoihin ja niiden kaavamääräyksiin.

Vantaan kaupunki on tähän mennessä käyttänyt kaavarunkotyökälyä pääosin viisaasti ja vastuullisesti. Kaavarungon puuttuva oikeusvaikutus on avoimesti myönnetty eikä sitä ole käytetty alueilla, joiden maankäytön suunnittelu kaipaisi kaavarungon sijasta selvästi oikeusvaikutteisen osayleiskaavan laadintaa. Poikkeuksen kaavarungon vastuullisesta käytöstä muodostaa vielä laadintavaiheessa oleva Länsimäen kaavarunko, jossa olisi kaavarungon sijasta ilmeinen tarve osayleiskaavan laadinnalle.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kaavarungolle esitetään turhan painavaa roolia. Sivulla 4 todetaan, että sen avulla muun muassa ”*määritetään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle*”.

Vastaavasti kaavarungon etenemisaikataulun kuvauksessa (s. 14) kaavarunkoa käsitellään kuin osayleiskaavaa todeten, että sen ”*voimaantulosta kuulutetaan kaupungin verkkosivuilla.*” Herää kysymys siitä, mikä tosiasiallinen painoarvo ja sitovuus on tällaisella kaavaa matkivan oikeusvaikutuksettoman suunnitelman voimaantulolla?

Kaavarungoille ei nähdäksemme voi antaa minkäänasteista juridista sitovuutta. Tämä asettaa vakavia rajoitteita myös asialliselle ja lailliselle lisärakentamisen tavoitemitoituksen määrittämiselle niiden kautta. Määrittämisen sijasta on syytä käyttää esimerkiksi ilmaisua ”alustava lisärakentamisen tavoitemitoitus, joka täsmentyy asemakaavavaiheessa”.

### ***Ratikan asemakaavat***

On luontevaa, että yhden hankkeen puitteissa asemakaavoitetaan riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja katuypäristölle sekä laaditaan ratikan kannalta välttämättömät katu- ja puistosuunnitelmat.

Ongelmallisempaa on se, jos hankkeen yhteydessä todellakin aiotaan tehdä ratikan reitin varrella ”*myös laajempia, ratikan varren kaupunkikehittämiseen liittyviä asemakaavoja yhteistyössä maanomistajien kanssa. Näiden yhteydessä voidaan tehdä maankäyttösopimuksia*” (OAS, sivu 9). Edellä olevasta syntyy väijäämättä vaikutelma siitä, että raitiotiehanke ”siivellä” ollaan viemässä lävitse niin laajaa joukkoa erilaisia oikeusvaikutteisia kaavoja ja suunnitelmia sekä näitä sotkevaa oikeusvaikutuksetonta kaavarunkoa, että lopputulos ei mahdollista asiallista hankevuorovaikutusta.

Ratikkahankkeen edistymisen ja osallisten kannalta on uskoaksemme järkevämpää tarkastella ratikkahankkeen vaatimat eksaktit kaavalliset ratkaisut sekä katu- ja puistosuunnitelmat erillään huomattavasti laaja-alaisempia vaihtoehtotarkasteluja vaativista muista kaavoitussuunnitelmista.

### ***Ratikan vaatimat katu- ja puistosuunnitelmat***

Katu- ja puistosuunnitelmien osalta on keskeisen tärkeää ottaa tarkasteluun kaikki hankealueen maakunnalliset ja paikalliset ekologiset yhteydet, arvioida riittävällä tarkkuudella näihin kohdistuvat vaikutukset sekä ”*räätälöidä*” tapauskohtaiset ratkaisut, joilla haittoja voidaan välttää, lieventää sekä joissakin tapauksissa myös kompensoida.

Käytettävien suunnitelmakarttojen osalta ”*perusasemakaavakarttoja*” usein vaikeammin hahmotettaviin katu- ja puistosuunnitelmiin on syytä liittää osallisten kannalta helpommin hahmotettavat kartat tai havainnekuvat, joista käyvät yksiselitteisesti ilmi olennaiset muutokset nykytilaan.

### ***Aikatauluista***

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (sivu 15) perusteella tavoitteena on se, että asemakaavaehdotukset asetetaan nähtäville vaiheittain kesän 2021 ja vuoden 2022 alun välisenä aikana. Katu- ja puistosuunnitelmien osalta esitetty aikataulu on samansuuntainen, joskin hieman epämääräisempi (*”Tavoitteena on, että ehdotukset asetetaan nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2022 aikana”*). Kaavarungon osalta ehdotusvaihe on ilmeisesti kaavailtu jonnekin osalle vuotta 2022.

