

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta pöytäkirja 10.05.2022

Pöytäkirjan kansilehti	1
1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA	4
2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA	5
3 § Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TeA	6
4 § Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / TLA	7
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia	8
5 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset / TeA	9
6 § Ympäristövastuuraportti 2021-2022 / TeA	10
- Ympäristövastuuraportti 2021-2022	14
7 § Kaupunkiympäristölautakunnan alaisen toiminnan osavuositarkastus 1/2022 / TeA	61
- Osavuositarkastus 1/2022, kaupunkiympäristölautakunnan alainen toiminta	63
8 § Asemakaavoituksen kaavoitusohjelman seuranta 1/2022 / TLA	82
- Asemakaavoituksen kaavoitusohjelman seurantataulukko 1/2022	84
9 § Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräysten uusiminen / TLA	86
- Ympäristönsuojelumääräysten valmisteluprosessi	88
10 § Ratikan kaavarunkoluonnos YK0049 / TLA	93
- YK0049 kaavarunkoluonnos osa 1, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko	97
- YK0049 kaavarunkoluonnos osa 2, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko	98
- YK0049 kaavarunkoluonnos osa 3, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko	99
- YK0049 kaavarunkoluonnos määräykset, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko	100
- YK0049 kaavarunkoluonnos selostus, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko	120
- YK0049 Selvityksiä ratikan kaavarunkoalueelta, 3.3.2021	190
11 § Asemakaavan muutos 002436 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 60 Hiekkaharju / Suopursuntie / TLA	255
- 002436 selostus, asemakaavamuutos 5.4.2022, Suopursuntie	259
- Asemakaavan muutos 002436, 60 Hiekkaharju, Suopursuntie / Tiivistelmä asemakaavoituksen aikana tehdyistä selvityksistä	307
12 § Asemakaavan muutos 002488 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Tikkuri / TLA	318
- 002488 selostus, asemakaavamuutos, 10.5.2022, Tikkuri	321
13 § Asemakaavan muutos 002372 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Neilikkatie 17 / TLA	378
- 002372 selostus, asemakaavamuutos 10.5.2022, Neilikkatie 17	381
14 § Asemakaavan muutos 002355, 68 Koivuhaka / Piitie 2 / TLA	417
- 002355 selostus, asemakaavan muutos 10.5.2022, Piitie 2	422
- 002355 lausunnot ja vastineet 10.5.2022, Piitie 2	468
15 § Asemakaavan muutos 002493 sekä tonttijako, 15 Myyrmäki / Myyrmäen paloasema / TLA	472
- 002493 selostus, asemakaavamuutosehdotus 10.5.2022, Myyrmäen paloasema	475
- 002493 Liikenneselvitys WSP 13.4.2022, Myyrmäen paloasema	522
16 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 931500 sekä tonttijako, 93 Vaarala / Hopeatie / TLA	536
- 931500 selostus, asemakaava ja asemakaavan muutos 10.5.2022, Hopeatie	541

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta pöytäkirja 10.05.2022

17 § Asemakaavan muutos 002457 ja maanalainen asemakaava 611300ma, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi / Vantaan Ratikka: Tikkurilanraitio / TLA	602
- 002457 ja 611300ma selostus, asemakaavamuutos ja ma asemakaava 10.5.2022, Vantaan ratikka: Tikkurilanraitio (II)	608
- 002457 ja 611300ma muistutukset ja vastineet 10.5.2022, Tikkurilanraitio	660
- 002457 ja 611300ma lausunnot ja vastineet 10.5.2022, Tikkurilanraitio (II)	665
18 § Asemakaavan muutos 002482, 81 Korso / Korson päiväkotia / TLA	678
- 002482 selostus, asemakaavamuutos 10.5.2022, Korson päiväkotia	681
- 002482 Lausunnot ja vastineet 10.5.2022, Korson päiväkotia	710
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus	716
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen	717
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto	719
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus	720
Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa	725
Muutoksenhakuohje 6. Valitus poikkeamispäätökseen ja suunnittelutarveratkaisua koskevassa asiassa	726



Kaupunkiympäristölautakunnan kokous

Aika 10.5.2022 17.00-22.40

Paikka Tikkurila, Kielotie 28, huone 447 / Teams

Osallistujat

Paikalla

Jäsenet		Varajäsenet	
Aura Anssi, puheenjohtaja	x	Karhunen Anneli	
Ahokas Siri	x (etäyhteys)	Linnakangas Jaakko	
Eklund Tarja, varapuheenjohtaja	x	Atzmon Maiju	
Erkkilä Minna	x (etäyhteys)	Nevala Jukka	
Hartikainen Janne	x (etäyhteys)	Isberg Jeppe	
Haverinen Soili	x (etäyhteys)	Axberg Jan	
Iivarinen Oskari	x	Garchi Camilla	
Jääskeläinen Jari	x (etäyhteys)	Järveläinen Anu	
Karhu Suvi	x (etäyhteys)	Liinakoski Eija	
Kostilainen Anniina	x (etäyhteys)	Manninen Aleks	
Merelä Mikko	x (etäyhteys)	Forsberg Magnus	
Mutanen Tuomas	x (etäyhteys)	Rautavaara Maija	
Rahkala Ville	x (etäyhteys)	Hakala Jaakko	
Suni Antti	x (etäyhteys)	Seppälä Petri	
Tamminen Ida	x (etäyhteys)	Friman Milla	
Virkamäki Pekka	x (etäyhteys)	Pesonen Petrus	
Åstrand Stefan	x (etäyhteys) (§:t 3-18, klo 17.07-22.40)	Björkell Alex	
Kaupunginhallituksen edustaja		Kaupunginhallituksen varaedustaja	
Abdi Faysal	x (etäyhteys) (§:t 7-18, klo 20.10-22.40)	Tammi Visa	
Nuorisovaltuuston edustaja		Nuorisovaltuuston varaedustaja	
Mehtälä Henri	-	Parvinen Lili	x (etäyhteys) (§:t 3-10, klo 17.30-22.02)
Muut osallistujat			
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja		x	
Laine Tarja, kaupunkisuunnittelujohtaja		x	
Hohti Jonna, talous- ja hallintojohtaja		x	
Hamari Milla, viestintäpäällikkö		x (etäyhteys)	
Nummi Katariina, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä		x	



Viinanen Jari, ympäristöpäällikkö	x (etäyhteys) (§:t 1-3, klo 17.00-17.32)	
Laine Ilkka, asemakaavapäällikkö	x (etäyhteys) (§:t 1-9, klo 17.00-20.55)	
Siivola Mari, yleiskaavapäällikkö	x (etäyhteys) (§:t 1-10, klo 17.00-21.45)	
Yläjääski Marjaana, aluearkkitehti	x (etäyhteys) (§:t 1-3, klo 17.00-19.35)	
Kuusisto Terhi, asemakaava-arkkitehti	x (etäyhteys) (§:t 1-3, klo 17.00-19.10)	
Köykkä Jukka, kaavasuunnittelija	x (etäyhteys) (§:t 1-3, klo 17.00-17.45)	
Silanto Anne, rakennustutkija, kaupunginmuseo	x (etäyhteys) (§:t 1-3, klo 17.00-18.18)	

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin.

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Anssi Aura

Pöytäkirjanpitäjä Katariina Nummi

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 13.5.2022 klo 11.00 mennessä

Janne Hartikainen

Minna Erkkilä



Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 16.5.2022 Vantaan kaupungin internetsivuilla, paatokset.vantaa.fi



1 §

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 1

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:

Todettiin.



2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA

Pöytäkirjan tarkastusvuorossa ovat Janne Hartikainen (varalla Oskari Iivarinen ja Anniina Kostilainen) ja Minna Erkkilä (varalla Soili Haverinen ja Jari Jääskeläinen).

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 2

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) valita pöytäkirjan tarkastajat ja,
- b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 13.5.2022 klo 11.00 mennessä.

Päätös:

Päätettiin

- a) valita pöytäkirjan tarkastajiksi Janne Hartikainen ja Minna Erkkilä, ja
- b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 13.5.2022 klo 11.00 mennessä.



Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 3

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Merkittään tiedoksi asiantuntijoiden / esittelijöiden selostukset sekä tiedotusasiat.

Käsittely:

Kuultiin seuraavat selostukset:

Asia 6 / Ympäristövastuureportti 2021-2022 / ympäristöpäällikkö Jari Viinanen

Asia 14 / Asemakaavan muutos 002355, 68 Koivuhaka / Piitie 2 / kaavasuunnittelija Jukka Köykkä

Asia 11 / Asemakaavan muutos 002436 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 60 Hiekkaharju / Suopursuntie / aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, asemakaava-arkkitehti Terhi Kuusisto ja rakennustutkija Anne Silanto

Asia 12 / Asemakaavan muutos 002488 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Tikkuri / aluearkkitehti Marjaana Yläjääski ja asemakaava-arkkitehti Terhi Kuusisto

Asia 13 / Asemakaavan muutos 002372 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Neilikkatie 17 / aluearkkitehti Marjaana Yläjääski

Merkittiin tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle osoitetut kirjeet Keskolta ja Lidliltä koskien kaupunkiympäristölautakunnan 22.3.2022 § 5 tekemää päätöstä: Oikaisuvaatimus poikkeamislupapäätökseen 26.11.2021, LP-092-2021-04058 / Salpakuja 2 / Helsingin Osuuskauppa Elanto.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.



4 § Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / TLA

Kaupunkirakenteen ja ympäristön palvelualueen julkaisemat kaavatöiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmat.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 4

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Merkitään tiedoksi.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine selosti asiaa kokouksessa.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.

Liite:

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia

2.5.2022

Uusimmat ja tulevat MRL 63§ Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat

Kaava	Kaavan nimi	OAS julkaisupäivä	Linkki
741800	Rosenlund osa 2	14.4.2022	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/rosenlundin-alue-taydentyy-kahdella-pientalolla
002507	Peijaksen sairaalan laajennus	27.4.2022	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/peijaksen-sairaalan-laajennus
002517	Jokiniemen kampus	27.4.2022	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/jokiniemen-kampus
002433	Karhunkierros 4 ja 6	29.4.2022	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/karhunkierrokselle-asuinkerrostaloja-ja-pientaloja-pahkinarinteessa



5 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset / TeA

19.4.2022 jälkeen julkaistut ottokelpoiset päätökset

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila

§ 38/2022 Vantaan kaupungin kommentit luonnoksesta hallituksen esitykseksi rakentamislainsäädännön muuttamisesta

Kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine

§ 23/2022 Vuosisopimuksen hyväksyminen ja aineistojen luovuttaminen rajapinnan kautta, Datscha Oy

Päätökset, joita ei oikaisuvaatimusajan kuluessa ole otettu lautakunnan käsiteltäväksi:

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila

§ 29/2022 Vantaan liikennemelu 2017 -julkaisun datan käyttö lupa

§ 31/2022 Osallistuminen valtionavustushakuun taloyhtiöiden yhteistyön kehittämiseksi ja asukkaiden ilmastotoimien tukemiseksi

§ 32/2022 Osallistuminen hankehakuun HORIZON-MISS-2021-CIT-02-04: Positive Clean Energy Districts

Puuttuvat pykälät ovat päätöksiä, joita ei tarvitse ilmoittaa ottomenettelyyn.

Kaupungin verkkosivuilla julkaistut viranhaltijapäätökset ovat luettavissa osoitteessa:

https://paatokset.vantaa.fi/ktwebbin/dbisa.dll/ktwebscr/vparhaku_tweb.htm

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 5

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) olla ottamatta käsittelyyn lautakunnalle toimitettuja ottamiskelpoisia päätöksiä ja
- b) merkitä tiedoksi ottoon toimitetut päätökset, joita ei ole otettu lautakunnan käsiteltäväksi oikaisuvaatimusaikana.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto



VD/4054/11.00.00.01/2019

KR/JV/TKR/MV

Ympäristövastuuraaportti 2020–2021 on valmistunut. Vantaan kaupunkistrategian tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteeseen pääsemiseksi kaupunginvaltuusto hyväksyi kesäkuussa 2018 kaupungin resurssiviisauden tiekartan 2030, josta johdettiin toimialojen toteutussuunnitelmat. Resurssiviisauden tiekartan päivitys hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 28.2.2022 pian kaupunkistrategian hyväksymisen jälkeen. Tiekartan toimialojen toteutussuunnitelmien päivitys on parhaillaan käynnissä. Ympäristövastuuraaportin vuosille 2021–2022 hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta ja se merkitään tiedoksi kaupunginhallituksessa sekä kaupunginvaltuustossa.

Uuden strategian mukaisesti Ekologisesti kestävä Vantaa -strategiateema jatkaa edellisellä valtuustokaudella alkanutta työtä Vantaan hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi. Teeman uutena näkökulmana on luonnon monimuotoisuudesta huolehtiminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Teeman työtä ohjaa poikkihallinnollinen johtoryhmä "Hiilijory" ympäristöjohtajan vetämänä. Hiilijory seuraa resurssiviisauden tiekartan tavoitteiden sekä soveltuvien kestävän kehityksen SDG-tavoitteiden etenemistä.

Vantaan kaupungin ympäristövastuuraaportti 2021–2022 kertoo kuinka hyvin Vantaan resurssiviisauden tiekartan toimialojen toteutussuunnitelmien tavoitteet ovat edenneet vuoden aikana. Raportissa on myös yhteenveto valtuustokauden 2018–2021 tiekartan tavoitteiden toteutumisesta. Entiseen tapaan raportissa kerrotaan myös hyvistä toimintatavoista ja teoista, joita resurssiviisauden edistämiseksi on Vantaalla tehty. Raporttiin on myös kerätty kaupungin ekologisen kestävyysindikaattorit, joilla kehitystä on seurattu jo vuodesta 2007 sekä ympäristötilinpito 2021. Tänä vuonna ympäristövastuuraaportti on toteutettu ensimmäistä kertaa visuaalisella Power BI-työkalulla.

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt ovat laskeneet vuosittain vuodesta 2010 asti ja trendi vaikuttaa jatkuvan. Vuoden 2021 päästötiedot saadaan vasta toukokuussa 2022, jolloin ne lisätään ympäristövastuuraaporttiin. Tällä hetkellä Vantaa on tavoitellulla päästöjen vähenemisuralla. Jotta kaupungin hiilineutraalisuustavoite saavutettaisiin vuoteen 2030 mennessä Vantaan alueella tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 80 prosenttia vuoden 1990 päästöihin verrattuna, sitoa Vantaan kasvillisuuteen hiiltä ja kompensoida loput jäljelle jäävät päästöt.

Vantaan päästöt ovat laskeneet suurelta osin Vantaan Energian toimien vuoksi, mutta myös kaupungin omat toimet kaupunkiorganisaation päästöjen vähentämiseksi ovat edenneet. Helpot toimet on toteutettu ja vaikeammin ratkaistaviin asioihin on puututtu muun muassa selvittämällä niitä keinoja, joilla muutoksiin päästään. Liikenteen päästöt ovat iso haaste ja päästöjen vähentämiseen tarvitaan myös kuntalaisten ja yritysten toimia.

Ympäristövastuuraaportti on jäseneltä valtuustokauden 2018–2021 resurssiviisauden tiekartan kaistojen mukaan: Energiantuotanto ja -kulutus, Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, Kulutus ja materiaalit ja Vastuullinen vantaalainen. Raportin mukaan suurin osa toimialojen resurssiviisauden tiekartan ja toteutussuunnitelmien toimenpiteistä on lähtenyt käyntiin ja edennyt suunnitelmien mukaan. Joidenkin toimenpiteiden aloittamista on jouduttu siirtämään eteenpäin tai tavoitteita tarkistamaan.

Raportin mukaan Energiantuotanto- ja kulutus -kaistan toimenpiteet ovat edenneet hyvin.



Vantaan Energialla on käynnissä useita kehittämishankkeita. Yhtiö muun muassa rakentaa parhaillaan jätevoimalalle laajennusta, joka hyödyntää kierrätyslaitosten erottelemaa kaupan ja teollisuuden jätettä, kuten kierrätyskelvotonta pahvia ja muovia. Lisäksi Martinlaakson voimalaitokselle rakennetaan kestopuubiovoimala ja Kuninkaalaan suunnitteilla olevaan lämmön kausivarastoon voi tulevaisuudessa varata kesäajan yllämpöä muun muassa uusiutuvista energiantuotannosta.

Öljyn kulutus on vähentynyt kaupungin kiinteistöissä lähinnä maalämpöön siirtymisen seurauksena. Hiilijalanjälkilaskentaa on pilotoitu kaavahankkeissa ja uusissa tonttikilpailuissa on vaadittu A-energiatehokkuusluokkaa. Valmistelussa on tontinluovutuskilpailuja, joissa on huomioitu kaupungin ympäristötavoitteet. Lisäksi maankäyttösopimuksissa on selvitetty mahdollisuuksia energiatehokkuusvaatimuksista ja pilotoitu niitä. Uusiutuvan energian omatuotantoa sähkössä sekä lämmössä on lisätty vuosittain peruskorjaus- sekä uudisrakennushankkeissa. Uusiutuvan energian alkuperätaakuita ei ole kilpailutettu sähkönhankinnan 2023–2026 yhteydessä.

Yhdyskuntarakentaminen ja liikkumisen kaistan toimenpiteiden tiimoilta selvitettiin kuinka kaupunki voi ohjata erityisesti maankäytön keinoin resurssiviisauteen ja vähähiiliseen rakentamiseen erityyppisillä kaupunkialueilla. Lisäksi raportin mukaan uusista asemakaavoista puolet sijoittui vuonna 2021 joukkoliikennevyöhykkeelle, mikä jäi alle tavoitteen (80 %). Ratikan suunnittelu on katu- ja alustavan rakennussuunnittelun vaiheessa ja resurssiviisaus on nostettu yhdeksi suunnitteluperiaatteeksi. Bussilinjastoa ja matkaketjujen sujuvuutta on kehitetty edelleen yhdessä HSL:n kanssa.

Kestävän liikkumisen edistäminen kaupungilla on jatkunut vahvana. Muun muassa vuonna 2020 valmistunutta pyöräliikenteen tavoiteverkkotyötä täydentämään on laadittu pyöräliikenteen edistämishjelma. Vantaan liikennepoliittisen ohjelman päivitys on alkanut. Luonnon monimuotoisuuden seuranta on kehittynyt ja Vantaa on lähtenyt pilottikuntana mukaan Suomen ympäristökeskuksen järjestämään hankkeeseen ekologisesta kompensatiosta. Myös luontopohjaiset ratkaistu hulevesien hallinnassa ovat kehittyneet.

Kulutus ja materiaalit -kaistan toimenpiteiden etenemisestä on raportoitu muun muassa uusiomateriaalien käytön lisääntyneen infran rakentamiskohteissa. Infrarakentamisessa on myös pilotoitu hiililaskuria hyvin tuloksin. Elinkeinopalveluissa kiertotalousklusterista on muodostunut osa jatkuvaa toimintaa. Rakennusvalvonnassa on otettu käyttöön rakennus- ja purkujäteselvityksen sähköistä menettelyä Lupapisteessä.

Ruokailun osallisuuden mahdollisuuksia ja ilmastovalintojen näkyväksi tekemistä on kehitetty. Ruokailun ympäristövaikutuksia nostetaan esiin Hiilidiili-merkillä päiväkodeissa, kouluissa ja oppilaitoksissa. Lisäksi hankintakeskuksen arviointiryhmän työskentelyä on kehitetty. Kilpailutusten kriteereitä ja ympäristövaatimuksia sopimuksissa viedään eteenpäin ja kehitetään myös yhteistyössä palveluntuottajien ja muiden kaupunkien kanssa. Jätteiden lajittelua on parannettu kaupungin yksiköissä, mutta esimerkiksi muovinkeräyksessä on vielä kehitettävää.

Vantaa edistää vastuullisuutta muun muassa vapaaehtoisilla hankintojen green deal -sopimuksilla. Vantaa on mukana kolmessa green deal -sopimuksessa, joilla tavoitellaan kestävää purkamista, päästöttömiä työmaita sekä haitallisten kemikaalien vähentämistä päiväkodeissa. Päästöttömien työmaiden pilotit käynnistyvät vuoden 2022 aikana.

Vastuullinen Vantaa kaistan toimenpiteiden mukaan ympäristöjohtamista kaupungissa on edistetty. Ympäristöjohtamisjärjestelmä Ekokompassi on rakenteilla Kaupunkiympäristön toimialalla ja sitä



laajennetaan muille toimialoille. Ympäristö- ja hiilineutraaliuskokonaisuutta ei tällä hetkellä lisätä esimiesvalmennukseen, mutta koulutustarjontaa on saatavissa muun muassa teemoittaisessa johtamistarjottimessa.

Kaupungin ekotukiverkosto kasvaa. Ilmastokumppanuusmallien selvitystä ja käyttöönottoa varten käynnistyi hanke vuonna 2021, jonka yhteydessä selviää myös ympäristöjohtamisen edistäminen yrityksissä jatkossa ja kaupungin mahdollisuudet tukea sitä.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla on useita hankkeita ympäristövastuullisuuden edistämiseksi. Muun muassa lukiokoulutukseen kuuluu luonnollisena osana kestävään tulevaisuuteen kasvattaminen ja ympäristötietojen opettaminen. Vantaan Korsossa Ruusuvuoren yläkoulussa oppilailla on Radikaali toivo -valinnaisaineessa mahdollisuus uudenlaiseen ilmasto- ja ympäristökasvatukseen.

Lisäksi Vantaan kaupunginkirjasto ideoi ja toteutti vuonna 2021 Ilmastolukupiiri-kampanjan yhteistyössä muun muassa muiden kirjastojen ja Greenpeacen kanssa. Asukkaille suunnattuja talkoita muun muassa vieraslajien kitkennässä järjestettiin myös vuonna 2021 ja Ilmastoinfo jatkoi kampanjoitaan sekä tarjosi neuvontaa ympäristövastuullisemman arjen helpottamiseksi.

Resurssiviisauden tiekartan toimenpiteiden vaikuttavuutta on edelleen vaikea arvioida, mutta arvioinnin kehittämistyötä tehdään jatkuvasti niin valtakunnallisesti kuin kaupungin sisälläkin. Raportti on koottu ja toimitettu ympäristökeskuksessa useiden kaupungin asiantuntijoiden tuottamasta aineistoista.

Vantaan Ympäristövastuuraportti 2021–2022 on päätösesityksen liitteenä, minkä lisäksi se on luettavissa: [Microsoft Power BI](#) -palvelussa (avautuu uuteen välilehteen).

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 6

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- hyväksyä Ympäristövastuuraportti 2021–2022 ja
- esittää se kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että perussuomalaisten lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Kaupunginkasvun ja tiivistyvän kaupunkirakenteen vaikutuksena rakentamisen hiilijalanjälki kasvaa merkittävästi. Tiivistäminen perustuu parkkitalojen ja muu rakenteellisen pysäköinnin järjestelyihin sekä korkeiden kerrostalojen tuotantoon. Ne ovat pääosin betonia. Useissa tutkimuksissa (mm professori Seppo Junnila, Aalto yliopisto; Ratkaisuja kasvavien kaupunkien hiilivelan hallintaan) on osoitettu, että tämänkaltaisen kaupungin rakentuminen on elinkaaren hiilijalanjäljen kannalta kaikkein haitallisinta ottaen huomioon rakennuksen sekä asukkaiden päästöt.

Rakenteellinen keskitetty pysäköinti muodostaa myös sähköautojen yleistyessä hallitsemattoman paloriskin kaupunkikeskuksiin.”

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Jotta kaupungin tavoitteet olla hiilineutraali 2030 ja vahvistaa kaupungin luonnon monimuotoisuutta on mahdollista saavuttaa, tulisi kaupungin kehittää kunnianhimoisia ja ennakkoluulottomia ratkaisuja



erityisesti kuntalaisten roolin ja yritysysteistyön vahvistamiseksi. Liikenteen päästöjen vähentämistä on syytä vahvistaa seuraamalla ja hyödyntämällä resurssiviisauden tiekartan mukaisesti uuteen tutkimukseen ja teknologiaan perustuvia keinoja.”

Liitteet:

- Ympäristövastuuraaportti 2021–2022

Täytäntöönpano: Ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

ympäristösuunnittelija Tina Kristiansson, puh. 050 314 5684
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginjohtajan katsaus

Johdanto

Yleinen kehitys

Energiantuotanto ja -kulutus

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Kulutus ja materiaalit

Vastuullinen vantaalainen

Liitteet

NAVIGOINTIOHJE:

Ympäristövastuuraportti on toteutettu navigoitavana versiona. **Voit selailla kokonaisuuden pääteemoja alalaidassa olevien nuolien avulla,** ja syventyä haluamiisi lisätietoihin mielesi mukaan painamalla sinisiä linkkipainikkeita. Tältä sivulta pääset navigoimaan suoraan eri pääteemoihin.

Joillakin sivuilla toimenpiteitä ja niiden suodattimia. Suodattimien painikkeita klikkaamalla voit tarkastella tietoa valitsemastasi näkökulmasta.

Kaupunginjohtajan katsaus

Vantaan ympäristövastuuraporttiin 2021–2022 on jälleen koottu yhteenveto resurssiviisauden tiekartan toimenpiteiden toteutumisesta ja ympäristövastuun edistymisestä Vantaalla.

Kulunutta vuotta on synkentänyt pandemian pilvet ja Euroopan turvallisuustilanteen muuttuminen on repinyt kaiken muun ohella ihmisten sydämiä. Samaan aikaan ilmastomuutoksen vakava varjo ei ole kadonnut mihinkään. Ilmastotyö on edennyt Vantaalla ja kaupungin kasvihuonekaasut ovat olleet laskussa pitkään. Vuoden 2021 päästötiedot saadaan toukokuussa 2022, jolloin ne lisätään ympäristövastuuraporttiin.

Vantaan päästöt ovat laskeneet suurelta osin Vantaan Energian toimien vuoksi, mutta myös kaupungin omat toimet kaupunkiorganisaation päästöjen vähentämiseksi ovat edenneet. Helpot toimet on toteutettu ja vaikeammin ratkaistaviin asioihin on puututtu muun muassa selvittämällä niitä keinoja, joilla muutoksiin päästään.

Olemme siis vaikeammin toteutettavien ratkaisujen edessä, jotta hiilineutraalius 2030 Vantaalla saavutetaan. Vuoden 2022 alussa resurssiviisauden tiekartta päivitettiin ja päivitys oli monella tapaa ajankohtainen. Entisten neljän kaistan lisäksi tiekarttaan lisättiin kaksi kaistaa, Monimuotoinen luonto sekä Hiilinelut ja kompensointi. Tilaus luonnon monimuotoisuuden parempaan huomioimiseen kertoo luontokadon etenemisestä, joka liittyy kiinteästi ilmastomuutokseen, mutta on myös itsessään perustavaa laatua oleva ympäristöhaaste.

Päivitetyssä tiekartassa Vastuullinen Vantaa -kaista pitää sisällään kirjon toimenpiteitä, joilla asukkaita, yrityksiä ja yhdistyksiä sekä kannustetaan että tuetaan mukaan ilmastotyöhön. Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi juuri asukkaiden ja yritysten toimet ovat jatkossa ratkaisevia. Keskeistä on, kuinka tulevaisuudessa liikumme ja kuinka vastuullisesti toimimme. Olemme uuden ajan edessä monellakin tasolla ja tarvitsemme toivoa sekä ennen kaikkea tahtoa uusien toimintatapojen käyttöönottoon. Me Vantaalla uskomme, että kaupungissamme riittää sekä toivoa että tahdonvoimaa tämänkin haasteen kohtaamiseen.

*Ritva Viljanen
kaupunginjohtaja*

YMPÄRISTÖVASTUURAPORTTI 2021-2022

Johdanto

Vantaan kaupungin ympäristövastuuraportti 2021–2022 kertoo, kuinka hyvin Vantaan resurssiviisauden tiekartan toimialojen toteutussuunnitelmien tavoitteet ovat edenneet vuoden aikana. Raportissa on myös yhteenveto valtuustokauden 2018–2021 tiekartan tavoitteiden toteutumisesta. Entiseen tapaan raportissa kerrotaan myös hyvistä toimintatavoista ja teoista, joita resurssiviisauden edistämiseksi on Vantaalla tehty. Raporttiin on myös kerätty kaupungin ekologisen kestävyysindikaattorit, joilla kehitystä on seurattu jo vuodesta 2007 sekä ympäristötilinpito 2021.

Kaupungin ympäristökeskus koordinoi resurssiviisauden tiekartan ja kaupungin ilmastotyön toteutumista ja raportointia. Raportointiin ja ympäristövastuuraportin tekstien tuottamiseen ovat osallistuneet lukuisat asiantuntijat kaupungin eri toimialoilta.



Kuva: Jyri Huhtala

Yleinen kehitys

Kulunut vuosi on ollut kaupungin ympäristövastuullisuustyön kannalta kiireistä aikaa. Vuoden 2021 aikana päivitettiin resurssiviisauden tiekartta. Työhön osallistettiin laajalti eri alojen asiantuntijoita, asukkaita ja yrityksiä. Päivitetty tiekartta hyväksyttiin helmikuussa 2022 pian uuden kaupunkistrategian jälkeen.

Kaupungin päästölaskentatiedot valmistuvat toukokuun lopussa. Päästötietoihin saatiin uutta näkökulmaa, kun Vantaa selvitti ensimmäistä kertaa yksityisestä ja julkisesta kulutuksesta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt eli kaupunkilaisten hiilijalanjäljen.



Kuva: Olivia Ranta

Vantaan kaupungin strategia vuosille 2022–2025

1 / 2

Vantaan kaupungin strategia vuosille 2022–2025 hyväksyttiin 31.1.2022. Vantaalla strategian keskeisen sisällön muodostavat visio ja arvot sekä kuuden painopisteen alle jäsennetyt valtuustokauden strategiset tavoitteet ja niille asetetut mittarit. Valtuustokauden strategiaa toteutetaan vuosittain talousarvion valtuustotasoisten sitovien tavoitteiden sekä toimialojen ja palvelualueiden tuloskorttien kautta.

Näiden tavoitteiden toteutumista seurataan osavuositarkastusten ja tilinpäätöksen yhteydessä kolme kertaa vuodessa.



Laajaan valmisteluun perustuvan esityksen mukaisesti strategian kuusi painopistettä ovat:

- Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki
- Hyvät asukaslähtöiset palvelut
- Eriarvoistumisen estäminen
- Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa
- Kehittyvät kaupunkikeskukset
- Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

Vantaan kaupungin strategia vuosille 2022–2025

2 / 2

Vantaan strategian strategiateemat toimivat strategian poikkihallinnollisen toteutuksen tukena. Strategiateemat ovat osittain päällekkäisiä paino-pisteiden kanssa, mutta niiden osalta on oleellista se, että ne koordinoivat toimintaa kaupunkitasoisesti. Teemojen tavoitteet kohdistuvat pitkälle aikavälille ja oletettavaa onkin, etteivät ne toteudu kokonaisuudessaan strategiakauden aikana, vaan niiden toteuttaminen jatkuu jossain muodossa myös tulevilla strategiakausilla. Strategiaa toteutetaan myös strategisilla ohjelmilla, joista yksi on resurssiviisauden tiekartta.

Ekologisesti kestävä Vantaa strategiateema jatkaa edellisellä valtuustokaudella alkanutta työtä Vantaan hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi. Teeman uutena näkökulmana on huolehtia luonnon monimuotoisuudesta tiivistyvässä kaupunkirakenteesta. Teeman työtä ohjaa poikkihallinnollinen johtoryhmä "Hiilijory" ympäristöjohtajan vetämänä. Hiilijory seuraa resurssiviisauden tiekartan tavoitteiden sekä soveltuvien kestävä kehityksen SDG-tavoitteiden etenemistä.



Valtuustokauden strategiateemat ovat:

- Hyvinvointia rakentava Vantaa
- Sosiaalisesti kestävä Vantaa
- Ekologisesti kestävä Vantaa
- Elinvoimainen ja osaava Vantaa
- Kansainvälinen Vantaa

Tiekartan päivitys

1 / 2

Vantaan resurssiviisauden tiekartta on kaupungin strategiaa toteuttava ohjelma, joka ohjaa kaupunkia kohti ekologista kestävyyttä ja hiilineutraaliutta vuonna 2030. Vantaan resurssiviisauden tiekartta hyväksyttiin vuonna 2018 ja päivitys uudelle valtuustokaudelle hyväksyttiin helmikuussa 2022.

Päivitetyin resurssiviisauden tiekartan tavoitetilana vuonna 2030 on hiilineutraali Vantaa, jossa kaupungin suunnittelu ja toteutus on resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi ja jossa asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat ovat vastuullisia.

Tiekartassa on nyt kuusi kaistaa: Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, Hiilineutraali energia, Materiaalien elinkaari ja kiertotalous, Monimuotoinen luonto, Vastuullinen Vantaa sekä Hiilinielut ja kompensointi.



Tiekartan päivitys

2 / 2

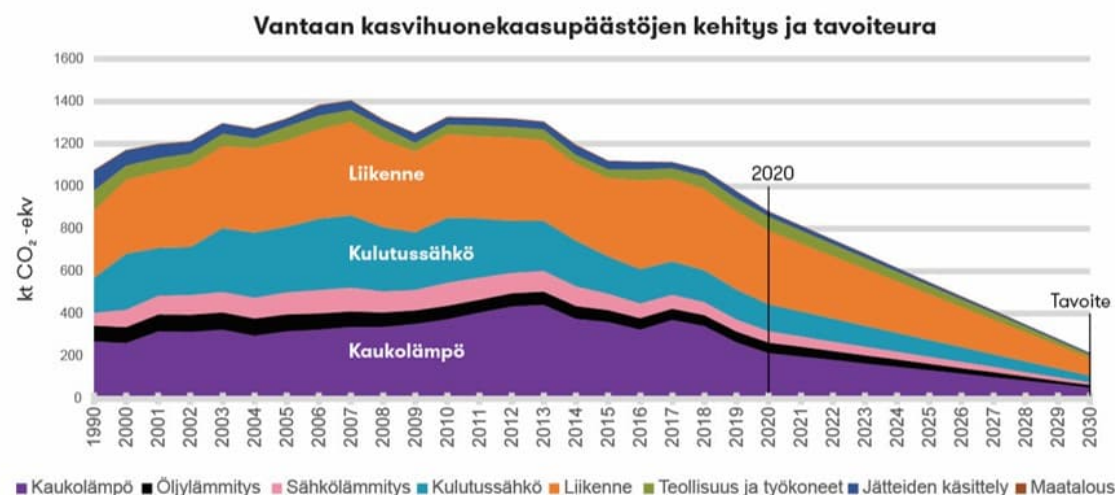
Resurssiviisauden tiekartan päivitykseen on liitetty vuonna 2019 valmistuneen Kiertotalouden tiekartan tavoitteet. Lisäksi toimialalla on vuoden 2021 aikana valmisteltu erilliset selvitykset puurakentamisen sekä kasvikattojen edistämisen keinoista, ja nämä työt on huomioitu resurssiviisauden tiekartan tavoitteissa. Myös ilmanlaatua koskevat tavoitteet on kirjattu resurssiviisauden tiekarttaan, mutta meluasioita hallitaan erillisen Meluntorjunnan toimintasuunnitelman kautta. Pohjavesiä suojellaan erillisen Pohjavesien suojelusuunnitelman avulla.

Päivitetyt tiekartan tavoitteet toimeenpannaan toimialojen toteutussuunnitelmiin kirjattavien toimenpiteiden kautta. Toimenpiteet viedään Ympäristövahtiin, jossa niiden edistymistä seurataan säännöllisesti. Toimenpiteiden toteutumisesta laaditaan vuosittain Ympäristövastuuraportti.

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt

HSY laskee pääkaupunkiseudun kaupunkien kasvihuonekaasupäästöt sektoreittain aina keväisin. **Tiedot vuodelta 2021 päivitetään tähän raporttiin, kun ne saadaan toukokuun lopussa.** Vantaan kasvihuone-kaasupäästöt ovat laskeneet vuodesta 2010 lähtien. Vuoden 2020 päästöt olivat 883 kt CO₂-ekv (hiilidioksidiekvivalenttia), eli noin kymmenen prosenttia pienemmät kuin edellisenä vuonna ja 18 prosenttia alhaisemmat verrattuna vuoteen 1990. Asukaskohtaiset päästöt olivat 3,7 kt CO₂-ekv ja ne laskivat edellisvuodesta 11 prosenttia. Vuoteen 1990 verrattuna asukaskohtaiset päästöt olivat 47 prosenttia alemmat.

Lähde: HSY



Vastuullinen Vantaa kuuluu kaikille

Vastuullisuus on keskeinen arvo kaupungin strategiassa. Vantaa edellyttää vastuullista toimintatapaa myös kumppaneiltaan. Vastuullisuus kattaa monia eri puolia: Vantaan vastuullisuustyötä on niin ilmasto- ja ympäristötyö, yhdenvertaisuus- ja tasa-arvotyö, hyvinvointi- ja terveystoimi kuin kestävä taloudenpitokin. Lisäksi vastuullisen kunnan työhön kuuluu esimerkiksi laadukas opetus ja koulutus sekä kuntalaisdemokratia ja muut osallistumisen väylät. Kesäkuussa 2021 Vantaalla julkaistiin ensimmäinen YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden seurantaraportti, jossa myös ympäristö- vastuulla on keskeinen asema. Laajemmin kaupungin ympäristövastuun toteutumista käsitellään tässä raportissa.

[Vastuullisuuden raportti](#)

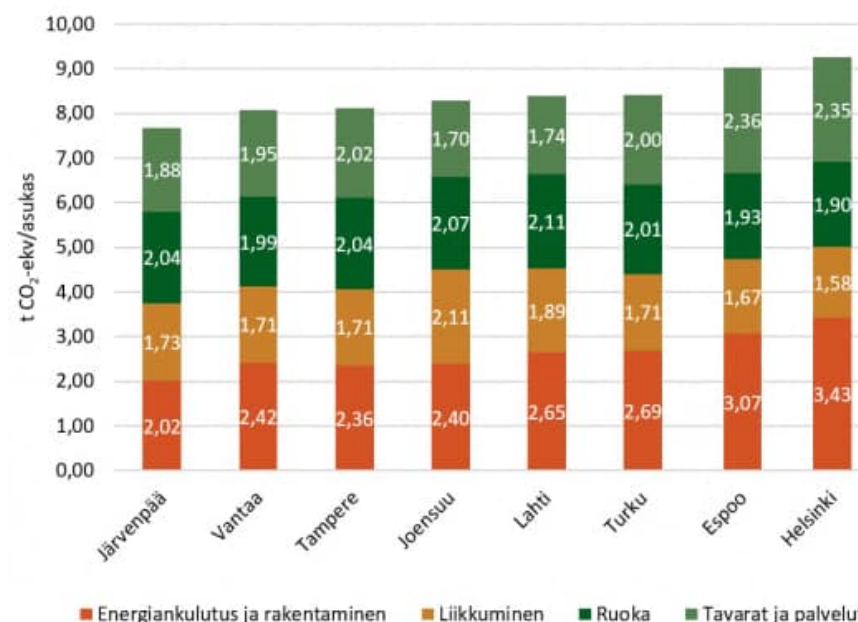
Kulutuksen hiilijalanjälkilaskennalla uutta tietoa Vantaan kasvihuonekaasupäästöistä

Vantaa selvitti vuonna 2021 yksityisestä ja julkisesta kulutuksesta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt eli hiilijalanjäljen. Laskenta toteutettiin **Kulma-hankkeessa**, jossa kulutusperäiset kasvihuonekaasupäästöt laskettiin ensimmäistä kertaa vertailukelpoisesti 15 suomalaiselle kunnalle.

Kulma-malli tuottaa uudenlaista tietoa muun muassa käytettyjen rakennusmateriaalien ja kulutettujen elintarvikkeiden päästöistä. Mallin lähtökohtana on kuntalaisten kulutus ja siitä aiheutuvat päästöt riippumatta siitä, onko hyödykkeet tuotettu Vantaalla, muualla Suomessa tai ulkomailla.

Kulma-laskennan mukaan Vantaan kulutuksen kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2020 yhteensä 8,07 t CO₂-ekv asukasta kohden. Vantaalla käytössä olevan perinteisen alueperustaisen laskennan mukaan Vantaan asukaskohtaiset päästöt ovat 3,7 t CO₂-ekv. Tulos kertoo, että kulutuksen päästöihin on jatkossa kiinnitettävä enemmän huomiota.

Kulutusperusteiset kasvihuonekaasupäästöt eräissä kunnissa



Lähde: Sitowise

Kulutusperusteinen päästölaskenta -uutinen

Ympäristötilinpito

Vantaalla seurattavat ympäristötilinpidon tulot, kulut ja investoinnit on määritelty kuutoskaupunkien kestävän kehityksen raportoinnin kehittämistyön yhteydessä. Ympäristötilinpito liitetään vuosittain kaupungin tilinpäätökseen ja julkaistaan myös Ympäristövastuuraportissa. Kuntien ympäristötilinpidon laatimisen lähtökohtana on kauppa- ja teollisuusministeriön kirjanpitolautakunnan kuntajaoston yleisohje ympäristöasioiden kirjaamisesta ja esittämisestä kunnan tai kuntayhtymän tilinpidossa.

