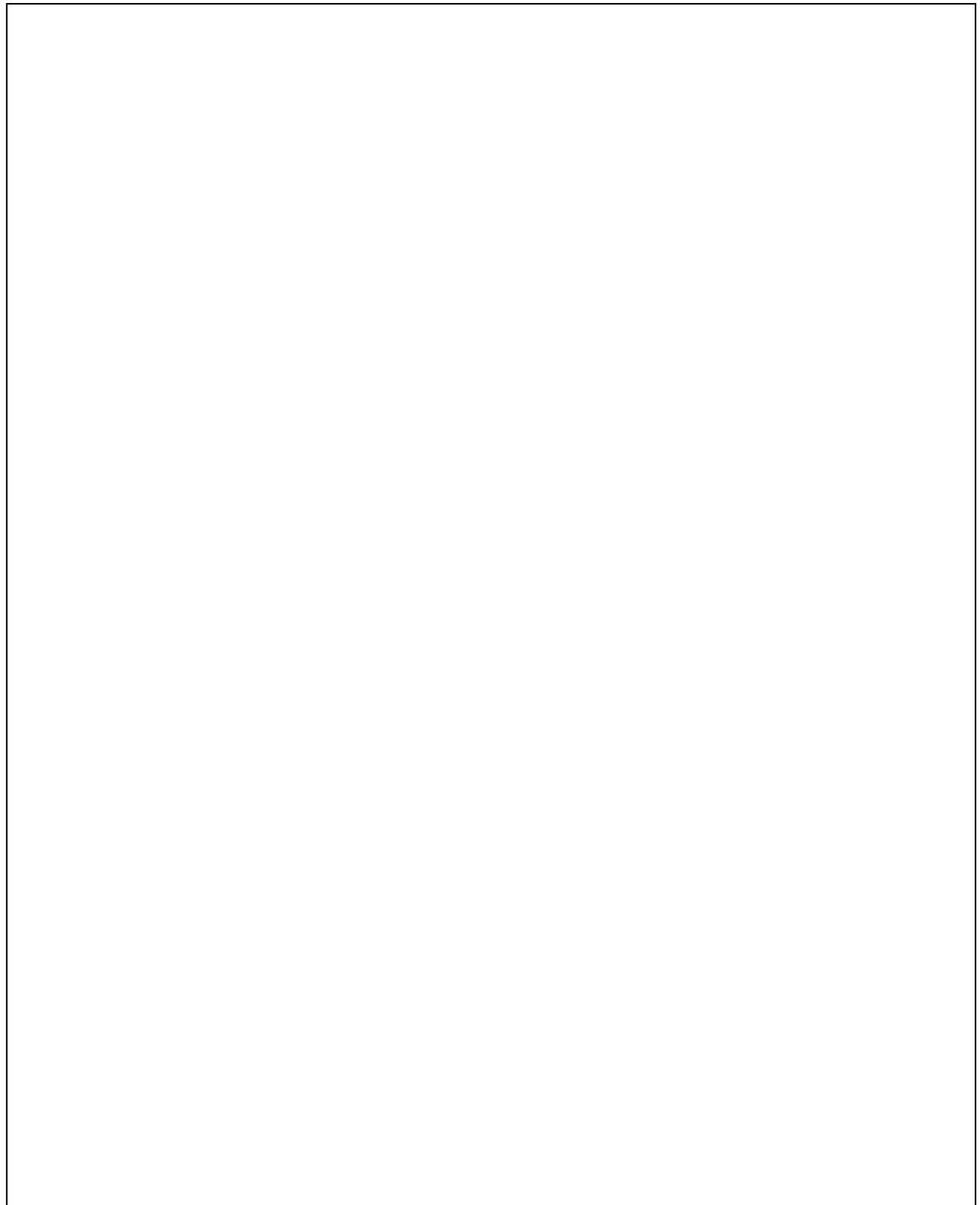


Kaakkois-Vantaa
Osayleiskaavaehdotuksen selostus

nro 090900
3.6.2002



Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnitteluyksikkö

SISÄLLYSLUETTELO:

1. JOHDANTO	3
2. LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	3
3. SELVITYKSET	3
Luonnonympäristö	3
Rakennettu ja kulttuuriympäristö	4
Liikenne	4
Yhdyskuntatekniikka	4
Maanomistus.....	5
Suunnittelutilanne	5
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	5
Seutukaava	5
Yleiskaava.....	6
Asemakaava.....	6
Rakennuskiellot.....	6
Päätökset ja suunnitelmat.....	6
Väestö ja työpaikat.....	7
Erityispiirteet ja suojelukohteet.....	7
Ympäristön häiriötekijät.....	7
3. MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT	7
4. OSAYLEISKAAVA	8
Yleisperustelu	8
Vuosaaren sataman rata- ja tiejärjestelyt	8
Vertailu voimassa olevaan yleiskaavaan.....	9
Liittyminen naapurikuntien kaavoitukseen	10
5. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET	10
Sataman siirron yleiset vaikutukset Vantaalla	10
Sataman väylien vaikutukset Vantaalla.....	11
Sataman ja sen väylien vaikutukset Natura 2000 -alueeseen	12
6. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN	13
7. SEURANTA.....	13
8. SUUNNITTELUVAIHEET	13
9. TILASTOTIEDOT	15
10. LIITEKARTAT	15

1. JOHDANTO

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti hyväksyessään yleiskaavan 14.9.1992, että Kaakkois-Vantaalle laaditaan osayleiskaava eli yleiskaavatyö jatkuu tällä alueella. Päätöksen taustana oli se, ettei yleiskaavaa laadittaessa ollut riittävää selvyyttä Helsingin satamaratkaisusta. Vantaan kaupunki edellytti seudullisen selvityksen laatimista ja mahdollisesti koko sataman sijoittamista pääkaupunkiseudun ulkopuolelle paikkaan, jossa on riittävä mahdollisuus laajenemiselle. Yleiskaavan vahvistaminen katsottiin tarpeelliseksi alueilla, joita ei tulla asemakaavoittamaan. Kaakkois-Vantaa on suurelta osin tällaista aluetta, mutta satamaratkaisun keskeneräisyyden vuoksi vahvistamista ei pidetty mahdollisena.

Eri satamavaihtoehtoista laadittujen suunnitelmien, selvitysten ja vertailujen perusteella Uudenmaan liitto on todennut, että toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa Vuosaaren satamalle ei ole ja laatinut satamaa ja sen liikenneyhteyksiä koskevan seutukaavan. Ympäristöministeriö vahvisti seutukaavan 24.1.2002. Osayleiskaava perustuu vahvistettuun seutukaavaan ja tarkentaa sitä. Vuosaaren sataman tie- ja ratayhteyksien järjestämisestä on selvitetty yhteistyössä eri osapuolten kanssa ja löydetty vaihtoehdot, jotka maankäytön kannalta ovat mahdolliset.

