

Vantaan kaupunki
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunginosat 52 ja 53

AVIAPOLIKSEN ASEMAN ALOITUSKORTTELI



Asemakaavamuutoksen selostus,
joka koskee 23.2.2015 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002151.
Kaavoitus on tullut vireille 12.4.2012

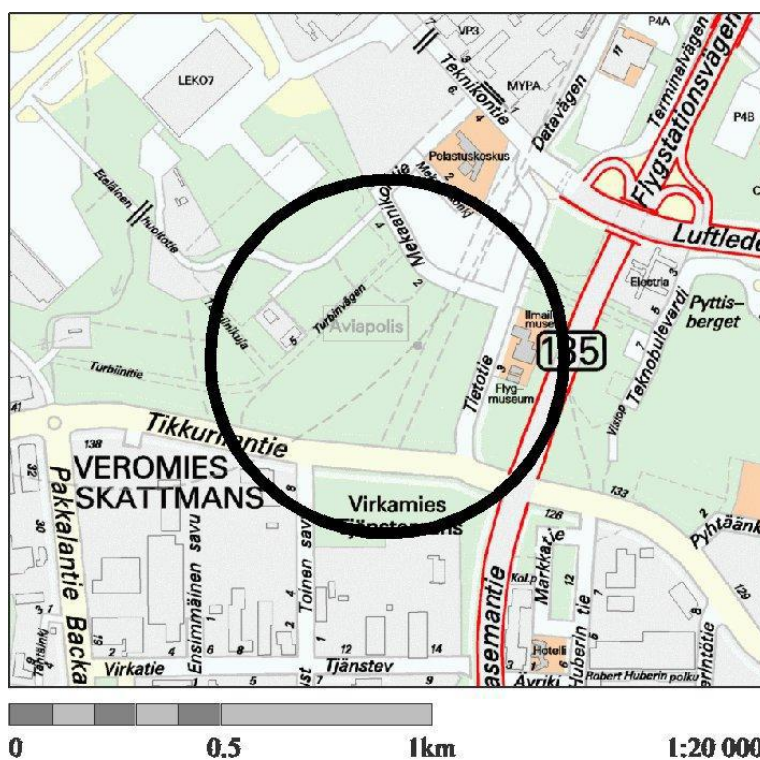
1 PERUS JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutosehdotus: Kaupunginosa 52, Veromies ja
Kaupunginosa 53, Lentokenttä

1.2 Kaava-alueen sijainti

Muutosalue sijaitsee pääosin lentokenttäalueella Tikkurilantien pohjoispuolella, rajautuen lännessä rakentamattomaan Turbiinitiehen ja idässä Aviabulevardiin. Muutosalueeseen liittyy myös osa Karhumäentietä sekä Karhumäenportin katualue.



1.3 Kaavamuutoksen nimi ja tarkoitus

Asemakaavan muutos nro 002151.

Vuona 2015 avattavan Kehäradan Aviapoliksen aseman ympärille kehitetään elävä ja urbaani kaupunkikeskus, joka tukeutuu Aviapoliksen aseman erinomaisiin joukkoliikenneyhteyksiin. Tällä kaavamuutoksella mahdollistetaan eteläisemmän Aviapoliksen aseman sisäänkäynnin ympäristön rakentaminen.

Alueelle sijoittuva liike- ja palvelutoiminta tulee palvelemaan myös Veromieheen muuttavia uusia asukkaita sekä alueen läheisyydessä sijaitsevien yritysten työntekijöitä.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

1 PERUS JA TUNNISTETIEDOT.....	2
1.1 TUNNISTETIEDOT.....	2
1.2 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI	2
1.3 KAAVAMUUTOKSEN NIMI JA TARKOITUS	2
1.4 SELOSTUKSEN SISÄLLYSLUETTELO.....	3
1.5 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA	4
1.6 LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALEISTA	4
2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET	5
2.2 ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS.....	5
2.3 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN	5
3 LÄHTÖKOHDAT	6
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA	6
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	6
3.1.2 Luonnonympäristö.....	7
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	7
3.1.4 Maanomistus.....	12
3.2 SUUNNITTELUTILANNE	13
3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	13
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	17
4.1 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE.....	17
4.2 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET	17
4.3 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ	17
4.3.1 Osalliset.....	17
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	18
4.3.4 Viranomaisyhteistyö.....	18
4.4 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	18
4.5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET	19
4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta	19
4.5.2 Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu	23
4.5.4 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet	23
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS	24
5.1 KAAVAN RAKENNE	24
5.1.1 Mitoitus.....	24
5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	25
5.3 ALUEVARAUKSET	25
5.3.1 Korttelialueet	25
5.3.2 Katualueet.....	25
5.3.3 Virkistysalueet.....	29
5.4 KAAVAN VAIKUTUKSET	30
5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	30
5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön	32
5.4.3 Yhteenveto	32
5.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT	33
5.6 KAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET	33
5.7 NIMISTÖ	33
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	33
6.2 TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS	33
7 KAAVAMUUTOSTYÖHÖN OSALLISTUNEET	34

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- 1 Tilastolomake
- 2 Asemakaavan muutosehdotus nro 002151 ja poistuvat kaavamerkinnot
- 3 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset
- 4 Vesihuollon yleissuunnitelma
- 5 Hulevesisuunnitelma
- 6 Pelastusreitit
- 7 Ympäristön yleissuunnitelma

1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaaleista

Konsepti ja taustaraportti Arkkitehtitoimisto, Helsinki- Zürich Oy (2011)

Maisemaselvitys, Eduarch Oy / Vahanen yhtiöt Oy (2012)

Nykytilanteen ilmanlaatuselvitys asemakaavan muutosta varten, Enwin (2012)

Pysäköintiliiketoiminnan kehittäminen Aviapolis-alueella, FIRA (2012)

Ekotehokas Aviapolis, Vahanen Oy (2012)

Hulevesitarkastelu / Aviapoliksen alue, Vahanen Oy (2012)

Aviapolis aseman suunnittelukäsikirja, Arkkitehtitoimisto Helsinki-Zürich Oy (2013)

Aviapolis -kaavarunko, Lähtökohdat ja tavoitteet, Kaupunkisuunnittelulautakunta 18.8.2014.

Aviapolis ympäristömeluselvitys, Akukon (2013), päivitetty 14.11.2014

Aviapolis -katualueiden yleissuunnitelma 1.7.2014, WSP

Vantaa alueittain (2014)



Helsinki-Zürich Oy

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavamutoksen hakija, LAK Lentoasemakiinteistöt Oyj haki kaavamutosta 6.3.2012.

Kaavamutoksen hakijan ja kaupungin yhteisenä tavoitteena on asemakaavamuutos, joka mahdollistaa kaupunginosakeskuksen rakentamisen.

MRL 63§:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin 12.4.2012. Osallisten MRL 62§:n mukainen kuuleminen oli 27.4.2012 ja kirjalliset mielipiteet pyydettiin 7.5.2012 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 23.9.2014. Kaavamuutosalueen rajausta on täydennetty koskemaan myös Karhumäenportin ja osittain Karhumäentien katualuetta.

Kaavamutoksen suunnittelu käynnistettiin jo vuonna 2011. Luonnossuunnitelmat laadittiin yhteistyössä hakijan sekä hakijan konsulttien Arkkitehtitoimisto Helsinki-Zürich Oy:n, Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy:n, Trafix Oy:n ja Vahanen Oy:n kanssa.

Kaavamutoksen suunnittelua on jatkettu mm. Arkkitehtitoimisto Innovarch Oy:n ja Skansa Oy:n kanssa vuosien 2013-14 aikana.

2.2 Asemakaava ja asemakaavan muutos

Kaavamuutos on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, maakuntakaavan, yleiskaavan ja Vantaan strategioiden mukainen.

Voimassa olevassa asemakaavassa alue on lentokenttäaluetta, jolle ei ole osoitettu rakennusoikeutta. Osittain alue on kaavallisesti katualuetta, joiden rajoja korjataan vastaamaan olemassa olevia katusuunnitelmia.

Toiminnot ja rakenne

Aviapoliksen aseman ympäristön aloituskortteliin sisältyy koko asemanseudun alueen kannalta tärkeitä toimintoja. Kaava-alueelle sijoittuu Kehäradan maanalaisen aseman eteläinen sisäänkäynti. Maanalaisen juna-aseman yläpuolelle maantasoon rakennetaan Aviabulevardin varteen sijoittuva bussiterminaali. Asema ja terminaali yhdessä muodostavat joukkoliikenteen solmukohdan. Aloituskorttelista rakennetaan eri toimintojen alue, johon suunnitellaan liike-, palvelu- ja toimitiloja sekä asuntoja.

Mitoitus

Rakentamisen yhteen laskettu rakennusoikeus on 38 000 k-m² ja rakennukset ovat kahdesta kuuteentoista kerroksisia.

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat toimitiloille ja palveluille 1 ap/50 k-m² sekä asumiselle 1 ap/130 k-m². Polkupyöränormi on 1 pp/100 k-m². Pysäköinti voidaan sijoittaa korttelien maanalaisiin tiloihin ja pysäköintitaloon.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Rakentaminen on tarkoitus aloittaa heti, kun kaavamuutos on tullut voimaan.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Helsinki-Vantaa-lentokentän ja Veromiehen työpaikka-alueiden välissä, rajautuen etelässä Tikkurilantiehen, lännessä rakentamattomaan suunnitteilla olevaan Turbiinitiehen ja idässä Aviabulevardiin. Alueelta on noin puolentoista kilometrin matka lentoaseman terminaaileille. Alue on tällä hetkellä suurelta osin havumetsää. Suunnittelualueeseen kuuluu myös pohjoisempänä pieni katualueen osa, joka käsittää Karhumäenportin ja osan Karhumäentietä.

Alue sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla Kehä III:n ja Lentoasemantien läheisyydessä. Rakenteilla oleva Kehäradan asema sijaitsee kaava-alueella.

Vilkas lentokenttä tuo runsaasti lentomatrustajia aivan kaava-alueen läheisyyteen.



Ilmakuva alueelta

Veromiehen alueella on noin 4000 työpaikkaa. Kaupunginosassa sijaitsee toimistoja, varastoja, kolme hotellia, erityiskauppoja ja tuotantolaitoksia. Iltaisin Veromies on hiljaista aluetta. Veromiehen alueelle on tavoitteena lisätä asumista työpaikkojen lo-

maan, jolloin kaupunginosassa syntyy mahdollisuudet ympärivuorokautiseen kaupunkielämään.

3.1.2 Luonnonympäristö

Maisemarakenne ja maisemakuva

Tuleva Aviapoliksen keskus sijaitsee selänteellä, vedenjakaja-alueella Vantaanjoen ja Keravanjoen valuma-alueiden välissä. Alueella on kallioisia kumpareita, joiden välissä on ohuita irtainten maalajien kerroksia, lähinnä moreenia. Aloituskorttelin maaperä on lähes kokonaan kalliota ja kallio on laajalti näkyvissä.

Alueelle on laadittu maisemaselvitys, johon liittyvät maastokäynnit on tehty marraskuussa 2011. Suunnittelualueen puuston valtalajeina ovat mänty ja kuusi. Alueella esiintyy kahdenlaista metsätyyppiä. Asemarakennuksen länsipuolella on tuoretta kangasmetsää ja ns. yltäsanteella esiintyy kuivaa kangasmetsää ja karua kallio-maastoa. Puusto on harvaa ja pensaskerros puuttuu lähes täysin.

Aviabilevardia sekä asemaa ja aseman ilmanvaihtorakennelmaa rakennettaessa on tehty kalliolouhintaa. Maisemaselvityksen mukaan tarkasteltavalla alueella ei ole luonnonsuojelualueita eikä muitakaan kasvistollisesti tai eläimistöltään arvokkaiksi määriteltyjä alueita.

Mäntyvaltainen metsä, jossa on paljon avokallioita, on maisemakuvaltaan puistomainen ja kaunis. Aviabilevardi ja Aviapoliksen asema ja aseman huoltokuilu on jo rakennettu.



Alueen puustoa, Maisemaselvitys

Maaperä ja rakennettavuus

Kaavamuutosalue sijoittuu pääosin kallioiselle maaperälle. Osa alueesta on moreenia. Alueella on tehty kalliolouhintatöitä ja tämänhetkinen maapinnan taso vaihtelee noin +41.000:n ja +51.000:n välillä mpy.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

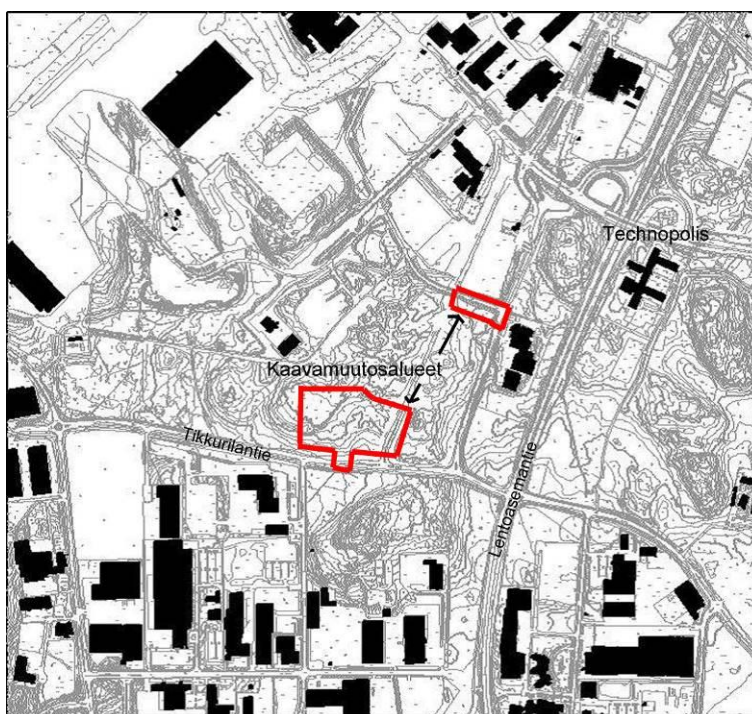
Väestön kehitys kaava-alueella

Asemakaavamuutosalueella ei ole asutusta.

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutosalue sijaitsee Helsinki-Vantaa-lentokentän ja Veromiehen työpaikka-alueen välissä. Alueen läheisyydessä on lentoasema palveluineen ja työpaikkoineen, Technopoliksen työpaikka-alue sekä ilmailumuseo. Joukkoliikenneyhteydet ovat Kehäradan aloittaessa toimintansa (kesällä 2015) erinomaiset.

Veromiehen alueen rakenne on hiljalleen muuttumassa työpaikkapainotteisesta kohti kaupunkimaisempaa erityyppisten toimintojen aluetta. Asumista ja erilaisia palveluja suunnitellaan Veromieheen monelle alueelle.



Nykyinen kaupunkirakenne

Kaupunkikuva

Kaava-alue on pääosin rakentamaton metsää. Alueella sijaitsee Aviapoliksen aseman eteläisin sisäänkäyntirakennus. Alueelle on lisäksi rakennettu huolto- ja iv-kuilu.



Aviapolis-aseman eteläisin sisäänkäynti



Huolto- ja iv-kuilu

Suunnittelualueen ympäristö on rakentunut suurimittakaavaisista työpaikka- ja varastorakennuksista. Alueen pohjoispuolelta hallitsevat lentokenttäalueen terminaalit ja logistiikkarakennukset. Lentoasemantien itäpuolella on Technopoliksen alkuvaiheen rakennusryhmä, joka laajenee tulevaisuudessa etelään päin.

Asuminen

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei tällä hetkellä ole asutusta. Veromiehen ainoa asuinalue on noin kilometrin päässä Pyhtäänkorventien ja Pyhtäänkorvenkujan varrella.

Aviopoliksen suuralueen asuntokannan asunnoista yli puolet on rakennettu 2000-luvulla.

Vuoden 2011 alussa suuralueen väkiluku oli hieman yli 16 400. Väestö on lisääntynyt vuodesta 2001 vuoteen 2011 mennessä yli 11 000 asukkaalla ja väestömäärän uskotaan kasvavan vielä monen vuoden ajan.

Alueella asuu suhteellisesti enemmän alle kouluikäisiä ja vähemmän 65 vuotta täytäneitä kuin Vantaan muilla suuralueilla. Koulutus- ja tulotaso on korkeampi ja työttömyysaste alhaisempi kuin muualla Vantaalla (Vantaa alueittain).

Palvelut

Veromiehen alue on ollut työpaikka-aluetta, jossa palvelujen osuus toiminnasta on ollut melko vähäistä. Kaupalliset toiminnot painottuvat Kehä III:n eteläpuolelle Pakalan alueelle, jossa sijaitsee mm. kauppakeskus Jumbo sekä kylpylähotelli ja viihdekeskus Flamingo.

Veromiehen alueella on tavoitteena nostaa palvelujen osuutta, osa alueesta on yleiskaavan tarkistuksessa osoitettu erityisesti palvelutyöpaikoille.

Alueen poikkeuksellisen hyvät liikenneyhteydet, olemassa olevat työpaikat, lähialueen runsaat palvelut kaupan ja majoituksen osalta sekä suunniteltavan rakennuskannan volyymi antavat mahdollisuuden uudenlaiseen kokonaisvaltaiseen ratkaisuun, joka on onnistuessaan myös taloudellisesti toteutuskelpoinen. Alueelle toteutettava palvelurakenne ja asuminen tukevat myös ympäröivän alueen kilpailukykyä ja kehittymistä.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Kaavamuutosalueella ei ole tällä hetkellä työpaikkoja.