Esitetty kireä aikataulu johtaa keskeisen tärkeiden asemakaavojen osalta käytännössä siihen, että ennen kaavaehdotuksen valmistumista ei ole edes teoreettista mahdollista tehdä kuin vähäinen osa (kuten keväällä 2021 tehtävä liito-oravaselvitys) niistä lisäluontoselvityksistä, joita hanke vaatii ja jotka on tämän lausunnon loppupuolella yksilöity. Esitämme, että asemakaavojen sekä katu- ja puistosuunnitelmien ehdotusvaihetta lykätään siten, että nähtävilläolo alkaa aikaisintaan vuoden 2021 loppupuoliskolla.

Mikäli kaupunki laittaa aikanaan samanaikaisesti nähtäville ison joukon erilaisia hankkeeseen liittyviä suunnitelmaehdotuksia sekä näihin liittyviä tausta-aineistoja, on syytä varautua normaalia tavanomaista selvästi pidempään nähtävilläoloaikaan.

### ***Nykyisten tärkeiden luonto- ja virkistysalueiden huomiointitarpeesta***

Hanke lisää olennaisesti rakentamispaineita seuraavilla hanke-alueen metsäisillä, erityishuomiointia ja säilyttäviä kaavaratkaisuja ansaitsevilla alueilla (nimeäminen lännestä itään):

- *Aviabulevardin länsi- ja itäpuolen metsät* (Todettuja METSO-arvoja)
- *Plootukallion metsä* (Ilmeisiä METSO-arvoja)
- *Tikkurilantien ja Rälssitien välinen metsä* (metsäalue hyvin kytkeytynyt Veromiehen alueen laajimpaan metsäalueeseen eli Pyttisbergetin metsäalueeseen)
- *Kanervanummen ympäristön metsät* (Tukkukaupantien ja Kanervatien ympäristön metsät Kyytitien pohjoispuolella)
- *Lindmaninkorven pohjoisosa* (Kuninkaalan koillispuoli)
- *Untipakka* (Kuninkaalan koillispuoli)
- *Kyytitien ja Lahdenväylän risteämäkohdan ympäristön metsät* (tärkeitä pohjoiseteläsuuntaisten ekologisten yhteyksien kannalta)
- *Kyytitien ja Lahdentien risteyksen ympäristön metsät* (paikallista ekoyhteysmerkitystä)
- *Vaaranmäki Kuussillan luoteispuolella* (nostettu Hakunilan metsäsuunnitelmassa arvometsien hoitoluokkaan)

- *Kelokallio* (huomattavia METSO-arvoja sekä osa Kuussillan arvometsäkokonaisuutta)
- *Kuussillan lounaispuolen metsät* (osa Slåttmossenin luontovirkistysaluetta)
- *Kuussillan kaakkoispuoliset metsät Fazerintien ja Länsimäentien ympäristössä* (osa laajaa, luontoarvojen osalta puutteellisesti tunnettua metsäkokonaisuutta)
- *Länsimäen Långmossen-Myllymäen metsäalueen luoteisosa Vartiotion ympäristössä* (osa maakunnallisesti arvokasta luonto- ja virkistysaluekokonaisuutta)

Esitämme, että Vantaa toteuttaa Vantaan ratikan hankesuunnittelun ja kaavoituksen siten, että hanke pirstoo mahdollisimman vähän yllä yksilöityjä metsäisiä alueita. Mikäli hankkeen yhteydessä asemakaavoitetaan ympäröiviä alueita, esitämme ylle listattujen metsien kaavoittamista pääosin virkistys- ja suojaviheralueiksi. Joillakin alueilla on ilmeisiä perusteita myös asemakaavavaiheen luo-kohteiksi.

### ***Ekologisten yhteyksien huomiointitarpeesta***

Ratikkahankkeen sekä siihen kytkeytyvien ja jatkossa liittyvien muiden rakentamishankkeiden myötä kasvaa riski myös useiden hankealueella kulkevien ekologisten yhteyksien heikentymisestä.

Vantaan kaupungin teettämässä selvityksessä (Ojala 2018) tärkeiksi todetuista ekologisista runkoyhteyksistä vaihtelevassa määrin vaarassa ovat seuraavat:

- *kohde 59: Mustavuori (Natura 2000)-Myllymäki-Långmossen*: arvo maakunnallinen, ongelmaa pohjoisosassa
- *kohde 66: Vaaralanmäen ja Kelokallion arvometsät-Koivumäen suojeltu lehmuslehto (SL)*: ongelmia keski- ja länsiosassa
- *kohde 67: Slåttmossen (Luo)-Vaarala-Ojanko-Sipoonkorven kansallispuisto*: arvo maakunnallinen, isoja ongelmia länsipuoliskolla

Huonolla toteutuksella voidaan heikentää myös viher- ja siniyhteyksinä maakunnallisesti tärkeiden Kylmäojan (kohde 50) ja Keravanjoen (kohde 46) arvoa ekologisina yhteyksinä.