Sataman ja sen yhteyksien toteuttaminen vaikuttavat sataman lähialueiden suojelu- ja virkistysarvoihin sekä maisemakuvaan. Vuosaaren satamahankkeeseen liittynyt arviointi- ja lausuntomietelmä osoittaa, ettei hanke heikennä merkittävästi niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -niminen alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

2. LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Osayleiskaavatyön päätavoitteena on luoda yleiskaavalliset edellytykset seutukaavan mukaisten Vuosaaren sataman tie- ja rautatieyhteyksien toteuttamiselle. Alueen maankäyttö on tarkoitus säilyttää seutukaavojen ja voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti suojelu- ja virkistyspainotteisena. Työssä osoitetaan ne maankäyttömuutokset, jotka ovat tarpeen alueen luonnonoloista saaduista lisätiedoista ja väylävarauksista johtuen.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista alueen suunnittelua välittömimmin koskevat Helsingin seudun erityiskysymykset, joissa todetaan:

"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.

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 kulttuurikohteet ja -alueet sekä maiseman erityispiirteet."

3. SELVITYKSET

Luonnonympäristö

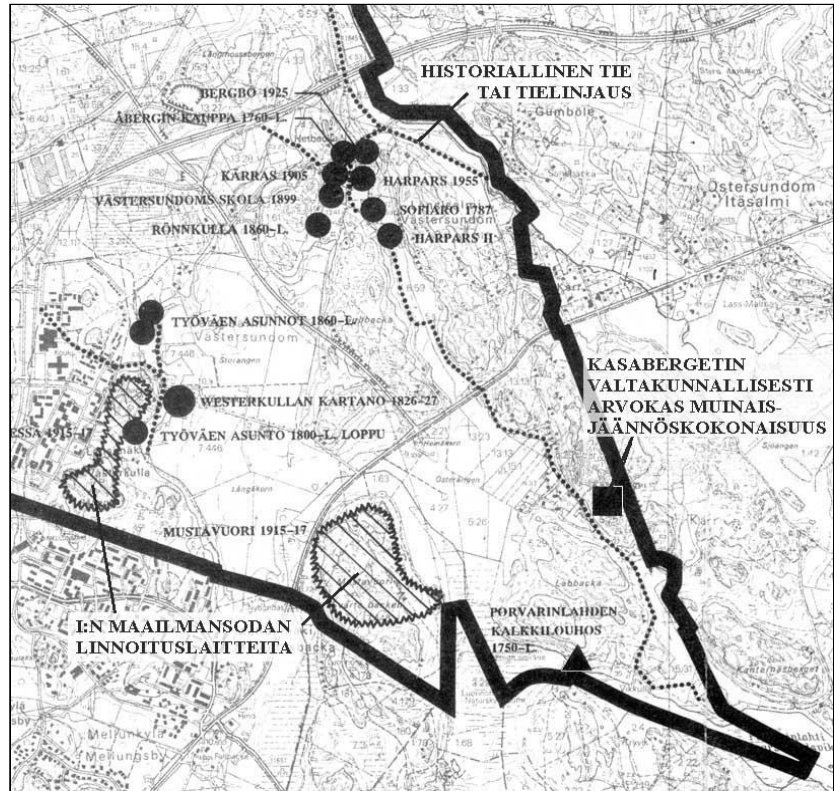
Alue on luonnonoloiltaan äärevää rannikkoseutua, Vantaan alueella ainutlaatuista. Kallioperän ruhjelaaksot korostavat eroja osin liejusavisten laaksojen ja jyrkkäpiirteisten kalliomäkien välillä. Metsätyypit vaihtelevat vastaavasti kalliometsistä lehtoihin. Metsät ovat pääosin monimuotoisia ja niiden käsittelyssä on vältetty voimaperäisiä menetelmiä. Osassa metsiä näkyy vielä laidunta-

misen vaikutus. Pellot ovat viljeltyjä lukuun ottamatta joitakin pensoittuneita ja ruovikoituneita lohkoja lähellä meren pinnan tasoa.

Rakennettu ja kulttuuriympäristö

Pääkaupunkiseudun kaupunkirakenne rajaa aluetta lännessä. Osa Vaaralan teollisuusalueesta sisältyy suunnittelualueeseen. Omakotiasutusta on jonkin verran Vikkullantien ja Purosillantien varsilla. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat Länsisalmen kylä ja Westerkullan kartano peltoineen sisältyvät alueeseen. Pohjoisessa alue rajautuu Ojangan virkistys- ja ulkoilualueeseen, joka on yksi Vantaan vilkkaimmin käytetyistä.

Westerkullan kartano ja Länsisalmen kylä viljelyksineen ja reunametsineen ovat arvokkaita sekä kulttuurihistoriallisesti että maisemallisesti. Kylässä ja kartanolla on useita arvokkaita rakennuksia ja vanhaa kulttuurikasvillisuutta. Länsimäessä ja Mustavuorella on ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoituksia. Kasabergetillä on pronssikauden hautaröykkiö sekä Krimin sotaan liittyneen optisen lennättimen perustukset viime vuosisadan puolivälistä. Sitä on jo varhaishistoriallisena aikana käytetty tulitiedotuspaikkana. Kasaberget onkin muinaisjäännöskokonaisuus, jolla on valtakunnallista arvoa. Porvarinlahden rannalta on louhittu kalkkia Viaporin rakentamisen aikaan 1750-luvulla. Sotungintie ja Länsisalmentie ovat historiallisia teitä, samoin Länsisalmen kylästä etelään johtava tilustie.



Liikenne

Aluetta halkovat seudulliset ja valtakunnalliset päätiet. Alueen maankäyttö liittyy tasoliittymien Itäväylän ja Kehä III:n kautta päätieverkkoon.

Yhdyskuntatekniikka

Vesihuollon kapasiteettia, erityisesti jäteveden puhdistuskapasiteettia, on ainoastaan nykyisen yleiskaavan mukaista maankäyttöä varten.

Vaaralassa on sähköasemat, joista Kehä III:n vartta pohjoiseen ja Porvoontien pohjoispuolella itään kulkevat 400 kV:n sähkönsiirtojohdot. 110 kV:n sähkönsiirtojohdot suuntautuvat pohjoiseen Kehä III:n vartta ja etelään Vuosaareen. Toinen 110 kV:n johto kulkee alueen poikki koillis-lounais-suunnassa. Alueella yhtyy kaksi maakaasulinjaa Westerkullan kartanon pohjoispuolella.

Ojangan eteläosassa Långmossenissa on kiviaineksen ottoalue ja murskausasema.