[Ympäristötilinpito](#)

Kuva: Olivia Ranta

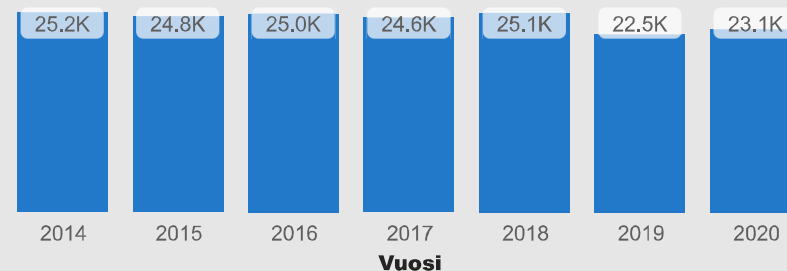


Energiantuotanto ja -kulutus

Energiantuotanto ja kulutus muodostavat valtaosan kasvihuonekaasupäästöistä. Kaupunki voi vaikuttaa energiankulutukseen välillisesti kaavoituksen ja muiden rakentamiseen liittyvien ohjauskeinojen kautta sekä konserniohjauksella. Lisäksi kaupungin omilla toimilla voidaan vähentää suoria kulutuksen ja oman rakentamisen päästöjä.

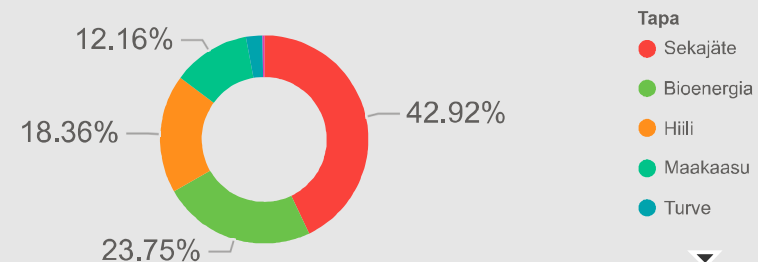
Lähde: HSY

Energiankulutus asukasta kohti, kWh



Lähde: Vantaan Energia

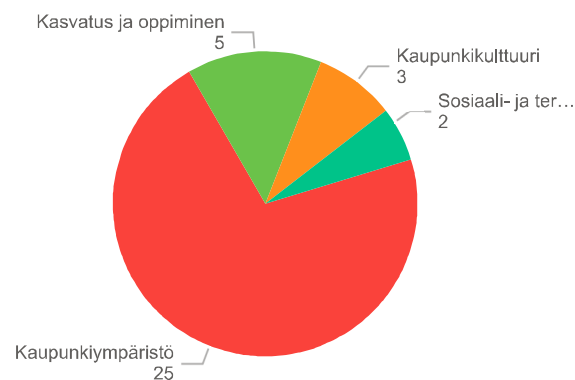
Kaukolämmön tuotantotapa





Energiantuotanto ja -kulutus

Toimenpiteiden määrä toimialalla



Kaistan toimenpiteet

Toimenpiteitä

Öljyn kulutus on vähentynyt vuosina 2019–2021 lähinnä maalämpöön siirtymisen seurauksena kaupungin kiinteistöissä noin 160 000 litraa. Öljyä kului vuonna 2019 594 000 ja v. 2021 431 568 litraa.

Hiilijalanjälkilakentaa pilotoitu kaavahankkeissa muun muassa Backaksessa ja rakennuskohteissa, kuten Koivukylän päiväkotihankkeessa.

Uusissa tonttikilpailuissa on vaadittu A-energiatohokkuusluokkaa. Valmistelussa on tontinluovutuskilpailuja, joissa on huomioitu kaupungin ympäristötavoitteet.

Maankäyttösopimuksissa on selvitetty ja pilotoitu mahdollisuuksia energiatohokkuusvaatimuksista.

Uusiutuvan energian omatuotantoa sähkössä sekä lämmössä on lisätty vuosittain peruskorjaus- sekä uudisrakennushankkeissa.

Uusiutuvan energian alkuperätaukuita ei ole kilpailutettu sähkönhankinnan 2023–2026 yhteydessä.



Vantaan Energian suunnitelmat kohti hiilinegatiivisuutta etenevät

Vantaan Energia rakentaa parhaillaan jätevoimalalle laajennusta, joka hyödyntää kierrätyslaitosten erottelemaa kaupan ja teollisuuden jätettä, kuten kierrätyskelvotonta pahvia ja muovia. Martinlaakson voimalaitokselle rakennetaan kestopuubiovoimala, josta syntyvät hukkalämmöt hyödynnetään lämmöntuotantoon.

Vantaan Kuninkaalaan suunnitteilla olevaan lämmön kausivarastoon voi tulevaisuudessa tallettaa lämpöä kaikista uusiutuvista energiantuotantomuodoista. Lämpövaraston YVA-menettely käynnistettiin vuonna 2021. Vantaan Energia ja Wärtsilä solmivat vuonna 2021 yhteistyösopimuksen synteettistä metaania tuottavan laitoksen esisuunnittelusta. Vuonna 2025 käyttöön otettavaksi suunniteltu sähköpolttoainelaitos tuottaa 10 megawatin polttoaineteholla kaupallisessa mittakaavassa hiilineutraalia, synteettistä metaania.



Kuva: Vantaan Energia



Toimintamalli taloyhtiöiden alueelliselle energiatehokkuusyhteistyölle

Vantaan Koivukylässä ja Myyrmäessä käynnistettiin taloyhtiöiden energiatehokkuuteen ja energiansäästötoimiin tähtäävät Taloyhtiöklubit osana Taloyhtiöklubi-hanketta. Taloyhtiöklubi-hanke oli Ympäristöministeriön rahoittama Vantaan, Helsingin ja Espoon yhteishanke vuosina 2020–2021. Hankkeen aikana taloyhtiöklubit saatiin Koivukylässä ja Myyrmäessä positiivisessa ja kehittämismyönteisessä ilmapiirissä käyntiin ja hankkeelle haetaan jatkorahoitusta toiminnan ylläpitämiseksi.



Kuva: kuvakaappaus Vantaan Taloyhtiöhankeen esittelyvideosta

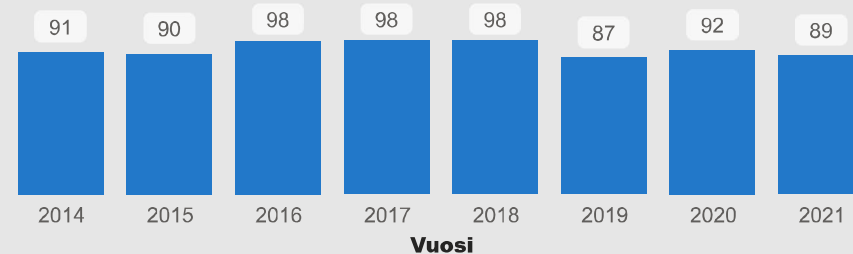
[Taloyhtiöklubi-hankkeen esittelyvideo](#)

Yhdyskunta- rakenne ja liikkuminen

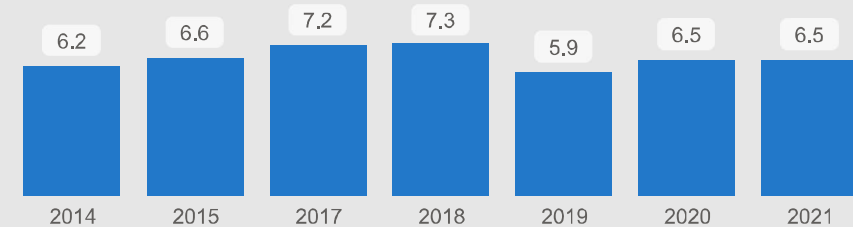
Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen vaikuttavat merkittävästi kaupungin välillisiin päästöihin. Maankäytön ratkaisulla voidaan vähentää kunnan energiankulutusta ja kasvihuonekaasupäästöjä, niin rakennuskannan kuin liikenteenkin osalta.

Lähde: Vantaan ympäristökeskus

Julkinen liikenne, joukkoliikenteen pysäkit: 300 m, %



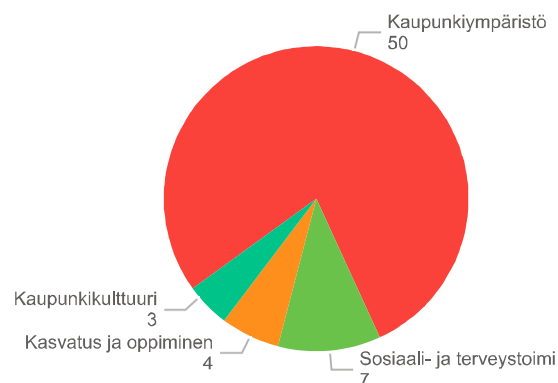
Luonnonsuojelualueiden ja -varausten osuus kokonaispinta-alasta, %





Yhdyskunta- rakenne ja liikkuminen

Toimenpiteiden määrä toimialalla



Kaistan toimenpiteet

Toimenpiteitä

Uusista asemakaavoista puolet sijoittui vuonna 2021 joukkoliikennevyöhykkeelle, mikä jäi alle tavoitteen (tavoite 80 %).

Ratikan tämän hetken suunnitteluvaiheena on katu- ja alustava rakennussuunnittelu, jossa resurssiviisaus on nostettu tärkeäksi suunnitteluperiaatteeksi. Kiertotalous, ylijäämämassojen hallinta ja massatasapaino sekä materiaalivalinnat tähtäävät resurssiviisauteen. Suunnittelun aikana tehdään päästölaskentaa.

Bussilinjastoa ja matkaketjujen sujuvuutta on kehitetty yhdessä HSL:n kanssa. HSL:n laatimien Vantaan linjastosuunnitelmien käyttöönotto jatkuu. Syksyllä 2021 siirryttiin Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisiin ratkaisuihin. Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien sekä Tuusulanväylän linjastosuunnitelmien mukaiset bussilinjat toteutuvat vaiheittain syksystä 2022 alkaen.



Vantaa ohjaa maankäytön resurssiviisauteen

Vantaa selvitti ohjauskeinoja resurssiviisauteen maankäytön ja rakentamisen saralla erityyppisillä kaupunkialueilla. Erityyppisiksi alueiksi tunnistettiin uudisrakentaminen (Greenfield), teollisesta alueesta asumiseen (Brownfield) ja täydennysrakentaminen (Urban Retrofitting). Selvityksessä havaittiin, että kaa-voitusta Greenfield-alueille tulee välttää, mutta haitallisten vaikutusten pienentämiseksi on olemassa monipuolinen ohjauskeinovalikoima. Brownfield-alueilla korostuu yritysysteistyö ja kiertotaloushyötyjä saadaan hyödyntämällä olemassa olevaa rakennuskantaa ja teollisia hukkalämpöjä. Urban Retrofitting -alueilla vastaavasti asukasysteistyö nousee keskeiseksi sekä olemassa olevan rakennuskannan energiaremontit. Toimenpiteitä tunnistettiin 123 kappaletta, joista osa on jo Vantaalla käytössä. Vaikuttavuudeltaan parhaat toimenpiteet valittiin toteutettavaksi ja ne sisällytetään Resurssiviisauden tiekartan toteutussuunnitelmiin valtuustokaudelle 2022–2025.



Kuva: Dani Rönnqvist



Vantaan ratikkaa suunnitellaan resurssiviisaasti

Vantaan ratikka on noin 19 kilometrin pituinen raitiotieliina, jota suunnitellaan lentoasemalta Tikkurilan ja Hakunilan kautta Mellunmäkeen. Suunnitteluvaiheena on katu- ja alustava rakennussuunnittelu, jossa resurssivii-saus on nostettu tärkeäksi suunnitteluperiaatteeksi.

Kiertotalous huomioidaan ratikan suunnittelussa yhtenä kokonaisuutena, ja ylijäämämassojen hallinta ja massatasapino ovat keskeinen osa resurssitehokkuutta. Materiaalivalinnoilla pyritään kohti hiilineutraaliuden tavoitteita, ja esimerkiksi vähähiilisen betonin käytön mahdollisuuksia selvitetään. Suunnittelun aikana tehdään päästölaskentaa, jotta tiedetään miten suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat.

Resurssivii-sauden kokonaisuudessa on mukana asiantuntijoita useasta eri yrityksestä Vantaan kaupungin lisäksi. Asiantuntijoille on järjestetty erillisiä koulutuksia yhteisen osaamisen lisäämiseksi liittyen esimerkiksi päästöttömiin työmaihin ja kierrätyskasvualustoihin.



Kuva: Vantaan kaupunki



Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA

Vantaan viherrakenteen kehityskuvan laatiminen käynnistyi vuonna 2021. Työ ohjaa koko kaupungin viherrakenteen, viheralueverkoston ja ulkotilojen suunnittelua yleispiirteisellä tasolla. Viherrakenteeseen kuuluvat kaavoitettujen viheralueiden verkosto sekä muut kasvulliset alueet pihilla ja kaduilla. Työn tavoitteena on kytkeytynyt viherrakenne. Vuoden 2023 aikana laaditaan osaksi kehityskuvaa ekologisen verkoston tarkennus konsulttityönä.

Yleiskaavaan merkittiin ekologiset runkoyhteydet ja ekologisten yhteyksien luonnetta ja kehittämiskohtia on tarpeen tutkia edelleen asemakaavoituksen ja muun tarkemman suunnittelun tueksi. Kestävä kaupunki -tiimi valmistelee kaupunkivihreän linjauksia. Ensimmäisenä linjattiin vihertehokkuuden määrittelystä asemakaavoituksessa.

Osaksi viherrakenteen kehityskuvaa laaditaan viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden linjaus (SAAVU). Linjauksessa tutkitaan mitä asuinalueiden riittävät viheralueet tarkoittavat käytännössä. Saavutettavuutta selvitetään erilaisin koko- ja etäisyysanalyysin. Ohjeet ja suositukset tulevat palvelemaan kaavarunkojen ja asemakaavojen laadintaa. Eri tyyppisten laajojen viheraluekokonaisuuksien kehittämisajatuksia tuotetaan yhteistyössä Aalto-yliopiston kanssa diplomitöinä, jotka nivotaan osaksi VIVA-kokonaisuutta. Asukkaita osallistetaan kehityskuvan laadintaan yhteistyössä samaan aikaan laadittavan viheralueiden palveluverkkosuunnitelman kanssa. VIVA -kehityskuvan arvioidaan valmistuvan vuonna 2023.

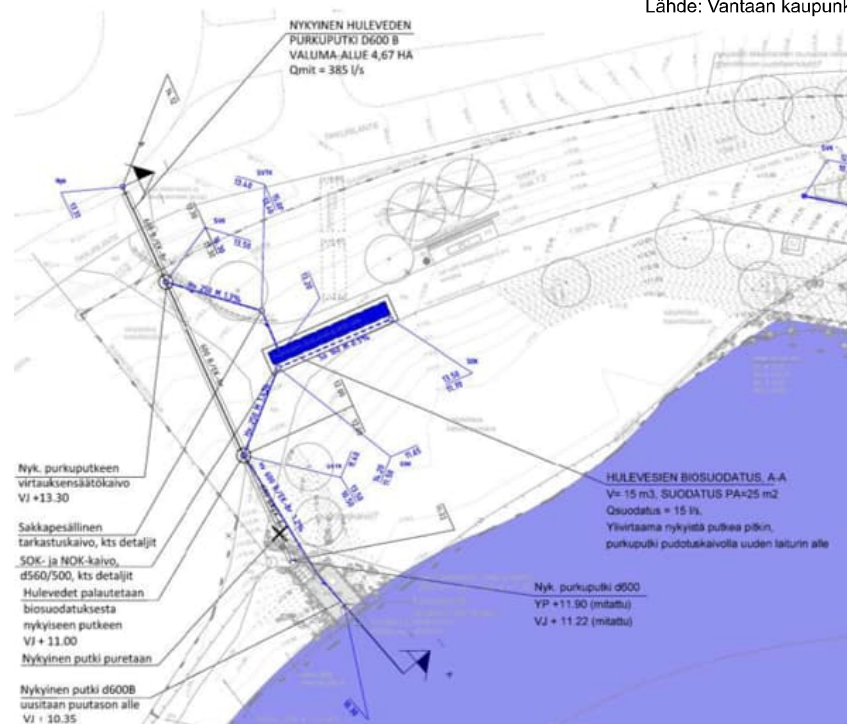


Biopohjaista hulevesien hallintaa

Vantaan kaupunki on suunnitellut ja rakentanut Tikkurilanrannan itäosan hulevesien hallintarakenteet vuonna 2021. Hulevesiä hallitaan viivyttämällä hulevesikaseteilla ja suodattamalla biohiilipohjaisella menetelmällä. Tikkurilan keskustan katuvedet käsitellään ennen niiden johtamista Keravanjoen vesistöön.

Vantaan kaupungin vuonna 2009 laadittu hulevesiohjelma päivitetään vuonna 2022. Vesienkäsittelyä koskeva lainsäädäntö on monilta osin muuttunut ja ilmastonmuutoksen etene- misestä ja siihen varautumisesta on saatu uutta ohjelmaan päivitettävää tietoa.

Lähde: Vantaan kaupunki



Asemapiirustus Tikkurilanrannan itäosan hulevesirakenteista



Monimuotoisuuden seuranta kehittyi

Ilmastonmuutos ja luontokato ovat toinen toistaan vahvistavia kestävä kehityksen kriisejä. Niitä tulee torjua yhdessä tai niistä kumpaakaan ei kyetä ratkaisemaan. Useat luonnon monimuotoisuuteen liittyvät kysymykset ovat paikallisia, joten niihin pitää myös etsiä paikallisia ratkaisuja. Jotta luontokatoa voidaan torjua Vantaalla entistä suunnitelmallisemmin, on Vantaan resurssiviisauden tiekartassa oma uusi kaista luonnon monimuotoisuudelle. Aiemmin luonnon monimuotoisuuteen liittyvät tavoitteet ovat olleet muiden kaistojen sisällä.

Vantaa on kasvava kaupunki, jossa on paljon arvokasta luontoa. Vantaalla on monipuolisesti erilaisia elinympäristöjä sekä itä- ja länsireunoilla isoja yhtenäisiä metsäalueita. Luonnonsuojelualueita on paljon, mutta pelkästään niiden avulla luontokadon pysäyttäminen ei onnistu. Luonnon monimuotoisuus on huomioitava laajasti kaupungin toiminnassa.

Tiekartan Monimuotoinen luonto -kaista sisältää kuusi tavoitetta, joissa keskitytään luonnon monimuotoisuuden lisäämiseen ja parantamiseen kaikissa Vantaan eri elinympäristöissä sekä monimuotoisuuden uhkien torjumiseen.



Kuva: Jarmo Honkanen



Vantaa pilotoi ekologista kompensatiota

Vantaa on lähdössä pilottikuntana mukaan Suomen ympäristökeskuksen järjestämään hankkeeseen ekologisesta kompensatiosta. Ekologisen kompensaaion tavoitteena on ihmisen toiminnasta luonnon monimuotoisuudelle aiheutuneen haitan hyvittäminen lisäämällä luonnon monimuotoisuutta. Ekologinen kompensatio on viimeinen keino, kun haittoja ei voida estää tai lieventää. Vuosina 2021–2024 toteutettava hanke liittyy ympäristöministeriön valmistelemaan luonnonsuojelulainsäädännön uudistamiseen.

Osana uudistusta on tarkoitus lisätä ekologisen kompensaaion velvoite niihin tilanteisiin, joissa poiketaan luonnonsuojelulain mukaisesta suojelusta. Lakiesitys mahdollistaa myös vapaaehtoisen kompensaaion. Sekä velvoittavaan että vapaaehtoiseen kompensaaioon tarvitaan selkeytystä ja ohjeistusta kompensaaion prosessin eri osapuolille. Tämä edellyttää muun muassa laskentamenetelmän testausta käytännössä. Vantaan osalta hanke etenee ja tarkentuu vuoden 2022 aikana.



Kuva: Jarmo Honkanen



Kestävän liikkumisen edistäminen kaupungilla on jatkunut vahvana

Vuonna 2020 valmistunutta pyöräliikenteen tavoiteverkkotyötä täydentämään on laadittu pyöräliikenteen edistämishjelma. Se tulee ohjaamaan pyöräliikenteen kehittämistä Vantaalla monipuolisesti ja poikkihallinnollisesti. Edistämishjelman myötä Vantaalle on laadittu pyöräpysäköinnin ja pääpyöräreittien viitoituksen yleissuunnitelmat, joiden avulla tullaan toteuttamaan 1000 uutta runkolukittavaa pyöräpysäköintipaikkaa yleisille alueille sekä selkeyttämään pyöräliikenteen viitoitusta. Kaupunkipyörien asemaverkostoa täydennettiin kesällä 2021 ja lisäksi Tikkurilaan sekä Aviapoliksen alueelle ilmestyi ensimmäistä kertaa yksityisten yritysten yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja.

Poikittainen runkolinja 570 (Mellunmäki–Tikkurila–Lentoasema) aloitti liikennöinnin syksyllä 2021 ja se tulee toteutumaan **sähköbussibussina** syksyllä 2022. Vuosina 2022–2023 aloittavien uusien runkobussilinjojen pysäkkien ja muiden järjestelyjen parannuksia sekä liikennevaloetuksia on toteutettu runsaasti.

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman päivitys on alkanut. Uusi ohjelma huomioi muuttuneet tarpeet liikennejärjestelmän kehittämiselle, joita muun muassa kaupungin hiilineutraaliustavoite ja ratikan suunnittelun aloittaminen ovat tuoneet mukanaan.

Digitaaliset palvelut sosiaali- ja terveystoimessa parantavat palveluiden saavutettavuutta

Sosiaali- ja terveystoimen toimialalla on lisätty digitaalisia palveluja. Asiakas- ja potilastietojärjestelmää Maisaa käyttää 66 % vantaalaisista muun muassa etävastaanottoihin ja oirekyselyihin. Vuonna 2021 etävastaanottoja terveyspalveluissa oli 34 % kaikista vastaanottokäynneistä. Myös henkilöstön kokoukset pidetään pääsääntöisesti etänä.



← Alkuun



Lähde: Traficom & Vantaan kaupunki

Vantaan meluselvitys 2022

Vantaan kaupunki on mukana pääkaupunkiseudun yhteistyönä tehtävässä ympäristömeludirektiivin mukaisessa meluselvityksessä. Työssä mallinnetaan koko Vantaan katujen ja teiden melun leviäminen ja melulle altistuvien asukkaiden lukumäärä.

Meluselvitys käynnistyi vuonna 2021 ja valmistuu kesällä 2022. Selvityksen pohjalta laaditaan Vantaan kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelma seuraavan viiden vuoden ajalle. Melulle altistuneiden määrästä tulossa uudet laskentatiedot vuonna 2022.

Vantaan tie- ja raidemelualueella
asui vuonna 2016

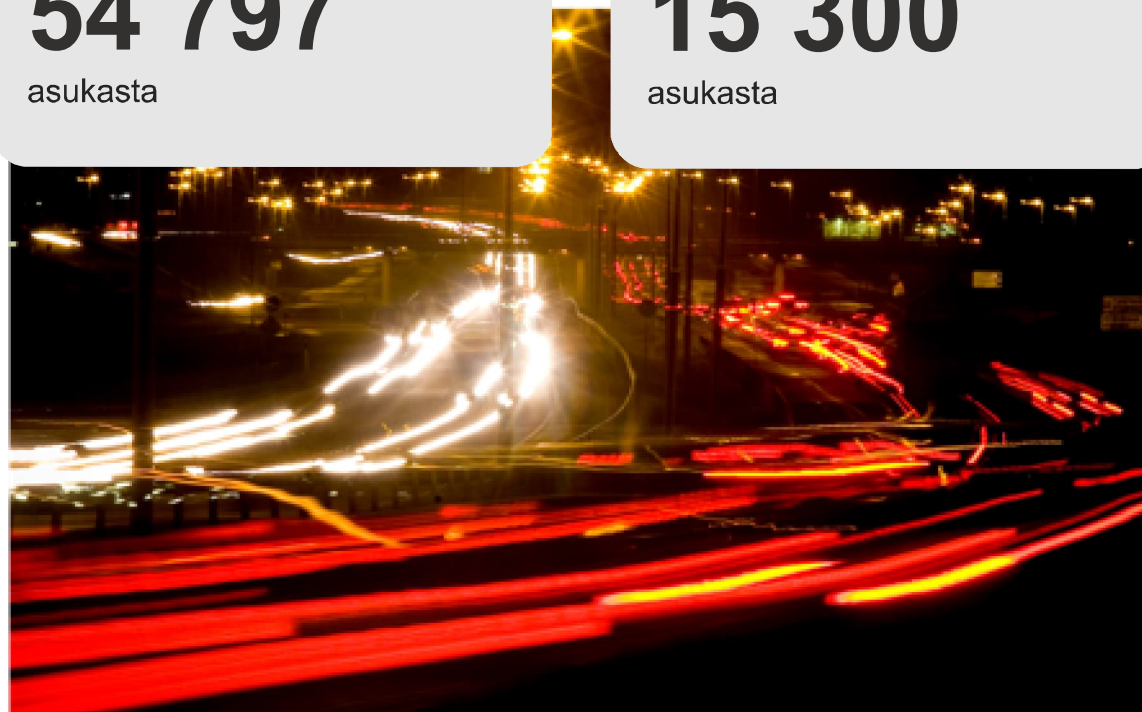
54 797

asukasta

Vantaan lentomelualueella asui
vuonna 2020

15 300

asukasta



Kuva: Sakari Manninen



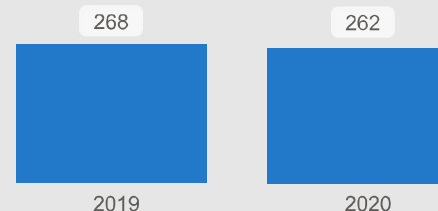
Lähde: HSY

Kulutus ja materiaalit

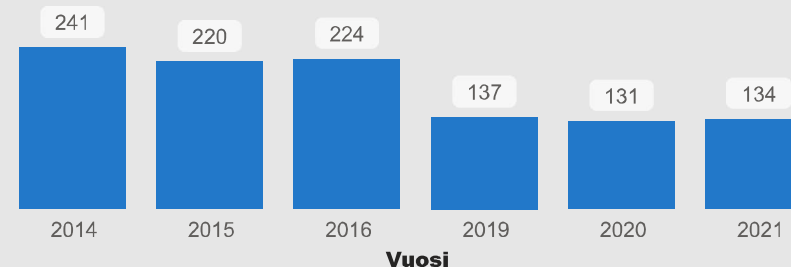
Kaupungin tavoitteen mukaan Vantaa on kiertotalouden edistäjä ja toteuttaja. Kiertotalouden avulla voidaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja turvata luonnon monimuotoisuutta muun muassa materiaalitehokkuudella ja uudelleen-käytöllä. Vantaan kaupunki on yksi nopeimmin kasvavista kaupungeista Suomessa ja vilkkaan rakentamisen vuoksi purku- ja kierrätysmateriaalien sekä maamassojen uusiokäytön kehittämisessä on runsaasti mahdollisuuksia, joita voidaan entistä enemmän ottaa käyttöön.



Jätteenpolttoon toimitetun yhdyskuntajätteen määrä,
kg/as/v



Yhdyskunnan vedenkulutus

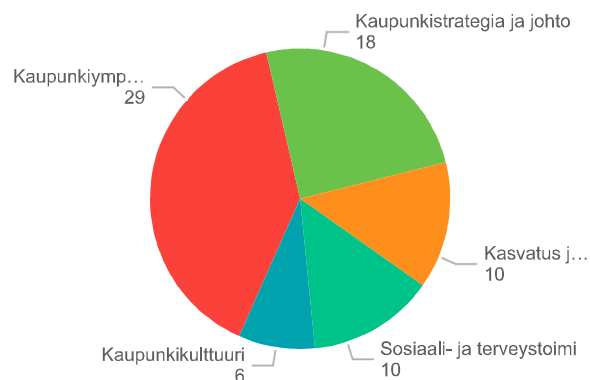




Alkuun

Kulutus ja materiaalit

Toimenpiteiden määrä toimialalla



Kaistan toimenpiteet

Toimenpiteitä

Uusiomateriaalien käyttöä lisätään infran rakentamiskohteissa.

Elinkeinopalveluissa kiertotalousklusterista on muodostunut osa jatkuvaa toimintaa.

Infrarakentamisen urakoissa ei ole käytetty ympäristömerkittyjä tuotteita kuin pilottitapaauksissa.

Hankintakeskuksen arviointiryhmän työskentelyä on kehitetty.

Infrarakentamisessa on pilotoitu hiililaskuria hyvin tuloksin. Sotungin pilotissa kasvihuonekaasupäästöjä pystyttiin vähentämään 33 prosenttia.

Rakennusvalvonnassa on otettu käyttöön rakennus- ja purkujäteselvityksen sähköinen menettely Lupapisteessä.

Jätteiden lajittelua kehitetty kaupungin yksiköissä, muovinkeräys vaatii edelleen kehittämistä.



← Alkuun

Green dealit lähteneet hyvin käyntiin

Vantaa edistää vastuullisuutta esimerkiksi vapaaehtoisilla hankintojen green deal -sopimuksilla. Vantaa on mukana kolmessa green deal -sopimuksessa, joilla tavoitellaan kestävää purkamista, päästöttömiä työmaita sekä haitallisten kemikaalien vähentämistä päiväkodeissa.

Kaikissa kaupungin kunnossapidon kalustoissa on otettu käyttöön uusiutuvat polttoaineet. Kaikki kaupungin kunnossapidon henkilöautot ovat vähintään hybridejä, ja leasing-sopimusten päättymisen myötä niitä vaihdetaan täyssähköautoiksi.

Päiväkodeissa kemikaalien vähentämistä on edistetty esimerkiksi vaihtomattojen ja käsipyyhkeiden hankinnassa sekä laatimalla sopimuskumppanikaupunkien kanssa yhteisiä kemikaalikriteereitä eri tuoteryhmille.

Kaikki green deal -sopimukset etenivät tavoitteiden mukaisesti. Työn edistymistä voi tarkastella Sitoumus2050-sivustolla.

Sitoumus2050



Kuva: Pertti Raami



CIRCult-hankkeessa edistetään rakentamisen kiertotaloutta

Rakentamisen kiertotalouden CIRCult-hankkeessa on keskitytty demonstraatioiden toteuttamiseen ja niistä saatavien hyötyjen mittaamiseen. Tikkurilan Paviljonkikoulun ulkorakennus rakennettiin osittain Kansallisteatterin remontin yhteydessä puretuista tiilistä, ja näin saatiin vanhoja rakennusosia uudelleenkäyttöön. Toisessa demossa on tarkasteltu Korson tyhjäksi jääneen koulun elinkaaren jatkamista käyttötarkoitusta muuttamalla ja tilojen muuttamista esimerkiksi asumispalvelukäyttöön. Tehdyt elinkaaritarkastelut osoittavat, että vanhan rakennuksen säilyttäminen ja muutos- ja korjaustöiden tekeminen on ympäristövaikutuksiltaan positiivinen purkamiseen ja uuden rakentamiseen verrattuna.

Hybridikoulun demossa on tarkasteltu uudenlaista tapaa yhdistää kiinteämpää ja joustavampaa rakentamista moduuleihin perustuvan mallin avulla. Mallissa olevalla matriisityökalulla kaupunki voi valita kilpailuttamisen kriteereitä ja niiden painotuksia esimerkiksi kustannusten, ympäristövaikutusten, laadun, leikkisyyden ja joustavuuden perusteella. Hankkeessa on myös tarkasteltu kaupungin rakentamiseen ja maankäyttöön liittyviä prosesseja ja niihin liittyviä kiertotaloutta mahdollistavia tai hidastavia tekijöitä sekä haastateltu kaupunkiorganisaation henkilöitä ja kiinteistökehittäjiä. Kiertotalouden kannustimia on löydetty esimerkiksi rakennuslupiin, kaavoihin, rakennushankkeiden hankintakriteereihin sekä tontinluovutuskilpailuihin liittyen. Yksi keskeinen tavoite hankkeella on kiertotalouden parhaiden käytäntöjen levittäminen ja niistä viestiminen sekä kaupunkilaisten osallistaminen. Hanke on lanseerannut Circularity Hubin, jossa on kiertotaloutta havainnollistavia sovelluksia.



Kuva: Kimmo Nekkula

[Uusi elämä rakennuksille -uutinen](#)[Circularity Hub](#)



Ruokailun ympäristövaikutuksia nostetaan esiin Hiilidiili-merkillä päiväkodeissa, kouluissa ja oppilaitoksissa

Syksyllä 2021 koulujen alkaessa ruokalinjastoihin ilmestyi Hiilidiili-merkki. Sen on tarkoitus nostaa linjastoista esille ilmastolle ystävällisempiä vaihtoehtoja ja näin opettaa lapset ja nuoret tunnistamaan ilmastotekoja. Hiilidiili-merkin saavat ne lounaat, joiden hiilijalanjälki on keskivertoateriaa 30 prosenttia pienempi. Merkki on kehitetty ja otettu käyttöön yhdessä Vantaalle ateriapalveluita tuottavien Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n ja Palmia Oy:n kanssa.

Vuoden 2022 alussa tehdyn kyselyn perusteella merkin koetaan tuovan hyödyllistä tietoa esille ruokalassa, mutta se ei ole vielä löytänyt paikkaansa osana kasvatusta. Jatkossa merkin tueksi tehdään opettajille ja kasvattajille oppimateriaalia, jotta merkki vaikuttaisi entistä enemmän ruokavalintoihin.

Koulu- ja päiväkotiruokailua on Vantaalla kehitetty ilmastoystävällisemmäksi vuodesta 2019. Hiilidiilin lisäksi tähän mennessä on mm. kasvisruoka siirretty linjastoilla ensimmäiseksi tarjolla olevaksi lämpimäksi ruoaksi, osallisuuden toimintamallit uudistettu ja hävikkiruoan ostaminen tehty mahdolliseksi.





Sormet multaan taloyhtiön pihalla

CircularHoodFood-hankkeessa kannustettiin kaupunkilaisia viljelemään ruokaa taloyhtiöiden pihoilla. Kaupunkiviljely lisää parhaimmillaan asumismukavuutta, yhteisöllisyyttä ja maisema-arvoja. Kerrostalo voi erottautua edukseen ympäristöasioiden suunnannäyttäjänä. Kaupunkiviljelyllä tarkoitetaan kaikkea kaupungissa tuotettua ruokaa, esimerkiksi yrttien, salaattien, sienien tai marjojen viljelyä. Perinteisen ulkoviljelyn rinnalle on noussut sisäviljelyratkaisuja, joita voidaan toteuttaa muun muassa taloyhtiön yhteisissä ja vähäisellä käytöllä olevissa tiloissa.

Vantaan Hakunilassa VAVin vuokrataloyhtiössä toteutettiin kaupunkiviljely-iltapäivä, jossa taloyhtiö sai käyttöönsä erilaisia kaupunkiviljelyalustoja sekä opastusta neljältä ruokaklusterin yritykseltä kädestä pitäen. Pilottikokeiluun valitut viljely-yritykset toivat taloyhtiöille uudenlaisia viljelyratkaisuja, kuten kasviportaatt, sienipedin ja salaattibaarin.



Kuva: Markku Laine

Kiertotalousklusteri edistää ilmastoposiitiivisia ratkaisuja

Ilmastoposiitiiviset yritysalueet ja arvoketjut (ILPO) -hankkeen tavoitteena on ollut tukea kaupunkeja niiden ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Tavoitteena on ollut auttaa yrityksiä löytämään uusia vähäpäästöisempiä ja hiiltä sitovia ratkaisuja ja yhteistyömalleja, luoda kiertotalouskeskuksille ja teollisuusalueille hiilitiekartat sekä luoda kansainvälisesti kiinnostavia referenssikohteita ilmastoposiitiivisesta teollisuusalueesta. Hankkeen aikana Vantaalle muodostettiin kiertotalousklusteri eli toimijoiden verkosto, jonka tavoitteena on kehittää yhdessä ilmastoposiitiivisia ratkaisuja. Hankkeessa tehtiin kokeilupalveluhankintoja, joiden tavoitteena oli tunnistaa potentiaalia ja löytää ratkaisuehdotuksia vähäpäästöisempiin ratkaisuihin yhdessä kohdeyritysten kanssa. Näistä voi mainita raskaan liikenteen sujuvoittamisen Vantaan Energian jätteenpolttolaitoksen ympäristössä sekä biojätteen määrän ja lähteiden tunnistamisen Vantaalla.



← Alkuun

UUMA-hankkeella edistetään kierrätyskasvualustojen käyttöä Vantaalla

Vantaan kaupunki on mukana Uuma 4 -yhteistyöfoorumissa, joka edistää uusiomaarakentamista Suomessa. Hankkeen tavoitteena on seurata jo toteutettuja kohteita ja tuottaa seurannan perusteella kierrätyskasvualustaohje, jossa huomioidaan rakentamisen, kunnossapidon, käytön, kustannusten sekä kestävyystavoitteiden näkökulmat.

Vantaan kaupungin kaupunkiympäristön toimialan maa- ja kiviaineshallinnan työryhmän tavoitteena on tehokkaampi massojen hallinta ja hyötykäyttö, kuljetusten vähentäminen, tiedon ja hyvien käytänteiden jakaminen, päästölaskenta ja massojen väliaikainen varastointi. Tavoitteena on jatkossa käyttää HSY:n Seutumassa-työkalua, joka on paikkatietopohjainen tietojärjestelmä pääkaupunkiseudun maamassojen hallintaan.



Kuva: Sami Lievonen

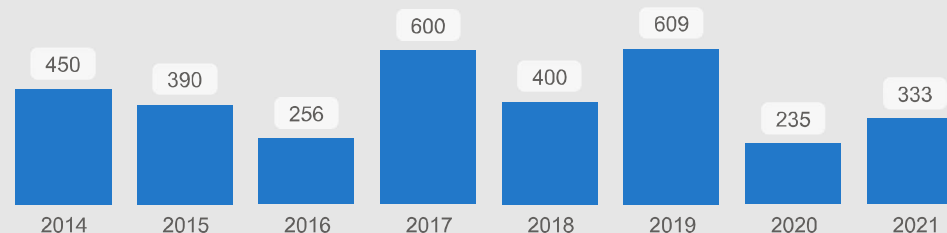


Vastuullinen vantaalainen

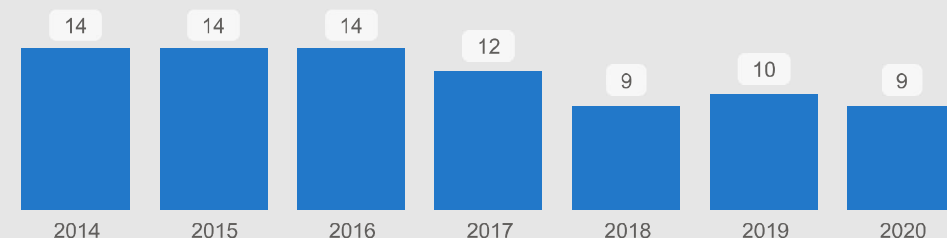
Kaupungin tavoitteena on, että vantaalainen elämäntapa on kestävä ja perustuu hyvään luontosuhteeseen. Vantaalaiset yritykset ja yhteisöt kantavat ympäristövastuunsa. Se vaatii järjestelmällistä ympäristöjohtamista, jossa ympäristöasiat kytetään työpaikan arkeen osaksi rutiineja, työtapoja, työtä ohjaavia rakenteita, suunnittelua ja päätöksentekoa.

Lähde: Vantaan ympäristökeskus

Luontoretkille osallistujat



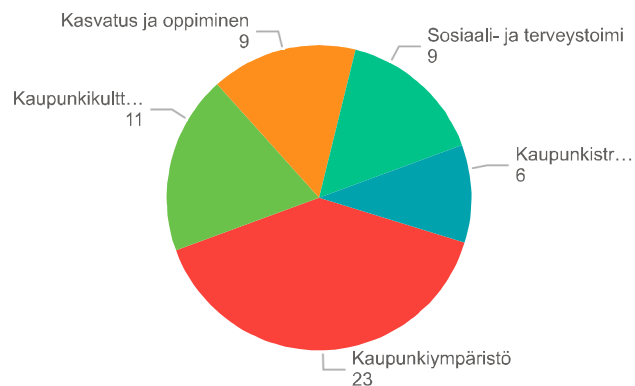
Ympäristösertifioidut koulut ja päiväkodit





Vastuullinen vantaalainen

Toimenpiteiden määrä toimialalla



Kaistan toimenpiteet

Toimenpiteitä

Ympäristö- ja hiilineutraaliuskokonaisuutta ei lisätä esimiesvalmennukseen, mutta koulutustarjontaa on muun muassa teemoittaisessa johtamistarjottimessa.

Ilmastokumppanussmallien selvitystä ja käyttöönottoa varten käynnistyi hanke vuonna 2021, jonka yhteydessä selviää myös ympäristöjohtamisen edistäminen yrityksissä jatkossa ja kaupungin mahdollisuudet siihen.

Ympäristöjohtamisjärjestelmä Ekokompassi on rakenteilla Kaupunkiympäristön toimialalla. Laajennetaan muille toimialoille. Auditointi-sertifiointi vuonna 2022.

Ekotukiverkosto kasvaa. Ekotukihenkilöitä 621, perus- ja jatkokoulutuksiin osallistuneita 322 henkilöä. Perusopetuksessa ekotukihenkilön tehtäväkuva päivitetetty.