Paikallista merkitystä ekologisina yhteyksinä on syytä arvioida olevan ainakin Ojalan vuoden 2018 selvityksessä tunnistamatta jääneillä seuraavilla yhteyksillä:

- *Aviapolis-Veromiehen yhteys välillä Krakanoja-Kytökallio-Turbiinitien länsipuolinen metsä-Aviabulevardi-Pyttisberget*
- *Lahdenväylän ja Kyytitien risteämäkohdan ympäristön eteläpohjoissuuntaiset yhteydet Lahdenväylän kummallakin puolella*

- Lahdentien ja Kyytitien risteysympäristön eteläpohjoissuuntaiset yhteydet Lahdentien kummallakin puolella

Kaikki yllä yksilöidyt maakunnalliset ja paikalliset ekologiset yhteydet ovat sellaisia, että niiden kaventumista, ls-biologisen laadun ja toimintakyvyn heikentymistä sekä yleistä lisäpirstoutumista tulee ratikkahankkeen sekä siihen kytkettävien asemakaavojen toteutuksessa kaikin keinoin välttää.

### ***Tarvittavat lisäselvitykset ja vaikutusarvioinnit***

Hankealueen luontotietopohja on arviomme mukaan varsinkin luontotyyppitason tiedon osalta hyvin puutteellinen. Myös lajiston osalta tarvitaan lisäselvityksiä.

Esitämme, että hankealueelta teetetään kaavatyon osana seuraavat luontotyyppi- ja lajistonselvitykset painottaen aikaisemmin yksilöityjä 13 metsäistä aluetta:

- 1) uhanalaisten ja silmälläpidettävien luontotyyppien (Kontula & Raunio ym. 2018) selvitys huomioiden samalla mahdolliset vesilain 11 §:n, ls-lain 29 § ja metsälain 10 §:n arvokohteet
- 2) METSO-elinympäristöjen selvitys (Syrjänen ym. 2016), jonka myötä kertyvä tieto mahdollistaa myös maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden tunnistamisen (Uudenmaan liiton vuoden 2012 kriteeristö)
- 3) Liito-oravaselvitys (lajista havaintoja Aviapolis-Veromiehen alueelta sekä runsaammin Vantaan rajojen tuntumasta Koillis-Helsingistä)
- 4) Kääpä- ja lahottajasammalselvitykset (muut kuin riittävästi selvitetty lahokaviosammal) mahdollisilla runsaspuustoisilla alueilla

Lisäksi on syytä selvittää raitiotiehankkeen sekä siihen liittyvien muiden rakentamiskaavailujen vaikutukset paikallisesti ja maakunnallisesti tärkeisiin ekologiisiin yhteyksiin. Osana tätä työtä on syytä päivittää Ojalan (2018) sinänsä ansiokas selvitys paikallisen tason yhteyksien tarkemman määrittelyn osalta. Selvityksen osana on myös syytä määrittellä yhteyskohtaisesti ne ratkaisut, joilla yhteyksille koituvia haittoja voidaan välttää, lieventää ja kompensoida.

### ***Muuta***

Suosittellemme, että kaupunki hyödyntää hankkeen suunnittelussa sekä luontovaikutusten arvioinnissa myös tuoreen Hakunilan metsäsuunnitelman teon laadinnassa kertyneitä luontotietoja (mm. tiedot arvometsien hoitoluokkaan päätyneistä metsistä). Osa kaupungin metsiä koskevista tiedoista sisältyy lopulliseen metsäsuunnitelmaan, täydentävää tietoa löytyy luontojärjestöjen suunnitelman luonnoksien kommentointiaineistoista.

Ainakin Långmossenin, Kuussillan metsän sekä Lindmaninkorpi-Untipakan alueelta on olemassa myös lajiharrastaja Olli Mannisen vuonna 2017 tuottamaa lajistoaineistoa alueiden lahottaja- ja epifyytilajistosta. Tämä olemassa oleva aineisto on syytä hankkia osaksi kaavan luontotietopohjaa.

ystävällisesti

Kimmo Jääskeläinen, pj, Sll Vantaa  
jaaskimmo@gmail.com