Aviopoliksen suuralueen työpaikkamäärä on omaa luokkaansa verrattuna muuhun Vantaaseen. Aviopoliksen suuralueella on ollut vuonna 2008 liki 35 000 työpaikkaa, joka on noin kolmasosa koko Vantaan työpaikoista. Eniten työpaikkoja on kuljetuksen ja varastoinnin parissa (Vantaa alueittain).

Virkistys

Yleiskaavan mukainen ulkoilureitti kulkee alueen halki etelä-pohjoissuunnassa. Alue on pääosin harvaa metsää, joten kasvillisuuden osalta alue soveltuu virkistyskäyttöön hyvin. Lentomelu kuitenkin ulottuu osalle suunnittelualueesta heikentäen hieman alueen virkistyskäytön laatua.



Maasto ulkoilureitin alueella, Maisemaselvitys

Liikenne

Kaavamuutosalue tulee liittymään Turbiinitien ja Aviakujan-Aviabulevardin kautta Tikkurilantielle ja Lentoasemantielle, joiden kautta alueelta on yhteys seudulliseen päätieverkkoon, mm. Tuusulanväylälle ja Kehä III:lle. Lähiympäristön katuverkossa ajoneuvo- ja jalankulkuliikenne on osittain eroteltu toisistaan.

Julkisen liikenteen yhteydet alueella ovat hyvät. Lähimmät bussipysäkit ovat Tikkurilantiella ja nykyisellä Aviabulevardilla. Kehäradan sekä bussiterminaalin rakentamisen myötä joukkoliikenneyhteydet tulevat olemaan erinomaiset, muodostaen joukkoliikenteen vaihtoalueen, jossa liikennemuodosta toiseen siirtyminen tulee olemaan sujuvaa. Aviapoliksen aseman eteläinen uloskäynti ja bussiliikenteen paikallinen terminaali tulevat asemakaavan muutosalueelle. Yleiskaavan pikaraitiotievaraus kulkee Aviabulevardia pitkin. Sen pysäkit sijoittuvat kaavamuutosalueen kohdalle. Lisäksi Aviabulevardille tulee bussipysäkit lentoasemalle kulkeville bussilinjoille.

Alueen läpi suunnitellaan seudullinen kevyen liikenteen yhteys joka tulee lännestä Tikkurilantien vartta pitkin ja jatkuu kaavamuutosalueen pohjoisreunassa kohti Tiiranpuistoa ja edelleen Technopolis-alueelle Lentoasemantien yli.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Alueella ei ole rakennettua kulttuuriympäristöä eikä muinaismuistoja.

Tekninen huolto

Vesihuolto

Kaava-alueelle on rakennettu vesihuoltoverkostoa Aviabulevardin yhteyteen. Johdot on liitetty kunnalliseen verkostoon etelän suunnassa Toisen savun pohjoispäässä.

Vedenjakelu

Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka yläsäiliö (tilavuus 6700 m³, HW = +80.00 ja NW = +72.00) sijaitsee Simonkylässä. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken veden-

puhdistus-laitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta. Painetasot ovat: alin +72.00 ja ylin +85.00 mvp (merenpinnasta).

Jätevesiviemärointi

Alueen jätevedet johdetaan Toisen savun viemäriin, jonka kautta ne johtuvat Veromiehen runkoviemäriin. Runkoviemäristä vedet johtuvat Köyhämäen mittausaseman kautta Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymän viemäritunneliin ja lopulta Viikinmäen keskuspuhdistamolle.

Hulevesiviemärointi

Valtaosa alueen hulevesistä johdetaan Aviabulevardin hulevesiviemäriin, josta vedet johtuvat itään laskevan Tikkurilantien hulevesiviemärin kautta Kirkonkylänojaan. Osa alueen hulevesistä johtuu Tikkurilantien länteen laskevaan hulevesiviemäriin, josta vedet päätyvät lopulta Krakanojaan.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Kaava-alueelle on laadittu meluselvitys. Alueelle kohdistuu liikennemelua Tikkurilantieltä.

Suunnittelualueen luoteispuolella sijaitseva Helsinki-Vantaan lentoaseman Finavian ylläpitämä lentokoneiden koekäyttöpaikka on suunniteltu siirtää nykyistä kauemmaksi. Se olisi käytössä mahdollisesti jo vuonna 2016 (Akukon meluselvitys 28.11.2014). Tällä hetkellä koekäyttöalue on noin 450 metrin päässä tulevasta asuinrakentamisesta. Koekäyttöalueen aiheuttamat hetkelliset keskiäänitasot L_{Aeq} korttelin pohjoisosan asuinrakennusten julkisivuilla voivat olla laskennan mukaan noin 80 dB.

Jos halutaan välttää unenhäirinnän esiintymistä asuintiloissa, on käytettävä $\Delta L_A \geq 45$ dB julkisivuilla, joilla koekäyttöalueen aiheuttamat hetkelliset keskiäänitasot ylittävät 75 dB.

Kaavamuuotosalue sijaitsee osittain myös lentomelualueella, pääosin yleiskaavan lentomeluvyöhykkeellä m3 (50-55 dB), pohjoisin kulma lentomeluvyöhykkeellä m2 55-60 dB).

Hiukkaset

Kaavaa varten on laadittu selvitys alueen ilmanlaadusta (Envin 2012). Aviapolis suunnittelualueen ilmanlaatuun vaikuttavat Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen ja lentokentälle suuntautuvan ajoneuvoliikenteen päästöt sekä lähialueen tieliikenteen päästöt sekä mm. kaukokulkeuma erityisesti pienhiukkasissa. Myös kauempana sijaitsevien isojen teiden mm. Kehä III:n ja Tuusulanväylän liikenne vaikuttavat kokonaisuutena alueelliseen ilmanlaatuun.

Mittausten ja mallinnusten perusteella ilmanlaatu nykytilanteessa Aviapoliksen asemanseudun alueella vastannee epäpuhtauspitoisuuksien osalta likimain Tikkurilan tai pääkaupunkiseudun Kehä I eteläpuoleisten asuinalueiden ilmanlaatua.

Typpidioksidin ohje- ja raja-arvoihin verrannolliset tuntipitoisuudet olivat pääkaupunkiseudun mallinnusten mukaan samaa tasoa kuin vilkasliikenteisten kehäteiden tai vastaavien väylien ympäristössä. Bioindikaattoritutkimuksen mukaan alueella on ilmanlaatuindeksin mukaan lievästi köyhtynyt lajisto, mutta selvästi parempi tilanne kuin itäisen Vantaan osissa.

Tulevaisuudessa sekä autoliikenteen että lentoliikenteen yksikköpäästöjen (NO_x) arvioidaan vähenevän suhteellisen voimakkaasti päästömääräysten kiristyessä, mutta lentoliikenteen ja autoliikenteen kasvuennusteet tulevaisuudessa Helsinki-Vantaan lentoaseman seudulla toisaalta kompensoivat vähennystä.

Ilmanlaatua kaava-alueella voidaan parantaa seuraavilla toimenpiteillä:

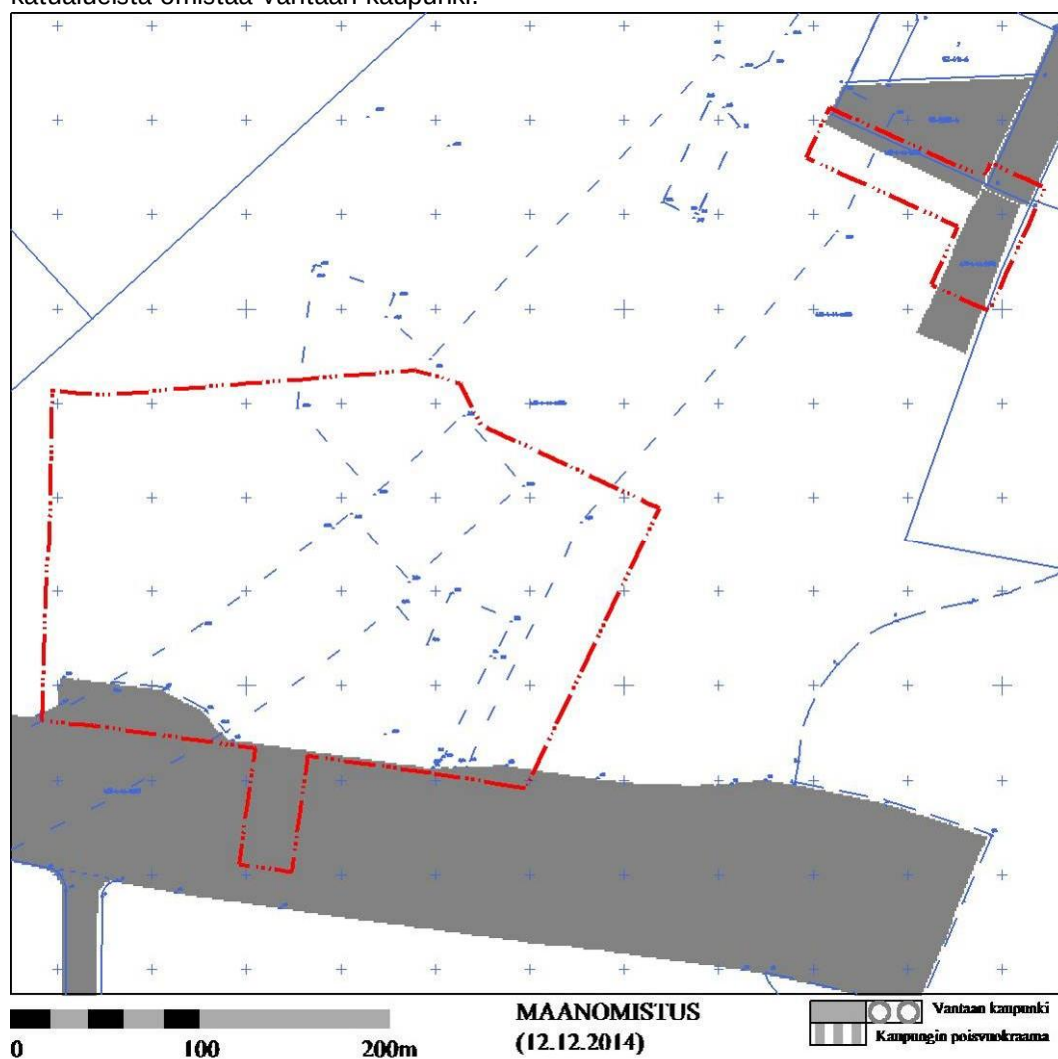
- Jättämällä riittävän suuri etäisyys Tikkurilantien ja kiinteistöjen väliin
- suuntaamalla kiinteistöjen raittiinilmanotto mahdollisimman ylös ja pihan puolelle
- sijoittamalla lasten leikkipaikat ja pihojen virkistysalueet sisäpihoille ja mahdollisimman kauas vilkasliikenteistä teistä
- sijoittamalla parkkihallien ilmanvaihdon purkupaikat kauas lasten leikkipaikoista
- suunnittelemalla alueelle runsaasti kasvillisuutta

Vaara-alueet

Asemakaavamuutosalue kuuluu usean lentokentällä olevan sevesodirektiivin mukaisen laitoksen tai lupalaitoksen konsultaatiovyöhykkeisiin. Laitosten riskianalyyysien perusteella vaaravyöhykkeet eivät ulotu asemakaavamuutosalueelle. Osan laitosten toiminta on myös supistunut huomattavasti rekisteriin merkinnän jälkeen, jonka johdosta esim. räjähdysvaara on pienentynyt huomattavasti ja toiminta muuttunut direktiivin mukaisesta lupalaitokseksi. Vain Vantaan Energian varavoimalasta saattaa suuronnettomuustilanteessa kohdistua alueelle paineaalto.

3.1.4 Maanomistus

Suurimman osan kaavamuutosalueesta omistaa LAK Lentoasemakiinteistöt Oyj. Osan katualueista omistaa Vantaan kaupunki.



Maanomistuskartta

3.2 Suunnittelutilanne

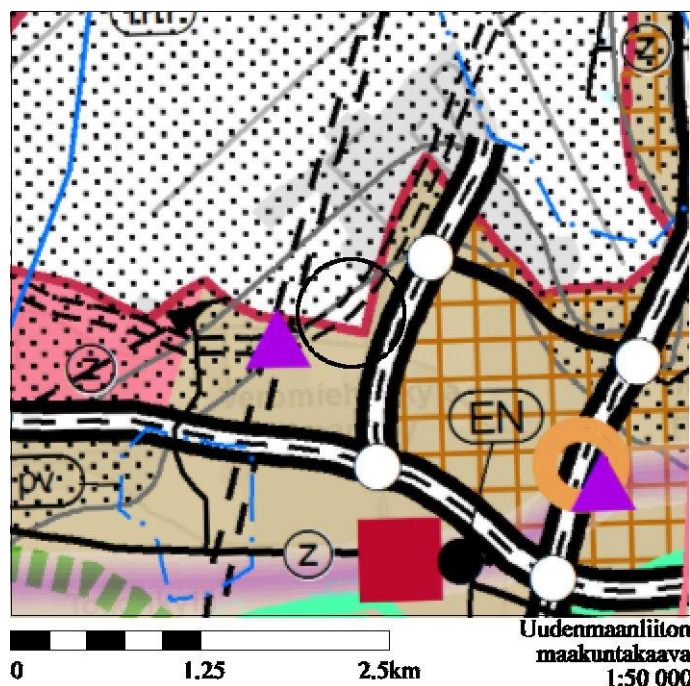
3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (1.3.2009. tarkistettu 30.11.2014) erityistavoitteena on mm., että asuin-, työpaikka-, tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olevasta yhdyskuntarakenteesta. Jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten on varattava riittävät alueet ja edistettävä niiden jatkuvuutta. Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen, kun huomioidaan koko Aviapolisalueen kehityssuunnitelmat. Tavoitteiden mukaisuus on esitetty tarkemmin kohdassa 5.1.

Maakuntakaava (YM 8.11.2006)

Voimassa olevassa maakuntakaavassa alue on taajamatoimintojen aluetta ja liikennealuetta (lentokenttä). Alueen halki kulkee Kehäradan tunnelivaraus. Alue on osittain maakuntakaavan lentomelualueella. Alueen itäpuolella sijaitsee kehittämisperiaatmerkintä. Merkinnällä osoitetaan tiivistettävät taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on osoitettu keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisten, seudullisesti merkittävien joukkoliikenteen vaihtopaikkojen yleispiirteinen sijainti. Ympäristöministeriö on vahvistanut 2. vaihemaakuntakaavan 30.10.2014. Kaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.



Yleiskaava

Yleiskaavassa (Kv 17.12.2007) alue on osoitettu pääkäyttötarkoitukseltaan työpaikka-alueeksi (TP). Alueelle on osoitettu joukkoliikenteen terminaali (LJ). Alueen pohjoispuolella kulkee yleiskaavan ohjeellinen ulkoilureitti. Tikkurilantietä ja Aviabulevardia pitkin kulkee ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys. Osa alueesta kuuluu lentomeluvyöhykkeeseen m3. Alueen halki kulkee Kehäradan linjaus. Alueen läheisyydessä on keskustatoimintojen alakeskus (c). Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen.

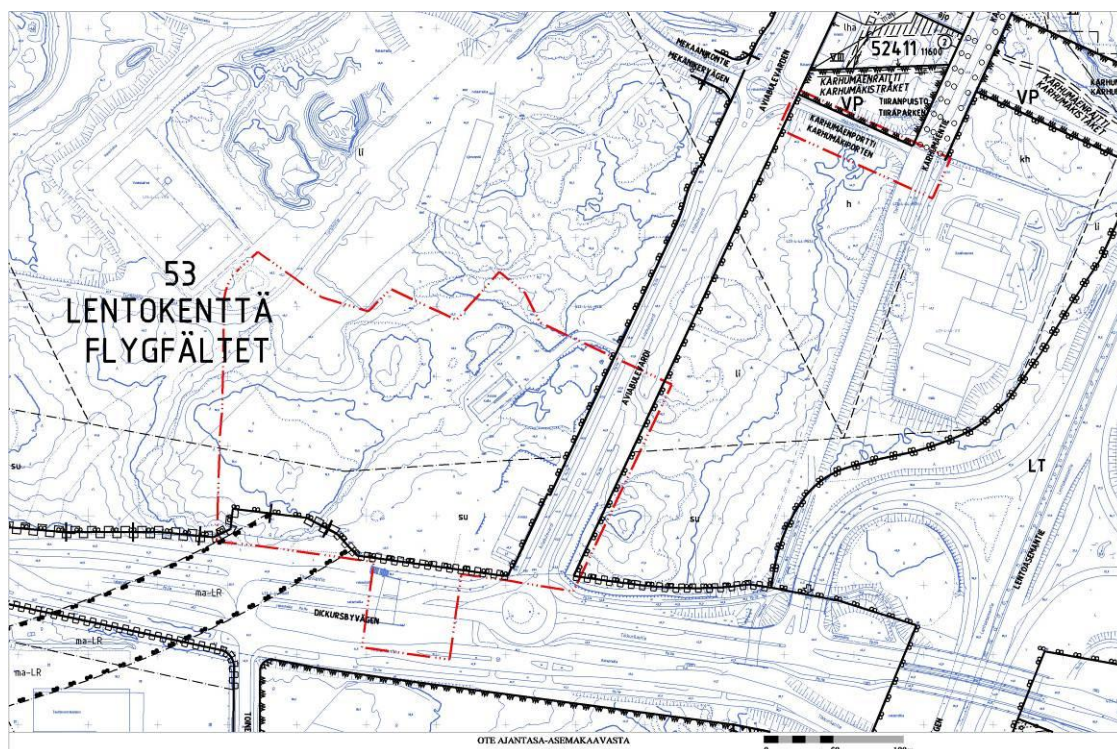


Asemakaava

Asemakaava 530100 (SM 5.3.1981) käsittää koko suunnittelualueen. Alueella on voimassa myös maanalainen asemakaava 701100ma (KV 15.12.2008).