Ylästön koulupuutarhassa opitaan käytännössä

Kokonaisvaltaisempaan oppimiskäsitykseen siirtymisen myötä puutarhat tekevät jälleen paluuta oppimisympäristöiksi. Vantaan Ylästön koulun puutarha on perustettu syksyllä 2020, ja se toimii oppilaiden ja vastuuopettajan voimin. Puutarhaan on istutettu oppilasvoimin valtava määrä kukkia ja pensaita ja puita. Koulun oppilaat pääsivät keväällä seuraamaan kasvua, kun kukkia ensin esikasvatettiin koulun sisätiloissa ja sitten siirrettiin ulos puutarhaan.

Syksyllä ympäristöopin ja biologian tunneilla tutustuttiin kasvun kiertoon, kun kukkineiden kukkien siemenet kerättiin talteen talveksi odottamaan tulevan kevään istutuspuuhia. Koulupuutarhassa päästään kasvien ohella tutustumaan hyönteisiin ja perhosiin. Koulupuutarhalla on merkityksensä myös virkistyskäytössä välitunneilla. Puutarhan satoa hyödynnetään kotitaloustunneilla ruuanlaitossa ja leivonnassa. Puutarhalle on hankittu perennoja, kukkien siemeniä, riistaverkkosuojat, istutuslaatikot, multaa, kompostori, vesipiste ja puutarhanhoitoon liittyvää tarvikkeistoa, retkijakkaroita sekä portillinen aita. Näitä on saatu vanhempainyhdistykseltä, huoltajilta ja opettajilta sekä paikalliselta K-kauppiaalta.

Tällä hetkellä erilaisia puutarhoja ja viljelmiä perustetaan koko ajan lisää Vantaan päiväkoteihin ja kouluihin. Vuonna 2021 omat viljelmät saivat muun muassa Sinirikon, Dickursbyn, Mistelin, Vantaanlaakson, Nikinmäen ja Y.E.S.in päiväkodit. Uusiin ja korjattuihin koulu- ja päiväkotipihoihin tehdään viljelmät tai vähintään jätetään tilaa sen perustamiseen.



Kuva: Milla Hamari



Vantaan lukioissa kannustetaan ympäristövastuullisiin tapoihin palkitseamalla

Lukiokoulutukseen kuuluu luonnollisena osana kestävään tulevaisuuteen kasvattaminen ja ympäristötietojen opettaminen. Oppisisältöjen lisäksi Vantaan lukioissa kannustetaan vastuullisiin arkirutiineihin erilaisten kampanjoiden avulla. Kampanjoissa hyödynnetään valtakunnallisia teemaviikkoja ja -tapahtumia ja monet niistä ovat juurtuneet vuosittaiseksi toiminnaksi. Sotungin lukiossa on jo monena vuonna vietetty Hävikkiviikkoa. Vuonna 2021 viikon aikana nostettiin näkyviin ruokahävikin turhuutta ja lautasensa tyhjäksi syöneet opiskelijat saivat kiitokseksi karkin. Sotungissa vietetään joka syksy myös Energiansäästöviikkoa ja keväisin Earth Hour -tuntia.

Martinlaakson lukio on ollut pitkään mukana Vihreä lippu -ohjelmassa ja monissa kampanjoissa. Muun muassa Auton vapaapäivänä lukioon pyöräilleet opiskelijat saivat palkkioksi karkkia. Vaskivuoren lukioissa tempaistiin pyöräilyviikolla tarkoituksena saada mahdollisimman moni kulkemaan oppilaitokseen omin lihasvoimin. Liikkumisen lisäksi Vaskivuoressa panostetaan hyvän tekemiseen. Lukiossa kerätään panttipullot ja -tölkit ja palautuksesta saatavat varat ohjataan Mary-nimisen kummiorangin tukemiseen tai muuhun luonnonsuojelutyötä tukevaan kohteeseen aineettoman joululahjan muodossa. Joululahjakohde valitaan yhdessä opiskelijakunnan kanssa. Lukioissa ympäristövastuutoiminnan tavoitteena on kannustaa toimintaan ja omien valintojen merkityksen ymmärtämiseen.



← Alkuun

Radikaali toivo tarjoaa oppilaille vaikuttamisen mahdollisuuksia Ruusuvuoren koulussa

Vantaan Korsossa Ruusuvuoren yläkoulussa oppilailla on Radikaali toivo - valinnaisaineessa mahdollisuus uudenlaiseen ilmasto- ja ympäristökasvatukseen. Lukuvuonna 2021–2022 valittavana oli 13 kurssia, joissa paneudutaan erilaisiin arjen aiheisiin ja vaikuttamiseen sekä aktiiviseen kansalaisuuteen kasvamiseen.

Käytännössä kaikki koulun seiskaluokkalaiset valitsevat yhden kurssin, joka kestää kaksi vuotta 90 minuuttia viikossa. Kurssit sisältävät arvokasvatuksesta kumpuavaa toimijuutta teini-ikäiselle sopivalla tavalla kestävän tulevaisuuden ollessa keskiössä. Kursseilla on tähän mennessä muun muassa perustettu koululle omia niittyjä ja järjestetty kantaaottava taidenäyttely.

Peruskoulun opetussuunnitelman mukaan kouluyhteisön tulee tunnistaa kestävän elämäntavan välttämättömyys ja rakentaa toivoa hyvästä tulevaisuudesta luomalla osaamisperustaa ekososiaaliselle sivistykselle. Oppilaiden tulee itse olla suunnittelemassa ja toteuttamassa kestävää arkea. Radikaali toivo - kokonaisuudessa nämä tavoitteet yhdistyvät.



Kuva: Saara Lintunen



Ilmastolukupiirejä ja kirjavinkkauksia on pidetty kirjastoissa. Vantaan kaupunginkirjasto ideoi ja toteutti vuonna 2021 Ilmastolukupiiri-kampanjan yhteistyössä muiden kirjastojen, Greenpeacen, Marttojen ja Mannerheimin lastensuojeluliiton Uudenmaan piirin kanssa. Kampanjan aikana vapaaehtoiset ja kirjaston henkilökunta järjestivät lukupiirejä, joissa luettiin ja keskusteltiin ilmastokriisiin liittyvistä teemoista. Lukupiirejä perustettiin ympäri Suomea lähes 100. Ohjeet oman ilmastolukupiirin perustamiseen ja lukuvinkkejä löytyy osoitteesta ilmastolukupiiri.fi. Kirjastoissa toteutettiin erilaisia kirjanäyttelyitä ja kirjavinkkivideoita ympäristövastuullisuusteemapäivien kuten Itämeripäivän yhteydessä.

Hävikkiruuan hyödyntäminen jatkuu Yhteisen pöydän toiminnalla. Ruoka-avun jakajia on noin 80 eri puolilla Vantaata järjestöissä, seurakunnissa ja kaupungin toimipisteissä. Yhteisestä pöydästä ja sen verkostosta hyötyy yli 5000 vähävaraista vantaalaista joka viikko. Hävikkiviikolla Yhteinen pöytä järjesti ensimmäistä kertaa ympäristöaiheisia webinaareja etänä. Luennoitsijana oli tutkija Teemu Loikkanen Lapin yliopistosta aiheinaan Jäte - näkyvä näkymätön ja Hävikin loppu? - Loputon hävikki? Webinaarit saavuttivat valtakunnallista kiinnostusta. Yhteisen pöydän hävikkiterminaalin kautta tulevan hävikkiruuan hyödyntäminen nuorisotiloissa jatkui myös vuonna 2021. Yhteisölliset ateriatilanteet ovat olleet nuorille tärkeitä, varsinkin korona-aikana.



Vantaa-info toimii Vantaan Reilun kaupan infopisteenä jakaen tietoa kuntalaisille Reilusta kaupan tuotteista. Vantaa-infossa on jaossa myös muuta kaupungin yhteistyökumppaneiden ympäristövastuullisuuteen liittyvää materiaalia, kuten HSY:n esitteitä.

Vantaan kuvataidekoulun oppilaat ovat suunnitelleet erilaisia ekotarroja. Tarroja on otettu käyttöön Kuvataidekoulun toimipisteissä, ja niitä voi tarvittaessa jakaa muillekin toimijoille.



← Alkuun

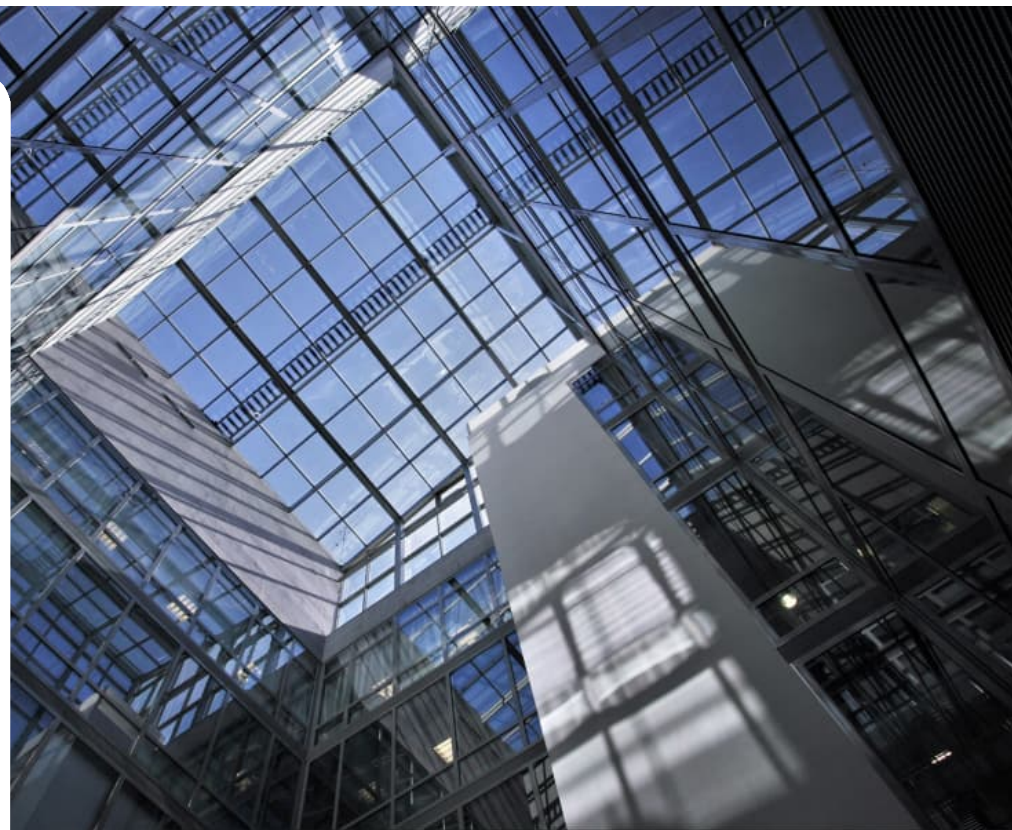


Ilmastotyötä kaupungin ja yritysten välillä

Elinkeinoelämän ja Vantaan kaupungin välistä ilmastoyhteistyön pohjaa on rakennettu Vantaan, Keravan ja Järvenpään kaupunkien yhteishankkeessa. Hankkeen alkaessa vuonna 2021 kuntien käytössä olevia ilmastoyhteistyön tapoja koottiin toimintamallikirjastoon, joka auttaa myös kansallisesti kuntia kehittämään ilmastotyötään. Lisäksi Vantaalla kartoitettiin olemassa olevia yritysysteistyön toimintatapoja, selvitettiin yritysten toiveita ilmastoyhteistyölle ja valittiin vuoden 2022 alussa käynnistyvät ilmastoyhteistyöhön kytkeytyvät kokeilut.

Ympäristöministeriön rahoittaman hankkeen tavoitteena on vähentää alueen hiilidioksidipäästöjä ja lisätä yhteistyötä kuntien sekä yritysten välillä. Hanke jatkuu vuoden 2022 kesään, jolloin Vantaalle valitaan pysyvä ilmastoyhteistyön toimintatapa hankkeesta saatujen kokemusten perusteella.

[Hankkeen verkkosivut](#)



Kuva: Pekka Turtiainen



← Alkuun

Ilmastoinfo tavoitti jälleen monia

Ilmastoinfo järjesti vuonna 2021 webinaareja teemoilla Aurinkosähköä kotiin, MAX17 ja Öljystä uusiutuviin, joihin osallistui noin 150 vantaalaista. Lisäksi Ilmastoinfo järjestää vuosittain suosittuja Energiaekspertti -koulutuksia. Koutsi-verkkokoulutuslustoan maksuttomilla kursseilla voi oppia ilmastoystävällisestä elämäntavasta. Syksyllä 2021 Koutsi-kampanjassa luvattiin istuttaa puu jokaisesta uudesta Koutsiin rekisteröityneestä. Kampanja uusitaan vuonna 2022.

[Ilmastoinfon verkkosivut](#)





Kitkemistyö tuotti hyviä tuloksia jättipalsamin torjunnassa Mätäojalla

Vantaan kaupunki torjui kesän 2021 aikana tehostetusti jättipalsamia Mätäojan luonnonsuojelualueella ja sen läheisten virtavesien varressa Uudenmaan ELY-keskuksen rahoittamassa hankkeessa. Jättipalsami on haitallinen vieraslaji, joka syrjäyttää Mätäojan alueen kosteiden niittyjen, rantojen puronvarsien alkuperäistä lajistoa.

Mätäojan ympäristössä järjestettiin neljät talkoot heinä-elokuussa, joihin osallistui yhteensä lähes 50 kuntalaista. Tämän lisäksi moni asukas kitki jättipalsamia itsenäisesti. Itsenäisen jättipalsamin kitkemiseksi alueelle tuotiin kaksi keräyskehikkoa vieraslajijätteelle, joissa on infotaulut jättipalsamista kuvineen. Kehikot täyttyivät kesän aikana lähes äärimmilleen. Asukkaat kokivat tärkeäksi, että oman lähiluonnon tilaan ja luonnon monimuotoisuuteen pystyi helposti vaikuttamaan jättipalsamin torjunnalla.

Asukkaiden lisäksi kaksi kaupungin työntekijää kitki jättipalsamia päivittäin koko kesän ajan. Kaupungin työntekijät keskittyivät kitkemään etenkin alueilla, jotka olivat liian vaikeakulkuisia tai herkkiä yleisiä talkoita varten. Kesän urakka tuotti tulosta. Kitkennällä saatiin kaikki Mätäojan valuma-alueen isot jättipalsamikasvustot pois. Jättipalsamin torjuntaa on tarkoitus jatkaa Mätäojalla ja sen ympäristössä myös tulevana vuosina.



Kuva: Sonja Lahtinen

EKOLOGISET INDIKAATTORIT

LIITE 1

Ekologisten indikaattorien laskentaohjeet

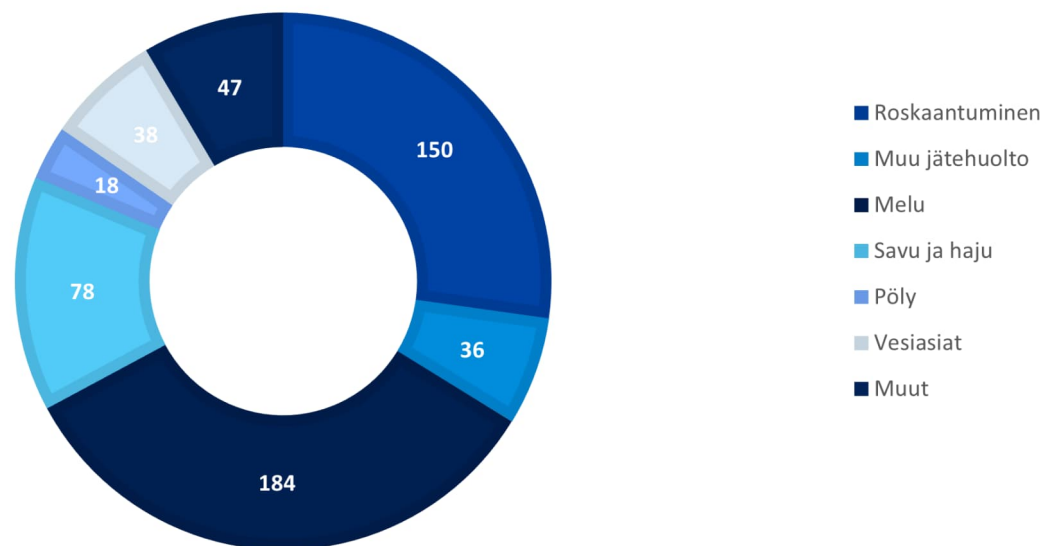
Kategoria	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Energiantuotanto ja -kulutus								
Asumisen ja maatalouden sähkönkulutus, GWh	655.00	656.00	687.00	690.00	716.00	710.00		
Energiankulutus asukasta kohti, kWh	25,193.00	24,776.00	25,035.00	24,592.00	25,149.00	22,465.00	23,104.00	
Kaukolämmön hankinta: Bioenergia, GWh	0.00	0.00	0.00	0.00	18.00	379.00	518.00	498.00
Kaukolämmön hankinta: Hiili, GWh	795.00	733.00	733.00	795.00	703.00	395.00	125.00	385.00
Kaukolämmön hankinta: Maakaasu, GWh	512.00	204.00	358.00	219.00	340.00	164.00	64.00	255.00
Kaukolämmön hankinta: Sekajäte, GWh	442.00	778.00	812.00	890.00	862.00	874.00	919.00	900.00
Kaukolämmön hankinta: TOTAALI, GWh	1,767.00	1,749.00	1,903.00	1,904.00	1,926.00	1,872.00	1,717.00	2,007.00
Kaukolämmön hankinta: Turve, GWh					3.00	60.00	90.00	54.00
Kaukolämmön hankinta: Ydinvoima, GWh	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Kaukolämmön hankinta: Öljy, GWh	18.00	34.00	0.00	0.00	1.00	1.00	1.00	5.00
Kaukolämmön tuotantotapaosuudet: Bioenergia, %					1.00	20.00	30.20	24.80
Kaukolämmön tuotantotapaosuudet: Hiili, %	45.00	42.00	39.00	42.00	36.50	21.00	7.30	19.20
Kaukolämmön tuotantotapaosuudet: Maakaasu, %	29.00	12.00	19.00	12.00	17.70	9.00	3.70	12.70
Kaukolämmön tuotantotapaosuudet: Sekajäte, %	26.00	44.00	42.00	46.00	44.80	47.00	53.50	44.80
Kaukolämmön tuotantotapaosuudet: Turve, %					0.20	3.00	5.20	2.70
Kaukolämmön tuotantotapaosuudet: Ydinvoima, %	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Kaukolämmön tuotantotapaosuudet: Öljy, %	1.00	2.00	0.00	0.00	0.10	0.00	0.10	0.20
Kaukolämpöön liittyneiden kiinteistöjen osuus (kaikki rakennukset), %	69.90			28.20		28.50		
Kaukolämpöön liittyneiden kiinteistöt kerros-alan mukaan (m2), %				70.70		71.20		
Lämmön ominaiskulutus kaupungin kiinteistöissä (sääkoriaattu).	40.50	39.50				42.60	47.80	48.20

ILMOITUKSET YMPÄRISTÖHAITOISTA

Ympäristökeskukseen vuonna 2021 tulleiden yhteydenottojen määrä väheni noin sadalla edelliseen vuoteen verrattuna. Kokonaismäärä 587 kpl on kuitenkin edelleen huomattavan paljon korkeampi kuin 2010-luvulla. Meluvalituksia tuli poikkeuksellisesti enemmän kuin roskaantumisvalituksia, 184 kpl. Roskaantumista koskevia ilmoituksia oli 150 kpl. Muuta jätehuoltoa koskevien valitusten määrä oli samaa luokkaa kuin edellisenä vuonna, kuten myös vesiasioita koskevien valitusten määrä.

Meluvalitusten määrä oli yhä poikkeuksellisen korkea. Savua ja hajua koskevia valituksia oli 78 kpl, ja määrä on yhä noussut edellisestä vuodesta. Ryhmään 'muut' kuuluvia ilmoituksia oli 47 kpl. Nämä koskivat muun muassa öljyvahinkoja, lumenajoa, maanläjitystä, epäsiistejä kiinteistöjä ja haittaeläimiä.

Ilmoitusten määrät aiheittain vuonna 2021



RESURSSIVIISAUDEN TIEKARTAN 2018-2021 TOIMENPITEIDEN RAPORTOINTI

Energiantuotanto ja kulutus

Kulutus ja materiaalit

Vastuullinen vantaalainen

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

KAISTA	2018-2021	2022-2025	2025-2029	Tavoitetila 2030	Raportti
Energiantuotanto ja kulutus	Vantaan Energia lisää uusiutuvan energian tuotantoa • Martinlaakson voimalan kaasu-/öljy- kattila muutetaan biopolttoaineille • Kartoitetaan teollisuuden ja kaupungin hukkalämpökohteet ja liitetään potentiaaliset kohteet kaukolämpöverkkoon lämpöpumppuja hyödyntäen • Tarjotaan aurinkosähköä kaupunkilaisille	Vantaan Energia lisää uusiutuvan energian tuotantoa • Selvitetään geotermisen lämmön, aurinkolämmön ja kausivarastoinnin soveltuvuutta kaukolämpötuotantoon, näistä potentiaaliset toteutetaan	Vantaan Energia luopuu kivihiiilestä kokonaan. Vantaan Energia tuottaa kaukolämmön huipputeho biokaasulla ja pelleteillä.	Sähkön ja lämmön tuotanto eivät aiheuta ilmastopäästöjä	Vantaan energia suunnittelee lämmön kausivaraston rakentamista Vantaan Kuusikonmäkeen. Lämpövarasto mahdollistaa laajamittaisen hukkalämpöjen ja uusiutuvien energialähteiden, kuten aurinkolämmön ja geotermisen energian talteenoton lämmityskauden ulkopuolella ja lämmön hyödyntämisen talven pakkaskaudella. Lämpövaraston YVA-menettely käynnistettiin vuonna 2021. Vuonna 2021 Vantaan Energia oli mukana useassa rakenteilla olevassa osakkuusyhtiöidensä 00E4 tuulipuistohankkeessa.
Energiantuotanto ja kulutus	Luodaan tavoitteellinen malli kaupungin energiaohtamiseen. • Kiinteistöille asetetaan yhteistyössä käyttäjien kanssa dynaamiset tavoitetasot energiankulutukselle • Tavoitteisiin pääsemiseksi hyödynnetään automaattista analytiikkaa	Energiaohtamisen malli otetaan käyttöön kaikissa kaupungin kohteissa ja sitä levitetään myös yksityiselle puolelle. Hyödynnetään kysyntäjoustoja ja koneoppimista kaupungin kiinteistöjen energiahallinnassa.			Energiaohtamisen malli on jalkautettu ja toimitilajohtamisen ilmasto-, energia- ja resurssitehokkuustavoitteiden toteutus tapahtuu monin hankkein sekä ohjelmin toimitilojen ylläpidossa ja rakennushankkeissa.

Takaisin

230

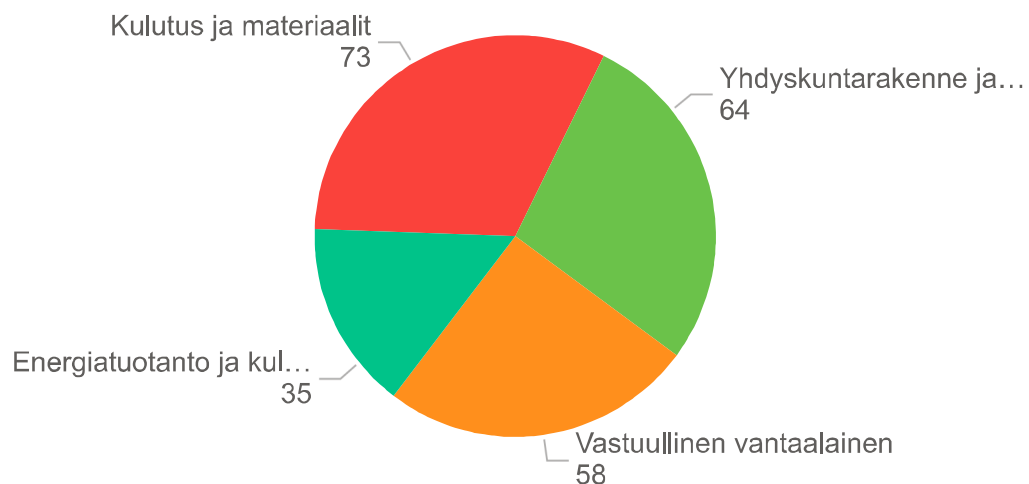
Toimenpidettä

YMPÄRISTÖVAHTI

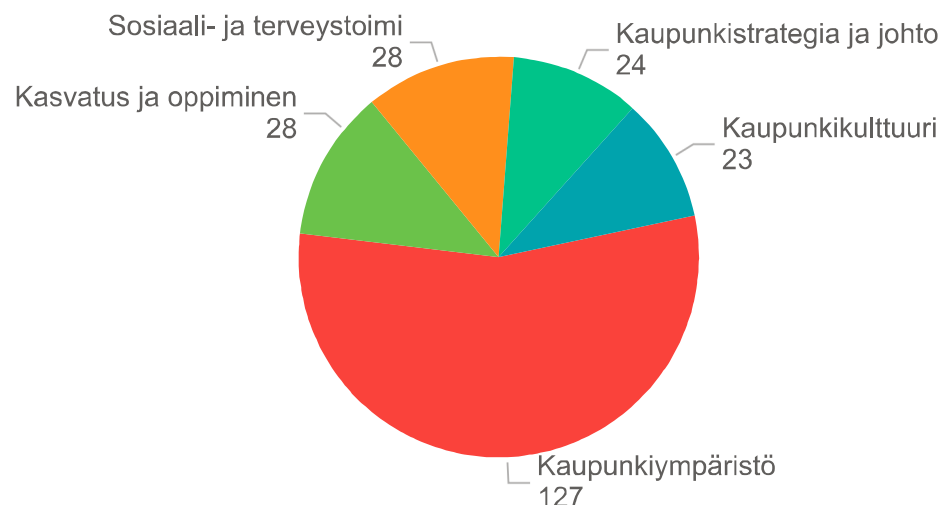
Ympäristövahdista näet koostettua tietoa ympäristötoimenpiteiden etenemisestä ja tuloksista.

Toimenpiteiden
raportit

Toimenpiteiden määrä kaistalla



Toimenpiteiden määrä toimialalla



Päivitetty viimeksi
2.5.2022**LIITE 5**[Takaisin](#)**TOIMIALA**

Kasvatus ja oppiminen

Kaupunkikulttuuri

Kaupunkistrategia ja johto

Kaupunkiympäristö

Sosiaali- ja terveystoimi

KAISTA

Energiatuotanto ja kulutus

Kulutus ja materiaalit

Vastuullinen vantaalainen

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

ETENEMINEN

Jatkuva käytäntö/toiminta	Valmis
96	45
Toteutus	Ei a...
60	17
	12

[Nollaa suodattimet](#)

YMPÄRISTÖVAHTI 2021-2022

Vantaan kaupungin ympäristötoimenpiteet



This visual does not support exporting.



VD/4051/02.01.02.00/2022

TeA/JH

Osavuositarkastuksissa, jotka laaditaan vuosikolmanneksittain, pääpaino on tiivistetysti kuvata toimialan toimintaa ja taloutta. Toimiala arvioi talousarvionsa toteutumisesta sekä käyttötalouden että investointien tulojen ja menojen osalta perusteluineen. Lisäksi toimialat raportoivat sitovien tavoitteidensa toteutumisesta. Esitetään merkittäväksi tiedoksi vuoden 2022 ensimmäinen osavuositarkastus.

Käyttötalouden osalta osavuositarkastuksessa käytetään seuraavaa otsikointia:

1. Talousarvion toteutuminen 2022
2. Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Investointien osalta raportoidaan hankeryhmittäin ennuste koko vuoden toteutuksesta, työohjelmien eteneminen sekä olennaisimmat ennusteen ja talousarvion välisten poikkeamien syyt. Kaupunkiympäristölautakunnan alaisessa toiminnassa ei ole investointeja.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 7

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään merkitä tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnan vuoden 2022 ensimmäinen osavuositarkastus ja toimittaa se edelleen kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunta jätti asiaan yhteisen pöytäkirjalausuman:
"Lautakunta kiinnittää huomiota asuntokaavoituksen huolestuttavaan toteumaennusteeseen.

Jo tässä vaiheessa vuotta virkavalmistelu ennustaa, että valtuuston asettama sitova tavoite numero 30 toteutunee vain osittain.

Huolestuttavaa on se, että vain noin 100 000 k-m² asuntokerrosalan toteutuminen vaikuttaa varmalta ja noin 200 000 k-m²:iin sisältyy epävarmuustekijöitä.

MAL-sopimukseen perustuva sitova asuntokerrosalatavoite vuodelle 2022 on 240 000 k-m².

Lautakunta edellyttää, että toimiala valmistelee ennen talousarviokäsittelyä ehdotuksen toimenpiteistä, joilla vauhditetaan tavoitteen toteutumista."

Liite:

- Osavuositarkastus 1/2022, kaupunkiympäristölautakunnan alainen toiminta

Täytäntöönpano: Kaupunkistrategia ja johto / talousohjaus

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto



Lisätiedot:

talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti, puh. 044 549 7991

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi,

OSAVUOSI- KATSAUS 1/2022

**KAUPUNKIYMPÄRISTÖ-
LAUTAKUNTA
10.5.2022**

720°

Katso täältä
sisäolosuhteet ja
anna palautetta



d.720.io/cn/jorxs

SISÄLLYSLUETTELO

KAUPUNKIYMPÄRISTÖ	3
Talousarvion toteutuminen 2022	3
Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset	4
INVESTOINNIT	6
91 Rakentaminen	6
91 1 Uudisrakentaminen	6
91 2 Korjausrakentaminen	7
91 3 Vuokra- ja osaketilat.....	9
93 Julkinen käyttöomaisuus.....	9
94 Irtain omaisuus	10
95 Kiinteä omaisuus	10

Liitteet:

Liite 1: Kaupunkiympäristölautakunnan alainen käyttötalouden toteuma

Liite 2: Kaupunkiympäristö, sitovat tavoitteet 2022

Julkaisija

Vantaan kaupunki

5/2022

Kaupunkiympäristö/Yhteiset palvelut

Kansikuva: Lehdokin päiväkotia, Alisa Kaukio 2021

KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

Vantaan ratikan suunnittelu etenee aikataulussaan. Kaupungin elinvoimaa lisäävistä hankkeista etenevät myös Backaksen elämyspuiston ja Kivistön tapahtuma-areenan kaavoitus. Pientalojen rakentaminen Vantaalla on lisääntynyt. Hiilineutraalia Vantaata 2030 kohti suunnataan päivitetyllä resurssiviisauden tiekartalla. Rekrytointihaasteet näkyvät palvelutuotannon ja investointien toteutuksen viiveinä.

Käyttötaloudessa ennustetaan yhteensä 3,7 milj. euron määrärahaylityksiä katujen kunnossapitoon ja kiinteistönhoitoon runsaslumisen alkuvuoden vuoksi. Investointien toteuma on ollut alkuvuonna maltillinen ja toimitilainvestointien ennustetaan alittavan määrärahat 5,7 milj. euroa. Toimialan sitovien tavoitteiden ennustetaan toteutuvan pääosin.

Talousarvion toteutuminen 2022

Investointien toteuma on vuoden ensimmäisellä kolmanneksella maltillinen rakentamisen painottuessa kesäkuukausiin. Toimitilainvestointien ennustetaan alittuvan 5,7 miljoonalla eurolla. Maailmantilanne on hankaloittanut materiaalien saatavuutta ja nostanut materiaalien hintoja, mikä tuo epävarmuutta ennusteisiin.

Runsasluminen alkuvuosi on rasittanut katujen kunnossapitoa ja kunnossapitoon ennustetaan 2,5 miljoonan euron määrärahaylitystä. Lumitöiden vuoksi myös kiinteistönhoitoon ennustetaan 1,2 miljoonan euron ylitystä. Polttoaineiden hinnan nousu lisää varikon menoja, mutta nettotavoite on kuitenkin saavutettavissa.

Joukkoliikenteen lipputulot ja matkustajamäärät ovat edelleen olleet alhaisella tasolla, vaikka piristymistä on tapahtunut. Liikennöintikustannukset ovat nousseet ja niihin on hankalaa vaikuttaa nopealla aikataululla. Lipputulojen alhaisuuden ja liikennöintikulujen vaikutusta Vantaan kuntaosuuteen ei pystytä vielä ennustamaan.

Rakennusalan epävarmalla tilanteella on mahdollisesti vaikutuksia toimialan myynti- ja sopimustuloihin. Rakennuslupien määrä on pysynyt samalla tasolla kuin viime vuonna, mutta painopiste on siirtynyt pientaloihin. Tällä on vähentävä vaikutus rakennusvalvonnan tuloihin.

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Kaupunkikeskustojen kehittämiseen liittyen laadittiin Vantaan ratikan kaavarungon luonnos kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn. Kaavarunko vahvistaa idän keskusten liittymistä pääkaupunkiseudun verkostoon ja on keskeisin edellytys niiden kehitykselle.

Vantaan ratikan suunnittelu etenee aikataulussaan. Ensimmäiset ratikan asema-kaava- ja katusuunnitelmaehdotukset on asetettu nähtäville. Suunnitelmien havainnollistamiseen ja vuorovaikutukseen on panostettu esimerkiksi havainnollistavien videoiden ja päivittyvän suunnittelukartan avulla. Huhtikuussa järjestettiin ratikasta kaikille avoin infotilaisuus hybridimallilla.

Valtuustossa hyväksytyissä asemakaavoissa on uutta asuntokerrosalaa 14 424 k-m². Keskusten elinvoimaa tukevista asemakaavoista merkittävimpiä ovat Backaksen elämyskeskus ja Kivistön tapahtuma-areena. Asuntotavoitteet saavutetaan alkuvuoden tulosten pohjalta. Tikkurilan Värehtaan alueen suunnittelukilpailu on käynnissä. Keskustojen elinvoimaa tukee myös valmistuva palveluverkkosuunnitelma, jonka laatimiseen osallistuttiin. Keskustojen kehittämisohjelmien valmistelu on aloitettu ja projektijohtajien rekrytointeja valmistellaan.

Viherrakenteen kehityskuvassa eli Vihreä ja virtaava Vantaa (VIVA) -työssä kiteytettiin alustavat tavoitteet Vantaan viherrakenteelle ja maisemalle. Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden periaatteet määriteltiin. Niitä hyödynnetään muun muassa ratikan suunnittelussa.

Pientalojen rakentaminen on lisääntynyt Vantaalla ja rakennuslupien painopiste on siirtynyt pientalohankkeisiin. Pientaloille on myönnetty alkuvuonna 115 rakennuslupaa, kun 10 vuoden keskiarvo on ollut 82 lupaa. Pientalojen asemakaavoituksen edistämiseksi on tekeillä ohjelma ja tehtävään ollaan rekrytoimassa uutta asiantuntijaa. Myös rakennusjärjestyksen päivitys on käynnistynyt. Sen yhteydessä etsitään tapoja sujuvoittaa asemakaavoitusta ja pientalorakentamista.

Työpaikkojen sijoittumisedellytysten parantamista tutkitaan Myyrmäen innovaatiokaavassa, jota valmistellaan päätöksentekoon tämän vuoden aikana. Kaupan palveluverkkoselvitys valmistuu syksyyn mennessä. Useita työpaikkakaavoja ja työpaikkoja sisältäviä kaavoja on tekeillä.

Kaupunki valmistelee kiinteistöomaisuuden myyntejä, jotka liittyvät sekä tuottavuus- ja kasvuohjelman toteuttamiseen että hyvinvointialueuudistukseen. Valmistelussa myynnin kohteiksi on valikoitunut erityisesti kaupungin omistuksessa olevien kaa-voitettujen tonttien ja asunto-omaisuuden, hyvinvointialueelle siirtyvien palveluiden käytössä olevien rakennusten ja muissa kunnissa sijaitsevien kiinteistöjen myynti. Myyntejä valmistellaan päätöksentekoon vielä ennen kesää. Myynnit toteutetaan pääosin vuosina 2022–2024.

Sisäilmaan liittyvää seuranta- ja tarkastusta tai tutkimusta on tehty yli 50 kohteessa alkuvuoden aikana. Toimitilojen esteettömyys tarkistetaan ja käynnistetään tarvittavat toimenpiteet kunnossapidon auditointien ja hankkeiden valmistelun yhteydessä.

Kaupungin kärkihankkeista Kuusijärvellä viimeistellään grillipaikkaa ja pulkkama-keä. Pysäköintialueen laajennustyöt ovat käynnissä ja uudisrakennusten tarveselvi-tysvaihe aloitettu.

Myönteisen erityiskohtelun ohjelman (MEK) toimenpiteenä tänä vuonna toteutetaan asukkaiden osallistuvassa budjetoinnissa äänestämät hankkeet Länsimäessä, Ha-vukoskella ja Mikkolassa. Koivutorin kunnostus jatkuu. MEK-kohteiden toteutus pai-nottuu kesäkaudelle.

Hiilineutraali Vantaa 2030 –tavoitteeseen viitoittava resurssiviisauden tiekartta on päivitetty alkuvuodesta. Hankerahoitusta on hyödynnetty tehokkaasti ja useita erilai-sia resurssiviisautta edistäviä hankkeita on käynnissä. Hankkeista merkittävin on monivuotinen EU:n Horizon2020 -hanke (CIRCulT), jossa kehitetään innovatiivisia ratkaisuja rakennetun kaupunkiympäristön materiaali- ja energiakiertoon. Kaupungin sisäisiä hankkeita ovat mm. liikkuksen ohjaaminen vantaalaisissa yrityksissä (Traficom). Ekokompassi-ympäristöjärjestelmän käyttöönottoa kaupunkiympäristön toimialalle on jatkettu. Hiilineutraaliustavoitteelle merkittävä Vantaan Energian maanalaisen lämpövaraston asemakaava eteni alkuvuonna nähtäville.

Kaupungin ympäristönsuojelumääräyksiä päivitetään ja ympäristöterveydenhuol-lossa terveydensuojelun ja elintarvikelain mukaista uutta vuosivalvontamaksukäy-täntöä koskevaa työtä on aloitettu. Ukrainasta Vantaalle saapuneita lemmikkejä on tullut kaupungin pieneläinvastaanoton tietoon vasta vähän. Tarvittaessa lemmikit lääkitään maahantuontivaatimusten täydentämiseksi. Henkilöstön vaihtuvuus on ol-lut suurta ja rekrytointi haasteellista koko toimialalla. Rekrytointihaasteet näkyvät palvelutuotannon ja investointien toteutuksen viiveinä.

INVESTOINNIT

91 Rakentaminen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.12.2021 vuoden 2022 talousarvion käsittelyssään toimitilainvestointeihin 87, 741 milj. euron määrärahan. Vuoden 2022 toimitilainvestointien ennustetaan alittavan hyväksytyt määrärahat noin 5,7 milj. eurolla.

91 1 Uudisrakentaminen

Uudisrakennusten 2022 investointikustannusten ennustetaan alittavan määrärahat noin 2,7 miljoonalla euroa. Alitus johtuu usean vuodelle 2022 ajoitetun hankkeen siirtymisestä myöhempään. Hankkeiden aikatauluviiveet johtuvat erityisesti henkilöstöresursseista.

Ensimmäisellä osavuosisikatsausjaksolla valmistui Länsimäen päiväkotit. Rakennusvaiheessa olivat Koivukylän I ja Lauhatien päiväkodit sekä Jokiniemen ala-astekoulun laajennushanke, Aviapolis X tapahtumatila -paviljonki ja Hakunilan urheilupuiston tekojääkentän huoltorakennus.

Suunnitteluvaiheessa olivat Latupuiston, Kelokuusen, Korson ja Patotien päiväkodit, Mårtensdals bildingsrum sekä Elmon uimahalli ja Hoivatila Vuorikummun laajennus. Lisäksi Vapaalan vuokrapaviljonkipäiväkotit oli suunnittelu- ja kilpailutusvaiheessa.

Tarveselvitys- ja hankesuunnitteluvaiheessa oli seuraavia uudiskohteita: Vaskivuoren lukion laajennus, Kanniston koulun II vaihe, Karhunkierroksen (aiemmin nimellä Hämeenkyliän-Pähkinärinteiden) päiväkotit, Kuusijärvihaake sekä lisäksi Kytöpuiston, Itä-Hakkilan ja Ilolan koulujen väistötilapaviljongit.

Esiselvityksistä valmistuivat Tikkurilan päiväkotiverkkoselvitys, Myyrmäen läntisen alueen kouluverkko selvitys ja Myyrmäen kaupunkikulttuurin väistötilat selvitys. Lisäksi valmistelussa olivat Myyrmäen ja Koivukylän perhekeskustoiminnan selvitykset.

Konserniyhtiöiden uudishankkeita kaupungin toimitiloiksi ei valmistunut tarkastelujaksolla. VAV:n hankkeista Koisoniittyhaake Koivuhaassa oli rakennusvaiheessa.

VTK Kiinteistöt Oy:n hankkeista suunnitteluvaiheessa olivat Tikkurilan Kielotie 13 hybridirakennus -hanke (KVR-urakka), Jokiuoman päiväkotikoti sekä Varia Vehkalan uudet toimitilat.