- Helsingin seudun seutukaava ja sen muutos (I), maa- ja metsätalousalueet, virkistysalueet, suojelualueet, vahvistettu 12.12.1977
- Helsingin seudun seutukaava II, suojelualueet, virkistysalueet, maa- ja metsätalousalueet, vahvistettu 30.10.1987
- Helsingin seudun seutukaava III, jätehuollon alueet, vahvistettu 30.10.1987
- Helsingin seudun seutukaava, energihuollon alueet, vahvistettu 21.10.1994
- Helsingin seudun seutukaava, taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet, vahvistettu 18.6.1996
- Vuosaaren satamaa ja sen liikenneyhteyksiä koskeva seutukaava ja seutukaavan muutos, vahvistettu 24.1.2002. Vahvistaessaan seutukaavan ympäristöministeriö määräsi, että päätöstä on noudatettava ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Yleiskaava

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Vantaan yleiskaavan 14.9.1992. Yleiskaava alistettiin osittain vahvistettavaksi. Ympäristöministeriö vahvisti yleiskaavan 26.1.1995. Suunnittelualue ulottuu vähäiseltä osin vahvistetulle alueelle.

Asemakaava

Rajakylässä, Länsimäen asuntoalueella ja osalla Vaaralan teollisuusaluetta sekä pääosassa Ojankoa on voimassa asemakaava.

Rakennuskiellot

Länsisalmessa, sekä osassa Länsimäkeä ja Ojankoa on voimassa rakennuskielto osayleiskaavan laatimiseksi vuoden 2002 loppuun asti ja Vaaralan asemakaavoittamattomilla osilla rakennuskielto asemakaavan laatimiseksi vuoden 2003 loppuun asti.

Päätökset ja suunnitelmat

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi 24.4.1996 Vuosaaren sataman perustamissuunnitelman.

Helsingin kaupunki on teettänyt Helsingin satamahankkeesta 29.9.1995 päivätyn ympäristövaikutusten arviointiselostuksen. Uudenmaan ympäristökeskus on yhteysviranomaisena antanut siitä lausuntonsa 13.3.1996.

Tielaitos on laatinut Vuosaaren sataman tieliikennejärjestelyjen yleissuunnitelman huhtikuussa 1997. Ratahallintokeskus on samaan aikaan laatinut Vuosaaren satamaradan alustavan yleissuunnitelman. Tähän liittyy jatkotutkimus, jossa ratatunneli sijoittuu Leppäkorvessa nykyisen asutuksen itäpuolelle. Vantaan kaupunginhallitus on antanut 23.3.1998 lausuntonsa yleissuunnitelmista.

Valtioneuvosto hyväksyi 20.8.1998 Suomen ehdotuksen Euroopan yhteisön Natura 2000 verkostoksi. Okralähde, Mustavuori, Porvarinlahti, Labbacka ja Kasaberget kuuluvat *Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet* -nimiseen Natura 2000 alueeseen. Hyväksymispäätös on tältä osin lainvoimainen (KHO 14.6.2000). Luonnonsuojelulain 66 §:n mukaan viranomaisen ei saa vahvistaa suunnitelmaa, jos lain 65 §:ssä tarkoitettu arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Arvioinnissa vaikutuksia on tarkasteltava suhteessa niihin luontodirektiivin mukaisiin luontotyypeihin sekä luonto- ja lintudirektiivin mukaisten lajien elinympäristöihin, jotka on ilmoitettu tietolomakkeella alueen suojelutavoitteeksi.

Helsingin Satama teetti luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen arvioinnin satamahankkeen ja sen liikenneyhteyksien vaikutuksista ehdotetulle Natura 2000 -alueelle (Biota BD Oy 15.4.1998). Uudenmaan liitto pyysi selvityksestä luonnonsuojelulain 65 §:n nojalla lausunnot 11.9.1998.

Tielaitos ja ratahallintokeskus ovat yhteisprojektina laatineet Vuosaaren sataman maaliikenneyhteyksiä koskevan tiesuunnitelman ja satamaradan yleissuunnitelman 2001. Radan yleissuunnitelmaan liittyy tarkistus osuudella Kuninkaanmäki - Jokivarsi 2002. Suunnitelmat on lähetetty lausunnoille 5.3.2002.

Väestö ja työpaikat

Alueella asuu noin 90 henkeä, joista 30 Länsisalmen kylässä ja 30 Vikkulantien varressa. Työpaikkoja on Vaaralan teollisuuslaitoksissa.

Erityispiirteet ja suojelukohteet

Merkittävä piirre alueella on, että se on säästynyt sekä kaupunkimaiselta että hajarakentamiselta. Muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä alueella ovat Kasabergetin kokonaisuus, I:n maailmansodan linnoituslaitteet Mustavuorella ja Länsimäessä sekä kalkkikaivos Porvarinlahdella. Alueen arvokkaimmat luontokohteet ovat Itäväylän kaakkoispuolella ja sisältyvät Natura 2000 -alueeseen, jonka suojeluperusteena on sekä lintu- että luontodirektiivi. Alueeseen kuuluu kaupungin omien selvitysten mukaan lehtojen, metsäluonnon, vesiluonnon, kallion tai erityisen luonnonmaiseman perusteella suojeltavia osia. Välittömästi Itäväylän luoteispuolella oleva Okralähde kuuluu myös Natura-alueeseen. Länsimetsä Länsisalmen kylän kaakkoispuolella on metsäluonnon ja kallion suojelukohde. Gubbackan eteläosassa on vanhoja laidunketoja (maakunnallisesti arvokas perinnemaisema), lehtomaista rinnettä ja kalliopainannesuo. Westerkullan kartanon pohjoispuolella on vireillä noin hehtaarin suuruisen Länsimäen jalopuumetsän (LSL 29 §:n luontotyyppi) rauhoittaminen.

Osa alueesta Vaaralassa ja Länsimäessä kuuluu Fazerilan pohjavesialueeseen, jolle on laadittu suojelusuunnitelma. Rautatietunneli sijoittuu vähäiseltä osin Valkealähteen pohjavesialueelle, josta on laadittu suojelusuunnitelma.

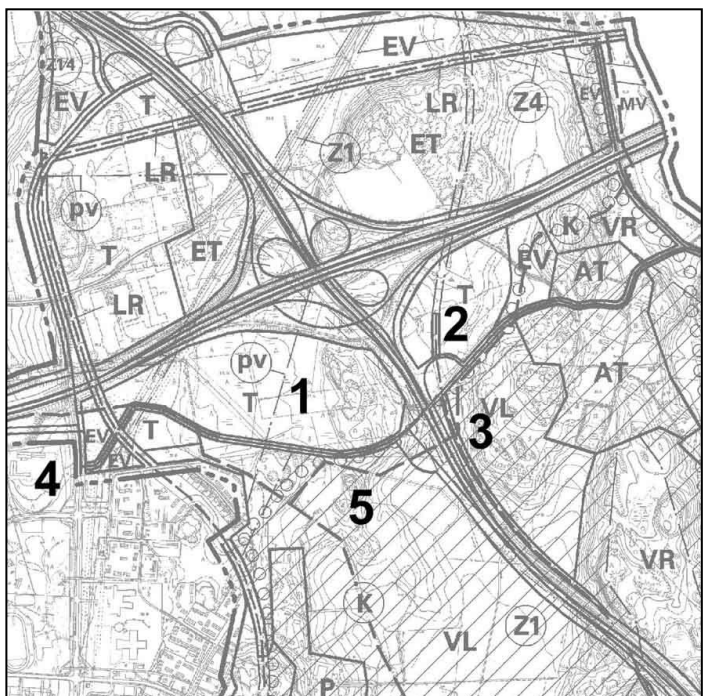
Ympäristön häiriötekijät

Aluetta halkovien pääteiden liikenne aiheuttaa melua lähiympäristössä. Suurimmat liikennemäärät ovat Kehä III:n ja Porvoonväylän muodostamalla E 18 -reitillä. Voimansiirtolinjat häiritsevät maisemakuvaa erityisesti kulttuurihistorialtaan tai luonnonoloiltaan arvokkailla alueilla.

3. MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT

Osayleiskaavatyössä on selvitetty mahdollisuutta lisätä työpaikka-aluevarauksia lähellä Vuosaaren satamaa siitä, mitä voimassa olevassa yleiskaavassa on esitetty. Kaakkois-Vantaan luonto- ja kulttuurikohteet säilyttäen tähän olisi mahdollisuuksia välittömästi Kehä III:n ja Porvoonväylän risteyksen eteläpuolella (kuvan alueet 1 ja 2). Alueen osoittaminen työpaikkarakentamiseen on kuitenkin seuraavin perustein todettu siinä määrin epätarkoituksenmukaiseksi, että siitä on työn kuluessa luovuttu:

1. Liittymän eteläpuoli on osin suota, jossa tarvitaan paaluperustusta, osittain jyrkkää mäkeä. Puolet alueesta kuuluu Fazerilan pohjavesialueeseen.



2. Liittymän itäpuolinen alue on syvää savikkoa, jonka poikki kulkee puro. Alue on Länsisalmen kylän "etupiha", jossa työpaikkarakentaminen olisi ristiriidassa kylämiljöön kanssa.
3. Pitkällä tähtäimellä alueelta lienee järjestettävissä vain suuntaisliittymä Kehä III:lle etelään. Muualle on alueelta kuljettava Länsimäentien kautta.
4. Liittymä Länsimäentielle on korkeuserojen ja metrovarauksen vuoksi hankalasti järjestettävissä.
5. Metsävyöhyke kartanon kulttuurimaisemaa vastaan jää ohuehkoksi. Ulkoilureitti muuttuu kadun varren kevyen liikenteen väyläksi.

Satamaradalle on suunnittelutyön aikana tutkittu ja vertailtu useita vaihtoehtoja. Porvoonväylän eteläpuolella ovat päävaihtoehtoina olleet Mustavuoren alittava vaihtoehto ja Porvarinlahden ylittävä vaihtoehto. Porvoonväylän pohjoispuolella on tutkittu pääratana Tikkurilassa, Koivukylässä ja Saviolla yhtyviä vaihtoehtoja sekä itään Sköldvikin radalle suuntautuvaa vaihtoehtoa. Myös Kehä III:n ja Itäväylän liittymästä on tutkittu ja vertailtu eri vaihtoehtoja.

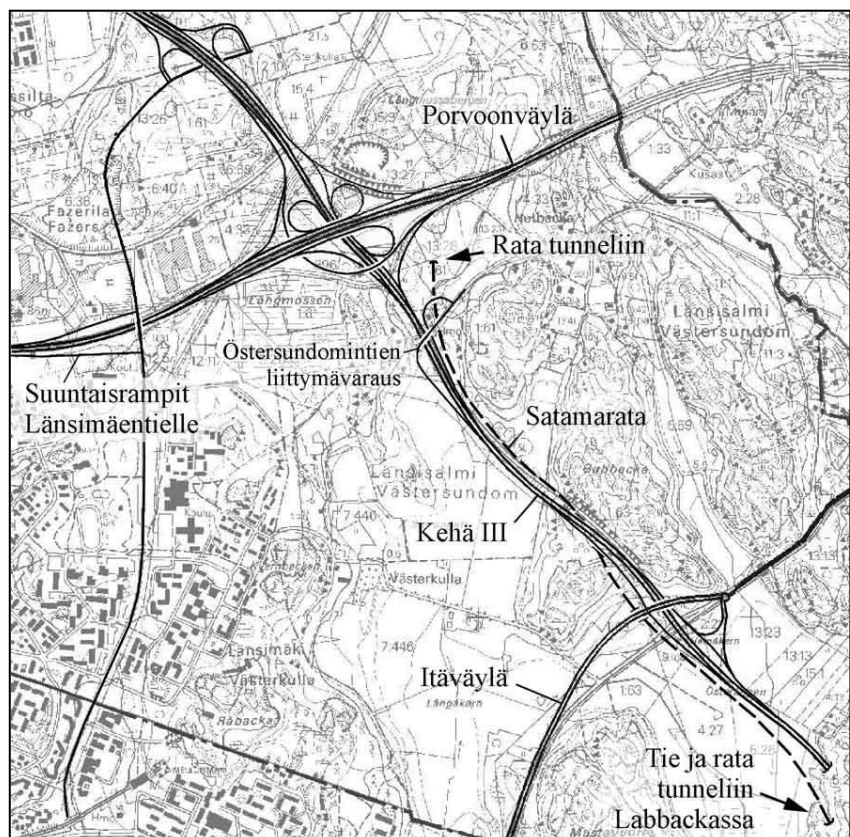
4. OSAYLEISKAAVA

Yleisperustelu

Osayleiskaavassa on otettu huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistetty niiden toteutumista. Osayleiskaava perustuu vahvistettuihin seutukaavoihin ja tarkentaa niitä. Siinä osoitetaan Vuosaaren sataman tarvitsemat maaliikenneyhteydet Vantaan alueella. Muilta osin maankäyttö on pääpiirteissään voimassa olevan yleiskaavan mukainen. Osayleiskaavan tarkkuustaso on sama ja määräykset pääosin samat kuin voimassa olevassa yleiskaavassa.

Vuosaaren sataman rata- ja tiejärjestelyt

Sataman ratavaraukseen on osoitettu radan alustavassa yleissuunnitelmassa tutkitun Keravan tunnelivaihtoehdon mukaisena muilta osin, paitsi Leppäkorvessa, jossa rata-tunneli on osoitettu nykyisen asutuksen itäpuolelle yleissuunnitelman jälkeen laaditun selvityksen perusteella. Rata erkanee pääradasta Keravan puolella Savion aseman jälkeen ja kulkee kallio-tunnelissa kohta erkanemisen jälkeen Leppäkorven sivuitse, Lahdenväylän tuntumassa ja Hakunilan sekä Ojangan alitse aina Porvoonväylän eteläpuolelle asti. Tästä rata jatkaa maan pinnalla Kehä III:a ja sataman tietä seuraten Österängenin eteläreunaan, alittaa Labbackan tunnelissa ja ylittää Porvarinlahden sil-



lalla. Helsingin puolella pian Porvarinlahden jälkeen rata laajenee järjestelyratapihaksi ennen satamaa.