Alue on voimassa olevassa asemakaavassa lentokenttäaluetta (LL). Maanalaisessa asemakaavassa alueelle on osoitettu maanalainen rautatietunneli (ma-LR), maanalaiselle rautatieasemalle varattu alueen osa (ma-LRas), alueen osa, johon saa sijoittaa maanalaisiin tiloihin johtavan ajoluiskan (ma-ajo), sekä ohjeellisia maanalaisia tiloja hätä-poistumista ja yhteyksiä varten (maph) ja (mai).

Alueella on myös voimassa kolme erillistä kaavamuutosta; kaavamuutos nro 001134 (YM) 18.1.1995, muutos nro 002060 (kv) 12.12.2011 sekä kaava nro 530800m (Kv) 18.6.2012.



Rakennusjärjestys

Vantaan kaupungin rakennusjärjestys on ollut voimassa 1.1.2002 lähtien.

Tonttijako ja kiinteistörekisteri

Korttelialue on merkitty tilana kiinteistörekisteriin Kiinteistö (92-423-4-44).

Pohjakartta

Alueen pohjakartta täyttää kaavoitusmittauksista ja kaavojen pohjakartoista annetun asetuksen 1284/1999 asettamat vaatimukset.

Rakennuskiellot

Alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

Vantaan kaupungin strategiat

Vantaan tasapainotettu strategia 2012-2015:

Metropolialueen kilpailukykystrategiaa toteutetaan Vantaan kilpailukykyohjelmalla.

Kaupungin palvelut rakentavat kilpailukykyä ja luovat vetovoimaa, joka houkuttelee niin asukkaita kuin yrityksiäkin.

Vantaan kilpailukykyä parannetaan erityisesti kehittämällä Aviapolis-aluetta.

Arkkitehtuuristrategia

- Voimistetaan alueiden identiteettiä
- Vahvistetaan keskustoja eheyttävällä täydennysrakentamisella.

Suunnitelmat ja selvitykset

Aviapolis-kaavarunko. Lähtökohdat ja tavoitteet (kala 18.8.2014)

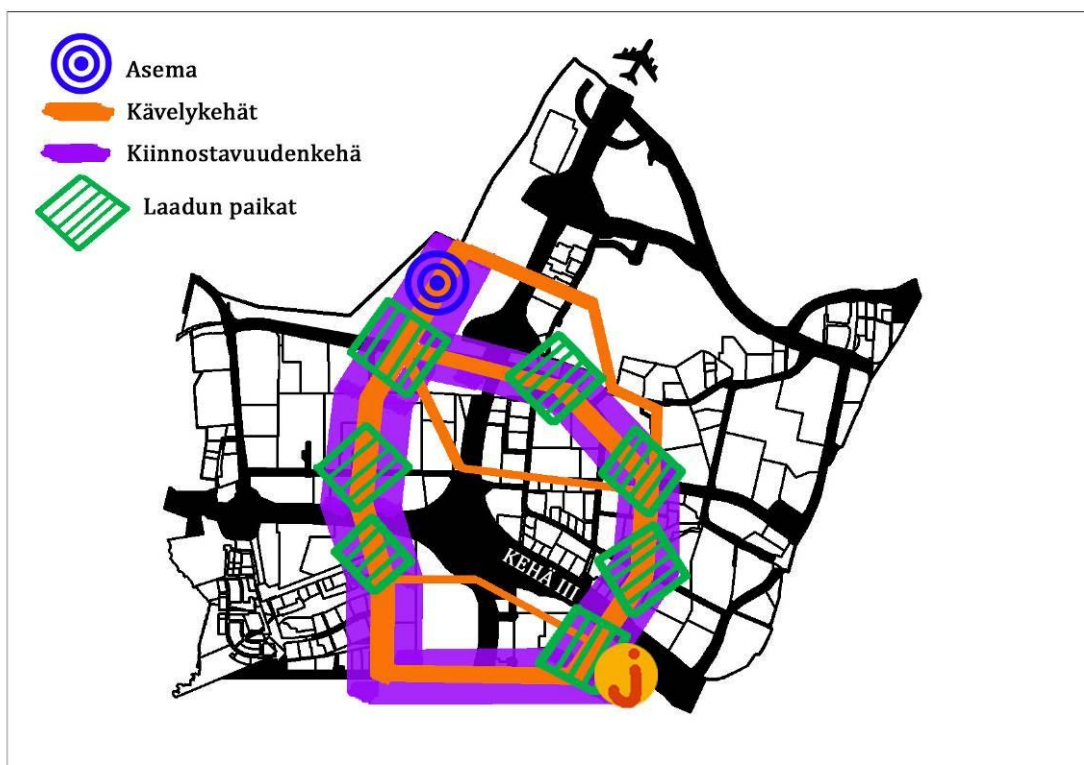
Kaupunkisuunnittelulautakunta on 18.8.2014 hyväksynyt Aviapoliksen kaavarunkon lähtökohdat ja tavoitteet kaavarunkotyön pohjaksi. Kaavarunkoalue käsittää koko Veromiehen kaupunginosan.

Aviapolis on kasvava kansainvälinen työpaikka-alue, jonka kehittämiseen Vantaan kaupunki on sitoutunut. Aviapoliksen keskus rakentuu tulevana vuosikymmeninä lentoaseman viereen, uuden Aviapoliksen aseman ja Pakkalan keskuksen yhteyteen Veromieheen. Kasvun ja kehittymisen varmistamiseksi alueelle laaditaan yhteistyössä alueen toimijoiden ja kaupungin eri toimialojen kanssa yleiskaavaa täsmentävä, asemakaavoitusta ja hankkeita ohjaava kaavarunko.

Aviapoliksen suunnittelun tavoitteet:

- Tehdään autokaupungista käveltävän kokoinen kaupunki, missä voi viihtyä ja viiptyä.
 - o Tuleva suunnittelu tähtää toiminnoiltaan nykyistä monipuolisemman, kaupunkikuvaltaan laadukkaamman sekä mittakaavaltaan ihmisen kokoisuuden alueen kehittämiseen.
- Rakennetaan ekologisesti ja kulttuurisesti kestävä kaupunkia.
 - o Koska alue rakentuu ja uudistuu vähitellen, on laadun varmistaminen varsinkin kaikkein näkyvimmillä paikoilla tärkeää.
 - o Ilmastomuutoksen hillintä on Vantaan keskeisempiä tavoitteita, mikä on innoituksena rakentaa Aviapoliksesta ekologisen lentokenttäkaupungin esikuva.
- Tehdään kestävästä kulkumuodoista kilpailukykyisiä ja luodaan innovatiivisia liikumisratkaisuja.
 - o Alueen kehityksessä suositaan ja edistetään jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.
- Mahdollistetaan 60 000 työpaikan sijoittuminen alueelle.

- o Moni toimija haluaa Aviapolikseen, josta maailman metropolit ovat vain parin tunnin päässä.
- Tehdään elämisen ja asumisen kaupunginosa 20 000 vantaalaiselle.
 - o Muodostetaan identiteetiltään erilaisia ja omailmeisia kaupunginosia ja tuodaan asuntorakentamiseen yhteisöllisyyttä ja leikkimielisyyttä.
- Rakennetaan Aviapoliksesta haluttu kohde, jonne tullaan läheltä ja kaukaa.
 - o Houkutellaan alueelle suurten ihmisvirtojen hankkeita ja tehdään Aviapolis-asemasta alueen toinen keskus Jumbon vastapariksi.
 - o Yhdistetään Aviapoliksen aseman alue sekä Jumbon ja Flamingon palvelut pääkatujen nauhalla



Aviapolis, alustava kuva "kiinnostavuuden kehästä".

Aviapolis-asemanseudun suunnittelukäsikirja

Tämän asemakaavan kanssa on samanaikaisesti valmisteltu koko Aviapolis asemanseudun alueelle suunnittelukäsikirjaa. Suunnittelukäsikirja toimii alueen asemakaavaluonnosten rinnalla työkaluna ohjaamassa alueen kehitystä yhdessä alueen eri toimijoiden kanssa.

Suunnittelukäsikirja mahdollistaa joustavan asemakaavan. Se on tehty kaavoituksen ja toteutuksen tueksi varmistamaan tavoitteiden toteutumisen ja korkean laadun syntymisen.

Seveso-selvitys

Gaia Consulting Oy on tekemässä riskisen arvioinnin selvitystyötä talven 2015 aikana, jossa tarkastellaan vaaratilanteen aiheuttamien laitosten toiminnan edellyttämiä suojavyöhykkeitä sekä selvitetään niitä toimenpiteitä, joilla suojavyöhykkeen laajuuteen voidaan vaikuttaa.

Selvityksen tavoitteina on tuottaa kaavarunkotyöhön riittävän arviointipohjan antava perusteltu näkemys alueen Seveso-laitosten ja mahdollisten muiden vaaraa aiheuttavien toimintojen onnettomuusriskien ulottuvuuksista ja vaikutuksista kyseessä olevalle suunnittelualueelle sekä esittää miten nykyinen toiminta ja tuleva maankäyttö alueella sovitetaan yhteen.

Onnettomuusriskin huomioon ottaminen kaavoituksessa yleisesti sisältyy valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä yleis- ja asemakaavojen sisältövaatimuksiin.

Tätä kaavatyötä varten on laadittu seuraavat selvitykset ja taustaraportit on esitetty sivulla 4.

Aluetta koskevat myös seuraavat Vantaan kaupungille laaditut selvitykset:

- Kai Wartiaisen "K2 Vantaa 2025" -visio (2002) Tikkurilantien kaupunkibulevardista
- Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy:n "Aviavillat" (2006)
- Arkkitehtuuritoimisto Heikkinen-Komonen Oy:n "Veromiehen ideasuunnitelma" (2009) Veromiehen alueen kaupunkirakenteen eheyttämiseksi.
- Aviapolis-alueen kävely ja pyöräilyselvityksessä (28.2.2012, Kuntatekniikan keskus, WSP Finland Oy)
- Vantaa alueittain (2012)
- Keski-Vantaan hulevesijärjestelmän nykytilan toiminnallinen selvitys (2007)

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Vuona 2015 avattavan Kehäradan Aviapoliksen aseman ympärille on tarkoitus kehittää urbaani kaupunkikeskus, joka tukeutuu Aviapoliksen aseman erinomaisiin joukko-liikenneyhteyksiin. Lentokentän läheisyys tuo myös monia mahdollisuuksia alueen toiminnoille ja erilaisille toimijoille. Tällä kaavamuutoksella mahdollistetaan Aviapoliksen aseman ympäristön eteläisimmän korttelin rakentaminen, jonka alueelle sijoittuu myös Kehäradan maanalaisen aseman eteläinen sisäänkäynti.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Lentoasemakiinteistöt Oyj on hakenut kaavamuutosta 6.3.2012 päivätyllä hakemuksella. Maanomistaja on teettänyt luonnoksia alueen käytöstä asemakaavan pohjaksi arkkitehtitoimisto Helsinki-Zürich:illä sekä arkkitehtitoimisto Helamaa-Pulkkisella ja arkkitehtitoimisto Innovarch Oy:llä.

Asemakaavan muutos nro 002151 on otettu kaupunkisuunnittelun suunnitteluohjelmaan keväällä 2012.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

- Alueen kiinteistöjen omistajat ja vuokralaiset, viereisten ja vastapäisen kiinteistöjen omistajat ja vuokralaiset
- kaupunginosan tai lähialueen asukkaat
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas ym. yhdistykset
- kunnan jäsenet
- kaikki, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin asiantuntijaviranomaiset
- Valtion viranomaiset
- Muut viranomaiset ja yhteisöt

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa 15.4.2012, sähköpostilla Vantaan kaupungin asiantuntijoille sekä kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin neljä mielipidettä.

Asemakaavanmuutosta on valmisteltu yhteistyössä LAK:in, Skanskan edustajien, konsulttien ja Vantaan kaupungin asiantuntijoiden kanssa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 23.9.2014 lisäämällä kaavamuutosalueeseen myös Karhumäenportti ja osa Karhumäentien katualuetta. Päivitetyistä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei saatu palautetta.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Kaavaan liittyvä viranomaisyhteistyö on hoidettu Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa pidettävien kuukausikokousten yhteydessä sekä lausuntomenettelyllä asiaan liittyviltä viranomaisilta.

Kaavaehdotus on laadittu yhteistyössä Vantaan kaupungin eri toimialojen viranomaisten kanssa.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Kaupungin tavoitteena on muodostaa korkeatasoinen kaupunkikeskus, jossa asuminen, palvelut ja työpaikat sekoittuvat. Lisäksi tavoitteena on muodostaa joukkoliikenteen solmukohta, jossa matkaketjujen vaihdot ovat sujuvat ja kevyen liikenteen yhteydet ovat toimivat ja kaupunkimaiset.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on täydentää pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, eikä ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Asemakaavamuutoksen pohjoispuolella on yleiskaavassa osoitettu ohjeellinen ulkoilureitti, joka tulee ottaa alueen suunnittelussa huomioon.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Alueen sijainti lentokentän läheisyydessä asettaa erityiset vaatimukset rakennettavan alueen kaupunkikuvalle. Alueelle on tarkoitus muodostaa palveluita, joita myös lentokentän käyttäjät voivat hyödyntää.

Aviabilevardin ja Tikkurilantien aiheuttamat meluhäiriöt ja pienhiukkaset, sekä lentomelu on otettava huomioon suunnittelussa. Tikkurilantien varteen sijoittuva asuminen ja asumiseen liittyvät pihat on suunniteltava huolella niin, että melusta ja pienhiukkasista ei aiheudu haittaa.

Suuronnettomuusriskit ja Seveso-selvitys

Vantaan kaupunkisuunnittelu on tilannut Seveso-selvityksen suuronnettomuusriskien arvioimiseksi.

Seveso selvitys tulee olla valmis kaavamuutosalueelta ennen kuin kaava menee kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiskäsittelyyn.

Maanomistajan tavoitteet

Maanomistajan tavoitteena on alueen tehokas ja omaleimainen toteuttaminen, jossa asuminen, palvelut ja liiketoiminta yhdistyvät hyvin ja laadukkaasti.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Asemakaavamuutoksen laadullisena tavoitteena on saada edustava ja kaupunkimainen korttelialue Tikkurilantien varteen. Alueelle toivotaan kohtaamispaikkoina toimivia julkisia tiloja sekä viihtyisää kaupunkimaista jalankulkuympäristöä, asumista, palveluita sekä työpaikkoja.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Alueelle on laadittu useampia maankäyttövaihtoehtoluonnoksia vuosien 2012-2014 aikana.

Konseptivaihe

Konseptivaiheessa korttelille esitettiin rakennetta, jossa korttelia ympäröivät sekoituneiden toimintojen rakennukset ja alueen keskellä sijaitsi matalampia kaupallisten toimintojen viherkattoisia rakennuksia. Rakennusten väliin jäi kaksi eri tasossa sijaitsevaa aukiota, joista alempi, lähempänä Tikkurilantietä oleva aukio, on katettu.

Pysäköinti on keskitetty yhteen rakennukseen.

Linja-autoterminalista oli esillä kaksi vaihtoehtoa: perinteinen sisäterminaali ja kuvassa näkyvä Aviabulevardin varren kadunvarsiterminaali, jota pidettiin parempana vaihtoehtona.

Konseptivaiheessa päädyttiin rakenteeseen, jossa suurin osa ajoneuvoliikenteestä ohjataan alueen ohi Turbiinitietä pitkin. Näin Aviabulevardi bussiterminalin pohjoispuolella voidaan rauhoittaa joukkoliikenne ja shared space -kaduksi. Konsepti toteuttaa hyvin alueelle asetettuja tavoitteita.

Konseptivaihetta suunniteltiin yhdessä LAK:in, Arkkitehtitoimisto Helsinki-Zürich Oy:n sekä kaupungin toimihenkilöiden kanssa.



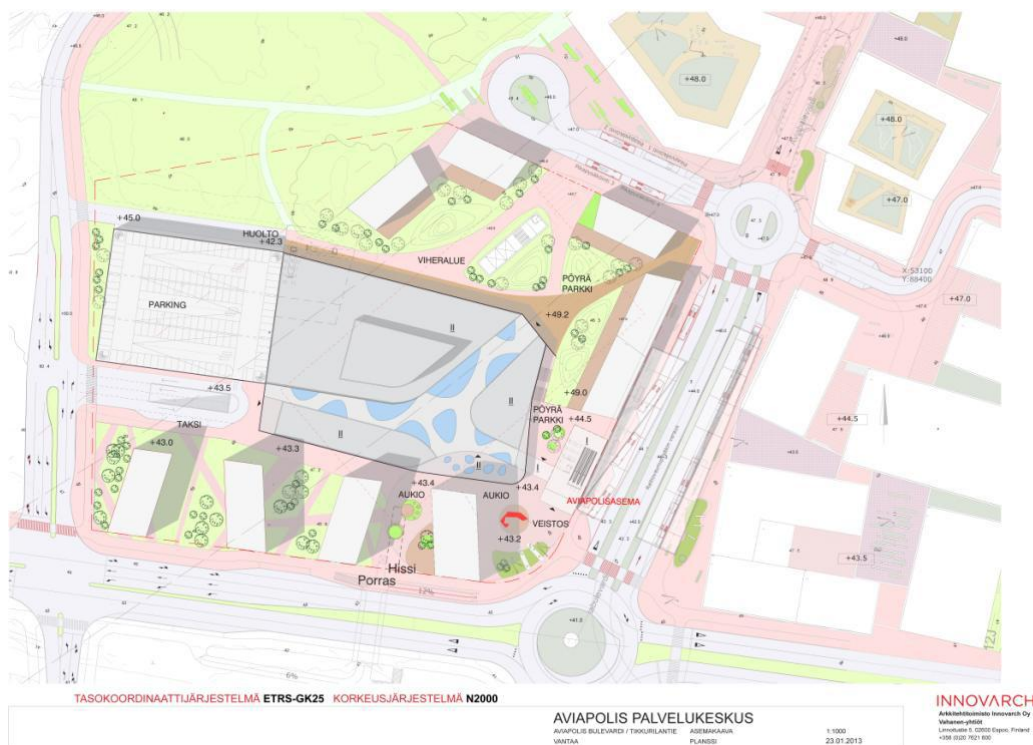
Arkkitehtitoimisto Helsinki-Zürich

Suunnitelmat

Vuoden 2013-14 välisenä aikana suunnittelua on jatkettu yhteistyössä LAK:n, Skanska Oy:n sekä arkkitehtitoimisto Innovarch Oy:n kanssa.