VTK Kiinteistöt Oy:n hankkeista hankevalmisteluvaiheessa olivat Kansainvälisen koulun tilamuutokset ja pintaremontti, Karsikkokuja 17 perhekeskuksen laajentaminen, Koivukylän terveysaseman hammashoitolan laajentaminen ja Aviapoliksen uusi lukio.

Kaupunkikonsernin ulkopuolisista vuokrahankkeista tarveselvitys-/hankesuunnittelu-
mavaiheessa olivat toimintakeskus kehitysvammaisille, pelastuslaitoksen valmius-
asemat (4 kpl), Myyrmäen perhekeskuksen toiminnan laajentaminen sekä Tikkurilan
hyvinvointikeskus. Lisäksi edistettiin Myyrmäen aikuis- ja musiikkiopistojen väistö-
tilojen tarveselvityksiä.

Vuokrakohteena toteutettava Ruusupuun päiväkotikoti eteni suunnitteluvaiheeseen
(KVR-toteuttaja). Kivistön palvelukeskus, josta kaupungille on vuokrattu kirjasto- ja
sotetiloja, oli rakennusvaiheessa ja kohteen valmistuminen on siirtymässä kesälle
2023. Kivistön koulun alueen pysäköintilaitos oli urakkasopimusvaiheessa.

91 2 Korjausrakentaminen

Peruskorjaustyöohjelman mukaisten hankkeiden kustannusten ennustetaan alitta-
van määrärahasuorituksen noin 2,8 miljoonaa euroa. Arvioitu alitus johtuu pääosin
henkilöstöresurssipulan aiheuttamista hankkeiden aikatauluviiveistä sekä päiväkotik-
korjausten väistötilojen puutteesta. Päiväkotihankkeiden ajoitusta on pyritty aikatau-
luttamaan olemassa olevien väistötilojen ajallisen käytettävyyden mukaan.

Tarkastelujaksolla suurimmista hankkeista valmistuivat:

- Håkansbölen kartanon talousrakennusten korjaustyöt
- Villa Grönbergin korjaustyöt
- Myyrinkodin 3.krs:n remontointi, saniteettitilojen rakentaminen
- Tammirinteen vastaanottokoti, lisähuoneiden rakentaminen

Rakennusvaiheessa olivat:

- Kilterin koulun peruskorjaus
- Jokiniemen ala-astekoulun muutos- ja korjaustyöt
- Sandkulla navethalian välipohjajärjestys

- Ravurin päiväkodin korjaustyöt
- Tikkurilan urheilupuiston huoltorakennuksen korjaustyöt

Suunnitteluvaiheessa olivat:

- Leppäkorven puukoulun peruskorjaus
- Hoivatila Vuorikummun korjaustyöt laajennuksen yhteydessä
- Mårtensdals skolan korjaus- ja muutostyöt
- Pähkinänsärkijän päiväkodin tekninen osakorjaus
- Kaivokselan koulun tilakorjaukset
- Vierumäen koulun piha- ja tilakorjaukset
- Mikkolan koulun tilakorjaukset
- Lehtikuusen koulun hammashoitolan tilakorjaukset

Tarveselvitys- tai hankesuunnitteluvaiheessa olivat:

- Kulttuuritehdas Vernissan perusparannus
- Kytöpuiston koulun muutos- ja korjaustyöt
- Jokivarren koulun muutos- ja korjaustyöt
- Hakunilan lisäoppimistilat muutos- ja korjaustyöt
- Kulomäen koulun korjaushanke
- Ylästön, Vallinojan, Päiväkummun, Nissaksen päiväkotien korjaustyöt
- Myyrmäen toimintakeskuksen peruskorjaus
- Nuorisotila Wintin talousrakennusten peruskorjaus
- Nuorisotila Tonttulan korjaukset

Sisäilmaongelmien korjaustyöt jatkuivat monessa toimitilassa niihin suunniteltujen korjaustarpeiden mukaisesti ja resurssien sallimalla tavalla. Sisäilmakorjausten arvioidaan tässä vaiheessa vuotta toteutuvan budjetoidun 5,0 milj. euroa määrärahojen puitteissa.

Sisäilmakorjausten työohjelmassa ovat:

- koulut: Simonkallio, Rekola, Sotunki, Varia Koivukylä, Kivimäki, Päiväkumpu
- päiväkodit: Kimokuja, Yrttien päärakennus, Maarukka, Ristipuron päärakennus sekä Seljapolun ja Kukinpolun osittaisten peruskorjausten yhteydessä tehtävät sisäilmakorjaukset
- Katriinan sairaala

Energiansäästöhankeiden osalta toteutusvaiheessa ovat Vierumäen ja Jokivarren koulun maalämpöön siirtyminen sekä kesän led-valaistusmuutosten hankinta.

91 3 Vuokra- ja osaketilat

Vuokra- ja osaketiilojen muutostöiden kustannusten ennustetaan alittavan määrärahat noin 0,2 miljoonaa euroa. Alitus johtuu Kivistön palvelukeskus -hankkeen valmistumisen siirtymisestä vuodelle 2023. Hankkeet olivat huhtikuussa vielä valmisteluvaiheessa. Toteumaa oli kertynyt vain vähäisesti sisäilmakorjauksiin ja 2021 loppulla valmistuneisiin hankkeisiin. Sisäilmakorjausten arvioidaan toteutuvan 0,2 miljoonan euron budjetin mukaisesti.

93 Julkinen käyttöomaisuus

Kaikkia rakennusohjelman mukaisia uusia hankkeita ei ole voitu käynnistää ensimmäisen vuosikolmanneksen aikana, koska eräiden rakennussuunnitelmien valmistuminen on viivästynyt. Talousarvion mukaisista määrärahoista on käytetty vajaa neljännes.

Merkittävimpiä käynnissä olevia liikennealueiden hankkeita ovat Luhtitien rakentaminen, Riipiläntien 2. vaiheen rakentaminen, Ruusumäenraitti sekä Kivistön alueen kadut. Ympäristörakentamisen merkittävimpiä alkavia kohteita on Viherpuiston asukaspuisto. Urheilualueista merkittävin alkava kohde on Hakunilan urheilupuiston tekojäähallin rakentaminen. Virkistysalueiden osalta jatkuvat Kuusijärven alueen kehittämisskohteet.

Kehä III parantaminen jatkuu suunnitelmien mukaisesti Väyläviraston yhteishankkeena.

Vantaan ratikan suunnittelu on edistynyt katusuunnittelun, asemakaavoituksen ja kaavarunkotyön osalta. MAL-avustusta on haettu valtiolta vuosien 2021–2023 suunnittelukustannuksiin. Ratikan asemakaavaehdotuksista on käsitelty kaupunkiympäristölautakunnassa kolme kappaletta (noin 15 %). Tämän hetken arvion mukaan asemakaavoja on käsitelty kaupunkiympäristölautakunnassa vuoden loppuun mennessä yli 50 %. Katu- ja puistosuunnitelmista on ollut nähtävillä noin 15 %. Tämän hetken arvion mukaan katu- ja puistosuunnitelmista valmistuu tämän vuoden aikana noin 70 %.

94 Irtain omaisuus

Irtaimen omaisuuden hankintasuunnitelma toteutunee talousarvion mukaisesti, mutta määräraha-alitukset ovat mahdollisia mm. viivästyneiden ajoneuvotoimitusten vuoksi.

95 Kiinteä omaisuus

Maa-alueita on hankittu kahdella vapaaehtoisella kaupalla ja kaupungin etuosto-oikeutta käyttämällä yhteensä noin 8,5 ha. Alueet ovat yleiskaavan mukaisia asunto- ja työpaikka-alueita. Kiinteän omaisuuden ostoihin on käytetty yhteensä noin 835 000 euroa ja maa-alueiden kunnostukseen noin 55 000 euroa alkuvuoden aikana. Kiinteän omaisuuden investointien ennustetaan toteutuvan talousarvion mukaisesti.

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNNAN ALAISEN KÄYTTÖTALouden TOTEUMA 1.1.-30.4.2022

	1 000 EUR	Tilinpäätös 2021	Talousarvio yht. 2022	* Toteuma 1-4/2022	Toteuma- %	Ennuste 2022
KALA yhteensä	TOIMINTATUOTOT	5 787	5 774	1 836	31,8	5 774
	TOIMINTAKULUT	-13 070	-14 598	-4 076	27,9	-14 398
	TOIMINTAKATE	-7 283	-8 824	-2 240	25,4	-8 624

Kaupunki ympäristö lautakunta	TOIMINTAKULUT	-144	-107	-26	24,0	-107
	TOIMINTAKATE	-144	-107	-26	24,0	-107

Yhteiset palvelut	TOIMINTATUOTOT	2				
	TOIMINTAKULUT	-2 001	-2 276	-665	29,2	-2 276
	TOIMINTAKATE	-1 999	-2 276	-665	29,2	-2 276

Kaupunkirakenne ja ympäristö	TOIMINTATUOTOT	5 785	5 774	1 836	31,8	5 774
	TOIMINTAKULUT	-10 925	-12 215	-3 385	27,7	-12 015
	TOIMINTAKATE	-5 140	-6 441	-1 549	24,1	-6 241

* Toteumat 29.4.2022. Kirjauskausi on vielä kesken ja luvut eivät ole lopulliset.

KAUPUNKIYMPÄRISTÖN KÄYTTÖTALouden TOTEUMA YHTEENSÄ 1.1.-30.4.2022

	1 000 EUR	Tilinpäätös 2021	Talousarvio yht. 2022	* Toteuma 1-4/2022	Toteuma- %	Ennuste 2022
Kaupunki ympäristö yhteensä	TOIMINTATUOTOT	309 086	298 584	81 321	27,2	298 584
	TOIMINTAKULUT	-242 541	-259 364	-83 276	32,1	-262 904
	TOIMINTAKATE	66 545	39 220	-1 955	-5,0	35 680

* Toteumat 29.4.2022. Kirjauskausi on vielä kesken ja luvut eivät ole lopulliset.

Vantaa, kaupunkiympäristön toimiala

Sitovat tavoitteet

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2022	Tavoitteen toteutumis- arvio	Tila
Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki								
3. Kaupunki saa maanmyyntivoittoja, maanvuokratuloja ja sopimuskorvauksia yhteensä 45 milj. euroa	Maanluovutuksen ja maankäyttösopimusten tulot (netto), milj. euroa = maanmyyntivoitot (kauppahinta vähennettynä hankintahinnalla ja tonttien luovutuskuntoon saattamisen kustannuksilla) + maanvuokratulot + maankäyttösopimus-korvaukset (vähennettynä maanhankintamenoilla)	59,4 milj. euroa	45 milj. euroa	Tero Anttila	Yritystontteja on myyty Myllymäestä, Metsolasta ja Koivuhaasta yhteensä 3 kpl. Asuinkerrostalontteja on myyty kaksi kappaletta ja rivitalontteja yksi. Yritystonttien myyntipäätösten mukaisesti kevään 2022 aikana on vielä toteutumassa 2 merkittävää kauppaa. Petikosta on vuokrattu osto-optiolla yksi teollisuustontti.	Maaliskuun loppuun mennessä maanmyyntivoittoja on toteutunut 10,6 milj. euroa, sopimuskorvauksia n. 2,2 milj. euroa ja maanvuokratuloja n. 2,4 milj. euroa. Eli yhteensä 15,2 milj. euroa.	Tavoite toteutunee täysin.	Toteutuu täysin 
4. Vantaan maa- ja asuntopoliittinen ohjelma päivitetään	Ohjelman valmistelu käynnistetään.	Nykyiset maa- ja asuntopoliittiset linjaukset on hyväksytty vuonna 2018 ja ensimmäinen seurantaraportti valmistui vuonna 2020.	Ohjelma on valmis kesäkuuhun mennessä.	Tero Anttila	Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päivitystyö on aloitettu ja aikataulutettu. Rakennuttajille ja palveluverkkosuunnittelun asiantuntijoille on lähetetty kysely päivityksen teemoihin liittyen. Kaupunkiympäristö- ja kaupunkilalautakuntien jäsenille on pidetty iltakoulu 7.4.2022.	Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päivitystyö on aloitettu ja aikataulutettu. Rakennuttajille ja palveluverkkosuunnittelun asiantuntijoille on lähetetty kysely päivityksen teemoihin liittyen. Kaupunkiympäristö- ja kaupunkilalautakuntien jäsenille on pidetty iltakoulu 7.4.2022.	Tavoite toteutunee täysin.	Toteutuu täysin 

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2022	Tavoitteen toteutumis- arvio	Tila
Hyvät asukaslähtöiset palvelut								
19. Toimitilat ovat teknisesti kunnossa ja sisäilmaolosuhteet sekä esteettömyysvaatimukset ovat vaatimusten mukaisia ja sisäilmaoireilu hallinnassa	Kuntotarkastukset sekä huolto- ja korjaustyöohjelmat	Korjaustarpeet selvitetty noin 80 kohteessa ja osa korjaustoimista toteutettu. Selvitysvaiheessa noin 90 kohdetta.	Toimitilojen tekninen kunto ja sisäilmatilanne todetaan tarkastuksin säännöllisesti. Toimenpiteitä toteutetaan priorisoitujen huolto- ja korjaustyöohjelmien perusteella.	Tero Anttila	Sisäilmaan liittyvää seurantaa, tarkastusta tai tutkimusta on tehty yli 50 kohteessa alkuvuoden aikana. Esteettömyys tarkistetaan ja käynnistetään tarvittavat toimenpiteet kunnossapidon auditointien ja hankkeiden valmistelun yhteydessä.	Toimenpiteitä tehdään suunnitelmallisesti jatkuvana toimintana.	Tavoite toteutunee täysin.	Toteutuu täysin
	Oireilu ennen ja jälkeen korjauksen	Oireilu ennen korjauksia	Oireilu vähenee		Sisäilmahaittoja ja oireita kartoittava kysely henkilöstölle ennen korjauksia toteutetaan huhtikuussa kymmenessä kohteessa, joissa tehdään korjauksia kesällä 2022. Kysely uusitaan korjausten jälkeen loppuvuodesta.	Mittauksia tehdään korjaushankkeiden yhteydessä.		Toteutuu täysin
Eriarvoistumisen estäminen								
Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa								
26. Edistetään päästövähennystoimia hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2030 (Hiilineutraali Vantaa 2030)	Kasvihuonekaasut vähenevät. Laskennassa huomioidaan lämmön, sähkön, liikenteen, teollisuuden ja työkaluiden, jätteiden käsittelyn sekä maatalouden päästöt.	Kokonaispäästöt 883 ja asukaskohtaiset päästöt 3,7 (kt CO2-ekv.)	7 %:n vähennys vuosittain (vuosittainen päästövähennys, jolla päätavoite eli hiilineutraali kaupunki vuonna 2030 saavutetaan).	Tero Anttila	Resurssiviisauden tiekartta päivitetty uudelle valtuustokaudelle: Tiekartta sisältää toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi. Vuosittaiset päästölaskelmat valmistuvat keuhällä 2022 (HSY tuottaa laskelmat).	Päästötiedot saadaan takautuvasti HSY:ltä. Viimeisimmät päästölaskelmat koskevat vuotta 2020 ja vuoden 2021 tiedot valmistuvat keuhällä 2022.	Tavoite toteutunee täysin.	Toteutuu täysin
	Elinkeinoelämän ja kaupungin välinen ilmastoyhteistyö on	Vantaalla ei ole systemaattista tapaa tehdä	Vähintään 10 kaupunkikonsernin ulkopuolista yritystä		Ilmastokumppanuus -hanke käynnistyi vuonna 2021. Hankkeessa kehitetään	Hanke käynnissä; kootaan toimintamallikirjasto		Toteutuu täysin

	käynnistynyt (ilmastokumppanuus).	ilmastoyhteistyötä elinkeinoelämän kanssa.	ja yhteisöä mukana ilmastokumppanuustyössä.		Vantaan, Keravan ja Järvenpään kaupunkien ilmastoyhteistyötä yritysten suuntaan.	kaikkien kuntien käyttöön.		☒
	Luonnon monimuotoisuus lisätään uudeksi omaksi kaistaksi resurssiviisauden tiekarttaan. Kaista sisältää pitkän aikavälin strategian mittareineen lähiluonnon ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi.	Resurssiviisauden tiekartassa ei luonnon monimuotoisuudelle omaa kaistaa.	Kaista laadittu ja lisätty 2022.		Resurssiviisauden tiekartta päivitetty ja sisältää uutena kaistana luonnon monimuotoisuuden. Kaistalle on määritelty toimia monimuotoisen luonnon edistämiseksi Vantaalla.	Monimuotoinen luonto - kaista lisätty päivitettyyn resurssiviisauden tiekarttaan.		Toteutuu täysin ☒
	Ilmastobudjetoinnin käyttöönotto selvitetään.	Ilmastobudjetointi ei käytössä.	Ilmastobudjetoinnin käyttöönoton selvittäminen aloitettu.		Resurssiviisauden tiekartta on päivitetty. Tiekartan Vastuullinen Vantaa -kaistalle on lisätty toimenpiteeksi, että ilmastobudjetoinnin eri malleja ja niiden soveltuvuutta Vantaalle selvitetään.	Asia lisätty resurssiviisauden tiekarttaan. Selvitystyö ei ole vielä alkanut.		Toteutuu täysin ☒
27. Kestävien liikumismuotojen osuus kasvaa	Joukkoliikenteen matkustajamäärät palaavat lähes koronaa edeltävälle tasolle ja pyöräilijöiden määrä kasvaa keskimäärin 4 % vuodessa (2020 indeksitavoite = 1093).	Joukkoliikenteessä 90 000 nousua arkivuorokaudessa, pyöräilyindeksi: 1266.	Joukkoliikenteen matkustajamäärä 130 000 arkivuorokaudessa, pyöräilyindeksi: 1 136.	Tero Anttila	Joukkoliikenteen olosuhteiden kehittäminen. Runkolinjojen 30, 300, 400, 520 ja 530 toimenpiteitä toteutetaan. Luhtitie etenee aikataulussa. Runkolinja 570 siirtyy elokuussa 2022 uuteen sähköbussikalustoon. Pyöräliikenteen edistämissuunnitelma ollaan viemässä poliittiseen käsittelyyn yhdessä liikennepoliittisen ohjelman kanssa kesäkuussa ja edelleen päätöksentekoon syksyllä 2022. Pyöräliikenteen olosuhteita parannetaan tavoiteverkon kriteerien mukaisesti.	Tietoja ei voi raportoida kesken vuoden.	Arviointi tehdään vuoden lopussa.	Ei tietoa ☐

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2022	Tavoitteen toteutumis- arvio	Tila
28. Kiertotaloutta edistetään	Kiertotalous sisällytetty maankäytön ja rakennuttamisen ohjaamiseen sekä hankintojen kriteereihin.	Ei systemaattista tapaa huomioida kiertotalous.	Kiertotalouden huomioimiseksi on luotu malli, joka ohjaa kaupungin omaa toimintaa.	Tero Anttila	Kaupunki osallistuu valtakunnalliseen kaupunkien ja yritysten yhteiseen UUMA4, 'Uusiomaarakentaminen osana kiertotaloutta' - ohjelmaan, ohjelma tuottaa uusia ohjeita ja toimintamalleja. Aviapoliksen osalta pilotoidaan ilmastonvaikutukset ja resurssiviisaus kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa. Jokaisen alueen kaavan yhteydessä laaditaan selvitys, jonka pohjalta määritellään toimenpiteet hiilineutraaliuden edistämiseksi yhteistyössä kaupungin ja kaavanhakijan kanssa.	Kaavakohtaisesti määritelty tavoitetasot ja päästövähennyskeinot (vasta Aviapoliksen osalta).	Tavoite toteutunee täysin.	Toteutuu täysin 

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2022	Tavoitteen toteutumis- arvio	Tila
Kukoistavat kaupunkikeskukset								
29. Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään	Keskustojen poikkialueiden kehittämishajelmien valmistelun ja toteuttamisen edistyminen	Kehittämistavoitteet ja avainhankkeet on määritelty suuralueittain poikkialueiden aluetiimeissä.	Suuralueiden pääkeskusten kehittämishajelmien avainhankkeineen on saatu valmiiksi poikkialueiden yhteistyönä.	Tero Anttila	Poikkialueiden toiminnan järjestämistä on valmisteltu.	Poikkialueiden työryhmiä ei ole nimetty. Kehittämishajelmien laadintaa ei ole aloitettu.	Tavoite toteutuu osittain.	Toteutuu täysin 
	Keskustojen elinvoimalaskenta	Vantaan keskustan elinvoimaluku (Vantaa 1) on 2,9.	Keskustojen elinvoimalaskenta osoittaa myönteistä kehitystä.		Vuoden 2021 laskennan tulos julkistetaan toukokuussa 2022, jolloin se voidaan raportoida seuraavassa tilanneraportoinnissa syksyllä. Laskenta tehdään kerran vuodessa.	Vuoden 2021 laskennan tulos julkistetaan toukokuussa 2022, jolloin se voidaan raportoida seuraavassa tilanneraportoinnissa syksyllä. Laskenta tehdään kerran vuodessa.		Toteutuu täysin 
	Vantaan lähiöohjelman toteutuminen	Vantaan lähiöohjelman hankkeet hyväksytty, ja vuodelle 2021 avustusvarausta on 780 000 euroa.	Vantaan lähiöohjelman hankkeet ovat toteutuneet tai toteutuksessa.		Simonkylän ja Kuntopuiston suunnittelu aloitettu ja Viherpuiston asukaspuiston suunnittelua jatkettu. Sipoonkorven ulkoilureitin rakennussuunnittelu käynnistyy kesäkuussa 2022.	Kohteiden, myös lähiöohjelmasta avustusta saavien vuoden 2022 MEK- hankkeiden, toteutus painottuu kesä- ja syyskauteen.		Toteutuu osittain 

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2022	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
30. MAL-tavoitteet toteutuvat	Asuntotuotanto asuntoa/vuosi sekä asemakaavatuotanto asunto-k-m2/vuosi, valtion pitkän korkotuen vuokra-asuminen asuntoa/vuosi	Hyväksyttyä uutta asumisen kerrosalaa 239 146 k-m2. Vuonna 2020 valmistui 2893 asuntoa, joista erillispientaloihin 395, rivi- ja ketjutaloihin 90 ja kerrostaloihin ja muihin 2408 asuntoa. Vuonna 2020 valmistui 7 valtion pitkän korkotuen asuntoa.	Asuntotuotanto 2 640 asuntoa vuodessa ja asemakaavatuotanto 240 000 k-m2 uutta asuntokerrosalaa vuodessa. Valtion tukeman pitkän korkotuen tuotantoa 528 asuntoa vuodessa.	Tero Anttila	Valtuustoon hyväksyttäväksi menossa kolme kaavaa seurantakauden aikana (002423 - Kalliosolantie 7, 161800 - Yhtiönkuja, 512000 - Backaksen elämyskeskus).	Uutta kaavoitettua asumista 5 214 asunto k-m2 (tilanne 14.4.2022). Uusia asuntoja valmistunut 510 kpl (tilanne 19.4.2022)	Tavoite toteutunee osittain.	Toteutuu osittain 
31. Valmistuvien pientalojen määrä nousee 450 asuntoon	Valmistuvien pientaloasuntojen määrä	Omakotitaloja valmistui 170 ja muita erillisiä pientaloja 220.	Pientaloasuntoja 450 kpl /vuosi. Kaupunki toteuttaa toimintasuunnitelmaa pientalotuotannon lisäämiseksi.	Tero Anttila	Uusia pientaloja (omakoti-, erillis-, pari- ja rivitaloja) valmistunut 152 kpl, näistä rivitaloissa 43 kpl (tilanne 19.4.2022).	Uusia pientaloja (omakoti-, erillis-, pari- ja rivitaloja) valmistunut 152 kpl, näistä rivitaloissa 43 kpl (tilanne 19.4.2022).	Tavoite toteutunee täysin.	Toteutuu täysin 
32. Vantaan ratikkakaupungin suunnittelu etenee kokonaisvaltaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti.	Katu- ja puistosuunnitelmien valmistumisprosentti, ratikkakatujen asemakaavojen lautakuntakäsittelyt (prosenttia), kaavarunkoehdotus valmis päätöksentekoon	Ratikan yksityiskohtainen suunnittelu eri suunnittelutasoilla on saatu käyntiin: katu- ja infrasuunnittelun yksityiskohtainen suunnittelu on käynnistynyt marras- ja joulukuun aikana koko ratikan reitillä. Ratikkakatujen asemakaavojen valmistelutyö on aloitettu ja ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on valmistunut marraskuussa 2020.	Katu- ja puistosuunnitelmista valmiina 90 %, ratikkakatujen asemakaavoista yli puolet käynyt lautakuntakäsittelyssä, kaavarunkoluonnos nähtävillä.	Tero Anttila	Katu- ja puistosuunnitelmien luonnosten esittely ja ensimmäisten ehdotusten nähtävilläolo, ratikkakatujen asemakaavojen vuorovaikutusaineistojen esittely sekä ensimmäiset nähtävilläolot, kaavarunkoluonnoksen valmistuminen lautakuntakäsittelyyn.	Ratikan kaavarunkoluonnos on valmistunut ja viety kaupunkiympäristölautakuntaan. Ratikan katualueen asemakaavaehdotuksia on käsitelty kaupunkiympäristölautakunnassa 3/20 kpl eli 15 %. Katu- ja puistosuunnitelmista nähtävillä on valmistunut noin 15 %. Arvion mukaan katu- ja puistosuunnitelmista valmistuu vuoden 2022 aikana noin 70 %. Asemakaavoista nähtävillä on yli puolet.	Tavoite toteutunee osittain.	Toteutuu osittain 

						Kaavarunkoluonnos on nähtävillä vuoden 2022 aikana.		
Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2022	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella								
34. Tikkurilan toimitilahanke etenee aikataulussa.	1) rakennustyöt alkavat 2) osallistava suunnittelu ja muutosjohtamisen tuki etenee suunnitelman mukaan.	Urakkatarjousvaihe menossa.	Rakennustyöt käynnissä ja hankkeen muutostuki etenee suunnitelman mukaan.	Tero Anttila (1) ja Kirsi-Marja Lievonen (2)	1) Pysäköintilaitoksen ja toimitilan rakennuslupapäätökset on annettu 18.3.2022. 2) Osallistavan suunnittelun työpajat 3–4 toteutettu ja kommentoitu suunnitelmia työpajoissa kerätyn palautteen mukaan.	1) Rakennusluvan tuoma rakentamisvalmius pysäköintilaitokselle ja toimitilalle on olemassa. 2) Osallistavan suunnittelun työpajat 3–4 toteutettu ja kommentoitu suunnitelmia työpajoissa kerätyn palautteen mukaan.	Arviointi tehdään vuoden lopussa.	Ei tietoa ☐





VD/13224/00.01.02.00/2021

TLA/ILA/TKA/JOR/A-RK/MYL/MJA/VIK

Kaupunkiympäristölautakunta on hyväksynyt vuoden 2022 kaavoitusohjelman 18.1.2022. Hyväksymisen yhteydessä lautakunta edellytti, että asemakaavoituksen edistymisestä raportoidaan lautakunnalle jatkossa osavuosisikatsausten rytmissä. Kaavoitusohjelman tavoiteaikataulujen mukaan vuonna 2022 kaupunginvaltuuston käsittelyyn valmistuisi 35 asemakaavaa ja lisäksi Vantaan ratikan asemakaavoja. Vuoden ensimmäisen kolmanneksen aikana valtuusto on hyväksynyt 5 asemakaavaa. Lautakunta on merkinnyt tiedoksi 8 asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja käsitellyt 15 asemakaava-asiaa, joista merkittävimpiä ovat Kivistön tapahtuma-areenan, Vantaan Energian maanalaisen lämpövaraston sekä Backaksen elämyskeskuksen asemakaavaehdotukset.

Huhtikuun lopun tilanteen ja asemakaavojen tavoiteaikataulujen perusteella asemakaavoitus voi saavuttaa tavoitteensa vuodelle 2022. Suuressa osassa asemakaavoja on kuitenkin vähintään pieniä viivästymisiä ja aikatauluriskejä. Asemakaavojen suunnitellut hyväksymiskäsittelyt kaupunginvaltuustossa painottuvat marras-joulukuulle, jolloin pienetkin viivästymiset voivat johtaa siihen, että hyväksymiskäsittely siirtyy vuoden 2023 puolelle. Yleisen taloustilanteen epävarmuus heijastuu yksityisiin hankkeisiin, mikä pitkittää useiden kumppanuuskaavojen aikataulua. Huhtikuun tilanteen mukaan yli 60 % vuonna 2022 valmistuvaksi ohjelmoidusta kerrosalasta sijoittuu yksityiselle maalle. Lisäksi useita kaupungin maalle sijoittuvia kaavoja valmistellaan yhteistyössä toteuttajakumppaneiden kanssa.

Esityslistan liitteenä on luettelo asemakaavoista, joiden valtuustokäsittely on tavoiteaikataulun mukaan vuonna 2022. Luettelo perustuu huhtikuun lopun tilanteeseen.

Asuntokaavoitus

Uutta asuntokerrosalaa voi valmistua vuonna 2022 noin 300 000 k-m² asemakaavojen tavoiteaikataulujen perusteella. Vuoden alun tilanteessa ennuste oli jopa 400 000 k-m², mutta asemakaavojen aikataulujen tarkistamisen seurauksena noin 100 000 k-m² on siirtynyt vuodelle 2023. Vuoden ensimmäisellä kolmanneksella valtuustossa hyväksytyissä asemakaavoissa on uutta asuntokerrosalaa noin 14 000 k-m². Vuoden 2022 kerrosalatavoitteen toteutuminen on paljolti kiinni neljän suuren kaavan edistymisestä: Myyrmäen asemakorttelit, Kivistön Kvartsikulma, Lumikvartsi ja Onnenkivi. Yhdessä nämä muodostavat yli 200 000 k-m². Jokaiseen neljään kaavaan sisältyy aikatauluriskejä. Myyrmäen asemakortteleissa on haastava sopimusasetelma, koska hankkeessa on useita maanomistajia ja lisäksi kaupungin tilatarpeisiin liittyy ratkaistavia asioita. Kvartsikulman asemakaava edellyttää sopimusta Väyläviraston kanssa, ja uusi liito-oravan kolopuuhavainto edellyttää lisäselvityksiä. Lumikvartsin asemakaavan edellyttää sopimusta Väyläviraston kanssa. Onnenkiven asemakaava edellyttää katujen yleissuunnittelun edistymistä.

Yhteenvetona on todettava, että vuodelle 2022 ohjelmoidusta asuntokerrosalasta reilu 100 000 k-m² vaikuttaa tässä vaiheessa melko varmalla ja noin 200 000 k-m²:iin sisältyy epävarmuustekijöitä aikataulun osalta. Kaupunkistrategian mukainen sitova asuntokerrosalatavoite vuodelle 2022 on 240 000 k-m², mikä perustuu MAL-sopimuskauden 2020–2023 tavoitteeseen 960 000 k-m² uutta asuntokerrosalaa.

Työpaikkakaavoitus



Työpaikkakerrosalaa voi valmistua noin 200 000 k-m² asemakaavojen tavoiteaikataulujen perusteella. Ennuste on laskenut hieman vuoden alun noin 230 000 k-m²:stä. Työpaikkakaavoitus painottuu Aviapolikseen. Kerrosaltaan suurimmat asemakaavat ovat Tietotie 9 ja 11 (41 000 k-m²) ja Aviapolis pohjoinen (24 900) Aviapoliksessa, Vehkalan kinkerit (35 000 k-m²) sekä Piitie 2 Koivuhaassa (30 000 k-m²). Näistä Piitie 2:n valtuustokäsittely on ohjelmoitu lokakuulle ja muiden joulukuulle, jolloin viivästykset voivat siirtää asemakaavojen valmistumisen vuodelle 2023.

Ratikan asemakaavoitus

Ratikan katualueiden asemakaavoitus on edennyt katusuunnittelun edistymisen mukaisessa aikataulussa. Kaupunkiympäristölautakunnassa on käsitelty alkuvuonna ensimmäiset 3 asemakaavaehdotusta

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Merkitään tiedoksi kaavoitusohjelman tilannekatsaus 1/2022.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.

Liite:

- Asemakaavoituksen kaavoitusohjelman seurantataulukko 1/2022

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö/asemakaavoitus

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine, puh. 050 304 1921
asemakaavapäällikkö Ilkka Laine, puh. 050 540 2254
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Tulosityksikkö	Nimi	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Aloituspäiväys	1. KALA	2. KALA	KV
Aviapolis	002423 Kalliosolantie 7		18.5.2020	9.11.2021	15.3.2022	25.4.2022
Aviapolis	512000 Backaksen tapahtuma- ja elämyskeskus	8 810	2.12.2019	12.10.2021	22.3.2022	25.4.2022
Aviapolis	002396 Markkatie 12-20	14 700	2.9.2019	17.8.2021	10.5.2022	20.6.2022
Aviapolis	052600 Muuran kaupunkikylät asemakaavaluonnos		2.5.2018	23.8.2022		19.9.2022
Aviapolis	002467 Varpukallionkuja 9		2.11.2020	5.4.2022	20.9.2022	14.11.2022
Aviapolis	002404 Aviapolis pohjoinen		3.12.2018	7.6.2022	25.10.2022	19.12.2022
Aviapolis	002425 Tietotie 9 ja 11		9.12.2019	7.6.2022	25.10.2022	19.12.2022
Itä-Vantaa	002482 - Korson päiväkoti		30.11.2020	15.3.2022	10.5.2022	20.6.2022
Itä-Vantaa	002452 - Vantaan ratikka: Hakunilanmäki		1.5.2020	5.4.2022	23.8.2022	19.9.2022
Itä-Vantaa	002453 - Vantaan ratikka: Hakunilan keskusta		1.5.2020	22.3.2022	23.8.2022	19.9.2022
Itä-Vantaa	002343 - Rajatie 43-47	975	1.2.2017	7.6.2022		19.12.2022
Itä-Vantaa	002500 - Maakotkantie 6	9 500	31.5.2022	7.6.2022		19.12.2022
Itä-Vantaa	002508 - Vaunukuja 2	4 100	7.12.2021	23.8.2022		19.12.2022
Itä-Vantaa	931500 - Hopeatie	1 300	30.11.2020	10.5.2022	20.9.2022	19.12.2022
Itä-Vantaa	002451 - Vantaan ratikka: Vaarala		1.5.2020	7.6.2022	15.11.2022	19.12.2022
Itä-Vantaa	002450 - Vantaan ratikka: Länsimäki, etelä		1.5.2020	23.8.2022	15.11.2022	19.12.2022
Itä-Vantaa	091700 - Länsimäen kaavarunko		26.3.2020	12.10.2021		
Kivistö	232700 - Kivistön Lumikvartsi	55 000	25.10.2019	25.5.2021	7.6.2022	22.8.2022
Kivistö	233200 - Kivistön tapahtuma-areena (ent. 002431)		1.9.2019	15.2.2022	7.6.2022	22.8.2022
Kivistö	232800 - Kvartsikulma	43 000	25.2.2019	13.4.2021	9.8.2022	1.10.2022
Kivistö	251400 - Vehkalan kinkerit		19.10.2020	7.6.2022	1.10.2022	1.12.2022
Kivistö	232600 - Kivistön Onnenkivi	50 000	25.10.2019	7.6.2022	15.11.2022	19.12.2022

Tulosityksikkö	Nimi	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Aloituspäiväys	1. KALA	2. KALA	KV
Länsi-Vantaa	161800 - Yhtiönkuja		18.9.2020	9.11.2021	22.3.2022	25.4.2022
Länsi-Vantaa	002432 - Laajakorvenkuja 8 ja 10	3 571	27.9.2019	5.4.2022	23.8.2022	10.10.2022
Länsi-Vantaa	002495 - Luhtimäki 1 ja 2	8 589	11.12.2020	15.4.2022	20.9.2022	14.11.2022
Länsi-Vantaa	002493 - Myyrmäen paloasema		23.6.2021	10.5.2022	15.9.2022	15.11.2022
Länsi-Vantaa	002315 - Smeds	1 000	12.9.2016	15.5.2022	15.10.2022	15.12.2022
Länsi-Vantaa	002400 - Myyrmäen asemakorttelit (Myyr York Downtown)	55 150	4.5.2018	7.6.2022	15.10.2022	15.12.2022
Tikkurila	002444 - Neilikkapolku 12	2 230	14.9.2020	9.11.2021	5.4.2022	23.5.2022
Tikkurila	002457 - Vantaan ratikka: Tikkurilanraitio		12.8.2021	15.2.2022	10.5.2022	20.6.2022
Tikkurila	002372 - Neilikkatie 17	9 510	14.3.2018	10.5.2022	23.8.2022	10.10.2022
Tikkurila	002488 - Tikkuri	34 000	27.4.2021	10.5.2022	23.8.2022	10.10.2022
Tikkurila	002355 - Piitie 2		2.4.2019	10.5.2022		24.10.2022
Tikkurila	002486 Vantaan Energian lämpövarasto		10.2.2021	15.2.2022		1.11.2022
Tikkurila	002430 - Haxas	980	21.2.2020	10.5.2022	20.9.2022	14.11.2022
Tikkurila	002455 - Vantaan ratikka: Kuusikko		1.5.2020	23.8.2022	20.9.2022	14.11.2022
Tikkurila	002436 - Suopursuntie	2 680	15.4.2020	10.5.2022	25.10.2022	19.12.2022
Tikkurila	002458 - Vantaan ratikka: Viertola		1.5.2020	23.8.2022	15.11.2022	19.12.2022
Tikkurila	062700 - Tikkurilan kaavarunko 2020		1.6.2019		7.6.2022	



9 §

Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräysten uusiminen / TLA

VD/4717/11.00.02.00/2022

TLA/MRA

Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräykset on tarkoitus päivittää vuoden 2022 aikana. Määräykset on tarkoitus saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi siten, että määräykset voisivat tulla voimaan alkuvuoden 2023 aikana. Valmistelun aloittaminen tuodaan tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle.

Ympäristönsuojelulain 202 §:n mukaan kunta voi antaa tarpeellisia paikallisista olosuhteista johtuvia, kuntaa tai sen osaa koskevia yleisiä määräyksiä. Niillä pyritään ehkäisemään päästöjä tai niiden haitallisia vaikutuksia. Nykyiset ympäristönsuojelumääräykset ovat lähes kymmen vuotta vanhoja ja uusiminen on tarpeen. Yksi keskeinen syy uudistamiselle ovat lainsäädännössä tapahtuneet muutokset. Suunnitteilla on myös sisällöllisiä muutoksia, jotta määräykset olisivat täsmällisempiä ja selkeämpiä niin kohderyhmälle kuin valvojalle. Tavoitteena on lisäksi selkeyttää määräysten rakennetta.

Ympäristökeskus valmistelee luonnoksen uusista ympäristönsuojelumääräyksistä kesän ja alkusyksyn aikana. Ehdotus tuodaan käsiteltäväksi kaupunkiympäristölautakuntaan ja edelleen kaupunginhallitukseen, joka päättää ehdotuksen nähtäville asettamisesta ja lausuntojen antamisesta. Nähtävillä olon aikana asukkaat, yritykset ja yhteisöt voivat esittää mielipiteensä määräyksistä. Kuulemisajan päätyttyä määräykset mahdollisine muutoksineen tuodaan kaupunkiympäristölautakuntaan. Määräykset hyväksyy kaupunginvaltuusto. Voimaan määräykset voisivat alustavan aikataulun mukaan tulla alkuvuodesta 2023. Työn lähtökohtia ja prosessia kuvataan tarkemmin liitteessä.

Ympäristönsuojelulain 203 §:ssä laissa on edelleen säädetty, että ympäristönsuojelumääräysten valmistelusta on tiedotettava kunnan tietoverkkosivulla. Tiedottamista on tulkittu laajasti, minkä vuoksi myös valmistelun aloittaminen tuodaan tiedoksi kaupunkiympäristölautakuntaan.

Voimassa olevat ympäristönsuojelumääräykset on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 28.1.2013 ja ne ovat tulleet voimaan 1.3.2013. Linkki nykyisiin ympäristönsuojelumääräyksiin:

<https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/vantaan-ymparistonsuojelumaaraykset.pdf>

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään merkitä tiedoksi Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräysten valmistelun aloittaminen.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.

Liitteet:

- Ympäristönsuojelumääräysten valmisteluprosessi

Täytäntöönpano: Ympäristökeskus

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto



Lisätiedot:

Maarit Rantataro, puh. 040 045 8017

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

28.4.2022

YMPÄRISTÖNSUOJELUMÄÄRÄ- YKSIEN UUDISTAMINEN



MITÄ OVAT YMPÄRISTÖNSUOJELUMÄÄRÄYKSET

Ympäristönsuojelulain 202 §:n mukaan kunta voi antaa tarpeellisia paikallisista olosuhteista johtuvia, kuntaa tai sen osaa koskevia yleisiä määräyksiä. Voimassa olevat ympäristönsuojelumääräykset on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 28.1.2013 ja ne ovat tulleet voimaan 1.3.2013.

Määräysten tavoitteena on antaa ympäristönsuojelulakia ja sen nojalla annettuja asetuksia täydentäviä ja käytännön tilanteita selventäviä paikallisia määräyksiä.