Yleissuunnitelmassa tutkitut tiejärjestelyt ovat seurausta paitsi satamasta, myös seudun maankäytön ja liikenteen ennustetusta kasvusta. Porvoonväylän ja Kehä III:n liittymän ympäristössä onkin esitetty eri toteutusvaiheita ja yleissuunnitelman tähtäintä pidemmän kehitysvaiheen tilava-raussuunnitelma. Osayleiskaavan tieliikennealue on osoitettu tilava-raussuunnitelman mukaan.

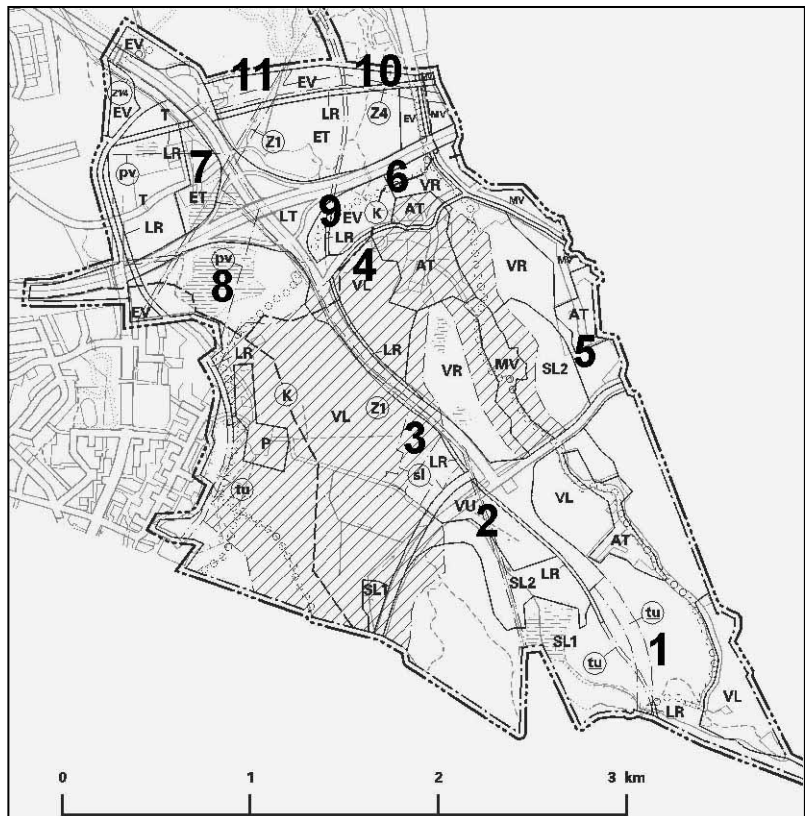
Kehä III ja sen jatkeena oleva tie satamaan ovat kaksiajorataisia, samoin Itäväylä Kehältä Helsingiin. Sataman tie alittaa kalliotunnelissa Labbackan ja Porvarinlahden. Itäväylän ja Kehätien eritasoliittymä on sovitettu yhteen satamaradan kanssa, minkä vuoksi Itäväylää on Gubbackan kohdalla siirretty pohjoiseen. Porvoonväylän ja Kehä III:n ramppijärjestelyjä parannetaan siten, että E 18 -reitit sujuvuus on etusijalla heti ensi vaiheessa. Länsimäentieltä on varattu suuntaisrampit Porvoonväylälle Helsingin suuntaan ja tien jatkeelta eritasoliittymä Kehä III:lle. Öster-sundomintien kohdalla on varattu tiealuetta siten, että sen liittymä Kehä III:lle voidaan joko pitää nykyisen kaltaisena tasoliittymänä, parantaa eritasoliittymäksi tai vaihtoehtoisesti suuntaisliittymäksi Itäväylän suuntaan.

Vertailu voimassa olevaan yleiskaavaan

Sen lisäksi, että osayleiskaavassa on osoitettu Vuosaaren sataman rata- ja tiejärjestelyt, poikkeaa osayleiskaava voimassa olevasta yleiskaavasta seuraavasti:

1. Luonnonsuojelualueiden rajaukset on tarkistettu vastamaan Natura 2000 alueen rajoja. Natura-alue on osoitettu SL1-merkinnällä, koska tähän luokkaan on yleiskaavassa sisällytetty kaikki muutkin valtakunnallisissa suojeluohjelmissa olevat alueet.

2. Österängen, joka yleiskaavassa on VL-aluetta, on sataman tien ja radan lounaispuoliselta osalta osoitettu osin SL2- ja osin VU-alueeksi. SL2-alue on alavaa, osin pensoittunutta ojan vartta, jonka kehittäminen kosteikkona voimistaa Natura-alueen suojelutavoitteita ja -arvoa. Osa alueesta on viljelykelpoista minkä voi ottaa huomioon suojelusuunnitelmassa. VU-alueella voi olla esimerkiksi suojelu- ja virkistysalueen käyttäjien tukikohta ja opastusalue.



3. Gubbackan eteläosan metsä Kehä III:n lounaispuolella on osoitettu sl-päällekkäismerkinnällä, koska alueella on kasvistoltaan arvokkaita laidunketoja.

4. Länsisalmen kylän länsipuolella oleva mäki on merkitty Länsisalmentielle asti kuulumaan kulttuurihistoriallisesti merkittävään ympäristökokonaisuuteen, koska mäen länsireunassa on merkittävää kulttuurikasvillisuutta.
5. AT-aluetta Purosillantien varressa on laajennettu vastaamaan rakennettua tilannetta.
6. Maakaasun runkojohto on osoitettu toteutuneen tilanteen mukaan.
7. ET-aluetta Vaaralassa on supistettu, koska sähköasemien aluetarpeet ovat täsmentyneet.
8. Fazerilan pohjavesialueen raja on osoitettu laaditun suojelusuunnitelman mukaan.
9. ET-alue Länsisalmen kylän ja Porvoonväylän liittymän välillä on osoitettu EV-alueeksi Långmossenin asemakaavan mukaan.
10. HELI-ratavarauksen tuntumaan on osoitettu 400 kV:n voimansiirtolinja Långmossenin asemakaavan mukaista linjausta noudattaen.
11. Osa Ojangan VL-alueesta on osoitettu EV-alueeksi Långmossenin asemakaavan mukaan.

Liittyminen naapurikuntien kaavoitukseen

Helsingin puolella Itäväylästä Länteen on Mellunmäen alueella vahvistuneet ja toteutuneet asemakaavat. Itäväylän itäpuoliselle alueelle on laadittu Vuosaaren sataman ja ympäristön asemakaava, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 25.1.2002. Asemakaavassa sataman tie- ja ratayhteydet on osoitettu laadittujen yleissuunnitelmien mukaan kuten osayleiskaavassakin. Vantaaseen rajoittuvat alueet on asemakaavassa pääosin osoitettu suojelu- ja virkistysalueiksi.