Tammikuun 2013 suunnitelmassa kaupalliset toiminnot on sijoitettu alueen keskellä sijaitsevaan kauppakeskukseen. Kauppakeskusta ympäröivät rakennukset ovat asuinrakennuksia. Kauppakeskuksen sisäänkäynnin yhteyteen, Tikkurilantien ja Aviabulevardin kulmaan, muodostuu pieni kaupunkiaukio. Tässä ehdotuksessa ei ole hybridi-rakennuksia vaan kaikki eri toiminnot sijaitsevat omissa rakennuksissaan.

Tikkurilantielle päin rajautuu neljän asuinkerrostalon rivi, jossa ongelmana on pihojen ulkotiloille tuleva Tikkurilantien melu.

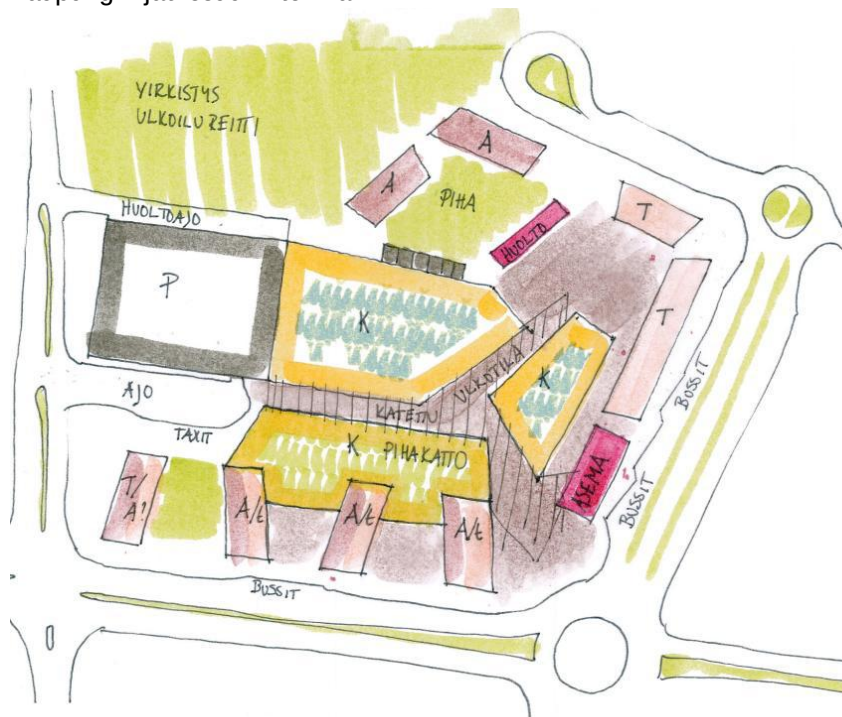


Arkkitehtitoimisto Innovarch Oy, 2013

Suunnitelmaan kaivattiin asumisen lisäksi konseptissa esiintynyttä toimintojen sekoitumista, kuten asumisen ja liiketilojen lisäksi toimistoja ja mm. palvelualan työpaikkoja. Öisin suljettua kauppakeskusta ei pidetty hyvänä ratkaisuna kaupunkimaisen rakenteen aikaansaamiseksi. Keskellä aluetta olevien kaupallisten palvelujen katoille toivottiin muun muassa viherrakentamista, kattojen muodostaessa näkymän ympäröivien korkeampien rakennusten käyttäjille.

Asema-aukiota pidettiin melko pienenä ja meluisana ollakseen alueen ainoa julkinen kokoontumispaikka.

Kaupungin jatkosuunnitelmia:



Kuva Carina Ölander 2014

Edellä mainittuja periaatteita on tuotu esiin yllä olevassa kuvassa. Siinä kaupallisten palveluiden reitit ovat ympäri vuorokauden auki olevaa julkista tilaa. Osa ympäröivistä rakennuksista on työpaikkarakennuksia, jotka yhdessä kaupallisten rakennusten kanssa muodostavat julkisen kaupunkiaukion myös alueen koillisosaan. Matalien rakennusten katot on käsitelty pihakattoina.

Huhtikuussa 2014 Innovarch Oy:n tekemässä luonnoksessa on tutkittu asumista Tikkurilantien varressa asuinpihojen rajautuessa matalin varastorakennuksin Tikkurilantiehen. Kauppakeskus sijoittuu alueen keskiosaan ja Aviakujan eteläpuolella sijaitsee kaksi asuinkerrostaloa.



Innovarch Oy, 7.4.2014

Tämän suunnitelman ongelmana on kaupunkitilojen hajautuminen. Aviakujan etelä-puoli ei ole kaupunkimaista katutilaa.

Tikkurilantien varren rajaaminen varastoin ja asuinkerrostaloin ei myöskään anna positiivista kaupunkitilallista elämystä alueen ohi kulkeville, eikä riittävää meluestettä oleskelupihoille.

Kesällä 2014 kaupunkisuunnittelussa tutkittiin vielä ratkaisuja, jossa kaupallisia palveluja olisi jaettu pienempiin yksiköihin ja näin olisi saatu aikaiseksi useampia erityyppisiä jalankulkuympäristöjä.

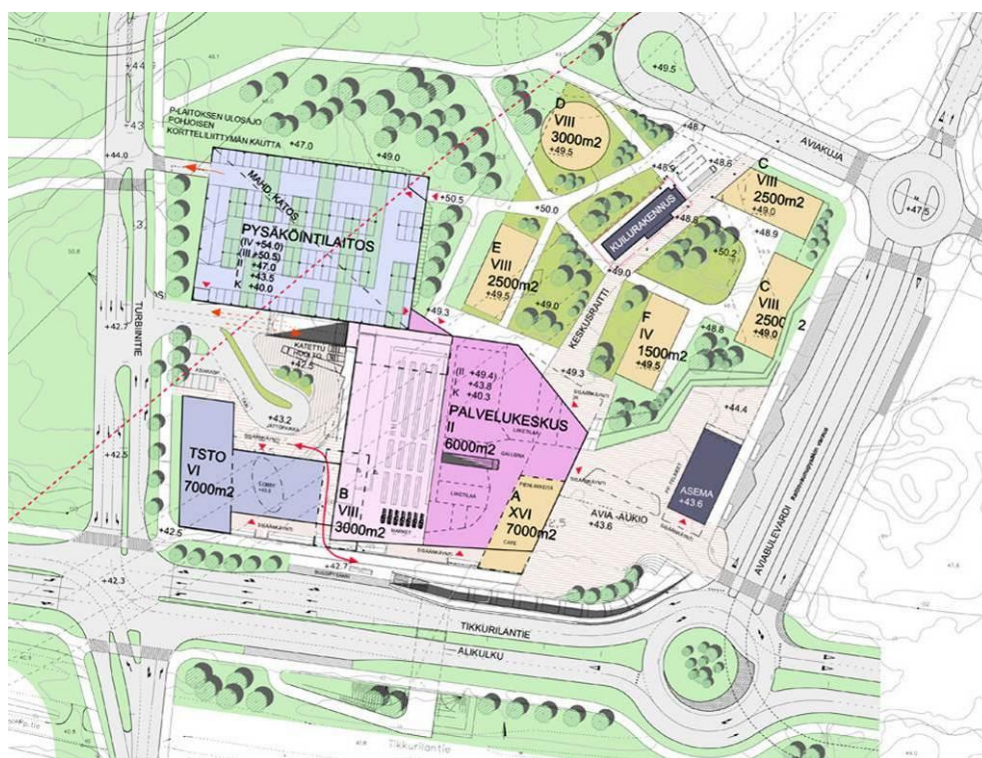
Tutkittaessa liike- ja kauppakeskuksen huoltoliikenteen toimivuutta sekä pysäköintitalon sijoittumista tontille, suunnittelun jatkokehittämisen reunaehtojen yhdeksi määrittäväksi tekijäksi tulivat maanalaisen aseman määrittelemät louhintarajat.

Liike- ja palvelurakennuksen toimivuuden kannalta maanalainen pysäköinti sekä toimiva huoltoliikenne määrittelevät reunaehdot niin, että liikekeskuksen sijainnin paras paikka oli Tikkurilantien reunassa.

Näin asemakaavan pohjaksi otettiin syksyllä 2014 valmistunut Innovarch Oy:n tekemä luonnos, jossa liike- ja palvelukeskus sekä kaksi asuinkerrostaloa/asuntohotellia sekä toimistotalo rajautuvat Tikkurilantiehen. Palvelukeskuksen katto toimii pihana Tikkurilantien rajautuvien asuinkerrostalojen asukkaille. Tikkurilantien varren asuintalot ja palvelukeskus muodostavat ns. hybridirakennuksen.

Asemarakennuksen ja liike-palvelukeskuksen välillä on Avia-aukio, joka on mahdollista jäsentää tilallisesti kasvein ja kadunkalustein.

Alueen pohjoisosaan muodostuu ns. yläpihan alue, joka on noin viisi metriä korkeammalla kuin Avia-aukio. Yläpihan aluetta reunustavat asuinkerrostalot, joiden keskelle jää suojaisa piha-alue, jonka hallitsevana elementtinä on tumma korkea maanalaisen aseman ilmanvaihtokuilu.



Innovarch Oy, 20.11.2014

4.5.2 Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

Laadituista maankäytöllisistä vaihtoehtoista viimeisin suunnitelma toteuttaa parhaiten alueelle asetetut tavoitteet. Tämä vaihtoehto on myös kaupungin näkökulmasta toteuttamiskelpoinen.

Tikkurilantien varteen sijoittuva hybridirakennus; liike- ja palvelukeskus sekä asuin- ja toimistorakennukset sekä pohjoisosaan sijoittuvat asuinkerrostalojen ns. yläpihan alue muodostavat Aviapolis- asemanseudulle monipuolisen aloituskorttelin.

4.5.4 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Mielipiteet ja niiden huomioonottaminen

Kaavamuutoksen nro 002151 käynnistyessä saatiin neljä mielipidettä.

1. HSL

HSL pitää tärkeänä Aviapoliksen asuin- ja työpaikka-alueen sekä palvelujen kehittämistä. Junaradan liikennöinnin alkaessa 2015 alueen saavutettavuus paranee huomattavasti. HSL katsoo, että sekoitettu kaupunkirakenne sopii hyvin Aviapoliksen ympäristöön.

Aviapoliksen asemalle tulee varata riittävät tilat polkupyörien säilytykseen. Alueen jalkankulku- ja pyöräily-ympäristöön tulee kiinnittää huomiota, jotta liikkuminen olisi miellyttävää.

Tulevaisuuden joukkoliikennetarkaisujen kannalta on tärkeää, että asemakaavoituksessa huomioidaan myös raitiotievaraukset.

2. HSY

Kaavamuutos edellyttää vesihuollon lisärakentamista. Rakennettava vesihuoltoverkosto kustannusarvioineen tulisi tarkastella kaavoituksen yhteydessä. Vesihuoltomuu-
tosten, kuten johtosiirtojen kustannuksista, vastaa hankkeen toteuttaja.

3. Vantaan Energia

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n rakenteilla olevat puistomuuntamo ja keskijännitekaapelit sijaitsevat Aviabulevardilla. Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida muuntamon ja maakaapeleiden sijainnit.

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

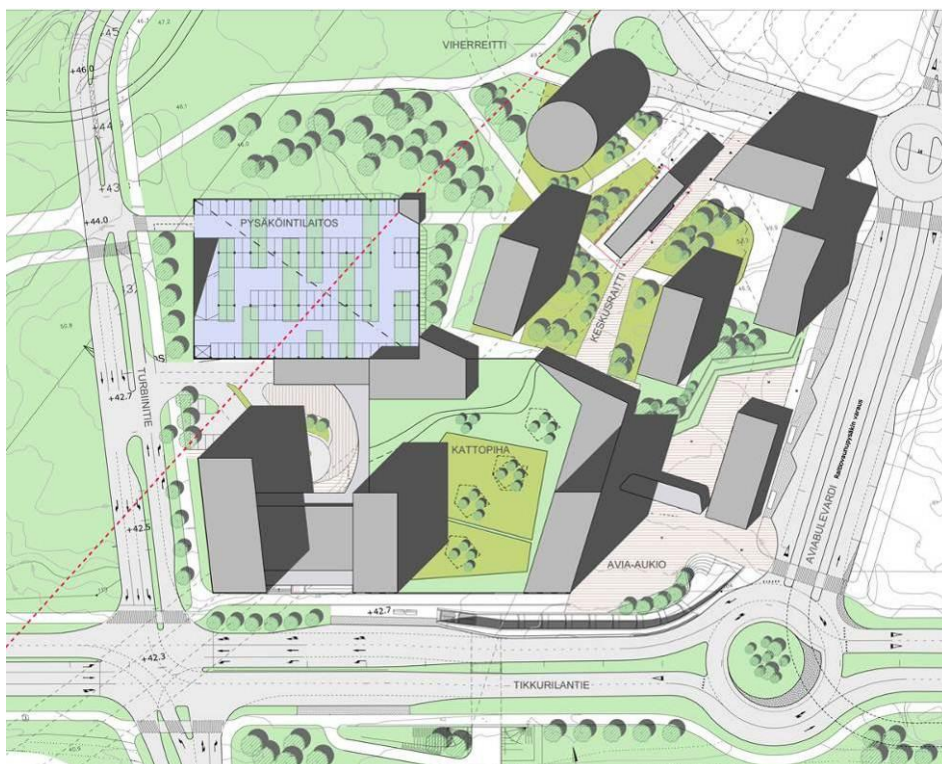
Mikäli muuntamo, maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa olla mukana alueen kaavoituksessa sähköverkon komponenttien osalta.

4. Museovirasto

Alueella ei tunneta muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Museovirastolla ei näin ollen ole arkeologisen kulttuuriperinnön osalta huomautettavaa.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS



Havainnekuva, Innovarch Oy

5.1 Kaavan rakenne

Kaavamuutos mahdollistaa työpaikkojen, palvelujen ja asumisen alueen rakentamisen Kehäradan Aviapoliksen eteläisen asemarakennuksen ympärille.

Suunnittelualueita reunustavat pääosin katualueet sekä pohjoisreunalla lähivirkistysalue ulkoilureitteineen. Suurin osa pysäköinnistä sijoittuu autopaikkojen korttelialueelle (LPA) pysäköintilaitokseen. Osa autopaikoista on kellaritiloissa tai huoltopiha-kannen alla. Maanalaista rakentamista rajoittaa Kehäradan linjaus ja sen rajoittama alhaisin mahdollinen louhintasyvyys. Ajo korttelialueen pysäköintilaitokseen sekä huoltoajo on osoitettu Turbiinitieltä.

Rakentaminen sijoittuu keskustatoimintojen korttelialueelle C.

Asuinrakentamista ohjaavat kerroskorkeudet ovat kuudesta kuuteentoista kerrokseen. Tikkurilantiehen rajautuvien asuinrakennusten pihat on osoitettu 1-2 kerroksisen liike- ja palvelurakennuksen katolle. Seitsemänkerroksinen toimistorakennus sijoittuu Turbiinitien ja Tikkurilantien rajaamaan kulmaan.

Aviakujan eteläpuolelle sijoittuu lähinnä asumiseen tarkoitettu korttelialue. Asuinrakennusten kivijalkatiloihin on kaavoitettu asukas-, liike- ja työtiloja. Asuinpihan keskelle sijoittuu massiivinen maanalaisen aseman ilmanvaihtohormi, joka on omalla ET-yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueella. Kehäradan maanalaisen rautatieaseman eteläinen sisään tulon sijoittuu tori- ja aukio-alueelle.

Alueella on voimassa myös Kehäradan maanalainen asemakaava.

5.1.1 Mitoitus

Aviapolis asemakeskuksen asemakaavamuutosalueen pinta-ala on 5,7 ha. Siitä C-korttelialuetta on n. 2,0 ha, katu- ja LPA-alueita n. 2,9 ha, ET-alueita n. 0,08 ha ja virkistysalueita n. 0,6 ha

Kaavamuutosalueen keskustatoimintojen korttelialueen (C) rakennusoikeus on 38 000 k-m², josta asuinrakentamista on enintään 25 000 k-m², toimistorakentamista vähintään 5 000 k-m² ja liikerakentamista vähintään 5 000 k-m².