Niillä pyritään ehkäisemään päästöjä tai niiden haitallisia vaikutuksia. Ympäristönsuojelumääräyksiä vastaavia kunnallisia säädöksiä ovat pääkaupunkiseudun jätehuoltomääräykset, rakennusjärjestys ja terveysnsuojelujärjestys.

Mitä määräykset voivat koskea

Määräykset voivat koskea

- 1) toimia, rajoituksia ja rakennelmia, joilla ehkäistään päästöjä tai niiden haitallisia vaikutuksia;
- 2) erityisen häiritsevän tilapäisen melun tai tärinän torjuntaa;
- 3) toimintojen sijoittumisen ympäristönsuojelullisia edellytyksiä asemakaava-alueen ulkopuolella;
- 4) sellaisten alueiden määrittelyä, joilla ympäristön erityisen pilaantumisvaaran vuoksi on kielletty jäteveden johtaminen maahan, vesistöön taikka ojaan, lähteeseen, tekolammikkoon tai vesilain 1 luvun 3 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiseen noroon;
- 5) sellaisten alueiden ja vyöhykkeiden määrittelyä, joilla lannan ja lannoitteiden sekä maataloudessa käytettävien ympäristölle haitallisten aineiden käyttöä rajoitetaan;
- 6) valvontaa varten tarpeellisten tietojen antamista;
- 7) vesien ja meriympäristön tilan parantamista koskevia toimia, jotka ovat vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetun lain mukaisen vesienhoitosuunnitelman tai merenhoitosuunnitelman mukaan tarpeellisia.

Mitä määräykset eivät voi koskea

Määräykset eivät voi koskea ympäristönsuojelulaissa tarkoitettua luvanvaraista, ilmoituksenvaraista tai rekisteröitävää toimintaa, koeluonteista toimintaa, poikkeuksellisia tilanteita tai pilaantuneen maaperän ja pohjaveden puhdistamista koskevaa ilmoitusmenettelyä eikä puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen toimintaa.

Määräysten sitovuus

Ympäristönsuojelumääräykset ovat sitovia ja koskevat kaikkia kunnan yksilöitä ja yhteisöjä. Niiden rikkominen voi johtaa valvontatoimiin.

Kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksen ympäristönsuojelumääräyksestä siinä mainituin perustein.

LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Ympäristölainsäädännössä tapahtuneet muutokset ovat keskeinen syy muuttaa ympäristönsuojelumääräyksiä. Suunnitteilla on myös sisällöllisiä muutoksia, jotta määräykset olisivat

täsmällisempiä ja selkeämpiä niin kohderyhmälle kuin valvojalle. Tavoitteena on lisäksi selkeyttää määräysten rakennetta.

Laki edellyttää, että määräykset perustuvat paikallisiin olosuhteisiin. Vantaan ominaispiirteiksi on tunnistettu muun muassa tiivis kaupunkirakenne, laajat pientaloalueet, maaseutumaiset alueet Luoteis- ja Itä-Vantaalla, pohjavesialueet mukaan lukien Päijänne-tunneli, Vantaanjoki sivuhaaroineen sekä luonnon monimuotoisuutta lisäävät pienvesistöt. Paikallisiin olosuhteisiin lukeutuu myös kiinteä yhteys lähikuntiin. Määräysten tulisi olla mahdollisimman yhtenäisiä muiden lähikuntien kanssa kuntalaisten ja toiminnanharjoittajien tasapuolisen kohtelun takia.

KUINKA OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS JÄRJESTETÄÄN?

Osallisia ovat ne, joiden elinympäristöön, työntekoon tai muihin oloihin määräykset vaikuttavat. Osallisille varataan mahdollisuus saada tietoja asian käsittelyn lähtökohdista ja tavoitteista sekä lausua mielipiteensä asiasta.

Osallisia ovat myös ne viranomaistahot ja yhteisöt, joiden toimialaa määräyksissä käsitellään tai sivutaan.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Pelastuslaitos
- Poliisi
- Liikennevirasto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Rajoittuvat naapurikunnat
- Uudenmaan liitto, HSY, TUKES, Finavia
- Kaupungin omat yksiköt

Ympäristönsuojelumääräysten valmistelun aloittamisesta tiedotetaan Vantaan verkkosivuilla. Ehdotus asetetaan nähtäville, ja siitä tiedotetaan erikseen kansalaisjärjestöjä, asukas- ja kyläyhteisöjä, elinkeinojärjestöjä sekä muita sidosryhmiä. Kuntalaiset ja muut tahot voivat esittää ehdotuksesta muistutuksia ja mielipiteitä.

TYÖN ETENEMINEN, TIEDOTTAMINEN JA OSALLISTUMISTAVAT

VIREILLETULO

Vireilletulo viedään tiedoksi kaupunkiympäristölautakuntaan ja valmistelun aloittamisesta tiedotetaan internetissä www.vantaa.fi.

VALMISTELU

Ympäristökeskuksen asiantuntijat valmistelevat luonnoksen uusista ympäristönsuojelumääräyksistä.

Valmistelussa noudatetaan kuntaliiton suosittelemaa sisältöpohjaa. Tarveharkinnassa kartoitetaan pilaantumiselle herkäät alueet, joille on tarpeen antaa erityisiä määräyksiä.

Osana määräysten valmistelua on yhteistyö muiden kunnan viranomaisten ja viranhaltijoiden kanssa.

Viranomaisyhteistyön avulla voidaan välttää ristiriitaiset tai päällekkäiset määräykset sekä selkeyttää eri yksiköiden työnjakoa.

EHDOTUS YMPÄRISTÖNSUOJELUMÄÄRÄYKSIKSI

Ehdotus uusista ympäristönsuojelumääräyksistä käsitellään kaupunginhallituksessa, joka päättää niiden nähtäville asettamisesta ja lausuntojen pyytämisestä.

Nähtävillä olosta kuulutetaan kaupungin verkkosivuilla. Ehdotus ympäristönsuojelumääräyksistä on nähtävillä myös Vantaa-Infossa. Tavoiteaikataulun mukaan ehdotus käsitellään kaupunkiympäristölautakunnassa ja kaupunginhallituksessa syksyn 2022 aikana.

Muistutukset ja lausunnot

Ehdotus uusista ympäristönsuojelumääräyksistä on nähtävillä 30 päivän ajan, jolloin siitä on mahdollisuus jättää muistutus tai mielipide Vantaan kirjaamoon joko kirjeellä tai sähköpostilla. Keskeisiltä viranomaisilta ja yhteisöiltä sekä naapurikunnilta pyydetään lausunnot. Muistutuksiin ja lausuntoihin annetaan vastineet. Ehdotukseen tehdään kuulemiskierroksen perusteella mahdolliset tarkistukset.

HYVÄKSYMINEN JA VOIMAANTULO

Määräykset käsittelee kaupunkiympäristölautakunta, joka esittää määräysten hyväksymistä edelleen kaupunginhallitukselle. Kaupunginhallitus päättää hyväksyä muistutusten ja lausuntojen johdosta laaditut vastineet ja ehdotukseen mahdollisesti tehtävät tarkistukset sekä esittää ympäristönsuojelumääräykset kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi.

Voimaantulosta kuulutetaan kaupungin verkkosivuilla.

Määräykset toimitetaan tiedoksi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sekä Etelä-Suomen aluehallintovirastolle.

Muutoksenhaku

Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätökseen voi hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin kuntalaissa säädetään. Uudistetut ympäristönsuojelumääräykset tulevat voimaan, kun hyväksymistä koskeva kaupunginvaltuuston päätös on saanut lainvoiman ja siitä on kuulutettu, kuten kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan.

TAVOITEAIKATAULU

- uudistamisen käynnistäminen maaliskuu 2022
- valmistelusta tiedottaminen toukokuu 2022
- ehdotuksen asettaminen nähtäville loka-marraskuu 2022
- määräysten hyväksyminen tammikuu 2023

- voimaantulo maaliskuu 2023

LISÄTIETOJA

Valmisteluvaiheita päivitetään internetissä www.vantaa.fi > asuminen ja ympäristö > ympäristö ja luonto > Vantaan ympäristönsuojelumääräykset.

Työstä antaa lisätietoa johtava ympäristötarkastaja Maarit Rantataro, p. 040 045 8017, maarit.rantataro@vantaa.fi.

Hankkeen vaiheet ja aineisto 	Kaupungin verkkosivusto www.vantaa.fi > asuminen ja ympäristö > ympäristö ja luonto > Vantaan ympäristönsuojelumääräykset Vantaan kartat, kaavat ja ilmakuvat kartta.vantaa.fi
--	--



VD/4628/10.02.04.00/2020

TLA/MSI/MAH/LMU/JKU/JHO/JST/EMN/EJU/VIK

Ratikan kaavarungosta on valmistunut luonnos. Siinä määritellään visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, arvioidaan mitoitusta ja kehittämisen vaikutuksia. Kaavarunko asetetaan nyt nähtäville. Saadun palautteen ja luonnoksen pohjalta laadittujen vaikutusten arviointien pohjalta viimeistellään luonnos ehdotukseksi syksyllä 2022.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutus päätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon laadinta käynnistyi loppuvuodesta 2020 rinnakkain yleiskaavan viimeistelyn kanssa. Keväällä 2021 koottiin kattavasti lähtökohtia ja tavoitteita kaavarunkotyölle. Luonnoksen työstäminen alkoi syksyllä 2021 ja nyt se on valmistunut nähtäville asetettavaksi. Ratikan kaavarungon suunnitteluala kattaa noin 800 m säteelle ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

Kaavarungolle on annettu kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021 § 14, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maamerkkejä korostava, vihreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnostuskohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Niiden sijainti on merkitty P-merkinnällä (julkisten palveluiden kehittämistarve) silloin, kun kyse on tulevasta, tarkempaa sijainnin suunnittelua vaativasta palvelusta. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta ja sisältyvät siis C-merkinnän määräykseen. Palveluverkon kehittämisessä ratikan kaavarungon sijaintitiedot on tulkittava viitteellisinä. Palveluverkosta päätetään palveluverkkosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä syksyllä 2022, ja uusien palveluiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavatasolla. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan

Liikennejärjestelmä kehittyä ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle.



Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös siniviherverkoston elementtejä keskeisille paikoille.

Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksista, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvua olisi noin 30 000 vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

Kaavarunon suunnittelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut tavoite monipuolisesta, avoimesta ja tasapuolisesta viestinnästä ja vuorovaikutuksesta erilaisten kuntalaisryhmien kanssa. Luonnoksen työstövaiheessa on suunnittelun taustalle koottu asukkaiden jo aiemmin antamia ajatuksia sekä järjestetty eri ryhmille erilaisia mahdollisuuksia osallistua luonnoksen suunnitteluun. Keskustelu ja vuorovaikutus jatkuu luonnoksen pohjalta keväällä 2022.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.4.2022 § 5

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
- b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle lautakunnan seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
- b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki teki seuraavan palautusesityksen: Esitän, että merkitään kehityskuvan esittely tiedoksi ja palautetaan asia valmisteltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena suunnitelmana. Ehdotus raukesi kannattamattomana.



Kaupunkisuunnittelujohtaja täydensi esitystään lisäämällä listatekstin esittelyosan viidenteen kappaleeseen seuraavat lauseet (lisäys kursiivilla):

Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnkohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. *Niiden sijainti on merkitty P-merkinnällä (julkisten palveluiden kehittämistarve) silloin, kun kyse on tulevasta, tarkempaa sijainnin suunnittelua vaativasta palvelusta. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta ja sisältyvät siis C-merkinnän määräykseen. Palveluverkon kehittämisessä ratikan kaavarungon sijaintitiedot on tulkittava viitteellisinä. Palveluverkosta päätetään palveluverkkosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä syksyllä 2022, ja uusien palveluiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavatasolla. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.*

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalauseuman:

"Sisällöllisesti kartoitteen, selostuksineen ja "kaavamääräyksineen" kehityskuva/kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana. Kehityskuvalla on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyys perustana on säädelty käsittelyjärjestys ja kansalaisten osallisuus, jonka lukkona on laajat valitusoikeudet lopputuloksesta sen varmistamiseksi, että sisältö täyttää lain vaatimukset.

Perusteluissa on useassa kohdassa esitetty, että kaavarunko täydentää, tarkentaa, supistaa tai muutoin määrittää valtuuston hyväksymää yleiskaavaa. Tämänkaltaisia vaikutuksia voi olla vain MRL:n mukaisilla laillisilla kaavoilla. Kuvatut vaikutukset ovat selkeästi osayleiskaavan liittyviä eikä niitä voi muutoin kuin samassa järjestyksessä laaditulla kaavalla esittää hyväksyttäviksi. Perustuslaki edellyttää, että kaikessa viranomaistoiminnassa on noudatettava lakia.

Lakiehdotuksen sisällön mukainen tiivistäminen poikkeaa useassa kohdassa valtuuston hyväksymästä yleiskaavasta. Yleiskaavassa on lähtökohtana kaupunginosien luonteen säilyttäminen. Nykyisin kaupungin aluekeskuksissa pysäköinti perustuu asuinkortteleissa maantasopysäköintiinvaloisaan ympäristöön piholla ja vehreisiin pihoihin. Kaavarungossa esitetty rakentamisen maksimimäärä tarkoittaa uudisrakentamisessa kaikissa kerrostalokortteleissa siirtymistä pysäköintitaloihin tai muuhun rakenteelliseen pysäköintiin. Se muuttaisi alueiden luonnetta merkittävästi. Maantasopysäköinnin pysäköintipaikan hinta on n 20 €/kk ja pysäköintitalon 100-150/kk

Esittelyssä oleva kehityskuva/kaavarunko luo hyvän pohjan varsinaisten osayleiskaavojen pohjaksi. Tällöin on kuitenkin tehtävä täydentäviä selvityksiä ja tehtävä vuorovaikutus maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Tämä sisältää myös yleiseurooppalaisen, perustuslain ja MRL:n takaamat laajat valitusoikeudet, joilla voidaan kontrolloida, että kaava sisällöltään on lain mukainen. Asia ei voi perustua vain virkamiesten vakuutteluihin kuten tässä esityksessä esitetään."



Liitteet:

- YK0049 kaavarunkoluonnos osa 1, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko
- YK0049 kaavarunkoluonnos osa 2, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko
- YK0049 kaavarunkoluonnos osa 3, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko
- YK0049 kaavarunkoluonnos määräykset, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko
- YK0049 kaavarunkoluonnos selostus, 5.4.2022, Ratikan kaavarunko
- YK0049 Selvityksiä ratikan kaavarungon alueelta, 3.3.2021

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159

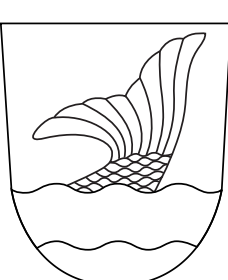
yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen, puh. 050 302 9244

maisema-arkkitehti Laura Muukka, puh. 050 302 9396

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

YK0049 - Ratikan kaavarunko

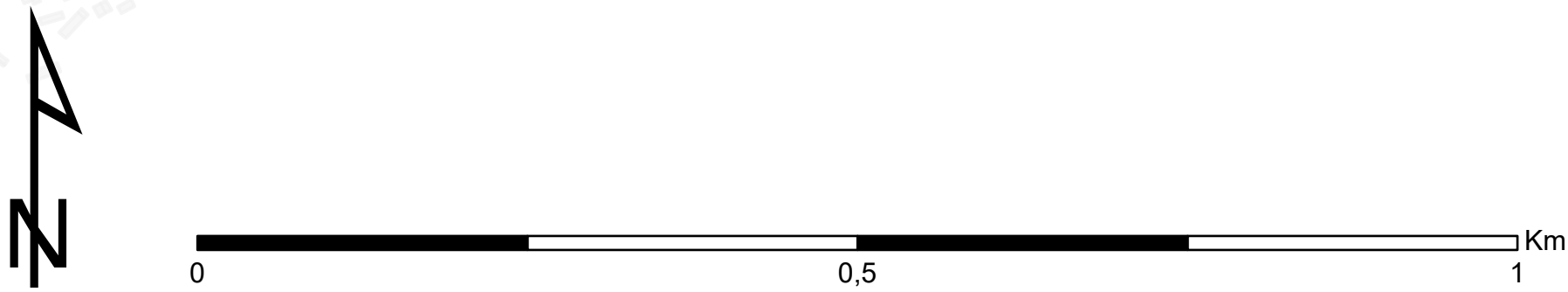
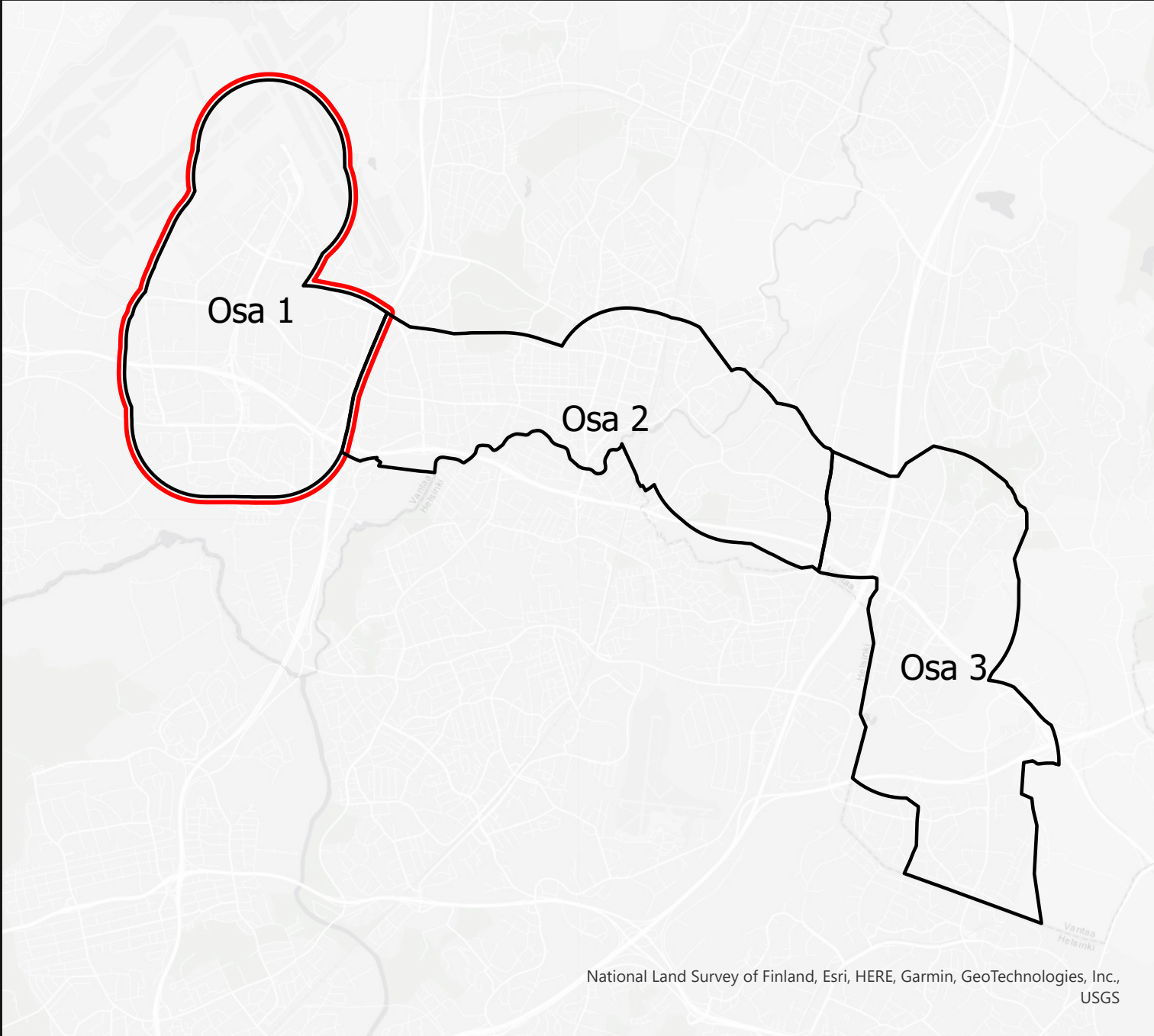
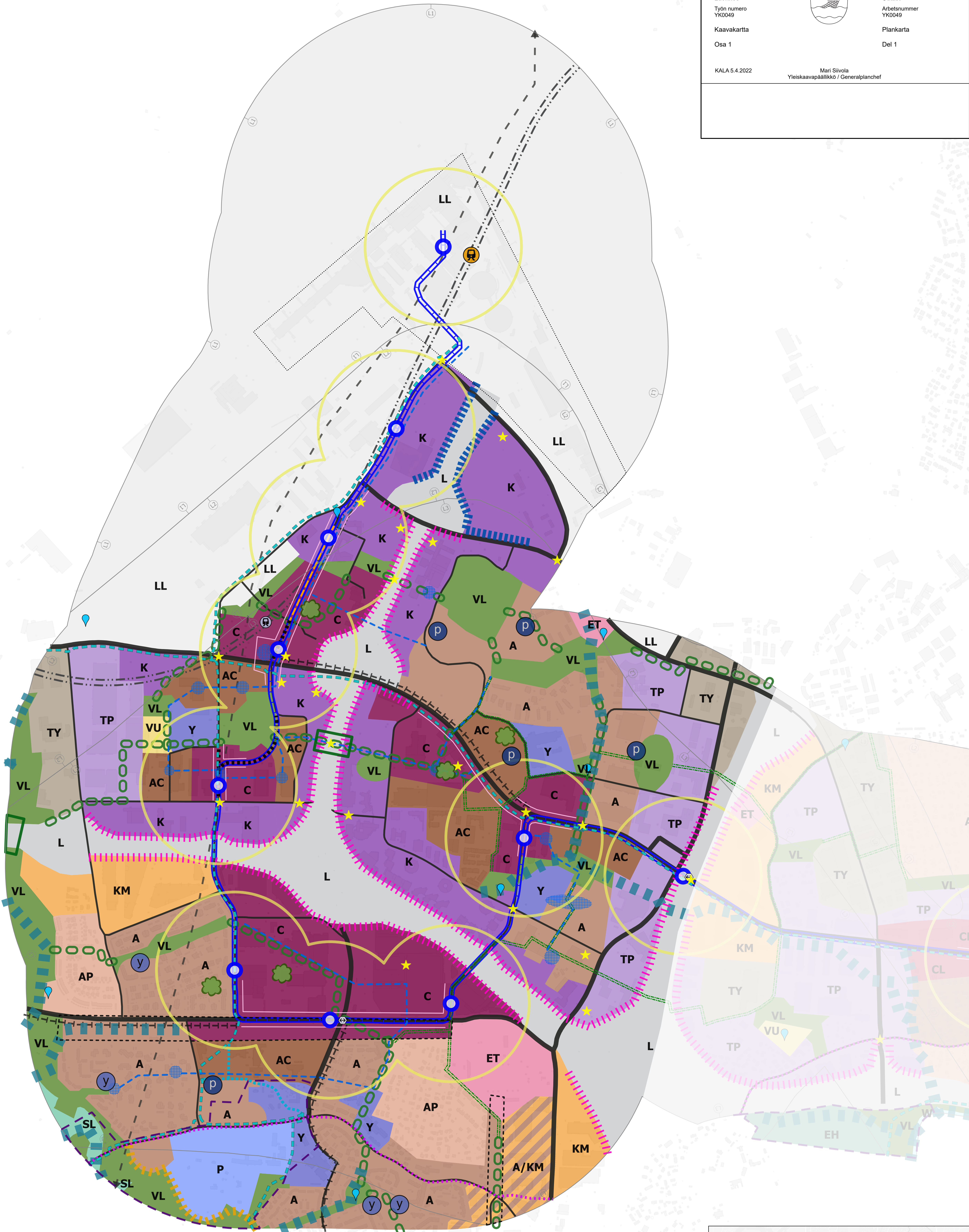
Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Luonnos
Työn numero
YK0049
Kaavakartta
Osa 1



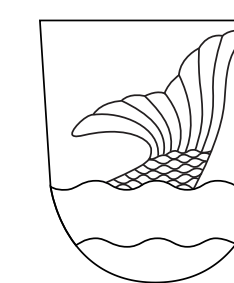
Vanda stad
Stadsplaneringen
Utkast
Arbetsnummer
YK0049
Plankarta
Del 1

KALA 5.4.2022

Mari Siivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef



Vantaan kaupunki Kaupunkisuunnittelu Luonnos Työn numero YK0049		Vanda stad Stadsplaneringen Utkast Arbetsnummer YK0049
Kaavakartta		Plankarta
Osa 2		Del 2
KALA 5.4.2022	Mari Siivola Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef	



Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Luonnos
Työn numero
YK0049

Kaavakartta

Osa 2

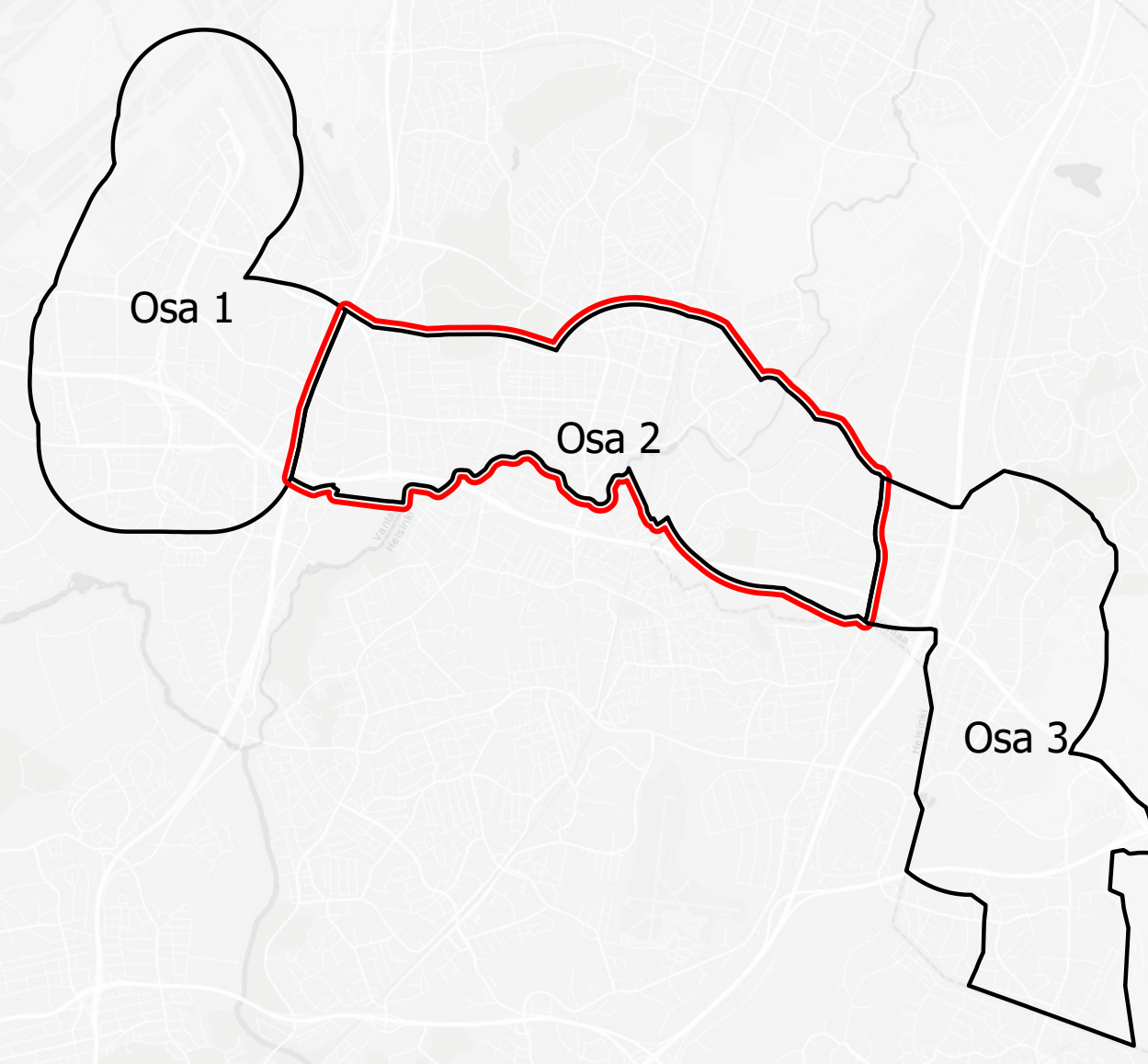
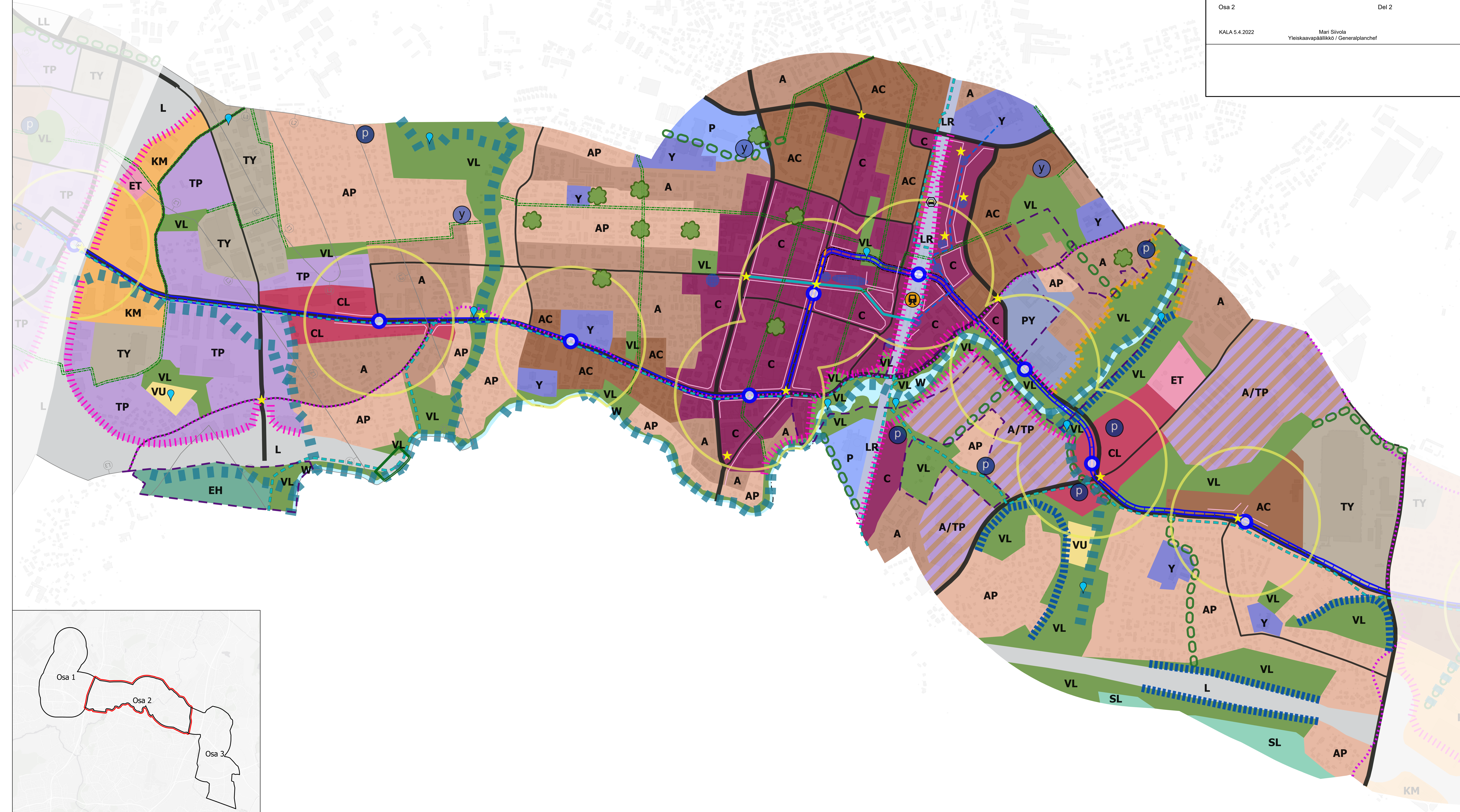
Vanda stad
Stadsplaneringen
Utkast
Arbetsnummer
YK0049

Plankarta

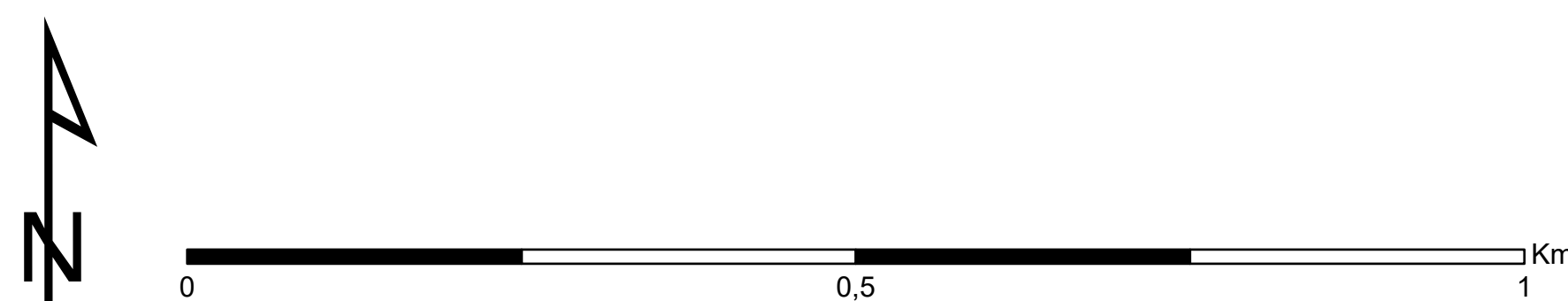
Del 2

KALA 5.4.2022

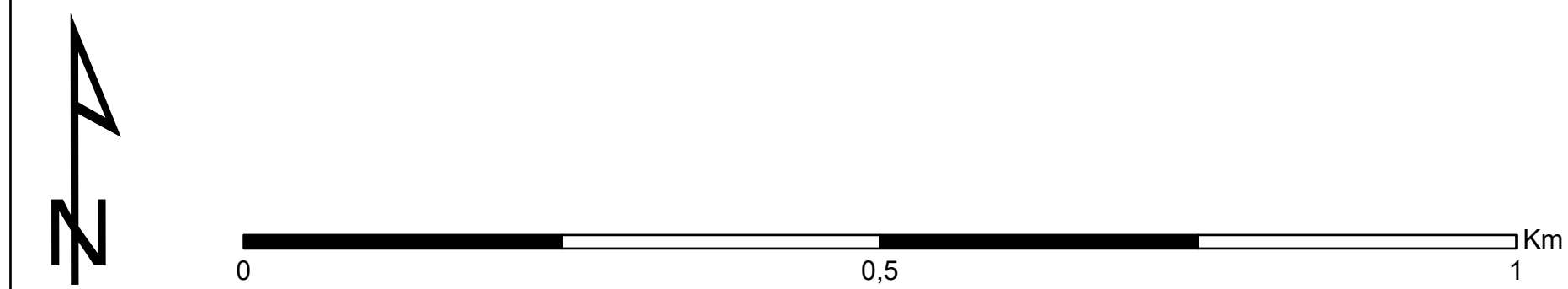
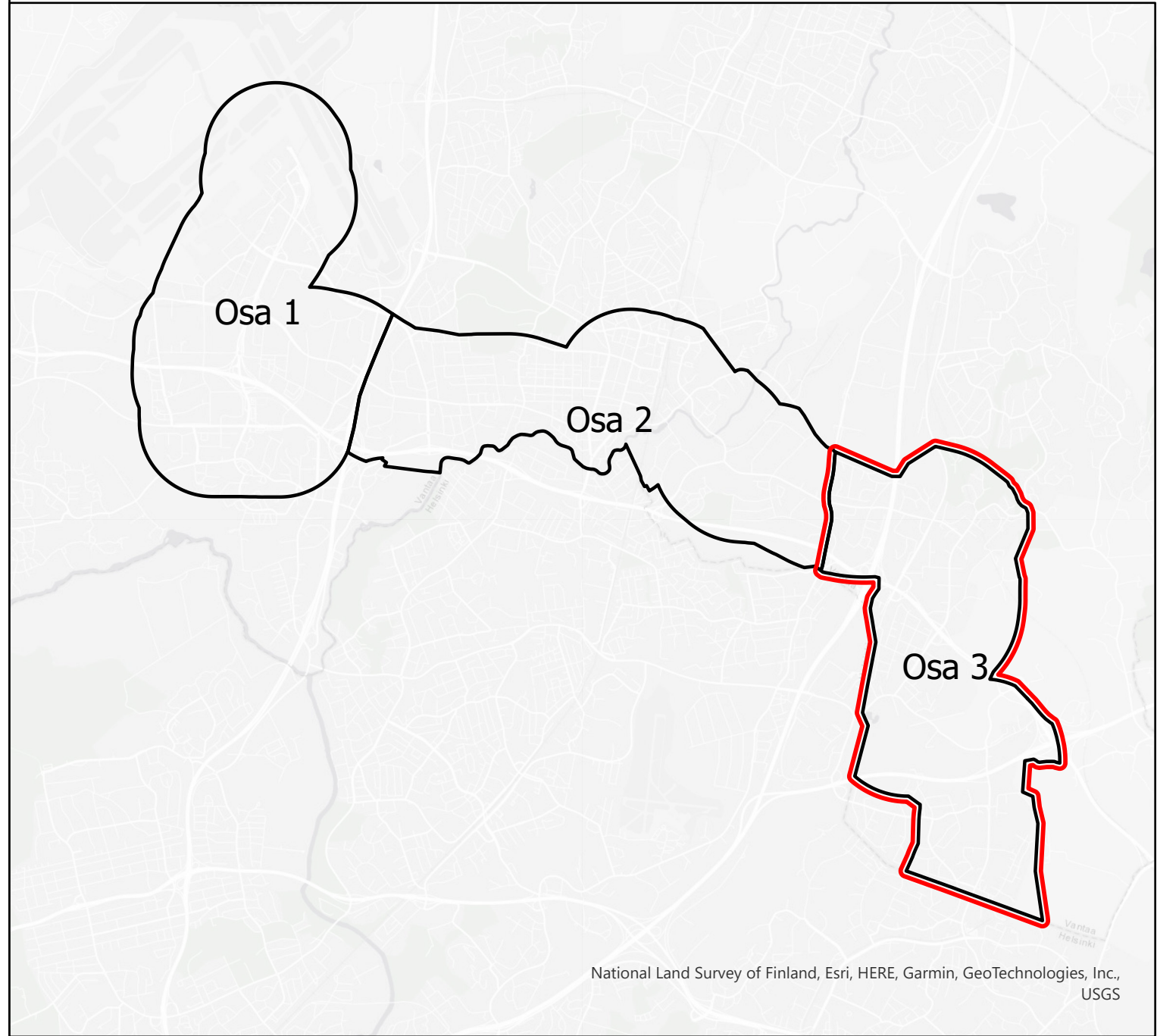
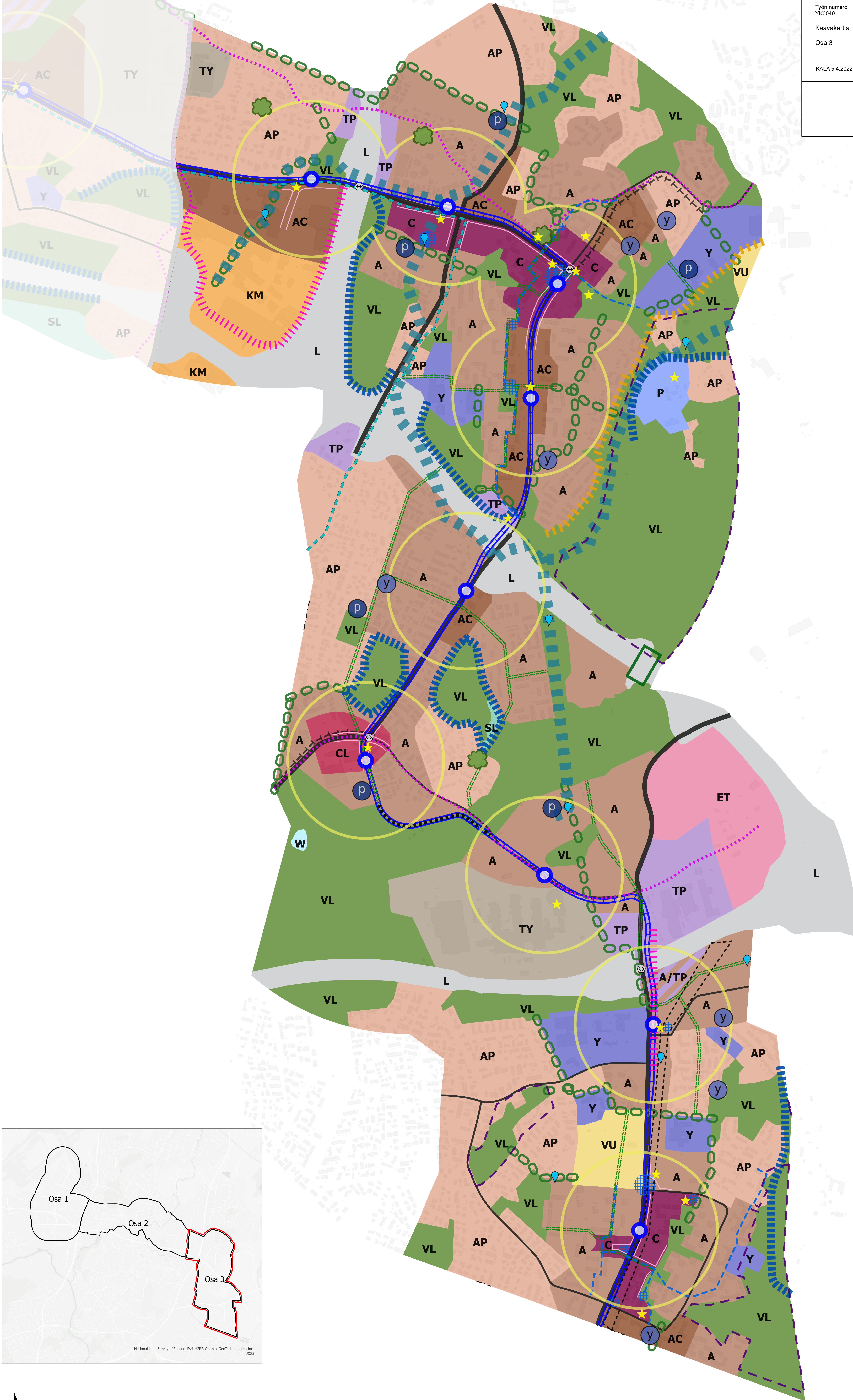
Mari Siivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef



National Land Survey of Finland, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc.,
USGS



Vantaan kaupunki Kaupunkisuunnittelu Luonnos Työn numero YK0049 Kaavakartta Osa 3 KALA 5.4.2022	Vanta stad Stadsplaneringen Utkast Arbetsnummer YK0049 Plankarta Del 3 Mari Siivola Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef
---	--



YK0049

Vantaan ratikan kaavarunko Kaavamerkinnät ja –määräykset

Luonnos 05.04.2022



**VANTAAN
RATIKKA**

Yleismääräykset

Erityisesti keskusta- ja asuinalueilla pienilmasto-olosuhteet otetaan huomioon rakennusten suuntauksessa ja korkeudessa, ja kaupunkitilojen luomisessa. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohta on käveltävyys.

Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.

Kehittämismerkinnät

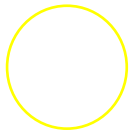


Raitiotien pysäkki

Kohdemarkinnällä osoitetaan raitiotien pysäkin ohjeellinen sijainti.

Pysäkkien lähiympäristöjä kehitetään eri liikennemuotojen ja –palveluiden solmuina ja vaihtopaikkoina. Kestävien liikkumismuotojen käyttämisestä ja matkustuskokemuksesta pyritään muodostamaan miellyttävä ja vaihtovastuksesta mahdollisimman alhainen. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on suunniteltava mahdollisimman sujuvaksi ja turvalliseksi.

Pysäkin läheisyydessä on varattava tilaa pyöräpysäköintiin sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn rinnastettavien liikkumisvälineiden ja -palveluiden turvalliseen pysäköintiin sekä tarjoamiseen.



Pysäkinseutu

Ratikan pysäkinseudut uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Maankäyttöä tehostava rakentaminen on ohjattava ensisijaisesti pysäkkien lähikortteleihin. Ratikan pysäkkien lähiympäristöjä on kehitettävä vetovoimaisina, monitoimintaisina kaupunkiympäristöinä, jotka ovat helposti saavutettavia sekä oleskeluun ja viihtymiseen. Lähikortteleihin tulee sijoittaa kullekin alueelle sopivia toimintoja niin, että pysäkinseudusta muodostuu monipuolinen ja kestäväällä liikkumisella erinomaisesti saavutettava kasvukäytävä. Erityisesti isoja ihmisvirtoja edellyttävien toimintojen sijoittamisessa tulee suosia ratikan pysäkinseutuja.

Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina. Pysäkkiympäristöt ja kävelyreitit pysäkillä suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi. Pysäkkiympäristön suunnittelun lähtökohdaksi on otettava kävelijän mittakaava ja kokemusmaailma. Kävelypainotteisen ympäristön laajuus on määritettävä pysäkkikohtaisesti kunkin pysäkkiympäristön ominaispiirteiden perusteella, mutta lähtökohtana on noin 300 metrin säde.

Alueesta tulee rakentaa laadukasta kaupunkiympäristöä. Tilan rajauksen, pintamateriaalien, kalusteiden, valaistuksen ja kasvillisuuden avulla luodaan laadukasta ja viihtyisää kävelyn ja viipymisen aluetta. Alueiden ominaispiirteet tulee tuoda esiin pysäkkiympäristön kehittämisessä. Pysäkin ympäristöistä tulee luoda omaleimaisia julkisen taiteen avulla ja/tai erottuvan ja mieleen jäävän arkkitehtuurin avulla.



Keskusta-alue (C)

Keskusta-aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyä edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla.

Aviapoliuksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Länsimäessä alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Lähikeskustan alue (CL)

Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Lähikeskusta-alueiksi on määritelty tärkeimpiä ratikan pysäkkiympäristöjä, joilla täydennetään yleiskaavan keskusverkkoa. Keskeisillä keskusta-alueilla maantasokerrosten tilojen tulee avautua kaupunkitilaan ja ne tulee osoittaa liike- ja toimitiloiksi. Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein. Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa ja keskustahakuista erikoistavarakauppaa.

Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.



Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC)

Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja kaupunkiympäristönä kehitettäviä alueita. Alueelle tulee sijoittaa myös merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa esim. hybridirakennuksiin tai kivijalkaan ja toiseen kerrokseen.

Kaupunkiympäristöstä tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Alueella tulee olla riittävästi puistoja ja julkisia ulkotiloja.

Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus. Korttelien tulee olla läpikuljettavia jalan sekä pyöräillen ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa. Alueella on paljon kävelyyn varattuja aukioita ja reittejä. Alueiden toteutuksena tulee olla korkealaatuinen kaupunkiarkkitehtuuri ja huolitellut julkiset tilat ja puistot.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositeltuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 10% mutta alle 25% osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Monimuotoinen asuinalue (A)

Monimuotoiset asuinalueet (A) varataan pääosin monipuolisen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Alueella tulee olla/varata riittävästi viheralueita sekä julkisia palveluita. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Muuhun kuin asumiseen tulee yleensä varata vähintään 10% alueen kerrosalasta. Alueelle sijoitettavan toimitilan luonteen tulee sopeutua asuinympäristön vaatimuksiin korttelitasolla.

Kaupunkikuvan ja julkisen kaupunkitilan toteutuksen tulee olla korkealaatuista.

Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävä liikumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Uudet tai muuttuvat kerrostaloalueet tulee rakentaa tehokkaasti, mikä edellyttää rakenteellista pysäköintiä. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat on varattava asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Pientalovaltainen asuinalue (AP)

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti tarkastella mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.

Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.

Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.



Kaupallisten palveluiden alue (KM)

Alue varataan kaupallisille palveluille ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille elinkeinotoiminnoille. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. Alue ja rakentaminen tulee toteuttaa korkealaatuisesti. Rakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävä liikuttamisen järjestelmään.

Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto

- Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä ja sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen.
- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Vantaanporttiin saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m². Porttipuistossa päivittäistavarakauppa tulee sijoittaa A/KM-alueelle.

Koivuhaka

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m².



Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM)

Alue varataan sekä asumiseen että kaupallisille palveluille.

Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaan kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikennedytykset ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuin ympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa. Alueella on suositettava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 §



**VANTAAN
RATIKKA**

Julkisten palveluiden alue (Y)

Merkinnällä osoitetaan laajat julkisen palvelutuotannon alueet, kuten suuret koulut tai oppilaitosalueet. Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

y

Julkisten palveluiden kohde

Kohdemerkintä osoittaa olemassa olevat julkisen palveluverkoston kannalta tärkeät palvelukiinteistöt.

Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

p

Julkisten palveluiden kehittämistarve

Kohdemerkintä osoittaa julkisen palveluverkoston kehittämistarpeen. Sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

Palveluiden alue (P)

Alue varataan pääosin monipuolisille julkisille ja yksityisille vapaa-ajan, matkailun ja urheilun palvelutoiminnoille, sekä niitä palveleville asuin- ja huoltotiloille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuisia. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Kauppa ei saa olla alueen pääkäyttötarkoitus, mahdollisten kaupan tilojen tulee olla alueen päätoimintaa tukevaa ja täydentävää.

Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Hallintopalveluiden alue (PY)

Alue varataan julkisille hallinnonalan palvelutoiminnoille. Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilan viihtyisyyteen.





Tiivis työpaikka-alue (K)

Merkinnällä osoitetaan alueet, joita kehitetään korkealaatuisina ja tehokkaina työpaikkatiheydeltään korkeina liike-, toimisto-, palvelu- ja tuotantotilojen alueina. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja.

Tuotantotoiminnot eivät saa tuottaa haitallisia ympäristövaikutuksia ja niiden tulee soveltua asumisen ja muiden keskustatoimintojen läheisyyteen. Kehä III:n ja Lentoasemantien varrella olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu suurten väylien suuntaan.

Toimitilarakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.



Monipuolinen työpaikka-alue (TP)

Merkinnällä osoitetaan monipuoliset työpaikka-alueet, joille voi sijoittaa toimisto- ja palvelutoimintoja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotoimintoja. Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Olemassa olevia työpaikka-alueita kehitetään ratikan varressa nykyistä monipuolisemmiksi, tehokkaammiksi ja laadultaan korkeatasoisemmiksi. Uudistumisen yhteydessä tulee parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Työpaikka-alueiden tarkemmassa suunnittelussa on varauduttava kestävän maankäytön haasteisiin ja tuettava alueiden kytkeytymistä ratikkakaupungin kestäväan liikennejärjestelmään.



Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)

Alue varataan sekä asumiseen että monipuolisille työpaikkatoiminnoille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaa kokonaisuutena.

Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.

Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa kauppaa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.



Tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY)

Alue varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Merkinnällä on osoitettu säilytettävät ja edelleen kehitettävät toimitila-alueet, joiden taajamakuvalliset vaatimukset tai työpaikkatiheys eivät ole erityisen korkeita.

Tuotanto- ja varastoalueiden tarkemmassa suunnittelussa on varauduttava kestävä maankäytön haasteisiin. Tarkemmassa suunnittelussa on tutkittava alueiden liittymistä ratikkakaupungin kestäväan liikennejärjestelmään.



Lähivirkistysalue

Alue varataan virkistyskäyttöön. Lähivirkistysalueet voivat olla luonnonmukaisia tai puistoiksi rakennettuja. Virkistysalueilla on monipuolisesti palveluja, kuten leikkipaikkoja, koirapuistoja ja toimintapuistoja.

Jatkosuunnittelussa luontoarvot sekä kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot tulee ottaa huomioon. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee varmistaa sekä turvata ekosysteemipalvelut.

Lähivirkistysalueiden rajaukset tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää.



Viherketju

Merkinnällä osoitetaan toisiinsa kytkeytyneitä viheralueiden ketjuja tai kapeita viheralueita. Alueilla, joiden kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.



Virkistysalue

Kohdemerkinnällä osoitetaan alle yhden hehtaarin kokoisia virkistysalueita, tai uusia virkistysalueita, joiden koko ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Merkinnällä osoitetut virkistysalueet ovat säilytettäviä tai uusia virkistysalueita, jotka voivat olla viherverkostosta irrallisia tai viherketjuun liittyviä ja erityisen merkittäviä. Virkistysalue voi olla puisto tai lähimetsä.



Urheilukenttiä

Alue varataan urheilukenttien perustamiseen. Alue voi olla osa uutta tai nykyistä urheilupuistoa tai liikuntapuistoa, tai alueelle voidaan perustaa puistokenttiä. Alueella voi olla kenttiin liittyviä pieniä rakennuksia tai rakennelmia.



Viherkatu tai muu vihreä kulkureitti

Merkinnällä osoitetaan vehreitä kulkureittejä, joita kehitetään viihtyisiksi kävelyn ja pyöräilyn ympäristöiksi. Katuympäristöön tehdään runsaasti istutuksia. Hulevesiä käsitellään luonnonmukaisesti. Hulevesien biosuodatusalueilla käytetään runsaasti vaihtelevaa, kukkivaa kasvillisuutta. Paikoin vihreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vihreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vihreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuihin.

Viherkatujen varsilla on pieniä viheralueita, jotka eivät kaikki näy kaavarungon mittakaavassa. Niiden säilyttäminen ja kehittäminen on tärkeää.



Viheryhteyden kehittämiskohta

Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

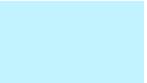


Hautausmaa-alue (EH)



Luonnonsuojelualue (SL)

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue.



Vesialue (W)



Siniverkosto

Merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat, sekä viheralueet niiden varrella. Siniverkosto voi olla sekä ekologinen että virkistysverkosto, joka turvaa eliölajien liikkumista ja ihmisten virkistystä. Viheralueen suositusleveys on vähintään 30 metriä vesistön molemmilla puolilla. Varattavan viheralueen laajuus tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksen tai muun tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä. Puroympäristöissä on sekä säilytettäviä että kehitettäviä osuuksia.

Säilytettävä puroympäristö:

Uoma säilytetään. Rantojen kasvillisuutta kehitetään luonnonmukaisena. Kasvillisuus voi olla luontaisesti kehittyvää puustoa ja pensaikkoa tai niittämällä tai laiduntamalla hoidettavaa rantaniittyä. Puron äärelle voidaan rakentaa kevyitä kulkureittejä, ulkoilupolkuja, laitureita ja tasanteita. Luontoarvot otetaan huomioon ja uudet rakennelmat sovitetaan tarkoin maastoon ja kasvillisuuteen.

Kehitettävä puroympäristö:

Puro tai oja otetaan esille putkesta tai sen suoraksi kaivettua uomaa muokataan, tai luodaan uutta puroympäristöä. Puron tai ojan osuuksia voidaan leventää ja rakentaa tulvatasanteita. Puro tai oja voi olla osa rakennettua puistoa. Veden äärelle pääsemistä helpotetaan poluilla ja laitureilla. Siniverkostoon liittyy hulevesien hallinnan alueita.



Huleveden hallintarakenne

Huleveden viivytysallas tai muu tilaa vievä maanpäällinen hulevesien hallintarakenne. Ohjeellinen sijainti virtausreitillä varrella.



Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen kaavarungossa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.



Kehitettävä historiallinen tieympäristö

Merkinnällä osoitetaan kehitettävät historialliset tieympäristöt. Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä. Tieosuus voi olla moottoriajoneuvoliikenteen käytössä oleva tie, pyörätie tai kävelytie. Tarvittaessa yhdistetään erilleen joutuneita tieosuuksia uusilla tieosuuksilla siten, että tie on kuljettavissa jalkaisin tai pyörällä.

Tieympäristön luonnetta kehitetään liittyen paikkoihin, joiden läpi tie kulkee. Säilytetään ja istutetaan puita, kuten jaloja lehtipuita. Vanhojen pihapiirien kohdalle istutetaan perinteistä puutarhakasvillisuutta. Avoimessa maisemassa kehitetään kukkivia piennarniittyjä. Kadun leveitä osuuksia jäsennellään pinnoilla ja istutuksilla. Käytetään ympäristöön sopeutuvia materiaaleja.

Vahva kaupallinen julkisivu

Merkinnällä osoitetaan katujaksot, joilla suurin osa katutason julkisivupituudesta on toteutettava näyteikkunallisina liike- tai toimitiloina, joihin voi sijoittua monipuolisesti erilaista kauppaa ja palveluja. Kaupalliset julkisivut ja niihin liittyvä julkinen ulkotila tulee toteuttaa laadukkaasti. Tilojen tulee aueta katutilaan. Julkisivuun liittyvä katutila on toteutettava korkealaatuisena ja sen on tuettava tavoitetta vireästä ja monitoimintaisesta katutilasta.

Tärkeä kaupunkitilojen sarja

Merkintä koostuu kahdesta erillisestä osasta:

Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila

Merkintä osoittaa tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja yhdistävät reitit ja akselit. Merkintä liittyy kaupunkikuvallisesti tärkeän avoimen kaupunkitilan merkintään siten, että näistä muodostuu yhtenäisenä hahmotettava tilasarja. Kaupunkitilojen sarjojen suunnittelussa ja toteutuksessa pääpaino on niiden kaupunkitilallinen luonne ja käyttö elämyksien, oleskelun ja viihtymisen lähteinä. Tilasarjat tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin.

Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila

Merkintä osoittaa tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja yhdistävät reitit ja akselit. Merkintä liittyy kaupunkikuvallisesti tärkeän avoimen kaupunkitilan merkintään siten, että näistä muodostuu yhtenäisenä hahmotettava tilasarja. Kaupunkitilojen sarjojen suunnittelussa ja toteutuksessa pääpaino on niiden kaupunkitilallinen luonne ja käyttö elämyksien, oleskelun ja viihtymisen lähteinä. Tilasarjat tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin.



Maamerkki

Kohdemerkinnällä osoitetaan paikkoja, joihin on tavoitteena toteuttaa mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit on toteutettava siten, että ne auttavat alueiden hahmottamisessa, alueen identiteetin luomisessa tai vahvistamisessa sekä alueen sisällä suunnistamisessa ja Maamerkki-merkintää käytetään myös osoittamaan saapumista korostavia porttiaiheita.



Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän maisemallisen elementin muodostaman reunan, jota tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja/ tai maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.



Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän tai kehitettävän reunan, jossa yhdistyvät rakennetun ympäristön kokonaisuus ja sen sijoittuminen maisemarakennetta tukevalla tavalla. Reunaa tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

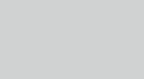


Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän rakennetun ympäristön muodostaman reunan, jota tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja/ tai maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.



**VANTAAN
RATIKKA**



Liikennealue

Alue varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevalle väylälle.



Pääkatu tai tie

Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille väylille.



Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu

Paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kokoojakadut täydentävät liikennealueiden sekä pääkatujen ja teiden muodostamaa verkkoa.



Joukkoliikennekatu

Joukkoliikenteelle varattu katu, jolle linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys.



Kestävän liikkumisen katu

Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla.



Kävelykatu

Jalankululle ja pyöräliikenteelle varattu katu.



Pyöräliikenteen baana

Ohjeellinen sijainti pyöräliikenteen baanalle, joka on pitkämatkaisen pyöräilyn reitti. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.



Selvitettävä baanareitti

Yhteystarve pyöräliikenteen baanalle, jonka sijainti on selvitetty jatkosuunnittelussa. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena



**VANTAAN
RATIKKA**



Raskaan raideliikenteen alue

Raskaan raideliikenteen alue.



Raskaan raideliikenteen tunneliosuus

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus.



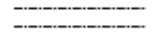
Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus.



Raitiotie

Raitiotien reitti.



Raitiotien tunneliosuus

Raitiotien tunneliosuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olemassa olevaa eikä kaavarungossa osoitettua maankäyttöä.



Joukkoliikenteen runkoyhteys

Ohjeellinen sijainti joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Yhteydelle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus.



Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemalle. Kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.



Rautatieasema

Ohjeellinen sijainti rautatieasemalle. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.



Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle. Vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.



Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ohjeellinen sijainti seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueelle. Saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena.



Lentoliikenteen alue (LL)



Lentoterminalin alue



Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)



Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)



Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)



Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET)

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin.



Kehitettävä voimajohtoalue

Alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle.



Kaupungin raja



YK0049

Vantaan ratikan kaavarunko

Selostus

Luonnos 05.04.2022



Vantaan ratikka

RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049)

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus

yleiskaava@vantaa.fi

Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen

Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka

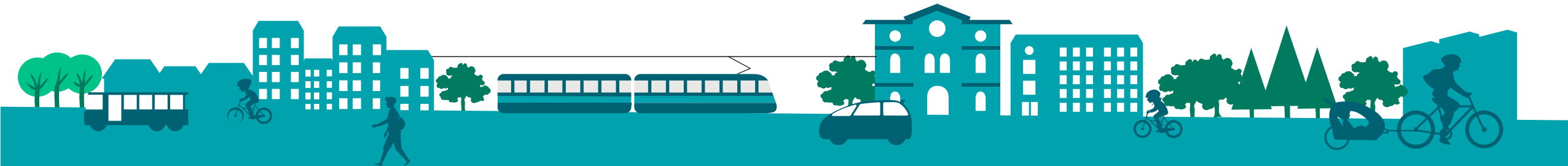
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria

Niemi, Anna-Mari Kangas ja Paula Kankkunen

Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Suunnittelijaharjoittelija Janni Honkavaara

Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela



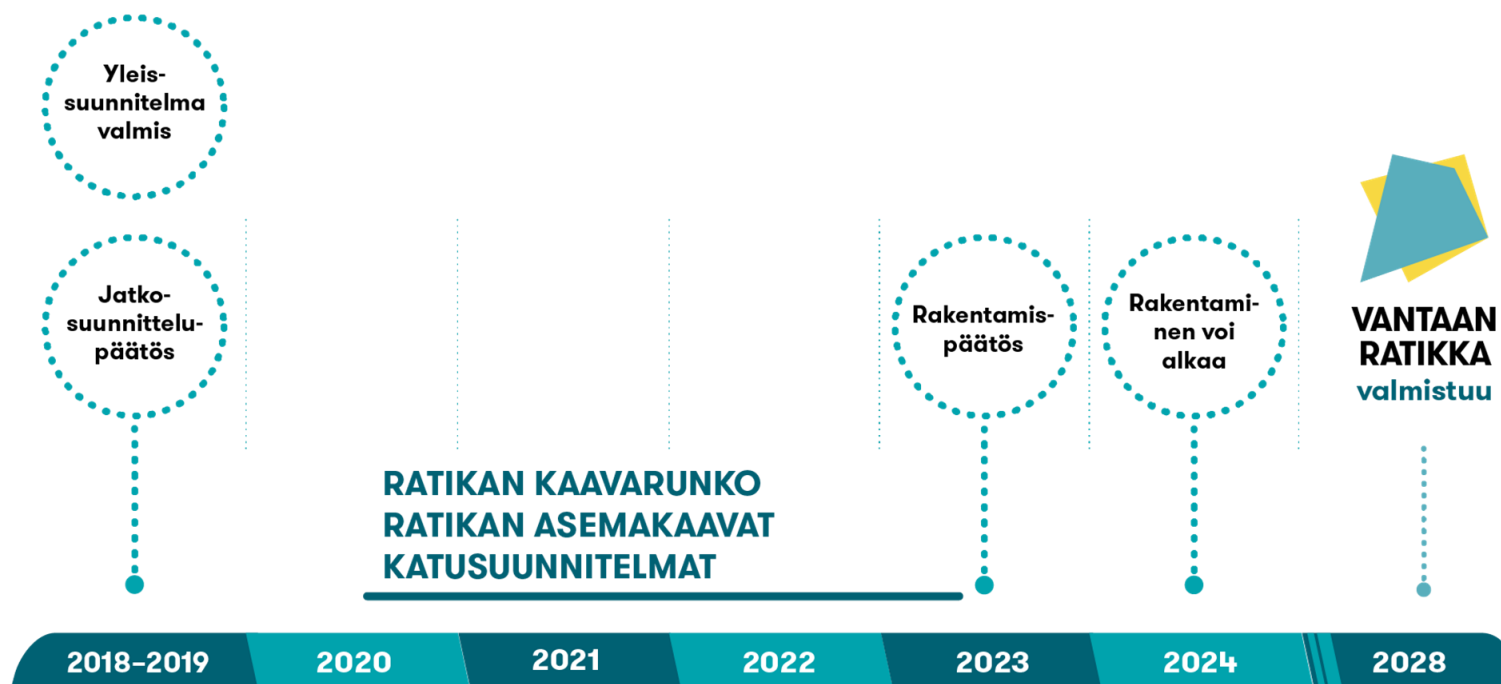


Sisällys

Johdanto	5
Tiivistelmä	6
Tausta suunnittelulle	7
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa.....	8
Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne.....	9
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia.....	10
Suunnitelmat ja strategiat	11
Vantaan yleiskaava 2020	13
Ratikan kaavarunko.....	15
Alueelliset kaavarungot	16
Suunnittelualue nyt.....	20
Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus.....	22
Asukkaiden toiveet –raportti.....	23
Asukkaiden toiveita suuralueittain.....	24
Luonnoksen suunnittelun vuorovaikutus.....	25
Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista.....	26
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus.....	27
Visio Vantaan ratikkakaupungista.....	28
Ratikan kaavarungon tavoitteet.....	29
Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys.....	30
Mitoitus, asumisen alueet.....	31
Mitoitus, työpaikka-alueet.....	32
Kaavarunkokartta ja merkinnät.....	33
Merkintöjen selitteet.....	34
Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia.....	35
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja.....	36
Keskustat.....	37
Pysäkinseudut.....	38
Lähipalvelut.....	39
Kaupan ohjaaminen.....	42
Elinkeinot ja työpaikat.....	44
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittymänä.....	46
Asuminen.....	47
Kaupunkitila ratikkakaupungissa.....	49
Kulttuuriympäristö.....	50
Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja.....	51
Siniverkosto kaavarungon tarkastelualueella.....	53
Ekologinen verkosto.....	54
Ratikkakaupunki suuralueittain.....	56
Ratikkakaupunki Aviapoliksessa.....	57
Ratikkakaupunki Tikkurilassa.....	60
Ratikkakaupunki Hakunilassa.....	65
Vaikutusten arviointi.....	69
Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi.....	70

Vantaa on viime vuosina ollut maamme nopeimmin väestöltään ja työpaikkamäärältään kasvavia kaupunkeja. Vantaa hyötyy Helsingin seudun osana talouskehityksen trendistä, jossa kasvu kehittyy metropoleihin - ja Vantaa hyötyy tästä erityisesti lentokenttäkaupunkina. Kasvun perusta on pysyvä, ja kaupungin tulee varautua ja valmistautua kaupunkirakenteen kehittämiseen niin, että se pysyy toimivana ja vetovoimaisena kasvun mukanaan tuomista rasitteista huolimatta. Samalla kaupunkirakennetta pitää kuitenkin valmentaa mukautumaan ilmastonmuutoksen ja luontokadon kaltaisiin globaaleihin haasteisiin, joihin pitää kuitenkin reagoida paikalliselta tasolta lähtien. Vantaa on tärkeä osa Helsingin seutua, missä kestävän joukkoliikennekaupungin luominen on tärkein yhdyskuntarakenteellinen keino näihin haasteisiin vastaamiseen.

Yleiskaavassa kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteeksi määriteltiin sisäänpäin kasvu joukkoliikenteeseen tukeutuen. Ratikan kasvukäytävä on keskustojen rinnalla tärkeimpiä kehittämisen kohteita. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke: raitiotie on kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Tämä muutos on kuvattu oheiseen ratikan kaavarunkoluonnokseen.



Kuva 1. Vantaan ratikan hankkeiden aikataulu

Tiivistelmä

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

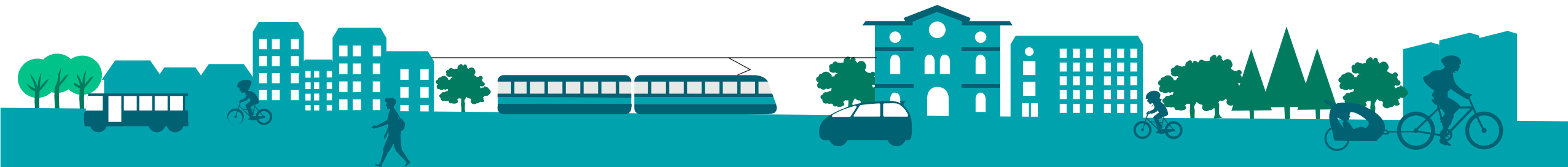
Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maa-merkkejä korostava, vihreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnepohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan

Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös siniviherverkoston elementtejä keskeisille paikoille.

Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksesta, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvua olisi noin 30 000 vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

Tausta suunnittelulle

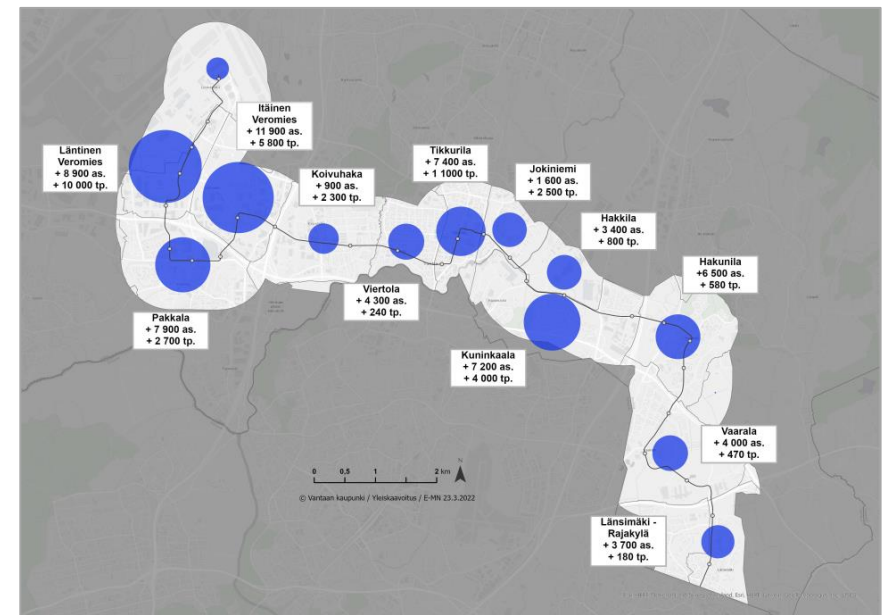


Vantaan ratikka osana seudun verkostoa

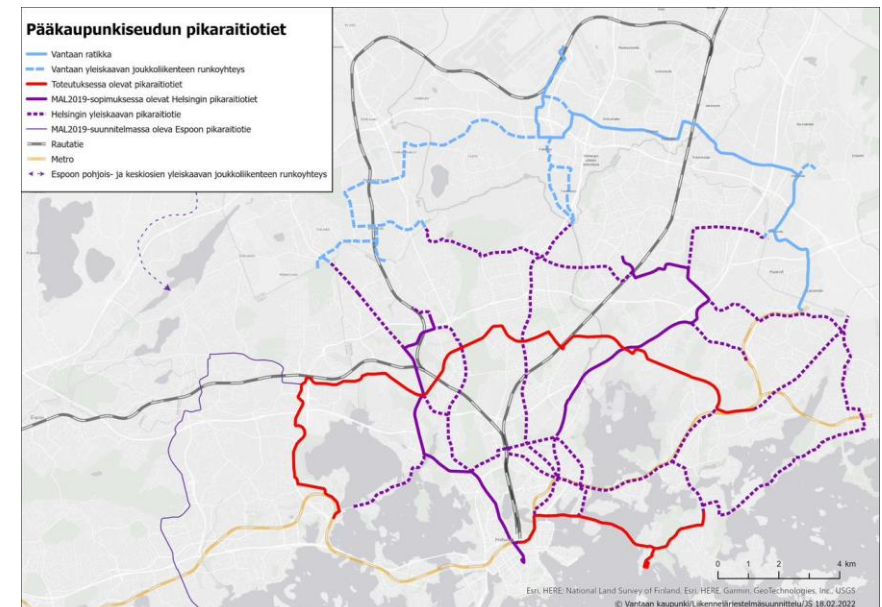
Vantaan ratikka on suunniteltu modernina pikaraitiotieyhteytenä, jonka matkanopeus on kaupunkiraitiotieitä korkeampi. Nopeuden mahdollistaa harva pysäkkiväli ja vahva erottelu muusta liikenteestä. Radan pituus on 19,3 km, josta 18,8 km sijoittuu Vantaalle ja 0,5 km Helsinkiin. Raitiotiellä on kaavarungossa 28 pysäkkiparia ja keskimääräinen pysäkkiväli on noin 720 m.

Ratikasta on vaihtoyhteydet metroon Mellunmäessä ja lähijuniin Tikkurilassa, Aviapoliksessa ja lentoasemalla. Lisäksi ratikalle on suunniteltu vaihtoyhteyksiä säteittäisiin seudullisiin bussilinjoin Porvoonväylällä, Lahdenväylällä ja Tuusulanväylällä. Ratikka parantaa erityisesti itäisten kaupunginosien saavutettavuutta, kaupungin sisäisiä yhteyksiä erityisesti Tikkurilaan ja kutoo Aviapoliksen lentokenttäkaupungin eri osista toimivan kokonaisuuden.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen MAL2019 – suunnitelmassa on useita raitiotiehankkeita, joiden verkosto täydentyy parhaillaan laadittavaan MAL2023 – suunnitelmaluonnokseen. Pääkaupunkiseudun raitiotieverkostoa on tarkoitus laajentaa tulevina vuosikymmeninä. Vantaan ratikka on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin ratikan jatke) ja Pakkalassa (Tuusulanväylän ratikka).



Kuva 2. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä.



Kuva 3. Vantaan ja Helsingin yleiskaavojen, Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan sekä MAL 2019 –suunnitelman ja –sopimuksen mukainen pikaraitiotieverkosto pääkaupunkiseudulla.

Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne

Ratikkaan liittyen on tehty kaksi selvitystä, jotka pysäkkien ja raitiotien eri osuuksien profiloinnin kautta vaikuttavat myös ratikan varren maankäyttöön ja kaupunkikuvan suunnitteluun.

Mobility Hub -selvityksessä laadittiin pysäkkiluokittelu, joka toimi lähtökohtana Vantaan ratikkapysäkkien liikkumispalveluiden suunnittelulle. Luokittelu kuvastaa pysäkkien merkitystä kestävä liikennejärjestelmän luomisessa ja toisaalta pysäkkiympäristön maankäytön potentiaalia.

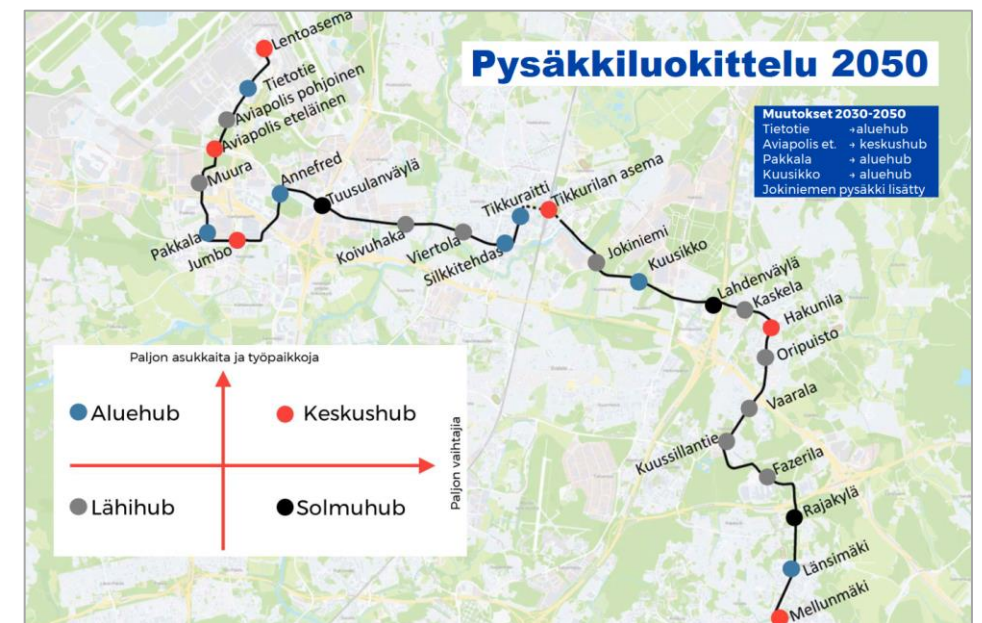
Vantaan ratikkapysäkit on jaettu neljään luokkaan merkittävyyden ja kestävä liikunnan järjestelmään kytkeytymisen kannalta: lähihub, aluehub, solmuhub ja keskushub (ks. viereinen kaavio). Luokittelu perustuu väestöennusteeseen (asukkaat, työpaikat) ja Vantaan ratikan yleissuunnitelman matkustajamääräennusteisiin (vaihtajat). Ratikan matkustajista vaihtajia on 80 prosenttia, ja niistä 50 prosenttia vaihtaa Tikkurilassa. Suurten liikkujamäärien ja hyvän joukkoliikennetarjonnan keskushubit ja solmuhubit korostuvat sujuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä. Aluehubit ja lähihubit palvelevat lähialuetta, ja niillä tärkeää on sujuva liittyminen joukkoliikenteeseen.

Design Manual -työssä luodaan Vantaan raitiotielinjan katutilojen kaupunkikuvallinen visio. Kaupunkitilat muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Katutilojen tyypittelyn tarkoituksena on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti merkittävimpien paikkojen esiin nostaminen. Sen teemoina ovat:

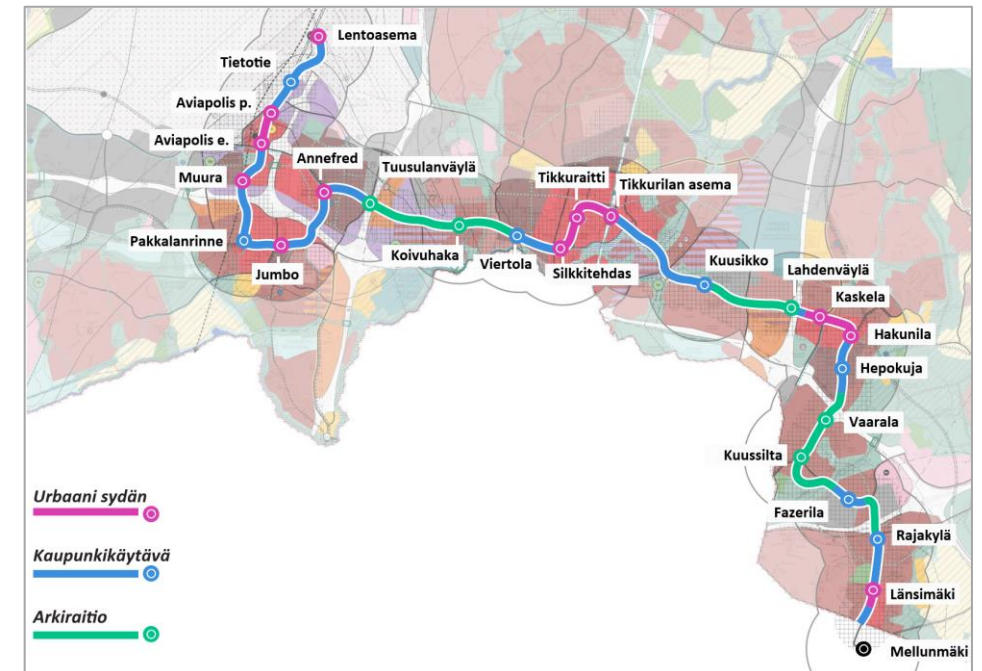
- Paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa.
- Kasvillisuuden runsas ja monipuolinen käyttö. Uuden rakennetun ympäristön kasvit valitaan tukemaan linjan varren elinolosuhteita ja ekosysteemejä.
- Ulkonäöltään ja kestävyydeltään laadukkaat julkisen ulkotilan materiaalit ja kalusteet.
- Raitiolinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen.
- Vihreiden, vettä läpäisevien pintojen suosiminen.

Ratikkalinjan varrella on kaupunkikuvallisesti **kolmea eri tyyppistä** katutilaa.