Itä-Uudenmaan vahvistetuissa seutukaavoissa kaava-alueeseen rajoittuvat osat Sipoon puolella on merkitty virkistys-, retkeily-, luonnonsuojelu- ja maa- ja metsätalousvaltaisiksi alueiksi sekä Östersundomin kohdalla taajama-alueeksi. Seutukaavoja on muutettu ja täydennetty Itä Uudenmaan liiton maakuntavaltuuston 21.12.2000 hyväksymällä maakuntakaavalla, joka on saatettu ympäristöministeriöön vahvistettavaksi. Maakuntakaavaan on merkitty satamaradan maanalainen varaus siltä osin, kun se kulkee Sipoon puolella. Myös pääsähkölinjan (400 kV) sijaintia on muutettu siten, että se on Vantaan rajan kohdalla HELI-ratavarauksen pohjoispuolella ja yhtyy osayleiskaavan linjaukseen.

Satamaradalle on osoitettu sijainniltaan ohjeellinen varaus Keravan taajama-alueiden osayleiskaavassa, jonka kaupunginvaltuusto on hyväksynyt.

5. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

Helsingin satamahankkeesta on tehty erillinen ympäristövaikutusten arviointi Vuosaaren sataman suunnittelun yhteydessä. Vantaalle hankkeen myönteiset vaikutukset perustuvat sataman sijainnin muutokseen ja kielteiset väylien aiheuttamiin häiriöihin.

Sataman siirron yleiset vaikutukset Vantaalla

Tavarasatamien siirtyminen Helsingin keskustasta Vuosaareen ja satamakapasiteetin kasvu voimistavat Vantaan logistista asemaa ja tehostavat seudun logistista vyöhykettä yhdessä lentoase-

man ja E 18 -liikennekäytävän kanssa. Vantaan työpaikka-alueiden vetovoima kansainvälisten yritysten sijoituspaikkana kasvaa.

Sataman väylien vaikutukset Vantaalla

Satama jouduttaa osaltaan sellaisia pääteiden parantamistoimenpiteitä, jotka tulisivat seudun maankäytön ja liikenteen kehityksestä johtuen ennen pitkää tehtäviksi. Raskas liikenne Kehä III:lla lisääntyy, mikä lisää melusteiden tarpeita ja vaatimuksia niiden toteuttamiseksi. Satamasta Hakkilaan suuntaava tavaraliikenne on tarpeen ohjata sujuvasti Lahdenväylän kautta. Vantaan kaupunki on tehnyt tielaitokselle aloitteen Valkoisenlähteentien ramppien rakentamiseksi.

Porvarinlahdella ratasilta tunneliaukkoineen häiritsee muuten rauhallista luonnonaluetta ja ehjää maisemakuvaa. Uudet väylät ja liittymäjärjestelyt pienentävät pelto- ja metsäalaa sekä muuttavat maisemakuvaa Porvoonväylän eteläpuolella. Vaikutukset ovat suurimmat Österängenin pellolla, jossa järjestelyillä on haittavaikutuksia myös Vikkullantien asutukselle. Kehä III:n ja Itäväylän liittymäjärjestelyt on osoitettu sen liittymävaihtoehdon mukaan, joka tien yleissuunnitelman laadinnassa osoittautui kokonaisvaikutuksiltaan parhaaksi vertailtaessa ympäristövaikutuksia, tieteknisii ominaisuuksia, liikennetaloutta ja kustannuksia sekä liikenteellisiä vaikutuksia. Itäväylän uusi linjaus tukeutuu maiseman suurmuotoihin. Yleissuunnitelmissa esitetyillä meluvalleilla, -aidoilla ja -kaiteilla sekä niiden yhdistelmillä voidaan melutaso liikenteen lisääntymisestä huolimatta pitää asuin-, virkistys-, retkeily- ja suojelualueilla melko alhaisena, jopa pienentää sitä olevien väylien kohdalla nykyisestäään. Länsisalmen kulttuurimaisemassa rata ja tie sijoittuvat vierekkäin, jolloin haitat yhdistyvät samaan liikennekäytävään, ja melua voidaan torjua yhteisillä rakenteilla.

Rata- ja tiejärjestelyt eivät vaaranna alueen kulttuurihistoriallisten tai esihistoriallisten kohteiden säilymistä. Arvokkaisiin luontokohteisiin on vaikutuksensa sillä, että rata ylittää sillalla Natura-alueeseen kuuluvan Porvarinlahden.

Rata rakennetaan tunneliosuudella peruskallioon. Kalliopinnan syvänteet määrittävät tunnelin korkeustason. Hakunilan ja Päiväkummun kohdalla tunneli on n. 50 metrin syvyydessä. Päiväkummusta pääradalle tunneli nousee tasaisesti niin, että Leppäkorven itäpuolella tunnelin katto on lähimmillään n. 10 m maanpinnan alapuolella. Tunneliosuuksilla voisi runkoäänien välittyminen kallion varaan perustettuihin rakennuksiin olla mahdollista, joten alustavassa yleissuunnitelmassa on varauduttu tekemään meluntorjuntaeristys niihin tunneliosuuksiin, joiden kohdalla on asuinrakennuksia 100 m lähempänä ratalinjausta. Ratahallintokeskus on tarkemmin tarkastellut runkomelua ja sen torjuntaa yleissuunnitelman laadinnan jälkeen. Tarkasteluun liittyvät melumittaukset nykyisistä ratatunneleista. Selvityksen mukaan kansainvälisesti yleisesti käytetty 35 dBA:n enimmäistaso runkomelulle pystytään alittamaan tunnelia lähinnä olevissa asunnoissa eristysmenetelmillä, jotka kustannuksiltaan mahtuvat yleissuunnitelman kustannusarvioon.

Ratatunnelin rakentamisen riskejä on kartoitettu Ratahallintokeskuksen ja VR-Rata Oy:n teettämässä riskianalyyssissä. Sen perusteella lähinnä geotekniset ja pohjavesiin liittyvät riskit saattavat aiheuttaa kustannusarvioon muutaman prosentin ja rakentamisaikatauluun muutaman kuukauden ylitykset. Tunnelin kustannusarvio on 400 miljoonaa markkaa ja rakentamisaika-arvio 18-24 kuukautta. Analyysissä on tehty vertailuja myös Ruotsin Hallandsåsenin ja Norjan Romerikskportenin tunneleihin, joissa on ollut pohjaveden hallintaongelmia. Vastaavien ongelmien esiintymistä Savion tunnelissa pidetään hyvin epätodennäköisenä, koska täällä kallion geologia pystytään tutkimaan yksityiskohtaisemmin ja tunnetaan alkujaan paremmin, alueella ei ole laajoja rikkonaisuusvyöhykkeitä, pohjaveden paine ja vuotovesimäärät ovat pienemmät ja tunnelijaksot lyhyemmät kuin vertailukohteissa.