Autopaikkoja tulee toteuttaa toimisto- liike- ja palvelutiloille 1/50 k-m² sekä asunnoille 1ap/130 k-m². Mikäli pysäköintilaitos toteutetaan vähintään 400 ap:n suuruisena, voidaan se toteuttaa vuorottaiskäyttöisenä. Tällöin palvelu- ja toimistotilojen autopaikkainormi on 1ap/60 k-m².

Alueelle syntyy yhteensä n. 600-700 pysäköintipaikkaa.

Helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja varten on varattava tilaa 1 pp/100 km².

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Kokonaisratkaisulla sekä asemakaavamääräyksillä ja –merkinnöillä on varmistettu rakentamisen ja lähiympäristön laatu. Koska kaavamääräyksillä ei ole haluttu sitoa tulevaa rakentamista liian tiukasti, on kaavamääräysten tueksi laadittu suunnittelukäsikirja. Suunnittelukäsikirja tarjoaa ohjeet ja laadulliset periaatteet tavoitellun kaupunkiympäristön ja –kuvan syntymiseen. Suunnittelukäsikirja on tehty yhteistyössä Vantaan kaupungin eri edustajien, LAK:in, Skanskan, Finavian sekä eri konsulttifirmojen yhteistyönä. Suunnittelukäsikirjan toteutuksen on laatinut Arkkitehtitoimisto Helsinki-Zürich Oy.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Keskustatoimintojen korttelialue (C)

Kaavamuutosalue on pääosin varattu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C).

Alueelle saa rakentaa liiketilaa, palvelutilaa, asuntoja ja toimitiloja. Kaavassa on määriteltä asuinrakentamiselle enimmäismäärä ja toimisto- ja liike / palvelurakentamiselle vähimmäismäärä. Koska alueen aloituskorttelissa on vaikea määritellä tarkkoja tarpeita tulevaisuudelle, on kaavassa ns. liikkumavaraa eri toimintojen kesken 3000 k-m².

Asema-aukion ympärille tulee muodostua kaupunkitila johon avautuu liiketiloja sekä kaupunkiin kuuluvaa tiivistä ja korkeaa rakentamista.

Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoista ja näyttävää.

Jalankulkuympäristön tulee olla kaupunkien keskustoihin kuuluvaa kaupunkitilaa, jossa liiketilat avautuvat jalankulkureiteille ja asema-aukiolle. Asema-aukiolla on myös polkupyörien säilytykseen varattavia telineitä/katoksia, istutuksia sekä istuskelupaikkoja ja terasseja.

Liike- ja palvelurakennuksen katto toimii Tikkurilantiehen rajautuvien asuinrakennusten piha-alueena.

Autopaikat sijoittuvat korttelialueen pysäköintilaitokseen ja osittain liike- ja toimistotalon kellariin sekä huoltopihan kannen alle.

5.3.2 Katualueet

Kaava-alueita ympäröi Aviabulevardi, Tikkurilantie, Turbiinitie ja Aviakuja. Aviabulevardin ja Tikkurilantien kulmassa sijaitsee Avia-aukio.

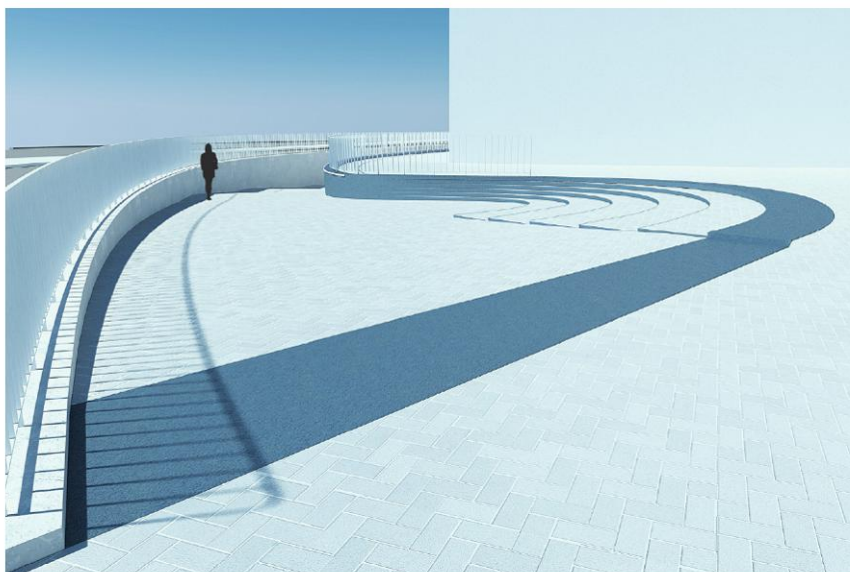
Kaava-alueeseen kuuluu myös pohjoisempana sijaitseva Karhumäenportti sekä osa Karhumäentiestä.



Kuva Karhumäenportista (Mekaanikontie) sekä Karhumäentiestä (Tietotie).

Tikkurilantie

Kaava-alueen eteläpuolella olevaa Tikkurilantietä on siirretty ja rakennettu entistä sijaintia pohjoisemmaksi. Kaava-alue ja Tikkurilantien eteläpuolista aluetta yhdistää Tikkurilantien jalankululle ja paikalliselle pyöräliikenteelle tarkoitettuna alikulku, joka jatkuu luiskana avautuen viuhkamaisesti Avia-aukiolle. Kaava mahdollistaa sen, että alikulusta rakennetaan myös suora yhteys maan alta korttelin kaupalliselle alueelle kellarikerroksen pysäköintitason kautta.



Kävelyramppi avautuu viuhkamaisesti Avia-aukiolle, muodostaen osan aukiosta. WSP.

Avia-aukio

Avia-aukio on asemaseudun keskus, joka yhdistää aseman eteläisen sisäänkäynnin, bussiterminaalin ja alueen liikekeskuksen palvelut tosiinsa. Aukio tulee toteuttaa koko aukion alueelle laadukkaasta yhtenäisestä materiaalista.



Aviapoliksen juna-asema. Kehärata projekti, PES arkkitehdit

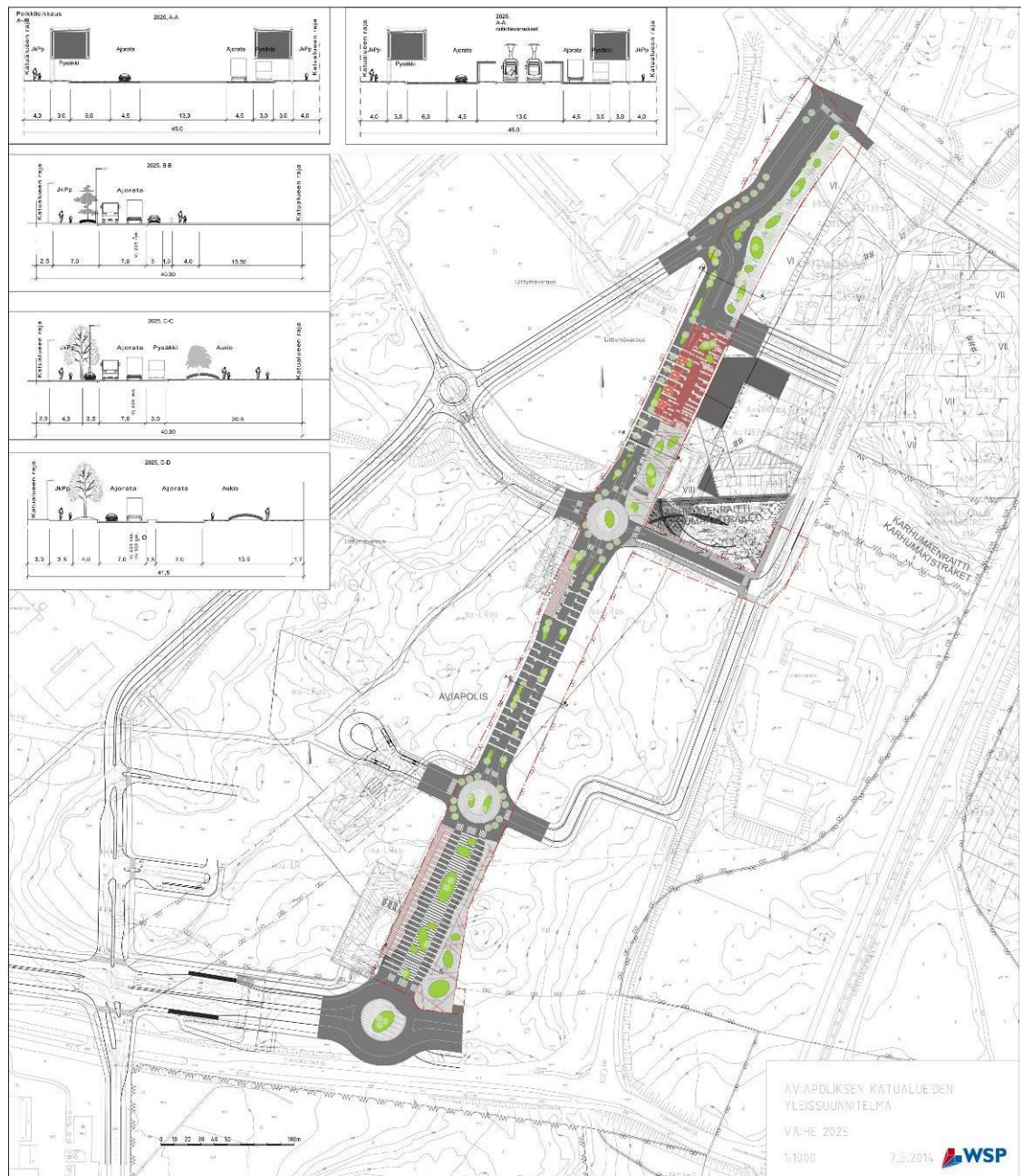
Aviabulevardi ja Aviabulevardin katutermiinaali

Aviabulevardi on koko asemanympäristön yhdistävä katu. Se yhdistää mm. pohjoisen ja eteläisen asemarakennuksen. Aloituskorttelin kohdalla Aviabulevardi on myös katutermiinaali, jonka varrella bussipysäkit sijaitsevat. Keskellä katu on varaus joukko-liikenteen pikaraitiovaunujen runkolinjaa varten. Alueelle on ollut suunnitteilla korkeat katosrakennelmat (Arkkitehtitoimisto Helsinki-Zürich Oy), jotka reunustavat katutiaa ja muodostavat yhtenevän ilmeen alueelle.

Aviabulevardi jatkuu katutermiinaalista pohjoiseen asemanseudun pääkatuna. Aviabulevardi kokonaisuudessaan on tarkoitus rakentaa kolmessa vaiheessa siten, että lopputilanteessa se on luonteeltaan Shared Space -katu jonka keskellä kulkee pikaraitiotie ja reunoja aktivoivat kivijalkaliikkeet.



Bussitermiinaali, Arkkitehtitoimisto Helsinki-Zürich Oy



Aviobulevardi, shared space katusuunnitelma, WSP, 2014

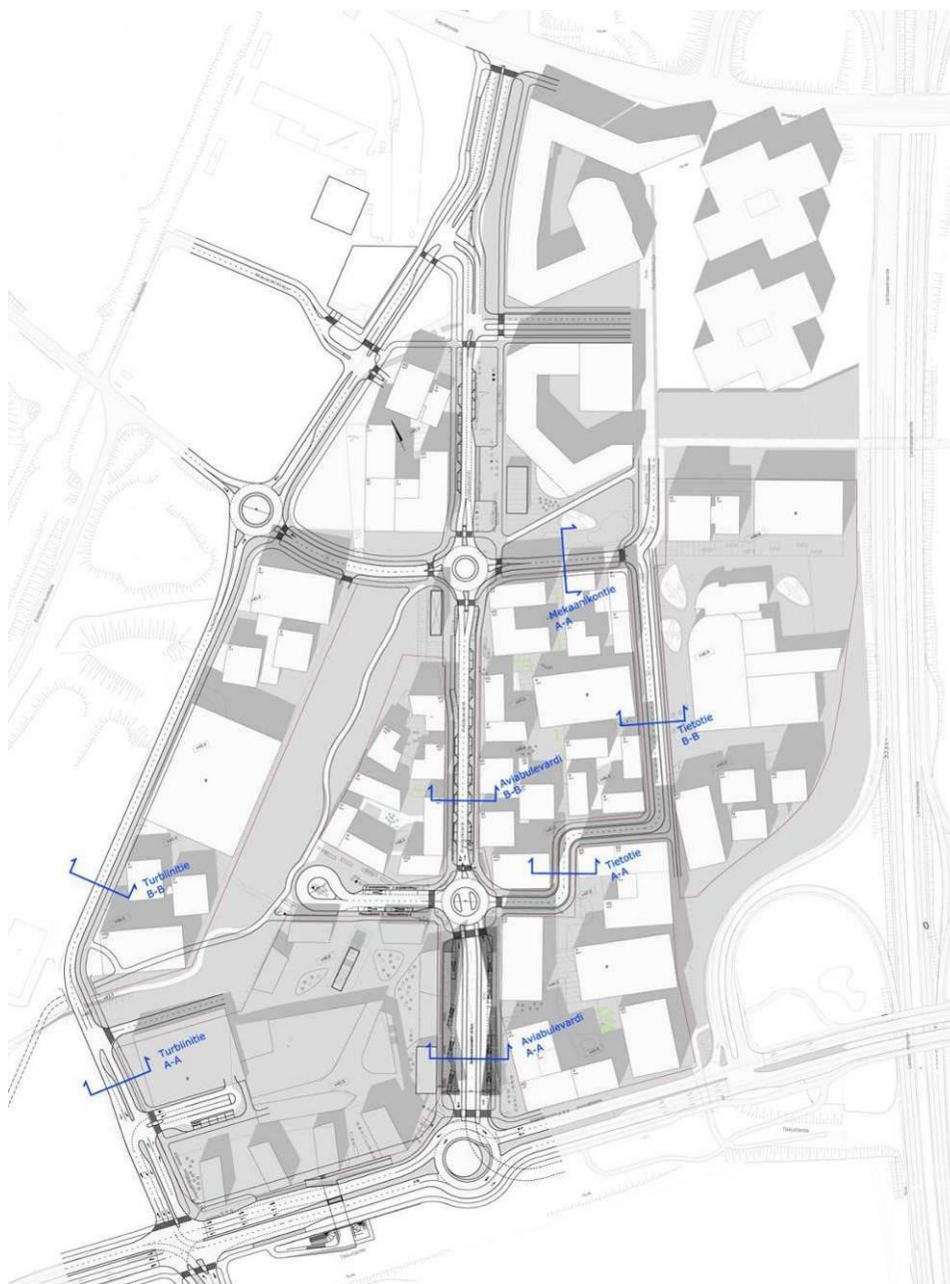
Aviakuja

Aluetta rajaa pohjoispuolella Aviakuja, joka toimii myös bussien ajantasauspaikkana. Kujalta on myös pelastusajoneuvoyhteys Aviapoliksen aseman iv-kulurakennukseen sekä pohjoisemman asuinkorttelin pihalle.

Turbiinitie

Kun Turbiinitie valmistuu, ohjataan suurin osa alueen läpiajavasta liikenteestä Turbiinitielle. Turbiinitie on myös ylikorkeiden kuljetusten ajoväylä.

Liikenneverkko



Yleiskuva katuverkosta (Trafix 2013)

5.3.3 Virkistysalueet

Kaavamuutosalueen pohjoispuolella on virkistysalue, Lokkipuisto, jonka läpi kulkee yleiskaavan edellyttämä ulkoilureitti. Alueen puusto on harvaa mäntymetsää, joka säilytetään pitkälti luonnontilaisena. Virkistysalue jatkuu pohjoiseen, jossa se yhdistää Aviapoliksen asemanseudun Karhumäenraittiin ja Lentoasemantien itäpuolella Technopolikseen sekä rakentuvaan Aerolan alueeseen.

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön



Innovarch Oy, 2014

Kaavamuutoksessa on tarkasteltu hankkeen MRA 1§:n mukaisia vaikutuksia. Muutos on kuvattu nykytilan, olemassa olevan tilanteen ja suunnitellun tilanteen välillä. Jos alueelle ei suunniteltaisi mitään, alue säilyisi nykyisessä käytössä ja liikennemäärät säilyisivät liki ennallaan.

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutoksella luodaan uuden kaupunginosan keskus. Kaavamuutosalue laajentaa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta samalla mahdollistaen yhdyskuntarakenteen tiivistymisen luomalla uuden vetovoimaisen alueen, jonka ympäristöön on mielekästä rakentaa uutta kaupunkia.

Kaavan toteuttaminen täydentää olemassa olevaa alue- ja yhdyskuntarakennetta.

Kaupunki-/taajamakuva

Alueen rakentaminen luo uutta kaupunkikuvaa nykyisen metsämaiseman keskelle. Kaavamuutoksessa alueelle syntyy laadulliset tavoitteet uuden rakentamisen myötä.

Asuminen

Kaavamuutoksella mahdollistetaan noin kuudensadan uuden asukkaan muuttamista alueelle. Asumisen lisääminen elävöittää aluetta ja mahdollistaa ihmisvirtojen syntymistä kaikkina vuorokauden aikoina.

Palvelut

Alueelle sijoittuu paikallinen liike- ja palvelukeskus sekä joukkoliikenteen solmukohta. Palvelut monipuolistavat alueen nykyistä palvelutarjontaa, tarjoten alueen läheisyydessä asuville tavoitettavia palveluita sekä lähityöpaikka-alueille.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Alueelle syntyy uusia työpaikkoja palvelu- ja liikekeskukseen, toimistotiloihin sekä kivijalkatiloihin. Alue muodostaa uuden työpaikkakeskittymän lentokentän läheisyyteen.