- Urbaani sydän: keskustat, solmukohtat ja muut keskeiset alueet
- Kaupunkikäytävä: tiiviit asuinalueet ja niiden aluekeskukset tai yritysalueet
- Arkiraitio: asuinalueet ja luonnonmukaiset alueet



Kuva 4. Vantaan ratikan pysäkkiluokittelu



Kuva 5. Ratikan linjan kaupunkikuvalliset katutilatyyppit

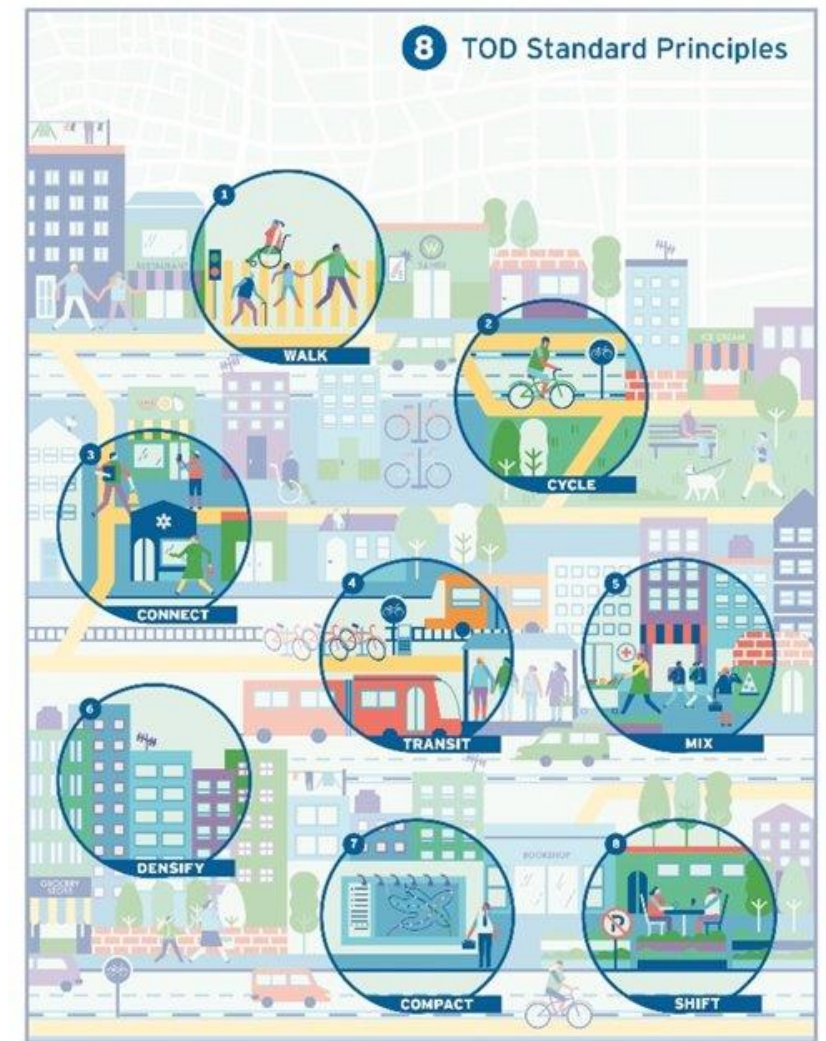
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia

Kaupungin väestö kasvaa nopeasti ja vuonna 2050 asukkaita on jo yli 300 000. Uusi yleiskaava 2020 ohjaa kasvun sisäänpäin. Ratikkavyöhykkeellä väestön odotetaan kasvavan lähes 37 000 asukkaalla ja työpaikkamäärän yli 30 000:lla. Keskustat ja ratikan kasvukäytävä on määritelty yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeeksi, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Ratikka luo vetovoimaa ja raitiotien vaikutuksesta alueiden oletetaan kehittyvän nopeammin ja monipuolisemmiksi. Ratikan mahdollistama kaupunkikehitys kutoo nyt erilliset aluekeskukset yhtenäiseksi helminauhaksi, jossa alueiden erityispiirteitä tuodaan esiin ja kehitetään alueita näiden pohjalta.

Aviapolis kehittyy verkostomaisena lentokenttäkaupunkina ja Tikkurila eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna, jonka huippuluokan saavutettavuus houkuttelee alueelle asukkaita, työpaikkoja ja palveluita. Eniten ratikasta hyötyy kuitenkin reitin itäosa, joka tulee sidotuksi uudella tavalla kaupungin muihin osiin ja seudun metroverkkoon. Pääradan ja kehäradan myötä Vantaasta on jo kasvanut raskaan raideliikenteen kaupunki, mutta ratikka palvelee paremmin pysäkkien lähiympäristön maankäyttöä. Ratikkakaupunki merkitsee eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja askelta kohti eri liikkumismuodot joustavasti yhdistävää liikennejärjestelmää ja sen nojalla kehitettävää kaupunkirakennetta. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ratikkareitin varrelle rakennetaan kadusta laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen.

Ratikan pysäkkien lähiympäristöä kehitetään tukemaan kestävää liikkumisjärjestelmää. Pysäkkien lähiympäristön keskitetään suurten käyttäjämäärien toimintoja. Kauppa, muut palvelut, koulut, päiväkodit ja monet vapaa-ajan kohteetkin tuleva saavutettaviksi kestävillä liikkumismuodoilla. Tämä edellyttää erityisesti joukkoliikenteen eri palveluiden välisten vaihtojen helppoutta, parempaa siirtymistä kävelystä ja pyöräilystä joukkoliikenteeseen sekä näiden periaatteiden esiin tuomista kaupunkikuvassa. Niinpä pysäkkiympäristöjä kehitetään kävelijän mittakaavasta ja kokemusmaailmasta lähtien. Ne ovat toiminnallisesti sekoittuneita ympäristöjä. Pysäkkien ja asemien läheisyydestä varataan tilaa joukkoliikenteelle, matkustuspalveluille ja kevyille liikkumisvälineille. Autollakin pääsee edelleen, mutta niille ei enää varata etusijaa. Tätä kaupunkikehityskonseptia kutsutaan englanninkielisellä termillä transit-oriented development (TOD).



Kuva 6. **Transit-oriented development (TOD)** on kaupunkisuunnittelussa kaupunkikehityksen muoto, joka maksimoi asuin-, liike- ja vapaa-ajan tilan määrän kävelyetäisyydellä joukkoliikenteestä. Se edistää symbioottista suhdetta tiheän, kompaktin kaupunkimuodon ja joukkoliikenteen käytön välillä edistämällä kestävää kaupunkikasvua.

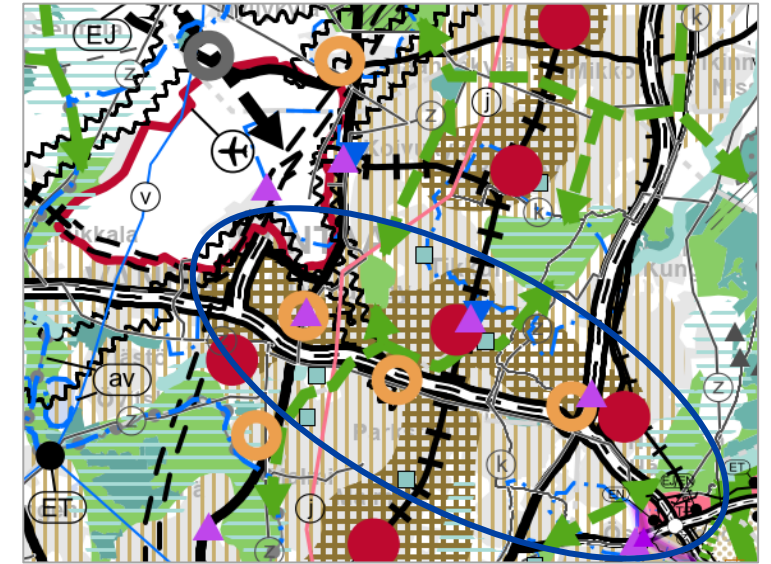
Näin tehdessään TOD pyrkii mahdollistamaan elämää, jossa liikkuminen ja selviytyminen eivät ole täysin riippuvaisia autosta. TOD on välttämätön perusta pitkän aikavälin pitkän aikavälin kestävyydelle, tasa-arvolle, yhteiselle hyvinvoinnille kaupungeissa (Institute for Transportation & Development Policy, 2022).

Suunnitelmat ja strategiat

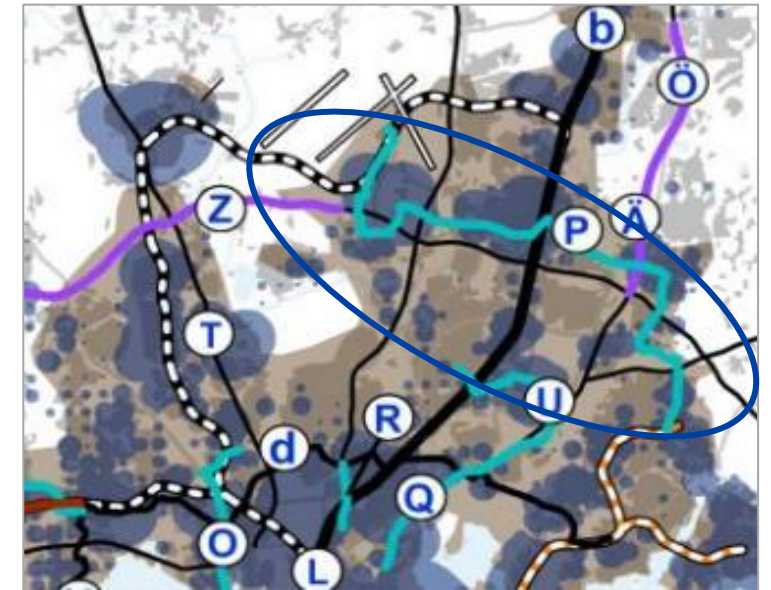
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittelevät reunaehtoja kaikelle alueidenkäytön suunnittelulle. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on kuntien kaavoituksessa. Tavoitteet on huomioitu ja konkretisoitu yleiskaava 2020:n suunnitteluratkaisuissa.

Maakuntakaavoista alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 –maakuntakaavakokonaisuuteen kuuluva **Helsingin seudun maakuntakaava**, Helsingin seudulla tärkeitä teemoja ovat muun muassa kansainväliset yhteydet, kasvuun varautuminen sekä viherrakenteen vaaliminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Ratikkavyöhykettä koskee pääosin pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkintä. Sillä on osoitettu muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestäväan liikennejärjestelmään ja tukevat verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä. Tikkurila ja Hakunila on osoitettu keskuksina, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Keskukset ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Lisäksi ratikkavyöhykkeelle on esitetty mm. kolme kaupan aluetta, neljä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa ja viheryhteystarpeita. Lentoasemaan liittyvä melualue kurkottaa Koivuhaan suuntaan. Esitettyyn liikenneverkkoon kuuluvat myös päärata, kehärata, Kehä III, Lahdenväylä, Porvoonväylä ja Lentoasemantie. Yleiskaava 2020 laadittiin rinnakkain uuden maakuntakaavan kanssa, joten sen ratkaisut ovat maakuntakaavan mukaisia.

Helsingin seudun MAL2019 –suunnitelmassa suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana **Helsingin seudun MAL-sopimukselle** vuosille 2020-2031, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä. Sopimuksessa on määritelty MAL 2019-suunnitelman mukaisesti mm. maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joille kunnat sijoittavat uudesta asuntokaavoituksesta vähintään 90 %. Valtio on sitoutunut osallistumaan Vantaan ratikan suunnittelukustannuksiin 30 %:n osuudella. Kunnat taas ovat sitoutuneet jatkamaan MAL 2019 –suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnistynyt ja suunnitelmasta laaditaan vuonna 2022 luonnos. MAL 2023 -suunnittelun ytimessä on kestävä kaupungistuminen. Tarkasteluvuodet ovat 2040 ja 2060. Lisätietoa: hsl.fi/mal-2023



Kuva 7. Ote maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä.



Kuva 8. MAL2019- suunnitelman maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja liikennehankkeet (P - Vantaan ratikka).

Vantaan kaupunkistrategia on tullut voimaan 1.2.2022 ja se ohjaa kaupungin toimintaa seuraavan 4 vuoden ajan. Strategian visio ilmaisee tulevaisuuden tahtotilan: Rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyiden edelläkävijä.



Kuva 9. Strategian painopisteet ja erityisesti ratikan kaavarunkoon liittyvät strategian tavoitteet.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristö- ja tuellisuuden kehittämistä. Tavoitetilana vuonna 2030 on hiilineutraali Vantaa, jossa kaupungin suunnittelu ja toteutus on resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi ja jossa asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat ovat vastuullisia.



Kuva 10. Resurssiviisauden tiekartan visio 2030.

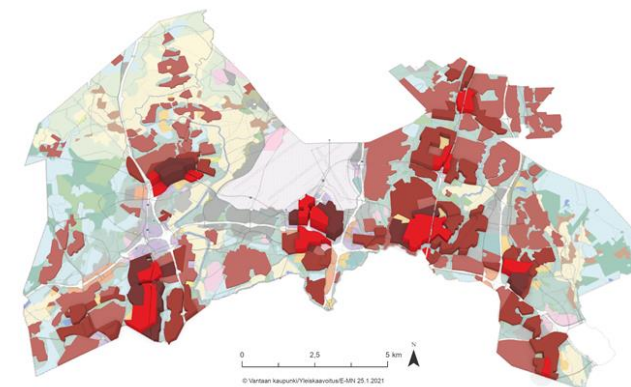
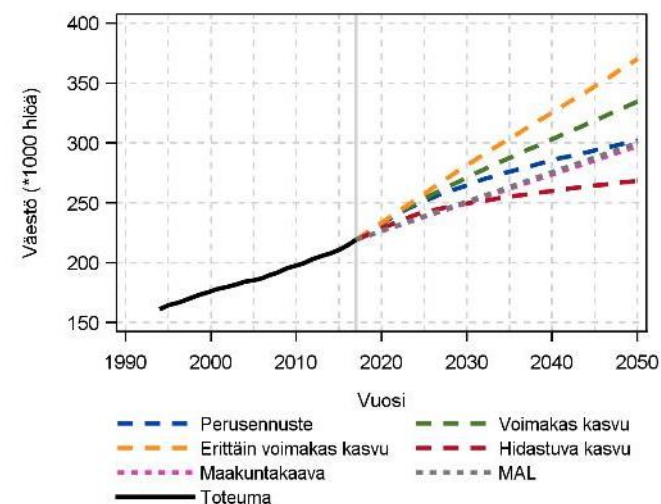
Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 § 14, mutta ei ole vielä valituksien vuoksi lainvoimainen. Suunnittelualueella on voimassa yleiskaava 2007, jonka ratkaisut mm. ratikkareitin osalta poikkeavat hieman uuden yleiskaavan ratkaisusta. Kaavarungon suunnittelun lähtökohtana on käytetty uutta yleiskaavaa, jonka on tarkoitus tulla valtaosin voimaan vuoden 2022 aikana.

Yleiskaavaan on määritelty kaupunkirakenteen kehittämisen tavoitteet vuoteen 2050. Keskeisimmät ratkaisut ovat kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen. Sisäänpäin kasvu edellyttää uusia lankoja ja solmuja joukkoliikennekaupunkiin. Vantaan ratikka on vahvin uusi kasvukäytävä. Ratkaisu mahdollistaa vahvan viherrakenteen säilymisen ja luontoarvojen turvaamisen.

Yleiskaavan väestö- ja työpaikkaskenaarioissa Vantaan kasvun ennustettiin jatkuvan vahvana myös tulevana vuosikymmeninä. Yleiskaava mahdollistaa kaupungin kasvun ohjaten sen nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja uudistaen. Vantaan ratikan varsi on ns. kestävä kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikkittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Uuden ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymiskehityksen uhkaamia alueita.

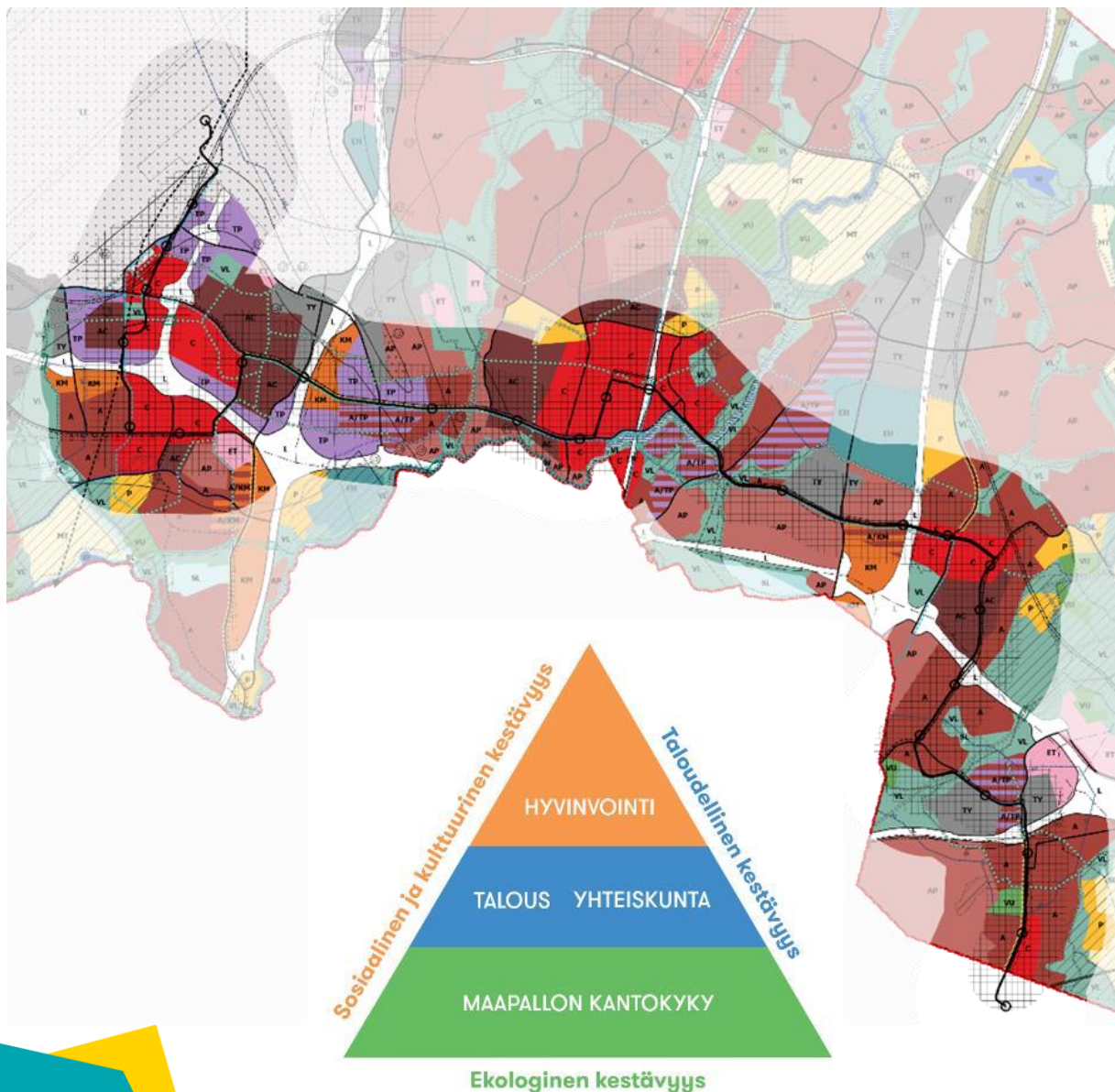
Kaupunkirakenteen uudistuminen on mahdollisuus, jonka myötä asukkaat ja alueiden käyttäjät voivat vaatia ja saada parannuksia niin toiminnallisen arjen sujuvuuteen kuin kaupunkiympäristön visuaaliseen laatuun. Kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista varsinkin pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Vahvin kasvukäytävä on Vantaan ratikan varsi, mutta joukkoliikennekaupunki täydentyy myös muilla yhteyksillä ja solmukohtilla. Asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu hyvin maltillisesti. Palvelujen sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävistä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin.



Kuvat 11-13 (ylhäältä alas).

(11) yleiskaavaratkaisun keskeiset periaatteet

(12) yleiskaavan väestönkehitysvaihtoehdot



Kuva 14. Vantaan uusi yleiskaava 2020 ratikan kaavarungon suunnittelualuearajauksella sekä yleiskaavan vaikutusten arviointikehikko.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 §

Kaupungin elinvoiman, kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaan määritelty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavassa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä. Kaupan sijoittumista ohjataan erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta: tärkeimpinä linjauksina keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestävällä liikkumisella.

Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaan määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueellakin.

Liikennejärjestelmän toimintaa ja taloudellisuutta edistetään eri liikennemuodoin. Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenneyhteydet ja niiden kehittämismahdollisuudet on yleiskaavassa huomioitu. Paikallisesti yleiskaava määrittelee seudulliset pyöräliikenteen baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston.

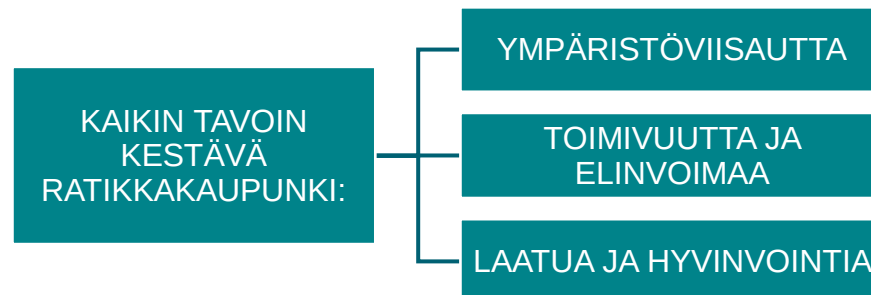
Terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön liittyy mm. ilmastonmuutoksen vaikutuksiin varautuminen sekä muiden ympäristöhäiriöiden, kuten lentomelun, pölyn ja tärinän aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisy. Luonnon monimuotoisuuden säilyminen on nostettu yleiskaavan raamissa keskeiseksi kaupungin kehittämisen reunaehdoksi. Myös kulttuuriympäristön säilyminen ja saavutettavat ja verkostomaiset virkistys- ja viheralueet turvataan yleiskaavassa. Kiertotalousnäkökulman toimintaedellytykset on otettu kaavassa huomioon. Kaupungin huolto- ja toimintavarmuus on huomioitu turvaamalla energiahuollon verkosto.

Ratikan kaavarunko

Ratikan kaavarunko on Vantaan uuden yleiskaavan ratkaisua tarkentava ja tulkitseva yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kaavarunko laaditaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, koska tarvetta uuden yleiskaavan muuttamiseen uudella osayleiskaavalla ei ole.

Laadinnasta vastaa yleiskaavayksikkö yhteistyössä ratikan suunnitteluun osallistuvien toimialojen kanssa. Kevään 2022 aikana käydään laaja vuorovaikutteinen keskustelu luonnoksen ratkaisusta asukkaiden, maanomistajien sekä julkisten ja yksityisten toimijoiden kanssa. Kaavarunkotyö valmistuu hyväksyttäväksi 2022 loppuun mennessä.

Ratikan kaavarunko kattaa noin 800 metrin säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Suunnitteluvyöhyke sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä seudun poikittaista akselia ei vielä oikein ole: Aviapolis - Tikkurila – Hakunila – Länsimäki ovat erillään ja väylien jakava vaikutus on suuri. Ratikan **kaavarunkotyöllä on kolme päätehtävää: (1)** luodaan visio Vantaan ratikkakaupungista, **(2)** määritetään tavoitemitoitus ratikan kaupunkitaloudellisen kannattavuuden varmistamiseksi ("ratikka maksaa itsensä takaisin") ja **(3)** arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Kaavarunkotyö myös kokoaa yhteen vyöhykkeellä jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Lähtökohdiksi on nostettu mm. asukkaiden toiveet ratikkakaupungista.



Kuva 15. Ratikkakaupungin kestävyysarvot.

Kaavarunkosuunnitelma yhteensovittaa tämän vyöhykkeen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita – kestävyysarvoista kaksi vahvimmin esillä: taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys – muita kestävyysarvoja unohtamatta. Tarkentuvia tavoitteita ovat mm. ekologinen, taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys, kaupungin kasvun ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeille, kestävän liikkumisen lisääminen, kaupunginosien tunnettavuuden parantaminen sekä kaupungin elinvoiman ja houkuttelevuuden vahvistaminen. Tavoitteiden toteutumista tullaan mittaamaan sekä tilastollisten että laadullisten mittareiden avulla. Mittaaminen tehdään pitkäkestoisesti, sillä ratikan tuomat hyödyt ja vaikutukset tulevat esiin vasta pidemmällä aikavälillä.



Kuva 16. Ratikkakaupungin sosiaalisen kestävyysarvot.

Alueelliset kaavarungot

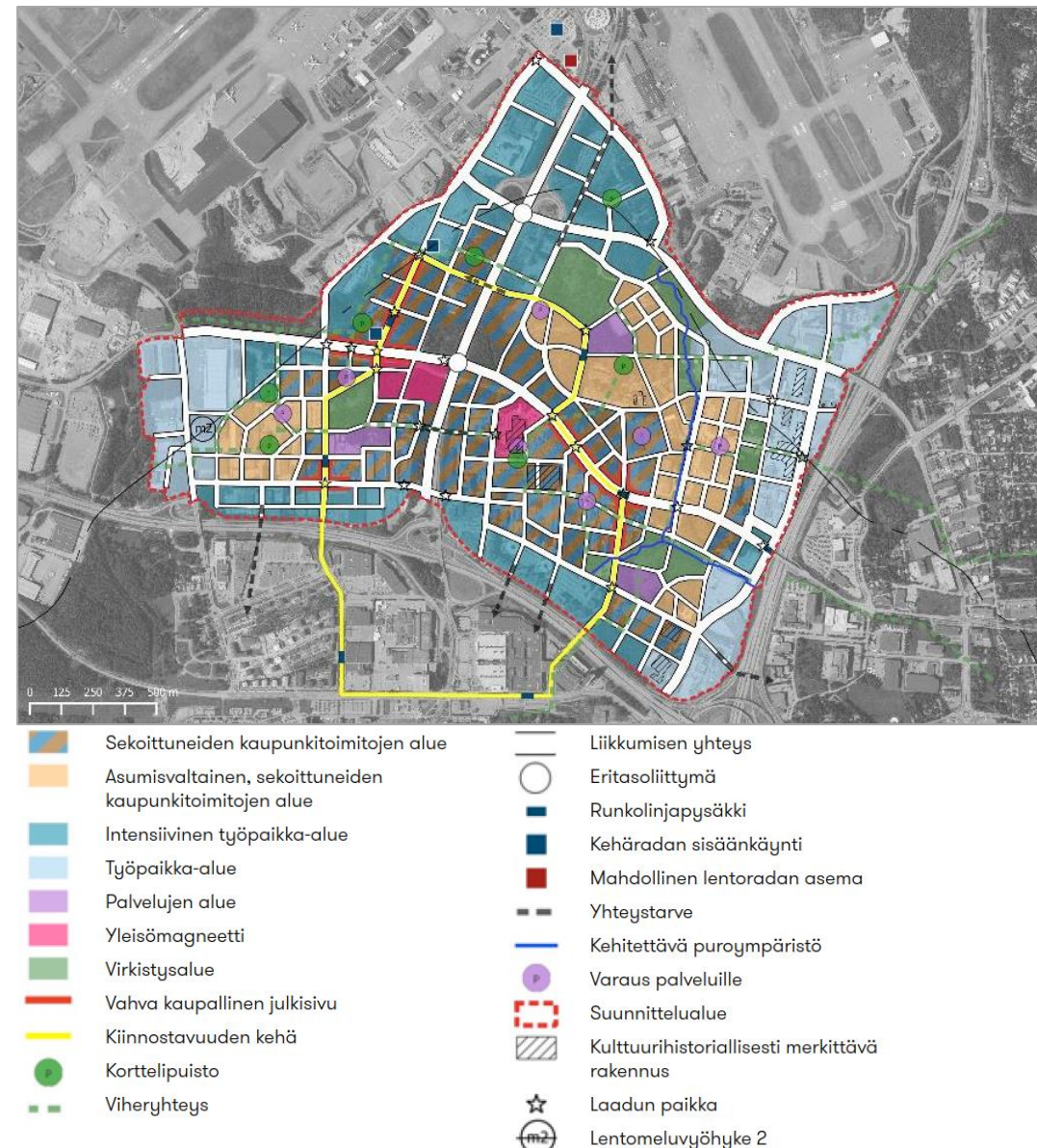
Ratikkakaupungin alueelle on suunniteltu ja suunnitellaan esitystavaltaan yksityiskohtaisempi ja ohjaukseltaan tarkempia, mutta suunnittelualueeltaan suppeampia alueellisia kaavarunkoja. Niiden tehtävänä on ollut täsmentää voimassa olevaa yleiskaavaa, ohjata asemakaavoitusta ja hankkeita sekä antaa suuntaa alueen kehitykselle. Ratikan kaavarunkotyössä näiden sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Aviapoliksen kaavarunko (2016)

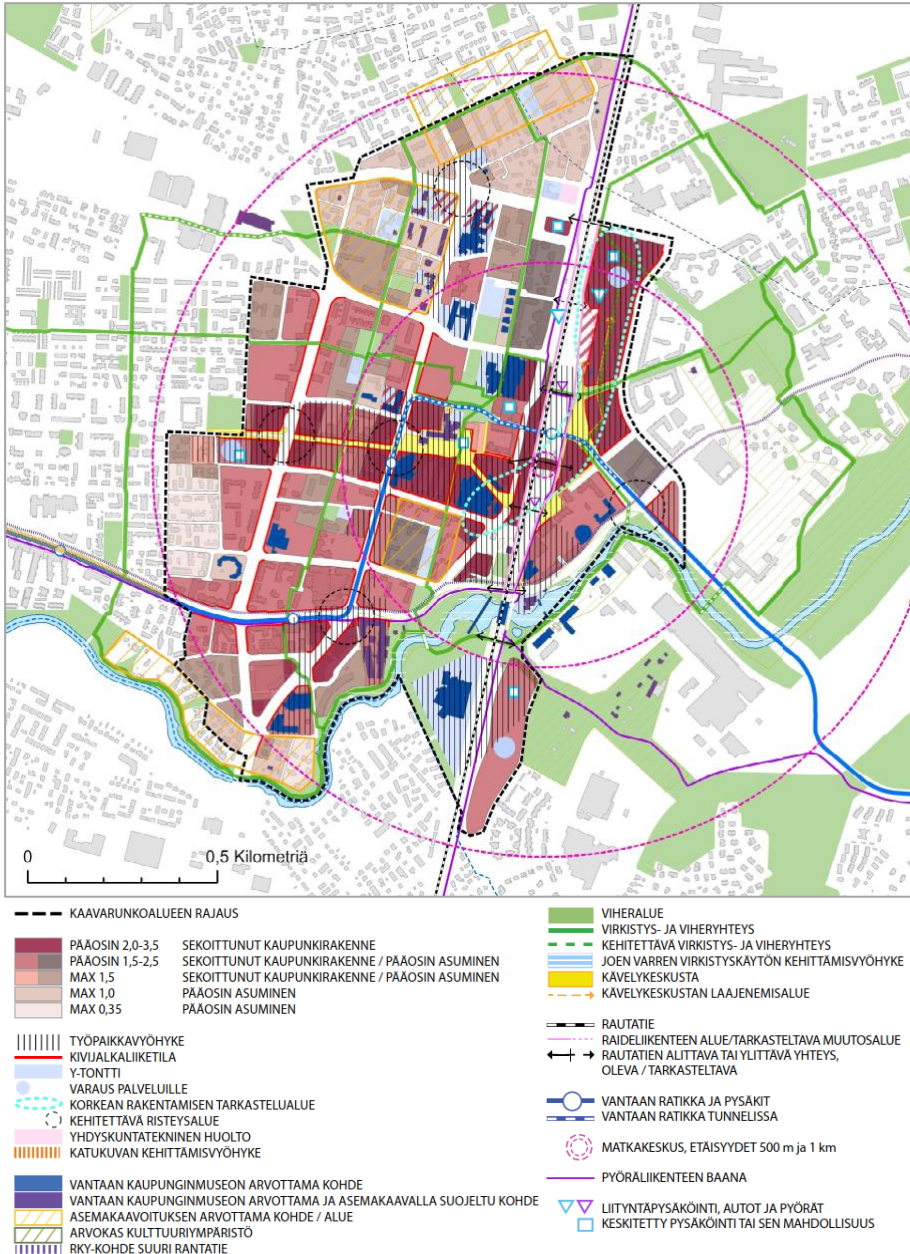
Aviapolis on seudun voimakkaimmin kasvava työpaikka-alue, jonka kehittämiseen Vantaan kaupunki on sitoutunut. Kaavarungossa esitetään, että nykyisestä työpaikka-alueesta rakentuu tulevana vuosikymmeninä monipuolinen keskusta-alue, jossa työnteke, asuminen, palvelut ja virkistys yhdistyvät. Suunnitelmalla ohjataan tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutosta pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Korttelitehokkuuksien tulee olla vantaalaisittain suurehkoja ja katu ympäristön ilmeeltään urbaania. Tehokkuuden ja tiheän katuverkoston vastapari rakentuu kaupunkimainen viherrakenne, joka koostuu pienistä korttelipuistoista, vihreistä sisäpihoista, katupuista sekä muutamasta laajasta puistoalueesta. Koko alue tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjoihin ja katu ympäristö suunnitellaan jalankulkijan mittakaavaan.

Alueen keskeiset toiminnot on sidottu ns. kiinnostavuuden kehän yhteyteen, jolloin ne sijaitsevat keskeisesti ja ovat helposti saavutettavissa.

Aviapoliksen kaavarunko toimi uuden yleiskaavan pohjana, joten osa ratkaisuista on viety jo yleiskaavaan. Alueelle laaditaan parhaillaan ”Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteita”, joissa erityisteemoja ovat kiehtova kaupunki, käveltävä kaupunki, resurssiviisas kaupunki ja kaupunkivihreä.



Kuva 17. Aviapoliksen kaavarunkokartta ja käytetyt merkinnät



Tikkurilan kaavarungon päivitys

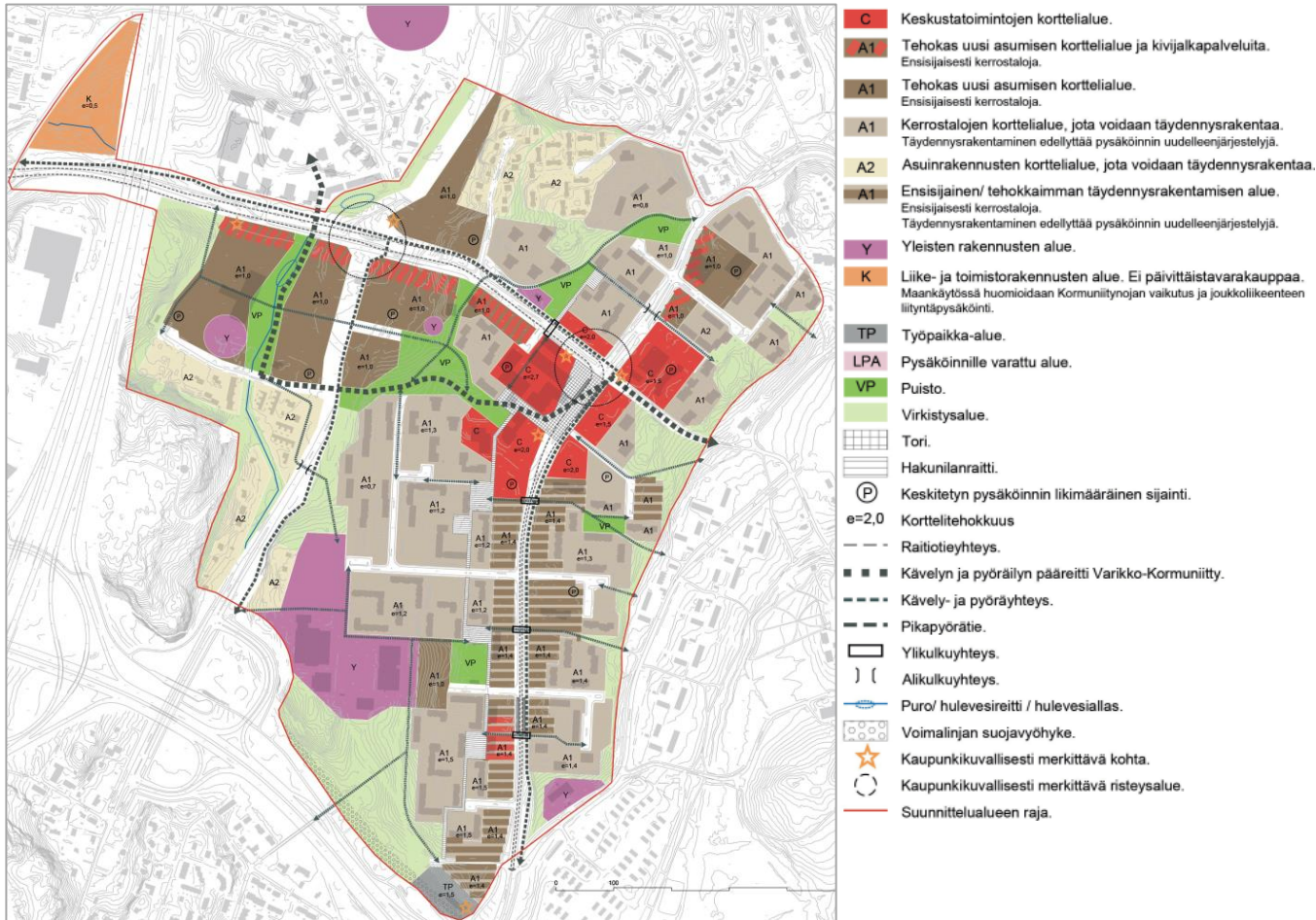
Tikkurilan kehitystä tarkastellaan suunnitelmassa 2040 asti viiden teeman kautta: kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kaavarungon tavoitteet kiteytyvät teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki, alue tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet, Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä, alueen valttina on saavutettavuus ja vihreiden virkistysreittien verkosto on kattava.

Tavoitteena on, että tulevaisuuden Tikkurila on toiminnallisesti monipuolinen, viihtyisä, turvallinen ja esteetön kaupunkiympäristö. Kestävä kasvu ohjataan joukkoliikenteen äärelle, ja toiminnallisesti sekoittunut kantakaupunkimainen keskustarakenne laajenee junaradan molemmin puolin. Kaupunkikuvassa näkyy kaikkien vuosikymmenten historia. Katutilojen ja korttelirakenteen vaihtelua vahvistetaan, ja virkistysreittejä kehitetään palvelemaan kasvavaa käyttäjäkuntaa. Mitoitus mahdollistaa 10 000 uutta asukasta ja tavoitella 4 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä.

Sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykettä kehitetään monipuolisten toimintojen alueena, jolle sijoittuu sekä liike- ja toimitilaa, palveluita että asumista. Asuntovaltaiset vyöhykkeet sijaitsevat kaavarunkoalueen reunamilla ja keskustan välikatujen varsilla. Molemmille vyöhykkeille on määritely suuntaa antavat tehokkuushaarukat. Korkean rakentamisen tarkastelualue sijoittuu asemanseudulle sekä Jokiniemeen pääradan varteen.

Kävelykeskusta laajenee pääradan itäpuolelle, ja matkakeskuksen merkitys korostuu entisestään Vantaan ratikan myötä. Ohikulkuliikennettä ohjataan keskustan kehälle, jonka rajaamaa aluetta kehitetään kestävästä liikkumisen alueena. Keskitetyn pysäköinnin osuutta kasvatetaan. Tikkurilassa viheralueita on vähän, ja virkistysyhteyksien sekä taskupuistojen merkitys korostuu. Hulevedet hallitaan sekä tontilla että julkisessa kaupunkitilassa.

Kaavarunkoluonnos oli nähtävillä 2021. Valmistelu jatkuu saadun palautteen pohjalta.



Kuva 19. Hakunilan kaavarunkokartta ja käytetyt merkinnät

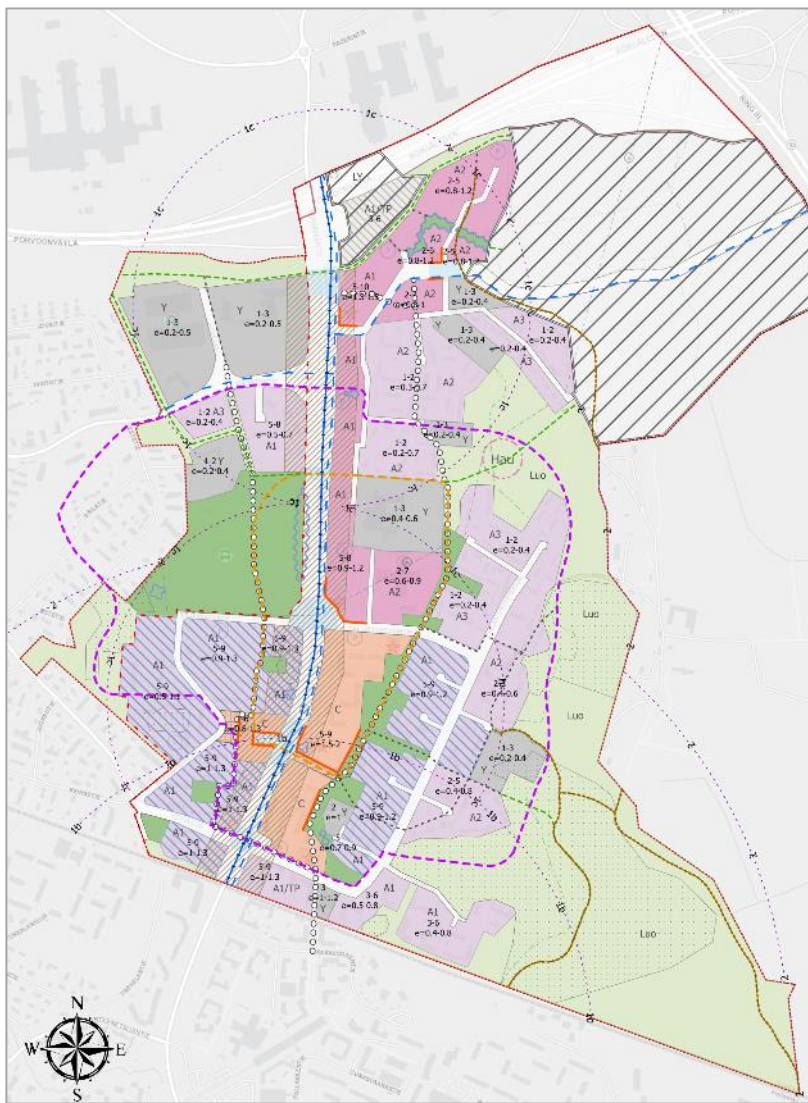
Hakunilan kaavarunko (2017)

Suunnitelman tavoitteena on, että Hakunila on tulevaisuudessa vireä ja houkutteleva asuinympäristö eri-ikäisille ja erilaisissa elämäntilanteissa oleville asukkaille. Keskustan kehityksellä on määritelty kaksi painopistettä: ostoskeskuksen ympäristön muutos sekä Kyytitien suuntainen keskustan laajentuminen bussivarikon alueelle. Hakunilan keskus palvelee laajaa Itä-Vantaan aluetta, mutta nykytilanteessa kaupallisten palvelujen tarjonta on liian vähäistä ja ostovoima karkaa merkittävässä määrin alueen ulkopuolelle. Keskustassa on paljon asuntoja suhteessa palvelujen ja työpaikkojen määrään ja potentiaalia olisi nykyistä merkittävästi suuremmalle kaupalliselle palvelutarjonnalle.