Sataman ja sen väylien vaikutukset Natura 2000 -alueeseen

Luonnonsuojelulain 66 §:n mukaan viranomaisella ei saa vahvistaa suunnitelmaa, jos lain 65 §:ssä tarkoitettu arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Arvioinnissa vaikutuksia on tarkasteltava suhteessa niihin luontodirektiivin mukaisiin luontotyypeihin sekä luonto- ja lintudirektiivin mukaisten lajien elinympäristöihin, jotka on ilmoitettu tietolomakkeella alueen suojelutavoitteeksi.

Osayleiskaava on osa niitä suunnitelmia, joiden tarkoituksena on toteuttaa Vuosaaren satamahankkeita maa- ja vesiliikenneyhteyksineen. Sen vuoksi osayleiskaavan vaikutusten yhteydessä on otettava huomioon koko hankkeen vaikutukset Natura-alueeseen. Satamahankkeen toteuttamisen haitalliset vaikutukset aiheutuvat Vuosaaren satama-alueen ja sen liikenneyhteyksien rakentamisesta, sataman ja sen liikenneyhteyksien aiheuttamasta melusta ja häiriöstä, satamaradan rautatiesillan ja sen yläpuolisten sähköjohtojen estevaikutuksista sekä mahdollisesti alueen valaistusolosuhteiden muutoksista. Vaikutukset kohdistuvat Labbackan-Kasabergetin alueelle ja Porvarinlahdelle. Labbackan-Kasabergetin alueella on pienialaisina luontodirektiivin liitteen I luontotyyppinä puustoiset suot ja metsäluhdet. Porvarinlahden alueella esiintyy lintudirektiivin liitteen I lajeista pikkulepinkäinen, kirjokerttu, pyy ja kehrääjä.

Luonnonsuojelulain 65§:n mukainen arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa, että hankkeella ei ole vaikutuksia Natura -alueella esiintyviin ensisijaisesti suojeltaviin luontotyypeihin (puustoiset suot ja metsäluhdet) tai lajeihin (korpipohtosammal). Hankkeella ei ole voitu osoittaa olevan merkittäviä vaikutuksia myöskään muihin alueen tietolomakkeella esitettyihin luontotyypeihin. Yksi Labbackan alueen suolaikuista jäänee tietunnelin päälle, mistä saattaa aiheutua heikennystä, mutta vaikutusta ei voi pitää merkittävänä.

Kaavan toteuttamisen vaikutukset kohdistuvat erityisesti Porvarinlahden alueen linnustoon ja niiden elinympäristöihin. Porvarinlahden ympäristössä on pesinyt keskimäärin kolme kirjokerttuparia, pääasiassa entisen kaatopaikan pensaikossa. Lajin esiintyminen tällä alueella on kuitenkin vähentynyt vuosi vuodelta. Kesällä 2000 kirjokerttu ei enää ilmaantunut alueelle lainkaan. Porvarinlahdella kirjokertun ainoat mahdolliset elinympäristöt sijaitsevat nykyisin Vuosaaren täyttömaiden läheisyydessä, johon satamahankkeella ei ole vaikutuksia.

Pikkulepinkäinen on tärkeä laji kirjokertun menestymisen kannalta, sillä kirjokerttu asettuu säännöllisesti pesimään sen naapuriin. Lajin väheneminen on ollut selkeää Mustavuoren - Östersundomin alueella. Porvarinlahdella pikkulepinkäisen elinympäristöt ovat huonontuneet pensaiden ja vesakkojen kasvettua liian korkeiksi, minkä vuoksi laji on hävinnyt myös Porvarinlahden kapeikosta eli suunnitellun rautatiesillan kohdalla. Satamaradan aiheuttaman yhden mahdollisen reviiirin poistumista ei voida pitää alueen suojelutilannetta tarkastellen merkittävänä. Pyy ja kehrääjä eivät kuulu satamahankkeen välittömän vaikutusalueen pesimälajistoon.

Helsingin satama-alueella ja sen ympäristöä koskevassa asemakaavassa on riittävät määräykset melusuojien rakentamisesta sataman ja sen ratapihan ja Natura-alueen väliin. Lisäksi asemakaavassa on Porvarinlahden ylittävää rautatiesiltaa ja sen rakentamista koskevia määräyksiä, joiden tarkoituksena on pitää Natura-alueeseen kohdistuvat häiriöt mahdollisimman vähäisinä. Vaikka asemakaava koskee vain Helsingin puoleista rautatiesillan osaa, on vastaavia varotoimia maaliikennesuunnitelmien mukaan noudatettava myös Vantaan puolelle sijoittuvalla Natura-alueen osalla.

Vuosaaran sataman rakentaminen voi heikentää veden laatua veden samentumisen ja kiintoainneen siirtymien vuoksi. Tällaiset vaikutukset ovat kuitenkin lyhytaikaisia ja niitä voidaan lieventää hankkeen yksityiskohtaisiin suunnitelmiin sisällytettävien toimien avulla.

Sataman ja liikenteen aiheuttamia melu- ja valaistusolosuhteiden muutoksia alueella esiintyvien lintulajien kannalta ei voida myöskään pitää merkittävinä. Sataman ja sen liikenneyhteyksien meluvaikutus kohdistuu vain noin 6 prosenttiin Natura-aluetta.

Näin ollen satamahankkeella ei voida katsoa olevan merkittävästi heikentäviä vaikutuksia myöskään lintudirektiivin liitteen I tarkoittamien, kyseisellä Natura-alueella esiintyvien lintujen elinympäristöihin.

6. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Osayleiskaava luo perustan sataman tie- ja ratajärjestelyjen toteuttamiselle. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sataman tie- ja ratayhteyksien rakentaminen on esitetty aloitettavaksi 1999-2004. Sataman ja sen yhteyksien rakentamisesta tehdään tarkemmat päätökset, kun kaavalliset edellytykset niiden toteuttamiseksi ovat olemassa.

Natura -ohjelman toteuttaminen on valtion, muiden luonnonsuojelualueiden kaupungin tehtävä. Virkistysaluevaraukset ovat osittain Vantaan kaupungin omistuksessa. Yksityiset virkistyskäyttöön osoitetut maat voivat pitkäänkin pysyä maa- ja metsätaloudessa, jos virkistyksen tarpeet voidaan turvata esimerkiksi ulkoilureitein ja jokamiehenoikeuden perusteella. VL-alueilla voivat tulla kyseeseen myös yksityisesti järjestetyt virkistyspalvelut.