Virkistys

Alueen asuintaloista on hyvät yhteydet kaavan mahdollistavalle uudelle virkistysalueelle ja ulkoilureitille. Ensimmäisessä vaiheessa Turbiinitien ylitys tapahtunee maan-

tasossa, mutta reitin käytettävyys jatkossa edellyttää Turbiinitien ylittävän sillan tai alikulun rakentamista. Ulkoilureitti on VAT:n tavoitteiden mukainen.

Liikenne

Kaavamuutosalueen rakentaminen lisää liikennettä ympäröivässä katu- ja tieverkossa. Liikenteen sujuvuutta on tutkittu liikenteen simuloinneilla. Traficon Oy (2012) Ennen kun Turbiinitie on rakennettu kokonaan, suuri osa ajoneuvoliikenteestä ohjataan Aviabulevardia pitkin. Kun katutermiinali rakennetaan, ajoneuvoliikenne ohjataan Turbiinitielle, ja Aviabulevardin luonne muuttuu aloituskorttelin kohdalla katu-termiinaliksi ja pohjoisemmassa Shared Space -kaduksi. Pikaraitiotien tilavaraus voidaan ensimmäisessä vaiheessa, ennen raitiotien rakentamista, istuttaa ja käyttää hulevesien keräämiseen.

Joukkoliikenne

Kaavamuutosalueen rakenne tukeutuu vahvasti joukkoliikenteeseen, erityisesti Kehäradan Aviapolis-asemaan, mutta myös linja-autoliikenteeseen sekä mahdollisesti myöhemmin rakennettavaan pikaraitiotiehen. Alueen rakentaminen tehostaa joukkoliikenteen käyttöä. Esitetyt toimenpiteet ovat VAT:n tavoitteiden mukaisia.

Kevyt liikenne

Kaavamuutosalueen toteuttamista tukemaan on rakennettu Tikkurilantien alittava korkeatasoinen kevyen liikenteen yhteys. Avia-aukio on joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kohtaamispaikka. Avia-aukiolta pohjoiseen kulkee kevyen liikenteen reitti bussitermiinalin sivuitse. Myös ns. yläpihan korttelirakenteen keskellä kulkee jalan-kulkuyhteys.

Alueen pohjoisosan ulkoilureitti on osa laajempaa verkostoa, ja sen rakentaminen parantaa reitistön käytettävyyttä ja sitä kautta ympäröivien alueiden asukkaiden liikumismahdollisuuksia. Alueen sisäiset yhteydet synnyttävät sujuvan kevyen liikenteen kulun alueen sisällä ja sen läpi. Esitetyt toimenpiteet ovat VAT:n tavoitteiden mukaisia.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Uudisrakentamisella on mahdollista luoda tulevaisuuden kulttuuriympäristöä kaupunkikuvallisesti merkittävään kohtaan. Alueella ei sijaitse muinaismuistoja eikä rakennettua kulttuuriympäristöä.

Tekninen huolto

Vesihuolto

Kaavamuutos vaatii vesihuollon rakentamista Aviakujalle sekä Turbiinitielle. Aviakujalle rakennettava vesihuolto yhtyy Aviabulevardin vesihuoltoverkostoon. Turbiinitielle rakennettava vesihuolto yhtyy Toisen Savun pohjoispäässä olevaan vesihuoltoverkostoon Tikkurilantien eteläpuolella.

Alueelta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa ennen niiden johtamista hulevesiverkostoon, jotta alueen rakentuminen ei aiheuta huomattavaa lisäkuormitusta olemassa olevaan verkostoon.

Tekninen huolto

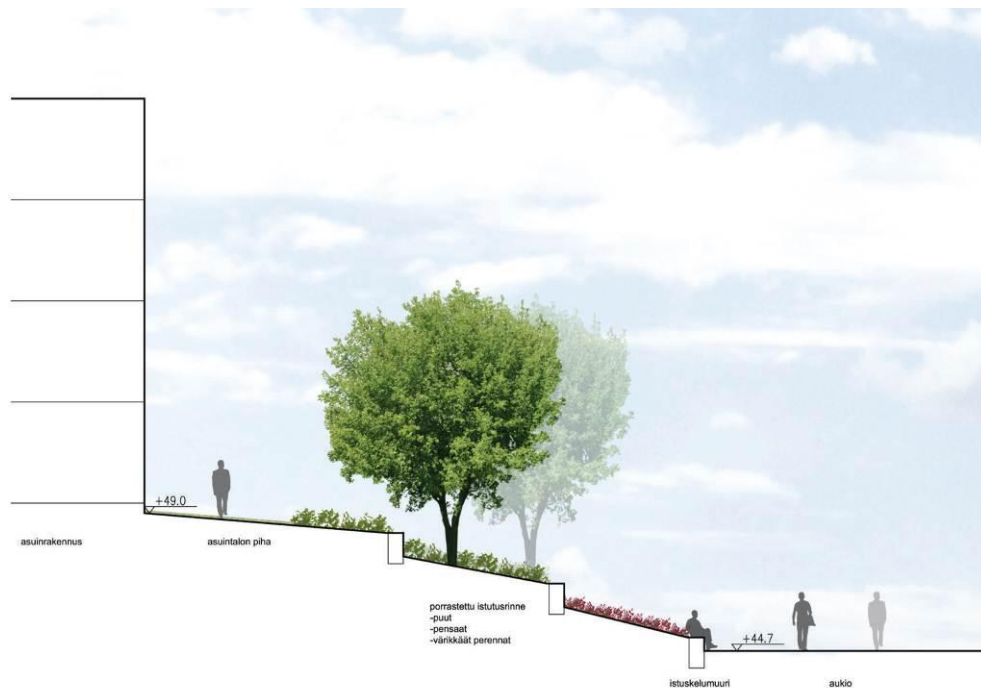
Alueen toteuttaminen edellyttää kaukolämpö- ja sähköverkon laajentamista. Teknisen verkoston investoinnit hyödyttävät tulevaisuudessa asemakaavan muutosaluetta laajempaa aluekokonaisuutta.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Rakennusten ulkoseinille on annettu määräyksiä äänieristävyydestä häiriöttömien asuin- ja työskentelyolojen aikaan saamiseksi.

Sosiaalinen ympäristö

Alue tulee olemaan kaupunkimainen keskus. Alueen toteutuksen korkeatasoisuudella luodaan myös sosiaalisia virikkeitä ja kohtaamispaikkoja. Uuden asutuksen myötä alueella tulee olemaan toimintaa kaikkina vuorokauden aikoina. Alueen naapurustoon ei ole vielä tehty asemakaavaa ja lähimmät rakentamisen mahdollistavat asemakaavat sijaitsevat pohjoisen asemarakennuksen pohjoispuolella.



Avia-aukion pohjoisreuna, Arkkitehtuuri- ja maisemasuunnittelu Nyman & Ristimäki

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Rakentamisen tieltä louhitaan laaja kallioalue. Kaunista kalliometsää menetetään, kun alue rakennetaan kaupunkikeskukseksi. Maastoa on jäänyt myös Tikkurilantien alle. Aluekokonaisuus on kuitenkin suunniteltu siten, että osa kallioisesta metsästä on virkistysaluetta, jolla kaunis maisema säilyy ja joka tulee ihmisten käyttöön.

Maisemaselvityksen mukaan tarkasteltavalla alueella ei ole luonnonsuojelualueita eikä muitakaan kasvistollisesti tai eläimistöltään arvokkaiksi määriteltyjä alueita.

5.4.3 Yhteenveto

Kulttuuriset vaikutukset

Asemakaavamuutoksen toteuttaminen synnyttää korkeatasoista uutta kaupunkia. Alueelle muodostuu kaupunkimaisia tiloja ja hyvää jalankulkuympäristöä.

Sosiaaliset vaikutukset

Alueelle syntyy uusi kaupunkikeskus, siihen liittyvine kohtauspaikkoineen. Kaupallisten rakennusten ja maantasokerrosten palvelut tuovat elämää ja turvallisuuden tunnetta katutilaan ja muihin ulkotiloihin. Kaikkialla alueella on sujuvat jalankulku-yhteydet. Alueen pohjoisreunassa kulkee luonnontilassa oleva virkistysalue.

Ekologiset vaikutukset

Tiivis rakentaminen aseman välittömään läheisyyteen tukee joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia. Kun asuminen, työpaikat ja palvelut ovat aseman lähellä, oman auton käyttötarve vähenee. Polkupyöräilijöiden tarpeet on otettu suunnittelussa huomioon. Korttelirakenne synnyttää edullista pienilmastoa.

Taloudelliset vaikutukset

Uusi kaupunkirakenne, korkeatasoinen rakentaminen ja viihtyisä ympäristö nostavat kaavamuutos- ja Aviapolis-alueen vetovoimaa sekä arvoa. Kaavamuutoksen toteuttaminen edistää palvelujen monipuolistamista ja työllisyyttä. Kaavamuutosalueen rakentaminen on mahdollista tehdä vaiheittain. Vetovoimainen ja korkeatasoinen alue parantaa Vantaan ja pääkaupunkiseudun kilpailukykyä.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Asemakaavan muutosalueelle kohdistuu tulevaisuudessakin melua ympäröiviltä liikenneväyliltä, lentomelua sekä lentokentän koekäyttöalueen melua. Rakennusten sijoittelulla ja muilla melusteilla on luotu liikennemelulta suojattuja ulkotiloja. Rakennusten sisätilojen meluttomuus on varmistettu äänieristävyysvaatimuksin asemakaavassa.

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Katso selostuksen liitesivut.

5.7 Nimistö

Nimistöryhmä on tehnyt päätöksen alueen sisäisistä nimistä kokouksessaan, joka on pidetty 8.12.2014.

Kaavamuutosalueelle tulevat nimet:

Turbiinitie
Lokkipuisto
Aviakuja
Avia-aukio

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavamuutokseen liittyy toteuttamissopimus.

Alueen toteuttaminen on tarkoitus tehdä vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan Avia-aukion ympäristö, niin että Kehäaseman eteläisen sisään tulon ympärille rakentuu mahdollisimman valmista kaupunkiympäristöä. Katuverkko rakennetaan toteuttamisen edellyttämässä aikataulussa.

7 KAAVAMUUTOSTYÖHÖN OSALLISTUNEET

Asemakaavan muutoksen suunnitteluun ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

Vantaan kaupunki:

Maankäyttötoimi:

Aluearkkitehti Asta Tirkkonen
Aluearkkitehti Elli Maalismaa (02/2012 asti)
va Aluearkkitehti Merja Häsänen (07/2012 asti)
Suunnittelija Jan Wolski (01/2012 asti)
Asemakaavasuunnittelija Carina Ölander
Asemakaavasuunnittelija Merja Häsänen
Maisema-arkkitehti Laura Muukka
Suunnitteluavustaja Kaija Topra
Yleiskaavapäällikkö Matti Pallasvuori (12/2013 asti)
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaavasuunnittelija Markku Immonen
Asemakaavasuunnittelija Ritva Kotilainen

Muut kaupungin toimialat:

Liikenneinsinööri Jarmo Pajunen
Liikenneinsinööri Teppo Pasanen
Liikennesuunnittelupäällikkö Leena Viilo
Liikenneinsinööri Ilari Heiska
Liikenneinsinööri Emmi Koskinen
Suunnitteluinsinööri Antti Auvinen
Suunnitteluinsinööri Harri Keinänen
Asumisasioiden päällikkö Tuula Hurme
Yrityspalvelujohtaja Leena Markkula-Heilamo
Maankäytön kehittämisspäälikkö Armi Vähä-Piikkiö
Ympäristöinsinööri Krister Höglund
Lupa-arkkitehti Arja-Liisa Järvinen
Lupa-arkkitehti Matti Karjanoja

Toteuttajat, konsultit ja muut yhteistyökumppanit:

Lentoasemakiinteistöt

Antti Ala-Heikkilä

Juha Jaakola

Innovarch Oy

Harri Nikulainen

Arkkitetoimisto Helsinki-Zürich Oy

Tommi Mäkynen

Eduarch Oy

Minna Raassina

Pekka Määtänen

Trafix Oy

Jouni Ikäheimo

Finavia

Sami Kiiskinen

Vahanen Yhtiöt

Pekka Määtänen

Arkkitetuuri- ja maisemasuunnittelu Nyman & Ristimäki

Johanna Ristimäki

VANTAAN KAUPUNKI
Kaupunkisuunnitteluyksikkö
Asemakaavoitus

Vantaalla 23.2.2015



Asta Tirkkonen
Aluearkkitehti



Ritva Kotilainen
Asemakaavasuunnittelija

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	05.02.2015
Kaavan nimi	002151 Veromies 52 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	12.04.2012
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002151
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	5,7752	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	1,5244	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	5,7752

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	5,7752	100,0	38000	0,66	0,0000	38000
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	2,1211	36,7	38000	1,79	2,1211	38000
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,6256	10,8	0		0,6245	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,9418	50,9	0		-2,8323	0
E yhteensä	0,0867	1,5	0		0,0867	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

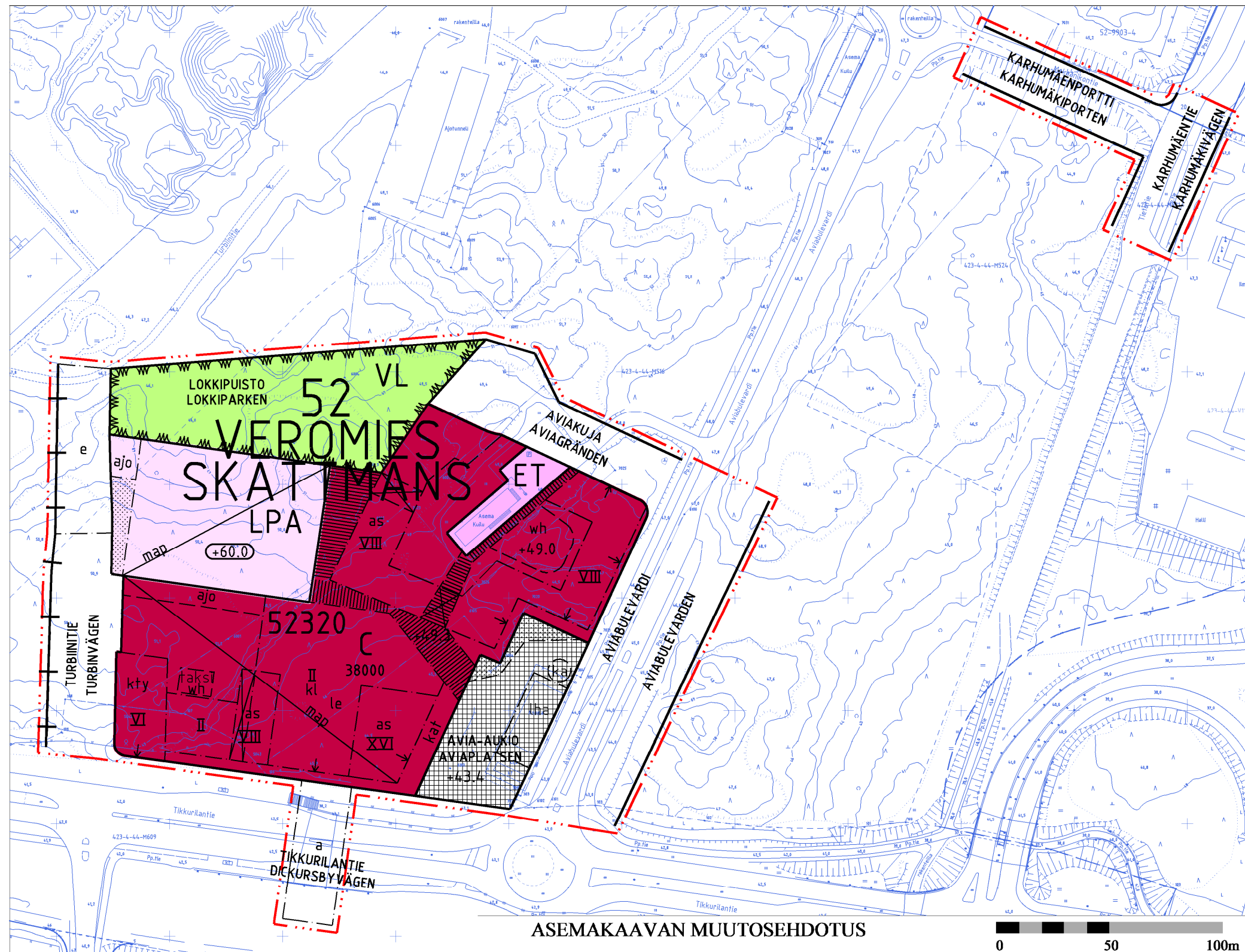
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,5244	26,4	0	1,5244	0