7. SEURANTA

Helsingin satamahankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa todetaan, että hankkeen ympäristövaikutuksia on syytä tutkia seurantana mm. meren, linnuston ja kasvillisuuden osalta. Seurannasta vastaavat Helsingin Satama, merenkulkuhallitus, tielaitos ja ratahallintokeskus. Seurantaohjelman hyväksyvät asianomaiset ympäristöviranomaiset. Seurantaohjelmat on julkaistu kolmena raporttina: linnustovaikutusten, kasvillisuuden ja pohjavesien seurantaohjelmina. Pohjaveden tarkkailu on ollut käynnissä kevästä 2000 alkaen. Linnustovaikutusten seuranta on aloitettu ohjelman mukaisesti keväällä 2001. Luontovaikutusten seurannan tavoitteena on erityisesti Natura-alueen luontoarvojen säilyttäminen. Seurantatuloksia hyödynnetään haittojen lieventämisessä ja alueen hoidossa. Tulokset julkaistaan ja ohjelmien valmistelua ohjannut työryhmä koontuu vuosittain arvioimaan seurantatuloksia ja ohjelmien tarkistustarvetta.

8. SUUNNITTELUVAIHEET

Kaavoituslautakunta päätti 18.1.1995 käynnistää Vuosaaren sataman ympäristövaikutusten arviointityön kannalta tarpeellisten osayleiskaavavaihtoehtojen laatimisen, jotta niiden suhteen voidaan soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kanssa yhteisiä lausunto- ja nähtävilläoloaikoja. Kaavoituslautakunta hyväksyi 15.2.1995 työohjelman ja aikataulun osayleiskaavavaihtoehtojen laatimiselle Kaakkois-Vantaalle ja Hakkilaan. Sataman liikenneyhteydet osoittautuivat hankalasti ratkaistaviksi, joten osayleiskaavaluonnosten laatimisesta ympäristövaikutusten arviointiin liittyen luovuttiin.

Syys-lokakuussa 1996 käynnistyivät Vuosaaren sataman tie- ja ratayhteyksien yleissuunnitelmien laadinnat. Vantaan edustajat ovat olleet mukana rata- ja tiejärjestelyjen hankeryhmissä. Tie- ja ratavaihtoehdot olivat nähtävillä rakennusasetuksen 154 §:n mukaan kaavojen valmistelua varten 3.-14.2.1997 Itäväylän eteläpuolisilta osiltaan ja 7.-18.4.1997 sen pohjoispuolisilta osiltaan. Suunnitelmia esiteltiin lisäksi 3.2.1997 Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa pidetyssä

Helsingin ja Vantaan yhteisessä kaavakokouksessa. Liikenneyhteysien suunnittelusta ja sen vaiheista tiedotettiin Vuosaaren Satamasanomilla eri sidosryhmille ja mm. suunnittelualueen lähistöllä toimiville järjestöille ja yhdistyksille.

Mielipiteitä tuli nähtävilläoloaikoina yhteensä alun toista sataa. Itäväylän eteläpuolista aluetta koskevissa mielipiteissä korostui koko satamahankkeen tai kaikkien esitettyjen väylävaihtoehtojen vastustaminen. Porvarinlahden tai Mustavuoren ratavaihtoehtoja ei mielipiteiden perusteella voinut laittaa paremmuusjärjestykseen. Itäväylän pohjoispuolisista ratavaihtoehtoista vastustettiin voimakkaasti sekä Koivukylän että Savion vaihtoehtoja ja vähemmän Sipoon vaihtoehtoa. Savion vaihtoehto oli linjattu tunnelissa Leppäkorven asutuksen ali. Kehä III:lle ehdotettiin melusuojauksia.

Osayleiskaavaluonnos oli RakL 125 §:n ja RakA 154 §:n nojalla nähtävillä 19.5.-9.6.1999. Samalla siitä pyydettiin lausunnot. Mielipiteitä saatiin 12 kpl. Neljä niistä koski pääasiassa radan ja tien järjestelyjä ja vaikutuksia Kaakkois-Vantaalla ja kahdeksan ratatunnelin vaikutuksia Metsolessa ja Leppäkorvessa. Lausuntoja saatiin 30 kpl, joista 16:ssa ei ollut huomautettavaa. Osayleiskaavan selostusta täydennettiin lausuntojen johdosta.

Ensimmäinen osayleiskaavaa koskeva viranomaisneuvottelu pidettiin ympäristöministeriössä 5.11.1999.

Osayleiskaavaehdotus oli rakennusasetuksen 29 §:n nojalla nähtävillä 10.11. - 9.12.1999. Ehdotuksen liiteaineistona oli nähtävillä myös Vuosaaren satamahanketta, sataman tiejärjestelyjä sekä satamarataa koskevaa aineistoa. Ehdotuksesta annettiin 11 muistutusta. Niistä viisi koski pääasiassa Kaakkois-Vantaan maankäyttöratkaisuja, yksi sataman vaikutuksia Hakkilan suunnassa ja viisi ratatunnelin vaikutuksia Metsolessa ja Leppäkorvessa.

Osayleiskaavaa ei ollut mahdollista saattaa valtuuston hyväksyttäväksi ennen kuin Vuosaaren satamaa ja sen liikenneyhteysien koskeva seutukaava ja seutukaavan muutos vahvistui 24.1.2002.

Kaavoituslautakunta esitti 3.4.2002 kaupunginhallitukselle, että muistutuksiin annetaan vastineet ja osayleiskaavaehdotus saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Muistutusten johdosta ei esitetty tarkistuksia osayleiskaavaehdotukseen.

Toinen osayleiskaavaa koskeva viranomaisneuvottelu pidettiin 16.4.2002. Sen perusteella osayleiskaavan selostusta täydennettiin ja määräyksiin tehtiin teknisiä korjauksia.

Kaupunginhallitus antoi 3.6.2002 vastineet muistutuksiin ja esitti osayleiskaavan kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi.

Vantaalla 3. päivänä kesäkuuta 2002

Matti Pallasvuori
Yleiskaavapäällikkö

Markku Immonen
Yleiskaavasunnittelija

9. TILASTOTIEDOT

Maankäyttö Pinta-ala (ha)

AT	35,22
P	8,07
T	24,74
ET	42,53
EV	38,49
VU	10,97
VL	231,16
VR	65,23
MV	25,67
SL1	137,90
SL2	38,59
LT	94,11
LR	12,94

Yhteensä 765,62

10. LIITEKARTAT

Kuva 1	Ote Vuosaaren sataman ja sen yhteyksien seutukaavasta
Kuva 2	Ote Vantaan voimassa olevasta yleiskaavasta
Kuva 3	Ote osayleiskaavakartasta, alueen eteläosa
Kuva 4	Ote osayleiskaavakartasta, alueen pohjoisosa Osayleiskaavamerkinnot, -määräykset ja suositukset
Kuva 5	Ote Vuosaaren tieliikennejärjestelyjen yleissuunnitelmasta 1997, eteläosa
Kuva 6	Ote Vuosaaren tieliikennejärjestelyjen yleissuunnitelmasta 1997, pohjoisosa