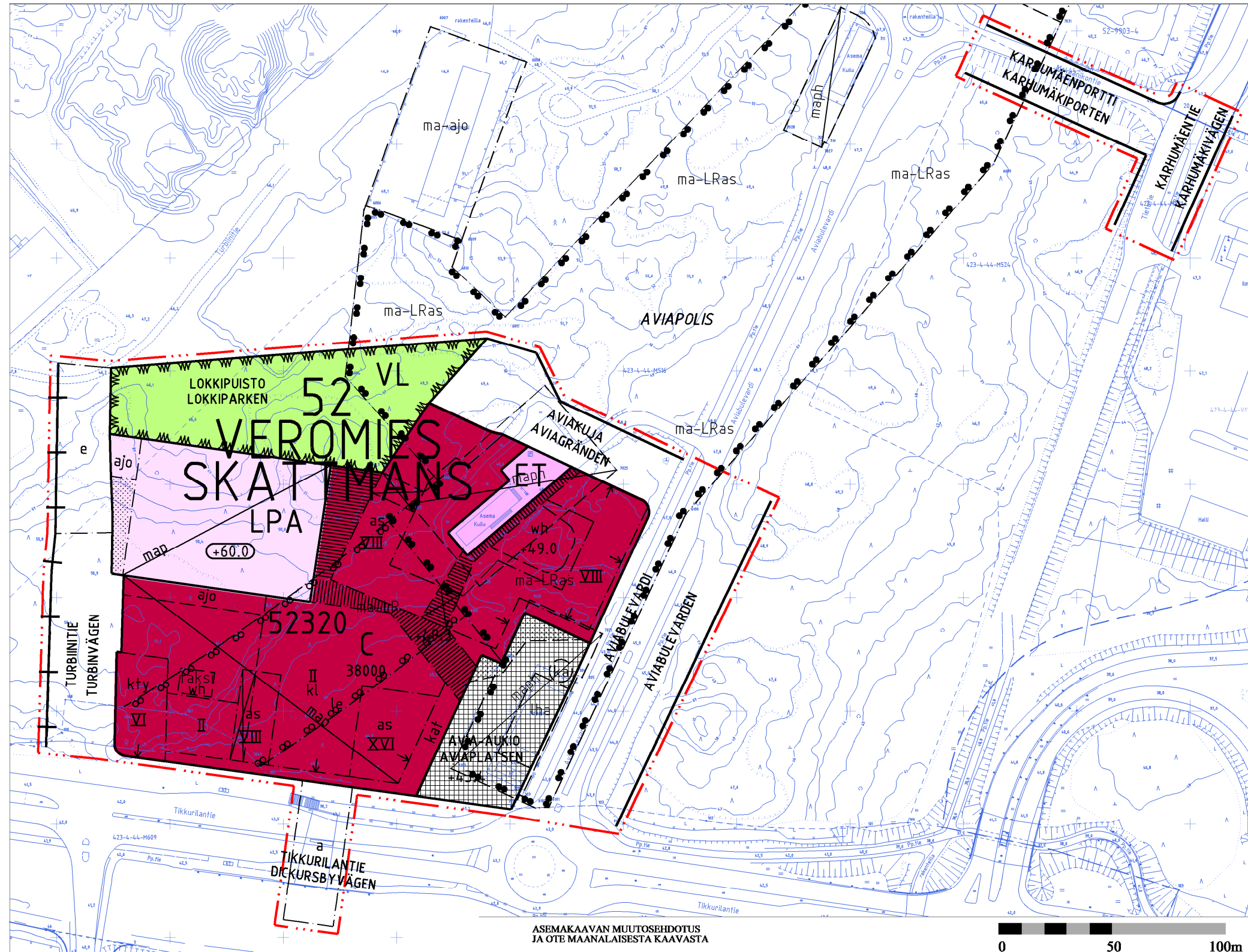
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

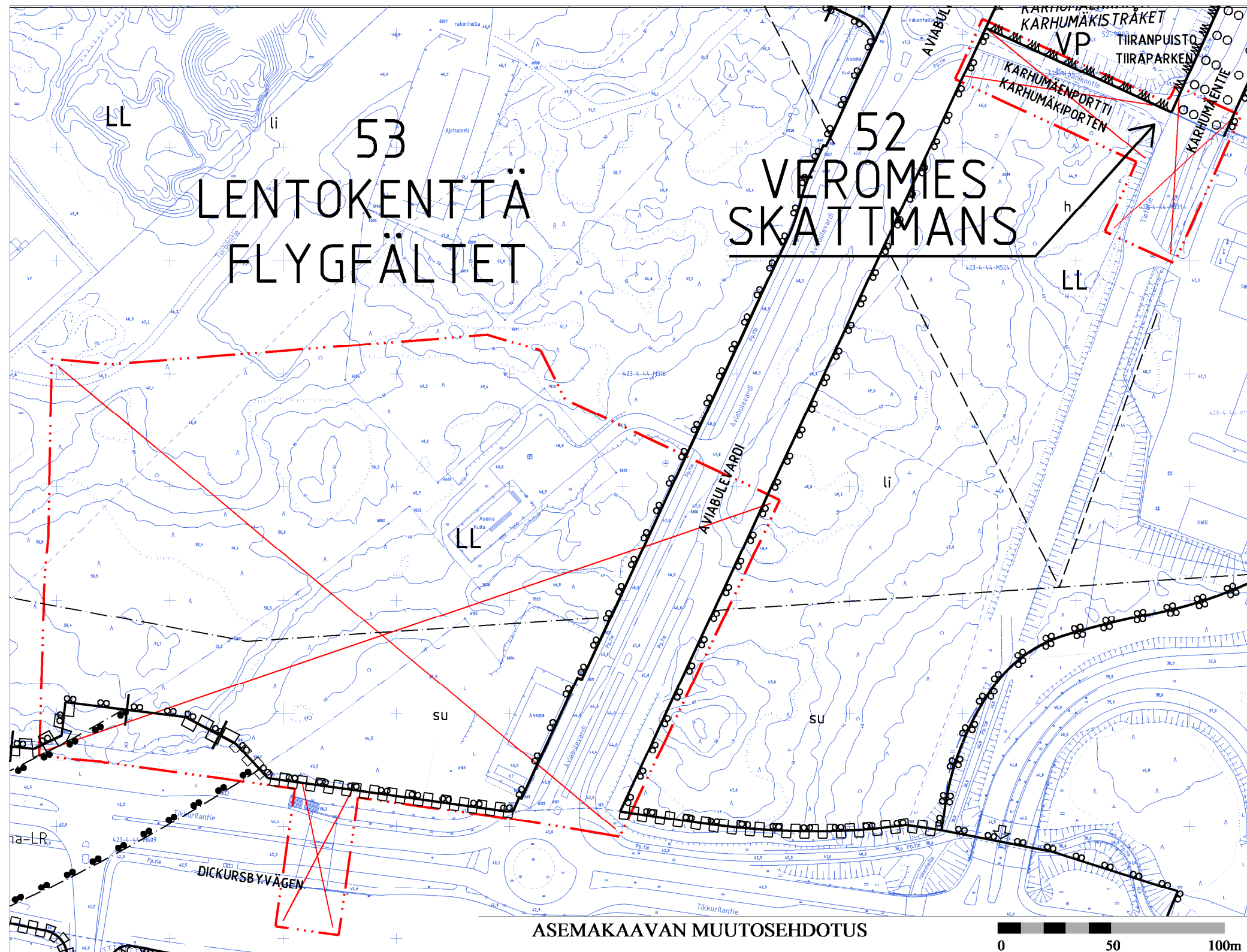
Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	5,7752	100,0	38000	0,66	0,0000	38000
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	2,1211	36,7	38000	1,79	2,1211	38000
C	2,1211	100,0	38000	1,79	2,1211	38000
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,6256	10,8	0		0,6245	0
VP	0,0000		0		-0,0011	0
VL	0,6256	100,0	0		0,6256	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,9418	50,9	0		-2,8323	0
Kadut	2,0406	69,4	0		0,6801	0
Katuauk./torit	0,3342	11,4	0		0,3342	0
LL	0,0000		0		-4,4136	0
LPA	0,5670	19,3	0		0,5670	0
E yhteensä	0,0867	1,5	0		0,0867	0
ET	0,0867	100,0	0		0,0867	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,5244	26,4	0	1,5244	0
map	1,5244	100,0	0	1,5244	0







Kaava-alueen numero
Planområdets nummerPäiväys
DatumPohjakarttalehtien numerot 1 / 4
Baskartbladens nummer

002151

23.2.2015

687497, 688497

Vantaan kaupunki
Kaupunginosa 52

VEROMIES

Asemakaavan muutos

Kortteli 52320 sekä katu- ja torialueet.

(Kumoutuvan asemakaavan katu- ja virkistysalueet sekä katu- ja liikenne alueet kaupunginosassa 53 Lentokenntä.)

1:2000

Vanda stad
Stadsdel 52

SKATTMANS

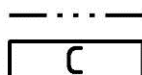
Ändring av detaljplanen

Kvarteret 52320 samt gatu- och torgområdena.

(Gatu- och rekreations ompådena samt gatu- och trafikområdena i den plan som upphävs i stadsdel 53 Flygfältet.)

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:



3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Keskustatoimintojen korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa asuin-, toimisto-, liike- ja palvelutiloja.

Rakennusoikeudesta enintään 25 000 k-m² saa olla asu- mista. Rakennusoikeudesta vähintään 5000 k-m² tulee olla toimistotilaa ja vähintään 5000 k-m² liike- ja palvelutilaa.

Asukkaiden yhteiset tilat saa rakentaa palvelukeskukseen kaikkia asukkaita palvelevana yhteistilana.

Aviabilevardin varrelle katutasoon sekä Avia-aukion ja ET-alueen välisen asuinrakennuksen kivijalkaan tulee rakentaa työ- ja/tai liiketiloja, joita voidaan väliaikaisesti käyttää myös asukkaiden yhteisinä tiloina. Nämä tilat saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Aviakujan varrelle ensimmäisenä rakennettavan rakennuksen maantasokerrokseen tulee asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi varata joukkoliikenteen kuljettajien sosiaalitila. Sosiaalitilan on oltava kooltaan noin 40 k-m².

Räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset tilat tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin. Tekniset tilat saavat sijoittua julkisivun jatkeeksi.

Porrashuoneiden 15 k m² ylittävän osan kussakin korroksessa saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Porrashuoneiden tulee olla luonnonvaloisia.

Maanalaisista tiloista nousevat ilmahormit, luiskayhteydet, porrashuoneet sekä palvelukeskuksen kaupakäytävät saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat sekä väestönsuojatilat eivät mitoiteta autopaikkoja.

Teknisiä tiloja saa sijoittaa rakennusten kerroksiin rakennusoikeuden lisäksi. Nämä tilat eivät mitoiteta autopaikkoja.

Asumista palvelevia kuten jätehuone, varasto-, harrastus- ja kerhohuoneetiloja saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi. Edellä mainitut kaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi sallitut lisärakennusoikeudet eivät mitoiteta auto- tai polkupyöräpaikkoja.

Tikkurilantien ja Aviabilevardin varressa sekä erityisesti Tikkurilantien ja Aviabilevardin kulmassa olevien rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti laadukkaita ja näyttäviä.

Jalankulkijan liikkumisreitit ja oleskelualueet tulee suunnitella turvallisiksi ja miellyttäviksi.

Korttelista tulee laatia koko korttelin laajuinen korttelisuunnitelma alueen ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä.

Suunnittelussa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitsevan kehäradan vaatima tilavaraus sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat.

DETALJPLANE BETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

På området får placeras bostads-, kontors-, affärs- och servicelokaler.

Högst 25 000 m² -vy av byggrätten får utgöras av bostäder. Minst 5000 m² -vy av byggrätten ska utgöras av kontorslokaler och minst 5000 m² -vy av affärs- och servicelokaler.

I servicecentret får byggas gemensamma invånarutrymmen i form av ett gemensamt utrymme som betjänar alla invånare.

I gatuplanet utmed Aviabilevarden och i stenfoten på den bostadsbyggnad som ligger mellan Aviaplatsen och ET-området skabyggas arbets- och/eller affärslokaler som tillfälligt också kan användas som gemensamma utrymmen för invånarna. Dessa utrymmen får byggas utöver byggrätten.

I markplansvåningen i den byggnad som byggs först utmed Aviagränden ska utöver den byggrätt som anvisats i detaljplanen, reserveras ett personalrum för chaufförer inom kollektivtrafiken. Det sociala utrymmet ska uppta cirka 40 m² -vy.

Tekniska utrymmen ovanför takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur. De tekniska utrymmena får placeras så att de utgör en förlängning av fasaden.

Utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan får på varje våning byggas den del av trapphusen som överstiger 15m² -vy. Trapphusen ska ha dagsljusinsläpp.

Luftkanaler, rampförbindelser, trapphus samt servicecentrets affärgallerior som går från de underjordiska utrymmena får byggas utöver den byggrätt som anvisas i detaljplanen. Dessa utrymmen samt skyddsrummena dimensionerar inga bilplatser.

Tekniska utrymmen får placeras i byggnadernas våningar utöver byggrätten. Dessa utrymmen räknas inte vid dimensioneringen av bilplatser.

Utöver den byggrätt som anvisats i planen får sådana utrymmen som soprum, förråd, hobby- och klubbtrum som betjänar boendet byggas. De tillägsbyggrätter som tilläts ovan utöver den våningsyta som anvisats i planen dimensionerar inga bil- och cykelplatser.

Byggnaderna utmed Dickursbyvägen och Aviabilevarden och då särskilt i hörnet av Dickursbyvägen och Aviabilevardens ska vara arkitektoniskt högklassiga och framträdande.

Gånggrutter för fotgängare samt vistelseområden ska planeras så att de är trygga och inbjudande.

En kvartersplan som omfattar hela kvarteret ska göras upp i anslutning till det första bygglovet för området.

Vid planeringen ska beaktas den områdesreservering som Ringbanan, vilken ligger under markytan, kräver samt eventuella nedre gränser för brytningsarbeten som förutsätts.

Päiväkodin ja sen pihan etäisyyden tulee olla vähintään 40 metriä Tikkurilantiestä ja piha-alueen melutaso ei saa ylittää 55 desibeliä.

Asuntojen korvausilmaa ei saa ottaa Tikkurilantien tai Aviabulevardin puolelta. Korvausilmanoton on sijaittava mahdollisimman korkealla.

Asuin- ja palvelurakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 35 dB, paitsi pohjoisenpuoleisilla julkisivuilla, jossa ääneneristävyyden on oltava vähintään 37 dB. Toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB. Mikäli lentokoneiden koekäyttöalue siirtyy kauemmaksi tai sen meluntorjunta muuttuu, ääneneristävyytsvaatimus määritellään rakennusluvan yhteydessä.

Aviakujalle ja Lokkipuistoon rajautuvan korttelialueen piha-alue tulee suojata Aviakujan bussiliikenteen sekä koekäyttöalueen melulta.

Julkisivut

Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan ja kaupunkikuvalltaan korkealuokkaisia. Rakennusten ensimmäinen kerros ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Rakennuksen kaupunkikuvallisesti tärkeissä kadun puoleisissa ja kaduille näkyvissä julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumia. Muilta osin elementtisaumat tulee häivyttää sauman sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla.

Liikerakennuksen maantasokerroksen julkisivun tulee olla pääosin lasia.

Parvekkeet

Parvekkeet ja erkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli.

Katualueella vapaan kulkukorkeuden tulee olla vähintään 4 metriä.

Katualueille avautuvat parvekkeet tulee lasittaa.

Parvekkeilla tulee teknisissä ratkaisuissa huolehtia siitä, että ohjeiden mukainen melutaso ei ylitä.

Kiinteästi lasitettavia parvekkeita ja viherhuoneita ei laske- ta rakennusoikeuteen.

Piha

Pihan suunnittelussa hyödynnetään alueella olevia luonnonelementtejä, kuten mäntyjä sekä kiviä ja/tai kallioita.

Hulevesien viivytys tulee sovittaa kallioisena säilytettävään maisemaan.

Liikerakennuksen katon ja kattopinnan tulee muodostaa asuinrakennusten kanssa yhtenäinen arkkitehtoninen kokonaisuus. Liikerakennuksen katon Tikkurilantien puoleisen aidan tulee olla melua estävää.

Tonttien piha-alueet tulee jäsentää erilaisilla pinnoitteilla ja istutuksilla. Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata.

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin. Hulevesien viivytystilavuus on $1 \text{ m}^3 / 100 \text{ m}^2$ vettä läpäsäemätöntä pintaa kohden.

Tonttijaon yhteydessä katualueeseen rajautumattomalle tontille on varattava riittävä johtokuja kunnallistekniikan rakentamista varten.

Korttelialueelle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Piha-alueelle on varattava yhteinen leikki- ja oleskelualue.

Autopaikat

Asunnot	1 ap/130 km^2
Palvelu- ja muut tilat	1 ap/50 km^2
Toimistotilat	1 ap/ 50 km^2
Asuntohotelli	1 ap/130 km^2

Vähintään 400 ap:n pysäköintilaitos voidaan toteuttaa vuorottaiskäyttöisenä. Tällöin autopaikkainormina käytetään:

Asunnot	1 ap/130 km^2
Palvelu- ja muut tilat	1 ap/60 km^2
Toimistotilat	1 ap/60 km^2

Autopaikkojen korttelialue.

Pysäköintilaitoksen puistoon ja Turbiinille suuntautuvat julkisivut tulee käsitellä viherseininä ja/tai ritilä/ pergolarakentein maastoon integroituen.

Daghemmet och dess gårdsplan ska ligga minst 40 $\text{m}^2 / 4$ ter från Dickursbyvägen och bullernivån i gårdsområdet får inte överskrida 55 decibel.

Bostädernas ersättningsluft ska tas från Dickursbyvägens eller Aviabulevardens sida. Tagningen av ersättningsluft ska placeras så högt som möjligt.

Ljudisoleringen mot vägtrafik- och flygbuller buller ΔL i bostads- och servicebyggnadernas yterskikt ska vara minst 35 dB, förutom i fasaderna på den norra sidan där ljudisoleringen ska vara minst 37 dB. Ljudisoleringen mot vägtrafik- och flygbuller ΔL i kontorslokalernas yterskikt ska vara minst 32 dB. Om flygplanens provanvändningsområde flyttas längre bort eller dess bullerbekämpning ändras, fastställs ljudisoleringskravet i anslutning till bygglovet.

Gårdsområdet i det kvartersområde som gränsar mot Aviagränden och Lokkiparken ska skyddas från bullret från busstrafiken på Aviagränden och området för provanvändning.

Fasader

Byggnaderna ska hålla hög standard till sin arkitektur och med tanke stadsbilden. Byggnadernas första våning får inte ge ett slutet intryck.

Byggnadernas fasader ska byggas av högklassiga material och ett enhetligt byggnadssätt iakttagas.

Byggnadens stadsbildsmässigt viktiga fasadpartier mot gatan och de fasader som är synliga till gatan får inte ha synliga elementfogar. Till övriga delar ska elementfogarna döljas genom fogens placering eller med hjälp av fasadens ytstruktur.

Fasaden i affärsbyggnadens bottenplan ska huvudsakligen domineras av glas.

Balkonger

Balkonger och burspråk får byggas så att de skjuter ut över gränsen för byggnadsytan.

På gatuområdet ska den fria gånghöjden vara minst 4 meter.

Balkonger som vetter mot gatuområdena ska inglasas.

På balkongerna ska genom tekniska lösningar söjas för att bullernivån enligt anvisningarna inte överskrider.

De balkonger och grörun som förses med inglasning räknas inte in i byggrätten.

Gårdsplan

Vid planeringen av gården utnyttjas de naturelement som finns på gården, t.ex. tallar och stenar och/eller klippor.

Fördröjningen av dagvatten ska anpassas till landskapet som bevaras bergigt.

Affärsbyggnadens tak och takyta ska tillsammans med bostadshusen bilda en sammanhängande arkitektonisk helhet. Stängslet på affärsbyggnadens tak mot Dickursbyvägen måste vara bullerbekämpande.

Tomternas gårdsområden ska delas upp med olika ytbeläggningar och planteringar. Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas.

I kvartersområdet ska dagvattnet fördröjas innan det leds ner i dagvattenavloppet. Volymen på fördröjningen av dagvatten är 1 m^3 per 100 m^2 yta som inte släpper igenom vatten.

I samband med tomtindelningen ska en tillräcklig ledningsgata för byggande av kommunalteknik reserveras för den tomt som inte gränsar till gatuområdet.

För kvartersområdet ska en enhetlig plan för gårdsplanerna utarbetas. På gårdsområdet ska reserveras ett gemensamt lek- och vistelseområde.

Bilplatser

Bostäder	1 bp/130 m^2 -vy
Service- och övriga lokaler	1 bp/50 m^2 -vy
Kontor	1 bp/50 m^2 -vy
Bostadshotell	1 bp/130 m^2 -vy

En parkeringsanläggning med minst 400 bilplatser kan förverkligas som växelvis parkering. Som bilplatsnorm används i så fall:

Bostäder	1 bp/130 m^2 -vy
Service- och övriga lokaler	1 bp/50 m^2 -vy
Kontor	1 bp/50 m^2 -vy

Kvartersområde för bilplatser.

Fasaderna mot parkeringsanläggningens park och Turbinvägen ska behandlas som grönväggar och/eller integreras i terrängen med hjälp av spaljeer/pergolakonstruktioner.

Pysäköintilaitoksen ylin taso tulee käsitellä laadukkaasti.



Lähivirkistysalue.



Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.



Kaupunginosan raja.



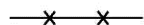
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa - alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.



Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

AVIABULEVAR

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

38000

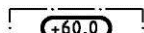
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

II

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

+49.0

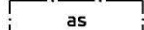
Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.



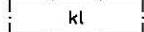
Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.



Rakennusala.

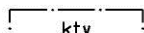


Rakennusala, jolle saa sijoittaa asuinrakennuksen.

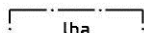


Rakennusala, jolle saa sijoittaa liikerakennuksen. Tikkurilantien alituksesta on oltava mahdollisuus rakentaa portaat ja hissiyhteys suoraan liike- ja palvelutiloihin.

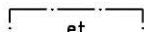
Kaupallisten palveluiden on avauduttava pääosin jalankulkureittien ja aukioiden suuntaan sekä sisätiloihin kauppa-ikäytille.



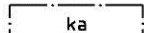
Rakennusala, jolle saa sijoittaa toimitiloja.



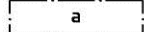
Rakennusala, jolle saa sijoittaa henkilöliikenteen terminaalin.



Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.



Rakennusala, jolle saa sijoittaa katoksen.



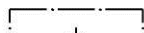
Auton säilytyspaikan rakennusala.



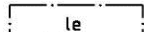
Maanalainen pysäköintitila.



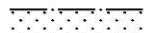
Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.



Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.



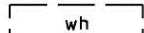
Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa. Alueelle tulee rakentaa liikerakennuksen kattotasolle Tikkurilantien varteen rakennettavien asuintalojen asukkaiden yhteiskäyttöinen leikki- ja oleskelutila. Katolle tulee perustaa riittävät kasvialustat pienpuille, pensaille ja perennoille.



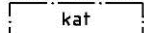
Istutettava alueen osa.



Ohjeellinen istutettava alueen osa.



Ohjeellinen hulevesialue.



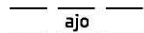
Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue.



Katu.



Katuaukio/Tori. Avia-aukiolle tulee rakentaa pyöräkatoksia.



Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.



Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

Den översta nivån i parkeringsanläggningen ska utformas på ett högklassigt vis.

Område för närrekreation.

Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

Stadsdelsgräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.

Ungefärlig markhöjd.

Högsta höjd för byggnads vattentak.

Byggnadsyta.

Byggnadsyta där bostadshus får placeras.

Byggnadsyta där affärsbyggnad får placeras. Från Dickursbyvägens underfart ska det kunna byggas trappor och hissförbindelse direkt till affärs- och service-lokalerna.

De kommersiella tjänsterna ska huvudsakligen öppnas mot promenadstråken och de öppna platserna och mot affärgallerierna inomhus.

Byggnadsyta där verksamhetslokaler får placeras.

Byggnadsyta, på vilken det får placeras en terminal för personalförbruk.

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.

Byggnadsyta där ett skärmtak.

Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.

Underjordiskt parkeringsutrymme.

Genomfartsöppning i byggnad.

Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.

För lek och utevistelse reserverad del av område. På området ska på affärsbyggnadens takplan byggas ett lek- och vistelseutrymme för gemensamt bruk för invånarna i de bostadshus som byggs utmed Dickursbyvägen. Taket ska förses med tillräckligt med växtbassänger för mindre träd, buskar och perenner.

Del av område som bör planteras.

Riktgivande del av område som bör planteras.

Riktgivande dagvattenområde.

Område som byggs som ett enhetligt stadsrum.

Gata.

Öppen plats/Torg. På Aviaplatsen ska byggas cykeltak.

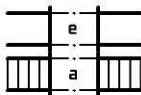
Riktgivande körförbindelse inom området.

Del av område reserverad för allmän gångtrafik.



Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa.
Yhteys on pakollinen, sen sijainti likimääräinen.

Riktgivande för allmän gångtrafik reserverad del av område.
Förbindelsen är obligatorisk, dess läge approximativ. ^{4 / 4}



Eritasoristeys.

Planskild korsning.

Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.

Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.

TONTTIJAKO

TOMTINDELNING

Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön
toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad
och miljö
Stadsplaneringen

Mittausosasto

Mättningsavdelningen

Asemakaavan pohjakartta täyttää
sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav
som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

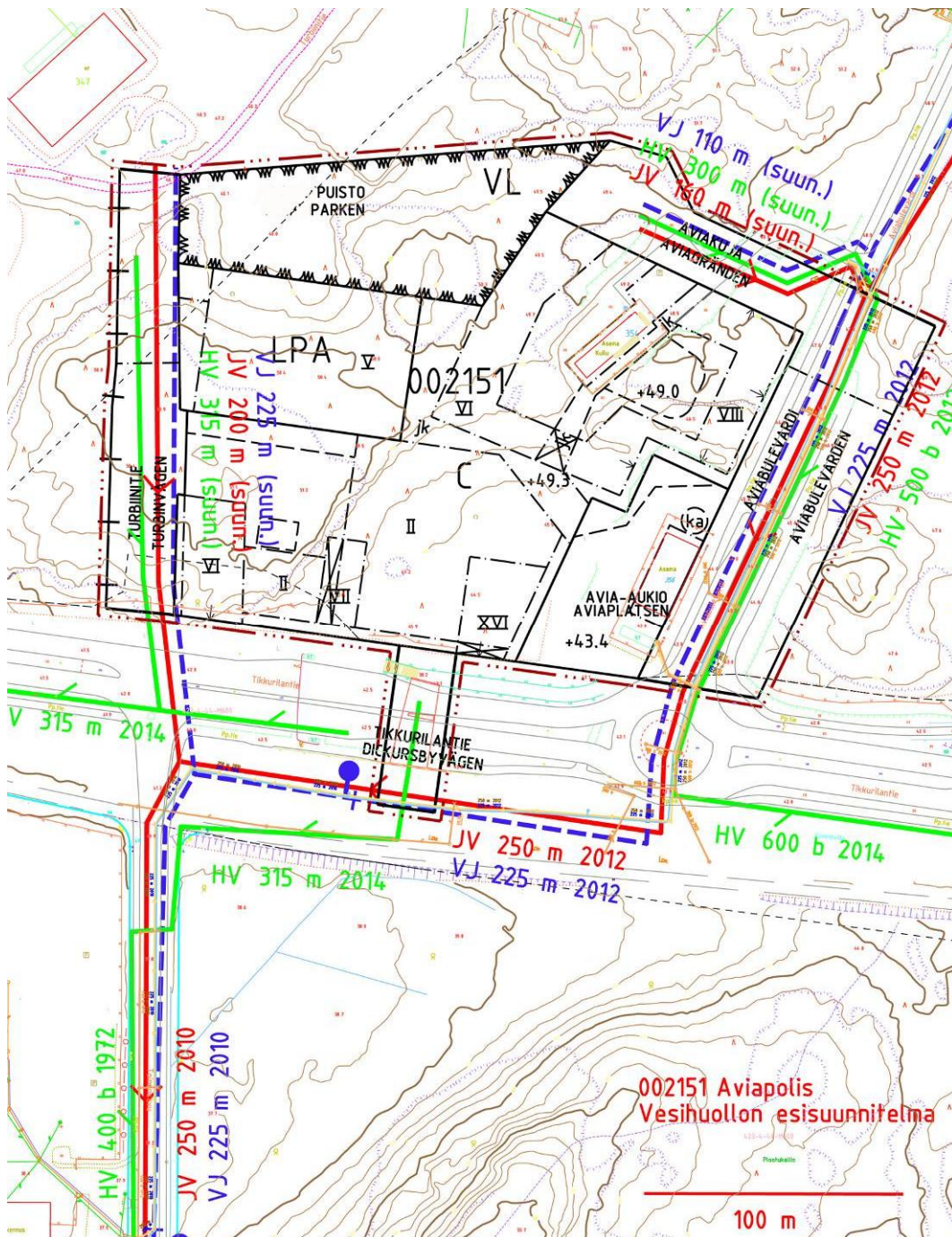
Vantaalla / Vanda __. __20__

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/ __20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/ __20__

Vesihuollon yleissuunnitelma



Technical site plan of a residential development in Vihti, Finland. The plan shows building footprints, parking areas, green spaces, and infrastructure. Key features include:

- Building A (XVI):** 7000m², located in the bottom right.
- Building B (VIII):** 3000m², located in the bottom left.
- Building C (VIII):** 2500m², located in the top right.
- Building D (VI):** 3000m², located in the top left.
- Building E (VIII):** 2500m², located in the center.
- Building F (IV):** 1500m², located in the center.
- Building G (VIII):** 2500m², located in the center.
- Central Service Center (PALVELUKESKUS):** 6000m², located in the center.
- Parking Area (TSTO VI):** 7000m², located in the bottom left.

The plan is divided into four zones (Alue 1-4) with different water levels and flow directions indicated by blue arrows. Elevation points are marked throughout the site. A scale bar at the bottom indicates 1:1000.

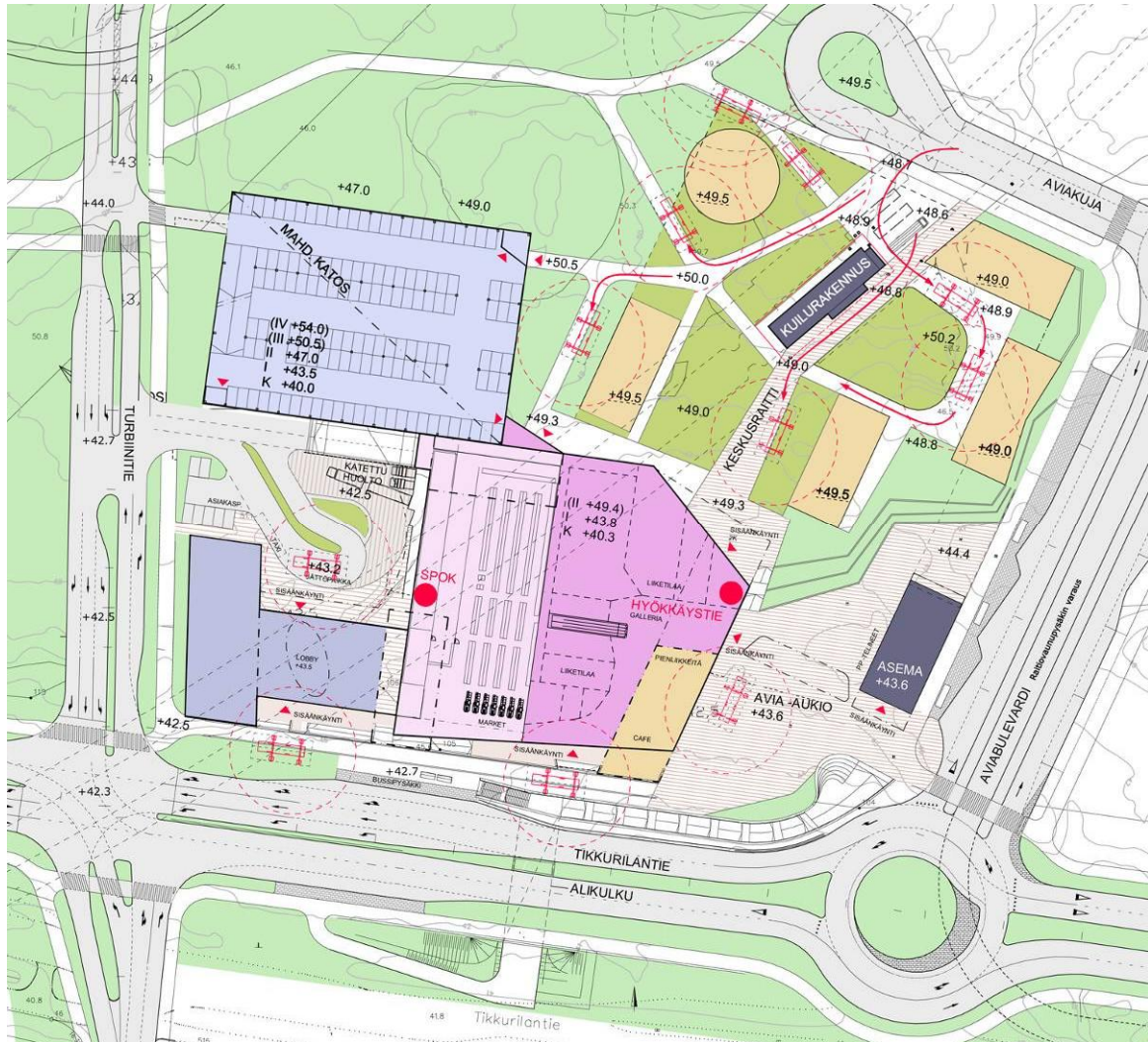
- Laskenta käsittää tonttialueen rajauksen sisäpuoliset vedet (2,89 ha)

Vantaan kaupungin hulevesiohjeen mukainen viivytystarve:							
Tilanne VANHA:	A [ha]	φ	i [l/(s*ha)]	Kesto [s]	Toistuvuus	Vmit [m3]	Qmit [l/s]
Kallioinen metsä	2,89	0,2	150	600	1/4 a	52	87

Tilanne UUSI:	A [ha]	φ	i [l/(s*ha)]	Kesto [s]	Toistuvuus	V m ³	Q m ³ [l/s]
Asfaltti, betonipinta, katto	1,91	0,9	150	600	1/4 a	155	258
Nurmi, uherkatto, istutus	0,98	0,2	150	600	1/4 a	18	29
Yhteensä:	2,89					173	287

Kaavamääräyksen mukainen viivystustarve: 1m ³ / 100m ² tiivistä pintaa	Pinta-ala m ²	Viivystus- tarve m ³	Suunniteltu viivytys m ³	Purkuvirtaama l/s
Asfaltti, betonipinta, katto yhteensä	19 200	192		Yhteensä 87
Asfaltti, betonipinta, katto Alue 1	13 000	130	147	Alue 1 45
Asfaltti, betonipinta, katto Alue 2	1 700	17		Alue 2 24
Asfaltti, betonipinta, katto Alue 3	4 200	42	45	Alue 3 14
Asfaltti, betonipinta, katto Alue 4	300	3		Alue 4 4

Pelastusreitit



Pelastusreitit syksy 2014, Innovarch Oy

Ympäristön yleissuunnitelman luonnos



Ympäristön yleissuunnitelma, 18.11.2014, Arkkitehtuuri- ja maisemasuunnittelu Nyman & Ristimäki