Asuntorakentamisen lisäämisen edellytykset ovat hyvät entisen bussivarikon maa-alueen vapauduttua keskustarakenteen laajentumiseen. Myös liikekeskustaa voidaan merkittävästi tiivistää. Vaikka Hakunilassa on vain vähän työpaikkatarjontaa, sen vieressä on paljon työpaikkoja. Kaavarunkosuunnitelmassa Hakunilan keskusta-alueelle sijoittuu noin 4 200 uutta asukasta. Asuinkorttelien täydennysrakentamispotentiaaliksi on tämän lisäksi karkeasti arvioitu noin 2 000 asukasta. Palvelujen osalta tavoitteena on omavaraisuuden huomattava nostaminen.

Suunnitelmassa on nostettu esiin erityinen Hakunilan vahvuus keskustassa kiinni oleva ”vihreä olohuone”, urheilupuisto ja Håkansbölen kartanonpuisto, josta on yhteydet Sipoonkorven kansallispuistoon.

Hakunilan kaavarungon ratkaisuja on sisällytetty yleiskaavaan 2020.



- KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
- OLEMASSA OLEVA ASUINALUE, JOTA VOI TÄYDENNYSRAKENTAA
- UUSI ASUINALUE
- TÄYDENNYSRAKENTAMINEN EDELLYTÄÄ PYSÄKÖINNIN UUELLEENJÄRJESTÄMISTÄ
- A1 KERROSTALOALUE
- A2 SEKOITTUNEIDEN ASUINRAKENNUSTEN ALUE
- A3 OMAOVISET ASUNNOT
- TP TYÖPAIKKA-ALUE
- KAUPUNKIKUVALISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE
- ASUINALUEVARAUS
- SELVITYSALUE
- VAHVA KAUPALLINEN JULKISIVU
- ELINKAARIASUMISEN ALUE
- KAUPUNGINOSAN RAJA
- HYBRIDIKORTTELI
- KAUPUNKIKUVALISESTI MERKITTÄVÄ KOHDE
- MAANTIE
- KATU
- TÄYDENNYSRAKENTAMINEN EDELLYTÄÄ PYSÄKÖINNIN UUELLEENJÄRJESTÄMISTÄ
- TÄRKEÄ RISTEYSKOHTA
- KANSIRAKENNE
- SELVITYSALUE
- KÄVELYN PÄÄREITTI
- NOPEAN PYÖRÄILYN REITTI
- RATIKKALINJA
- TÄRKEÄ KEVYEN LIIKENTEEN REITTI
- SHARED SPACE
- 1c-1c PYSÄKÖINTINORMIALUE 1C
- 2-2 PYSÄKÖINTINORMIALUE 2
- 1b-1b PYSÄKÖINTINORMIALUE 1B
- KESKITETYN PYSÄKÖINNIN LIKIMÄÄRÄINEN SIJAINTI
- RATIKAN PYSÄKKI
- PUISTO
- VIRKISTYSMETSA
- SUOJELUALUE
- LUO = LUONTOARVOJA
- POHJAVESIALUE
- HULEVESIRAKENNE
- SELVITYSALUE
- KOIRAPUISTO
- KALLIOIDEN KETJU
- KUNTOILUN KEHÄ
- ULKOILUREITTI
- VIHERALUEEN JATKUVUUS
- KÄVELYN PÄÄREITTI
- TÄRKEÄ KEVYEN LIIKENTEEN REITTI
- NOPEAN PYÖRÄILYN REITTI
- TYKKITIE

Kuva 20. Länsimäen kaavarunkoluonnos ja käytetyt merkinnät.

Länsimäen kaavarunkoluonnos (2021, vireillä)

Kaavarunkotyö käynnistyi tarpeesta tarkastella Länsimäen alueen kehittämistä kokonaisvaltaisesti. Erityiskysymyksinä suunnitelmassa ovat mm. keskustan ja palveluiden kehittäminen, nykyisten asuinalueiden tiivistäminen, uusien asuinalueiden rakentaminen ja uusien tieyhteyksien linjaaminen. Kaavarunko tarkastelee Länsimäen kehitystä vuoteen 2045 asti.

Länsimäen keskusta lähiympäristöineen kehittyä ja uudistuu. Ratikka parantaa keskustojen saavutettavuutta ja mahdollistaa ratikan varren alueiden kehittämisen. Ratikan vaikutuksen lisäksi keskeisiä suunnittelukysymyksiä ovat uusien asuinkortteleiden sijoittaminen alueen pohjoisosaan ja mahdollinen voimalinjan muuttaminen maakaapeliksi, mikä vapauttaa tilaa kaupunkirakenteen tiivistämiselle. Kaupunkirakenteen tiivistämisen rinnalla tarkastellaan myös viheralueiden ja -reittien säilyttämistä ja kehittämistä. Palveluiden määrää ja sijoittumista tarkastellaan. Kävely-ympäristöä metroasemalle johtavalla reitillä parannetaan. Yhteisöllisyyttä lisätään ja urheilumahdollisuuksia kehitetään.

Kaavarunkoluonnos mahdollistaa noin 180 000 kem²:n uuden asuinrakentamisen (4 400 asukasta, 2 700 asuntoa) ja noin 10 000 kem² uusia palveluita. Rakentamisesta 90 000 voidaan toteuttaa vasta, mikäli Länsimäentien vieressä kulkeva 110 kV sähkön ilmajohto muutetaan maakaapeloinniksi. Asumisesta 110 000 kem² (2700 asukasta) sijoittuu kaupungin tai kaupungin yhtiön omistamalle maalle ja 73 000 (1800 asukasta) yksityiselle maalle. Yksityiselle maalle sijoittuva rakentaminen voi toteutua vain omistajan, tyypillisesti asunto-osaakeyhtiön, aloitteesta.

Suunnittelualue nyt

Poikittaisena joukkoliikenneyhteys nä toimii nykyisin runkolinja 570, joka aloittaa liikennöinnin sähkökäyttöisillä nivelbusseilla elokuussa 2022

Hakunila ja Länsimäki ovat ratikan itäpuolen keskuksia, jotka kärsivät alueen rakenteellisesta hajanaisuudesta ja huonosta saavutettavuudesta

Merkittäviä kaupan alueita ovat keskustojen ohella Jumbon, Flamingon ja Vantaanportin kokonaisuus, Koivuhaka, Tammisto ja Porttipuisto

Veromies on entinen tuotanto- ja varastotoimintojen leimaama kaupunginosa, jossa on käynnistetty muutos kohti monipuolista asumisen ja työnteon kaupunkia

Ratikkavyöhykkeellä on alueita, joilla sosioekonominen eriytymiskehitys on haasteena

Ratikkavyöhykkeellä on monipuolisesti erilaisia asuinalueita kaupunkikeskustoista ja eri ikäisistä kerrostaloalueista pientaloalueisiin

Ratikkavyöhykkeen kaupunkikeskikykset ovat suurten liikenneväylien eristämiä ja huonosti kytkeytyneet keskenään

Kaavarunkoalueella lähipalveluita (koulut, päiväkodit) 45+11. Haasteena palveluiden kapasiteetin täytyminen ja ylittyminen sekä uusille palveluille sopivien tonttien löytyminen

Tikkurila on koko Vantaan hallinnollinen keskus, joka on jo nyt hyvin esim. junalla saavutettavissa

Hakunilassa ja Vaaralassa rakentaminen on sovitettu pienipiirteisesti vaihtelevaan maastoon kallioiden lomaan

Aukkaat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviopoliuksen suuralue n. 8 800,
Tikkurilan suuralue n. 25 000
Hakunilan suuralue n. 20 700

Työpaikat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviopoliuksen suuralue n. 29 400
Tikkurilan suuralue n. 18 600
Hakunilan suuralue n. 3 600

Hakunilassa ja Länsimäessä asutaan tiiviisti mutta vihreästi, mutta pääkadun varsien laajat pysäköintikentät hallitsevat kaupunkikuvaa

Pientalovaltaisia asuinalueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä



Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus

Viestintä ja sen kanavat

Viestinnän pääkanavaksi valittiin [verkkosivut](#). Sivustolle kootaan kaikki asiakirjat koskien suunnittelua sekä artikkelit, asukastilaisuuksien sekä vuorovaikutusaineistojen raportit ja tiedot. Kaikki tavat osallistua ja vaikuttaa ratikan kaavarungon suunnitteluun on koottu Vantaan kaupungin sähköiselle osallisuusalueelle osoitteeseen [osallistuvavantaa.fi](#), minne pääsee myös edellä mainittujen verkkosivujen kautta. Lisäksi suunnittelutilanteen etenemistä on voinut seurata päivittyvältä suunnittelukartalta [gis.vantaa.fi/ratikka/](#) sivustolla. Edellä mainittujen lisäksi suunnittelusta ja sen asiakirjoista on viestitty eri sosiaalisen median alustoilla, asukaslehdessä ja uutiskirjeissä sekä ratikan infotilaisuuksissa, joita on järjestetty säännöllisesti suunnittelun edetessä. Infotilaisuuksia on järjestetty seuraavasti:

Asukastilaisuus

- Länsimäen asukastilaisuus 12/2020
- Hakunilan asukastilaisuus 12/2020
- Tikkurilan asukastilaisuus 12/2020
- Aviapoliksen asukastilaisuus 12/2020
- Ratikan syysinfo 09/2021

Henkilöstöinfot

- Kevät 2021
- Syksy 2021

Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Kaavarungon ensimmäisenä työvaiheena oli koota sille lähtökohdat ja tavoitteet keväällä 2021. Tämä tehtiin uuden yleiskaavan, uusien selvitysten, osallisuus- ja arviointisuunnitelmasta saatujen mielipiteiden sekä asukkaiden toiveiden pohjalta sekä alueellisten kaavarunkojen ja sisäisten keskustelujen pohjalta. Kaavarungon suunnittelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut tavoite monipuolisesta, avoimesta ja tasapuolisesta viestinnästä ja vuorovaikutuksesta erilaisten kuntalaisryhmien kanssa.

Jo suunnittelun alussa kaavarungon suunnittelutiimi totesi, että asukkailta on saatu paljon ajatuksia ja tietoa viime vuosien aikana suunnitteluun liittyen eri suunnitteluhankkeissa, kuten yleiskaavaan, ratikan suunnitteluun sekä alueellisiin kaavarunkoihin liittyen. Tästä nousi ajatus koota kaavarungon suunnittelun taustaksi ja tueksi Asukkaiden toiveet -raportti, joka koostuu asukkaiden jo aiemmin jakamista ajatuksista ja toiveista kaupunkiympäristön suunnittelun liittyen.

Tämän johdosta aineistot, jotka koskevat kaavarungon suunnittelua kerättiin ja koottiin yhteen. Asukkaiden toiveet -raportti on kulkenut suunnittelun taustalla kevästä 2021 ja tuonut suunnitteluun ajatusta ja mielikuvaa siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä.

Asukkaiden toiveet -raportti

Asukkaiden toiveet -raportti pitää sisällään asukkaiden toiveita ja ajatuksia seitsemään teemaan jaettuna:

- Asuminen
- Tärkeit, omaleimaiset ja säilytettävät paikat
- Vehreys ja virkistys
- Liikkuminen
- Kaupunkielämä
- Avoimet toiveet
- Lapset ja nuoret

Käsiteltyjen teemojen pohjalta ratikkakaupungista on koottu yhteenveto siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä. Tämän lisäksi asukkaiden toiveita on koottu myös suuralueittain.



Kuva 21. Kuvia vuorovaikutustilaisuuksista ja Vantaan asukkaista viime vuosilta.

Ratikkakaupungin tulee olla yhteisöllinen ja asukkaittensa näköinen. Suunnittelussa tulee korostaa tasa-arvoisuutta, missä jokaisella asukkaalla on ääni. Ratikkakaupungin tulee edistää vahvasti yhdessä tekemistä ja yhteisöllisyyttä, missä eri ryhmille on paikkoja, joissa viettää aikaa ja kanavia, joiden kautta vaikuttaa. Ratikkakaupungin katukuvan toivotaan olevan vihreä ja värikäs, turvallinen ja valaistu, esteetön ja elävä. Katutilan tulee olla paikka, joka houkuttelee kaikenikäisiä viettämään aikaa ympäri vuoden. Kaupunkiympäristön toivotaan olevan toiminnallinen, joka vahvistaa vahvyyttä ja virkistystä sekä alueiden ominaispiirteitä ja historiaa. Ratikkakaupungissa tulee olla erilaisia asumisvaihtoehtoja kaikille ja palvelut ja työpaikat sekoittuvat asuin ympäristöjen kanssa luoden monipuolisia alueita. Ratikkakaupungin suunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmastonmuutos ja kestävät ratkaisut sekä se, että saasteet eivät häiritse elämää. Ratikkakaupunki pitää sisällään luonnonmukaista moninaista viherympäristöä, mutta myös hoidettuja puistoja ja kuntoilumahdollisuuksia.

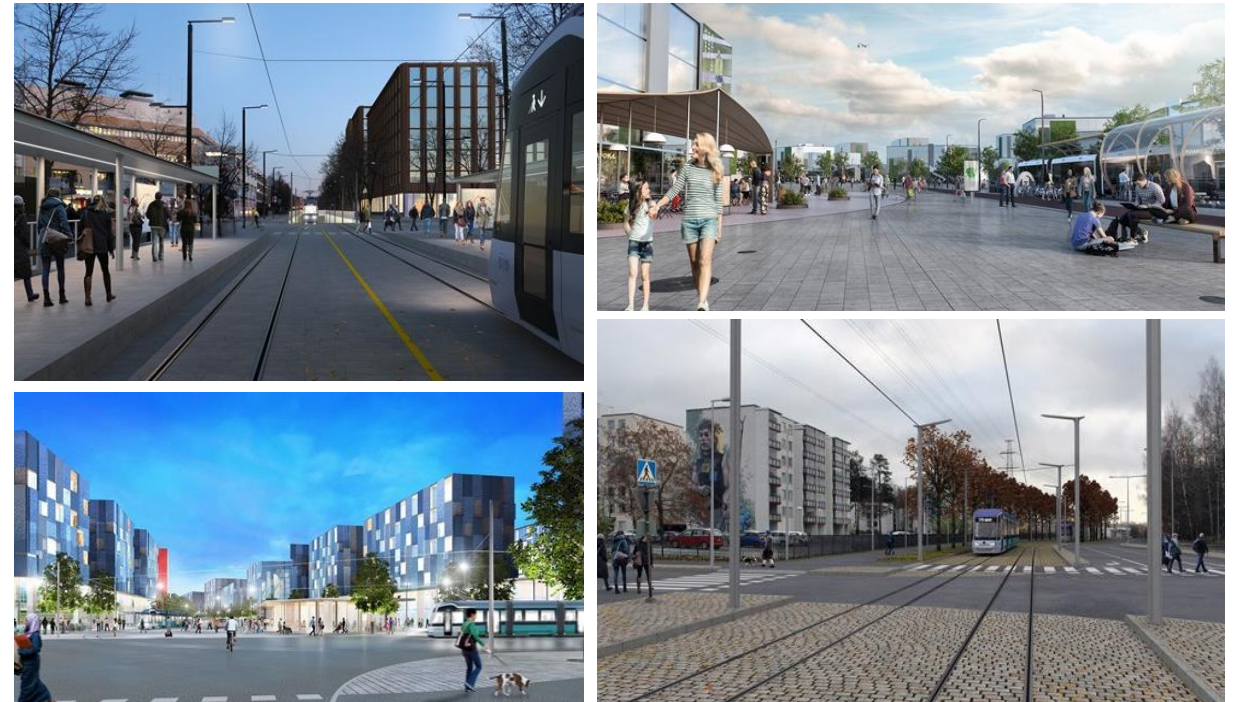
Liikkumisen näkökulmasta ratikkakaupungin toivotaan mahdollistavan helppoa liikkumista liikennemuodosta riippumatta. Toiveena on, että eri liikennevälineiden vaihtaminen on helppoa ja jouhevaa. Käveltävyyttä toivotaan korostettavan kaikkialla, etenkin keskustissa. Eri liikkumismuodot toivotaan olevan selkeästi eritelty ja merkitty turvallisen ja jouhevan liikkumisen takaamiseksi. Ratikan pysäkkien toivotaan sijoittuvan niin, että vaihtaminen muihin kulkuvälineisiin on helppoa. Pysäkkien toivotaan muodostavan arkkitehtuurisen kokonaisuuden rakennusten kanssa. Joukkoliikenneverkoston toivotaan olevan kattava, mikä tukee palveluverkoston kehitystä ja helppoa asioimista palveluissa.

Asukkaiden toiveita suuralueittain

Aviopoliksen suuralue nähdään kansainvälisenä porttina Suomeen, joka tällä hetkellä on vielä autoliikenteen varassa vahvasti ja myös paikoitellen ankea ja tylsä. Alueen potentiaali kehittyä näyteikkunaksi Suomen modernista ja urbaanista rakennuskannasta on kuitenkin vahva. Asukkaat näkevät tärkeänä sitoa Kartanonkosken ja Pakkalan alueen jouhevasti uuteen ympäristöön, joka on sekoittunut ja monipuolinen. Alueen koetaan olevan kaupan ja työpaikkojen keskittymä, joiden vastapainoksi alueelle tulisi saada vihreää ja elävää asuinympäristöä. Liikkumiseen liittyen alueella tulisi vahvistaa kestäviä liikkumisenmuotoja ja etenkin käveltävyyttä ja pyörätieverkostoa. Asukkaat toivovat alueelle lisää viheralueita ja reittejä niiden välille.

Tikkurilan suuralueella asukkaat korostivat omaleimaisena asiana alueen vanhoja rakennuksia sekä joenrantaa ja sen ympäristöä. Tikkurila nähdään liikenteen solmukohtana ja Vantaan tärkeänä keskuksena. Asukkaat kokevat tärkeänä korostaa alueen historiaa sekä vaalia tärkeitä pieniä viheralueita. Asuinrakentamisessa nähdään potentiaalia korkeassa, tehokkaassa ja urbaanissa rakentamisessa ja Tikkurila voisi kulkea esimerkkinä korkeista rakennuksista. Vastapainoksi keskustan ympäristöä tulisi rauhoittaa myös matalammalla rakentamisella. Alueelle toivotaan monipuolista asumiskantaa eri hintatasoilla. Liikenteen näkökulmasta keskustaa ja asemanseutua toivotaan rauhoitettavan liikenteeltä ja luotavan vahvemmin käveltävää keskustaa. Monipuolisuutta asukkaiden mielestä tukee myös liityntäpysäköinnin mahdollistaminen keskustassa. Katutilan elävöittämiseksi alueelle toivotaan lisää liiketiloja katukuvaan ja monimuotoisten tilojen mahdollistamista. Alueella on myös useita aukioita, joiden toiminnallisuutta tulisi asukkaiden mielestä lisätä.

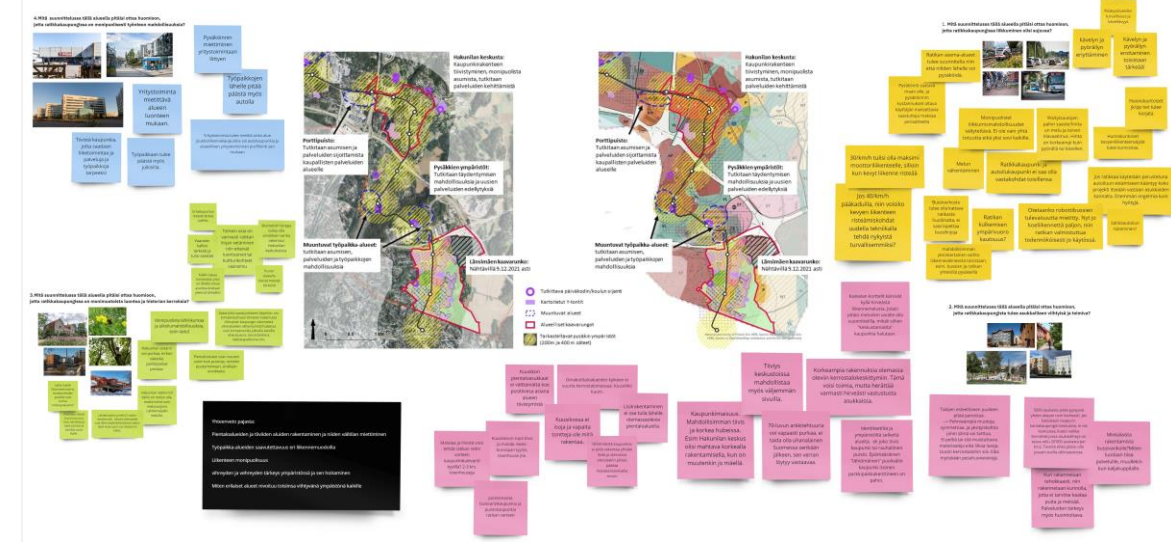
Hakunilan suuralue koetaan rauhallisena, yhteisöllisenä ja jopa kylämäisenä paikkana, missä luonto on heti läsnä, kun astuu ovesta ulos. Alueella nähdään kuitenkin olevan potentiaalia kehittyä myös paikoitellen urbaaniksi ja eläväksi paikaksi kuitenkin korostaen alueen vehreyttä. Asukkaat toivovat alueelle piristystä ja väriä katukuvaan sekä toiminnallisuutta. Luonnonmukaisten viheralueiden vastapainoksi alueelle toivotaan lisää hoidettuja puistoja, joissa viettää aikaa. Katutilan osalta esiin nousivat esteettömyys ja valaistuksen lisääminen. Liikkumista helpottamaan toivottiin joukkoliikenneverkoston vahvistamista. Alueelle toivotaan lisää palveluja ja enemmän asukastiloja.



Kuva 22. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä Tikkurilasta, Aviapoliksestä, Hakunilasta sekä Länsimäestä (WSP).

Luonnoksen suunnittelun vuorovaikutus

Lähtökohtien ja tavoitteiden pohjalta käynnistettiin kaavarungon luonnoksen laadinta syksyllä 2021. Luonnosvaiheen suunnittelua ja sen lähtökohtia ja tavoitteita koskien on syksyllä 2021 järjestetty erilaisia kyselyitä ja työpajoja, joilla on selvitetty asukkaiden ja muiden alueella toimivien mielipiteitä ja ideoita kaavarungon suunnittelualueen nykytilanteesta ja tulevaisuudesta. Näiden pohjalta suunnitelmaa on hiottu ja kehitetty eteenpäin.



Kuva 23. Esimerkkikuva Miro-vuorovaikutusalustasta Hakunilan asukastyöpajassa.

Kaavarungon sisäiset työpajat 09/2021

- Kaupungin henkilöstölle järjestettiin kaksi työpajaa syyskuussa 2021. Työpajoissa pohdittiin kaavarungon suunnittelun lähtökohtia neljän eri teeman näkökulmasta.

Liikkumisen kysely 09/2021

- Syyskuussa 2021 avattiin ratikan ja kaavarungon suunnittelua koskien kaikille avoin verkkokysely Osallistuvavantaa.fi-sivustolla. Kyselyssä kartoitettiin ratikan vaikutusta arkeen sekä liikkumista ratikalla.

Kaavarungon asukastyöpajat 11-12/2021

- Asukkaille järjestettiin kolme työpajaa marras-joulukuussa 2021. Työpajat käsittelivät kaavarungon suunnittelualueita suuralueittain (Hakunila, Tikkurila ja Aviapolis). Pajoissa pohdittiin yhdessä asukkaiden kanssa ratikkakaupungin kehittämistä ja asioita, mitä suunnittelussa tulisi ottaa huomioon eri teemojen näkökulmasta.

Kiinteistönomistajien kysely 11-12/2021

- Marraskuussa 2021 avattiin kiinteistönomistajille suunnattu verkkokysely Osallistuvavantaa.fi-sivustolla. Kyselyssä kartoitettiin näkemyksiä kaavarunkoalueen kehittämisestä ja uudistamisesta kiinteistönomistajien näkökulmasta.

Lasten ja nuorten Seppo.io-vuorovaikutuspeli kouluille ja oppilaitoksille 11-12/2021

- Marraskuussa 2021 ratikan ja sen kaavarungon suunnittelua koskien kouluille ja oppilaitoksille avattiin Seppo.io-pelialustalle ratikan suunnittelupelit, joissa lapset ja nuoret pääsivät tutustumaan suunnitteluun sekä kertomaan ajatuksia omasta lähiympäristöstään ja ratikan suunnittelusta.

Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista

Luonnosvaiheessa toteutettujen vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyjen sekä asukkaiden toiveet –raportin pohjalta koottiin suunnittelun tueksi ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista, joka vetää yhteen vuorovaikutusaineistoista ja alueittain nousseet ajatukset ja tavoitteet koskien ratikkakaupungin suunnittelua. Muistilista toimii suunnittelun taustalla vahvistamalla asukkaiden ääntä suunnittelussa. Muistilistassa on esitetty yleisesti ratikkakaupungin ajatuksia aihe-alueittain sekä tarkemmin suuralueittain seuraavalla tavalla:

Asuminen

- Monipuolisen asumisen mahdollistaminen
- Pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiivis keskustamaisuus keskustoihin

Virkistys

- Virkistäytymisen paikkoja luonnon monimuotoisuutta korostaen
- Metsien ja purojen varjeleminen

Kaupunkivihreä

- Vehreyden tuominen kaupunkitilaan, katoille ja kaduille.
- Hoidettuja puistoja ja katuvihreää

Liikkuminen

- Liikkumisen monimuotoisuuden varmistaminen
- Kestävien liikkumismuotojen vahvistaminen ja korostaminen

Imago

- Alueiden kaupunkikuvallisen identiteetin ja omaleimaisuuden vahvistaminen ja niiden mahdollisuuksien tarkastelu ja selostus suunnitelmaan.

Toiminnot kaupunkiympäristössä

- Sekoittunut kaupunkirakenne
- Palvelujen monipuolisuus ja tuominen kivijalkaan kaduille
- Toimintojen monipuolisuus ja työpaikkojen mahdollistaminen

Historia ja esteettisyys

- Historian ja alueiden ominaispiirteiden korostaminen
- Kerroksellisuus ja esteettisyys kaupunkiympäristössä

Julkinen ulkotila

- Kohtaamispaikkojen luominen eri ryhmät huomioiden
- Ulkoliikuntamahdollisuuksien vahvistaminen
- Turvallisuuden ja valaistuksen korostaminen sekä elävyyden ja taiteen tuominen katukuvaan

Aviapolis

- Alueiden yhteensovittaminen
- Väylien estevaikutuksen ja melun ratkaiseminen
- Viherympäristön ja -verkoston vahvistaminen
- Pyöräily- ja kävelyverkoston kokonaiskuva ja yhteneväisyys
- Jumbon vetovoiman ja toiminnallisuuden korostaminen

Tikkurila

- Tunnettavuuden ja uniikkiuden korostaminen
- Keskustamaisuuden korostaminen laatu ja historia edellä
- Asemanseudun rauhoittaminen
- Koetun turvallisuuden vahvistaminen
- Jokivarren vetovoiman korostaminen

Hakunila

- Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne
- Keskuksien kasvu ja pientaloalueiden rauhoittaminen
- Erilaisten alueiden yhteensovittaminen
- Palvelutarjonnan kehittyminen
- Erityisten paikkojen luominen ja korostaminen
- Segregaatiokehityksen tarkastelu ja kehittäminen

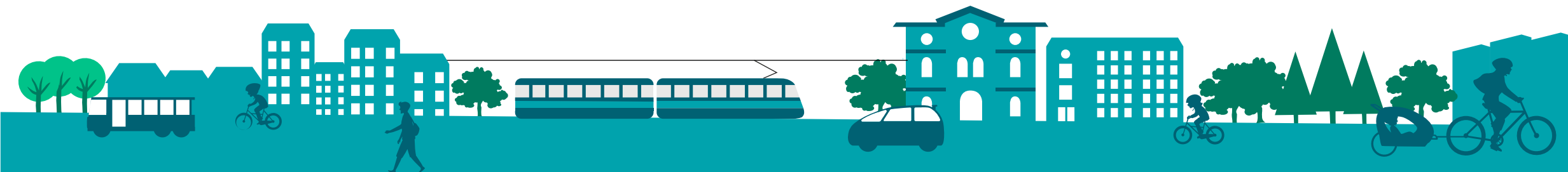
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus

Kaupunginhallitus päättää ratikan kaavarungon luonnoksen nähtäville asettamisesta ja lausuntojen pyytämisestä huhti-toukokuussa 2022. Ratikan kaavarunkoluonnos kuulutetaan nähtäville ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali löytyy virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/fi/kuulutukset) sekä Vantaan ratikan verkkosivuilta. Kaavarungon luonnoksesta pyydetään lausunnot, ja nähtävillä olon aikana kuntalaiset ja muut osalliset voivat jättää siitä mielipiteen.

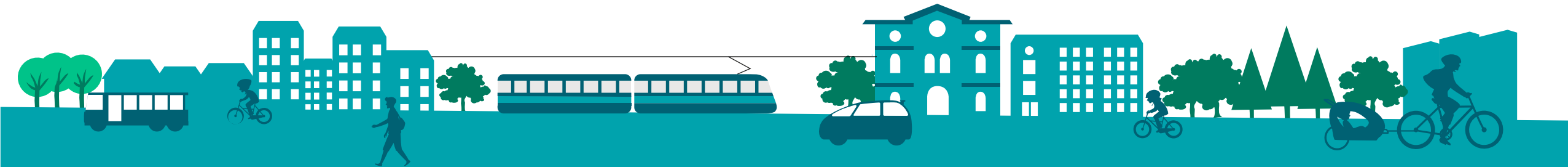
Nähtävillä olon jälkeen kaavarunko viimeistellään hyväksyttäväksi. Ratikan kaavarungon hyväksyy kaupunginvaltuusto. Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä alkuvuodesta 2023.

Ratikan kaavarunkoluonnoksen nähtävillä olo (30 pv)

- Mielipiteet:
 - Kaavarunkokyselyyn osallistuvavantaa.fi
 - sähköpostitse kirjaamo@vantaa.fi
 - tai kirjeitse kirjaamoon
- Kyselyyn ei tarvitse kirjautua
- Mielipiteen yhteydessä pyydetään ilmoittamaan oma nimi, osoite sekä kaavatyön numero
- Lisätietoa: [Kaavarungon verkkosivut](#)



Visio Vantaan ratikkakaupungista



Ratikan kaavarungon tavoitteet

Ratikkakaupungissa...



Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys

Vantaan ratikan kaavarungon suunnittelualue sijoittuu seudun yhdyskuntarakenteessa keskellä seutua, mutta nykytilassa poikittaista seudullista (ja Vantaan tarkastelussa keskeistä) akselia ei oikeastaan vielä ole. Aluekeskukset Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki ovat erillään toisistaan, ja väylien jakava vaikutus on suuri. Vantaan Ratikka kutoo nämä yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

Laadukkaan ja pysyvän pikaraitiotien rakentaminen tuo esiin reitin varren mahdollisuudet uudelle maankäytölle, pitkäaikaisille investoinneille, maan arvon nousulle ja olemassa olevan kaupunkirakenteen kehittämiseksi. Ratikkareitin varrella olevat palvelut ja työpaikat tulevat paremmin tavoitettaviksi paikallisesti, seudullisesti ja jopa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Parantuva saavuttavuus houkuttelee investointeja, ja nostaa alueiden ja kiinteistöjen arvoja. Ratikan kiinteistötaloudellisissa arvioinneissa on haarukoitu, kuinka paljon nopeammin ratikka vaikutuspiirissä kiinteistöjen arvot nousevat. Arvonnousu mahdollistaa kaupungille kiinteistökehitystuloja, joiden avulla ratikka voi puolestaan maksaa itsenä takaisin.

Vantaan ratikan suunnittelun näkökulma on laaja-alainen, pitkäjänteinen ja kestävän kehityksen mukainen. Ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen päänäkökulmia ovat:

Asukkaat ja yritykset hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Hyvät liikenneyhteydet ja liikennepalvelujen toimivuus ovat perusedellytyksiä kuntien ja alueiden toiminnassa. Ratikan merkitys on suurin raskaan raideliikenteen asemien (mm. Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) välisillä alueilla. Ratikka vahvistaa huomattavasti näiden alueiden joukkoliikenteen palvelutasoa ja kytkee ne entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon. Saavutettavuushyödyt ovat näiden alueiden osalta matkaa kohden kaikkein suurimmat ja hyödyt kohdistuvat moniin kyseisiltä alueilta lähteviin joukkoliikennematkoihin.

Raitiotie tuo vetovoimaa Itä-Vantaalle ja nykyisten ratojen katvealueille. Raitiotie mahdollistaa esimerkiksi Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskustien verkostoa. Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila ja Mellunmäki liittyvät raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila - Aviapolis -alueeseen ja sitä kautta myös muiden pääradan asemien yhteyteen.

Saavutettavuuden parantuminen edistää tontteihin kohdistuvaa kysyntää. Raitiotie parantaa saavutettavuutta erityisesti poikittaisliikenteen näkökulmasta ja edistää kestävästä liikkumisesta. Lisäksi syntyy verovoimaisia solmukohtia ratikan ja säteittäisen runkolinjan vaihtopysäkeille: Aviapolis Core, Tuusulanväylä, Tikkurila, Lahdenväylä ja Mellunmäki. Kaupungin maanhankintaa on pyritty kohdentamaan ratikan vaikutusalueelle. Ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen avulla aluekeskukset on tarkoitus kutoa yhteen jatkuvaksi kaupunkikudokseksi. Kun ratikkakaupunki on kytkeytynyt myös nopeaan junaliikenteeseen ja lentoliikenteeseen, ratikka parantaa koko ratikkakaupungin saavutettavuutta ja edelleen haluttavuutta asuin- työ- ja palvelujen sijaintipaikkana.

Kunnan maankäyttöä ja palveluverkkoa koskevat valinnat vaikuttavat monella tavalla kuntalaisten arkeen ja yritysten toimintaedellytyksiin. Mitä tiiviimmin lähiympäristössä on asukkaita, sitä luontevammin alueelle keskittyy arjen palveluita. Esimerkiksi kaupalliset palvelut keskittyvät sinne, missä on toisaalta paljon asukkaita, toisaalta muita samantyyppisiä ja toisiaan tukevia palveluita. Julkiset peruspalvelut pyritään toteuttamaan lähipalveluina, jotka ovat saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Kaavoituksella mahdollistetaan hyvinvoinnin edistäminen kokonaisvaltaisesti ja viihtyisän elinympäristön toteutuminen. Tätä kautta kaavoituksella voidaan ehkäistä esimerkiksi segregatiota ja muun eriarvoisuuden syntymistä.

Mitoitus, asumisen alueet

Ratikan kaavarunkoalueelle näin on mitoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia yli 3 miljoonaa kerrosneliometriä. Asukasmääränä tämä tarkoittaisi yli 60 000 uutta asukasta. Alueen mitoitus on laadittu tarkastelemalla alueen uudisrakentamis- ja täydennysrakentamismahdollisuuksia nykyisen tiedon pohjalta. Alueiden mahdollista uudistumista tulevaisuudessa on vaikea tässä yhteydessä ennakoida.

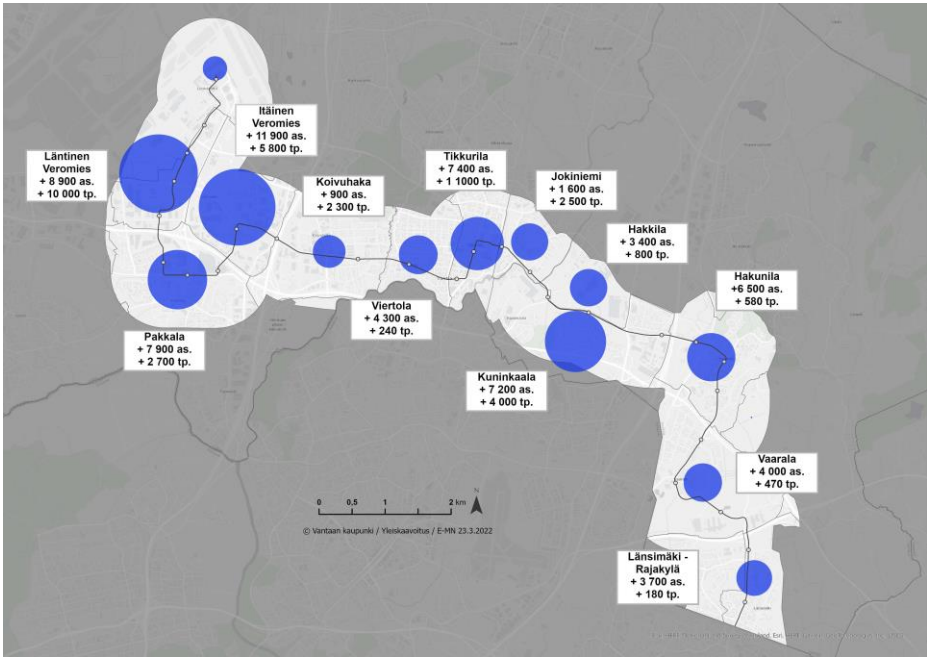
Mitoitusta laskettaessa on hyödynnetty tavoiteltavia korttelitehokkuuksia, jotka on määritelty alueen olemassa oleva rakennuskanta huomioiden. Tavoiteltavat korttelitehokkuudet vaihtelevat yleensä välillä $e=0,3 - e=2,5$ alueen käyttötarkoituksesta ja kaupunkirakenteellisesta sijainnista riippuen. Asumisen osuus rakentamisen määrästä on 50 % – 90 % käyttötarkoituksesta ja alueesta riippuen.

Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Suunnittelualueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joilla kaupunkirakenteen uudistuminen mahdollistaa nykyistä selkeästi korkeammat rakentamistehokkuudet niin asumisen kuin työpaikkarakentamisen näkökulmasta. Tällaisten selkeiden uudisrakentamisalueiden lisäksi alueella on paljon uudistumisen ja tiivistymisen mahdollisuuksia nykyisessä kaupunkirakenteessa. Olemassa olevilla pientalovaltaisilla alueilla mahdollisesta maltillista täydennysrakentamista, joka sopeutuu lähiympäristöön.

Asuinrakentaminen

C	$e=1,5 - 2,5$	AC	$e=1,2 - 2$	A/KM	} $e=1,2 - 2$
CL	$e=0,75 - 1,5$	A	$e=0,3 - 1,5$	A/TP	
		AP	$e=0,3 - 0,45$		

Kuva 24. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet



Kuva 25. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä.



Kuva 26. 3d-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista

Mitoitus, työpaikka-alueet

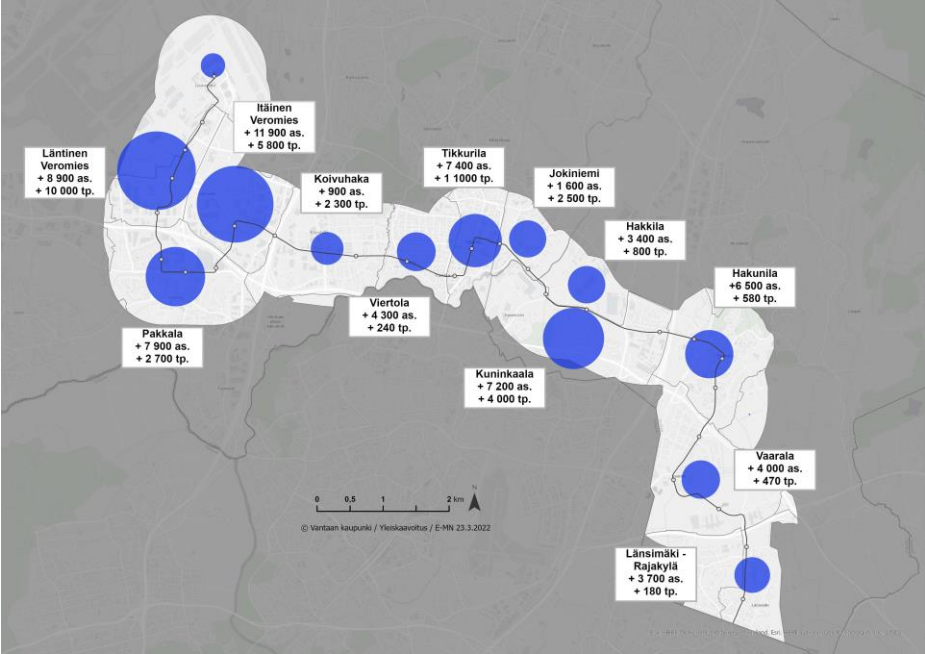
Ratikan vaikutusalue muodostaa yleiskaavan 2020 merkittävimmän kasvu- ja kehityskäytävän. Alueelle sijoittuu jo nykyisin lähes 50 % Vantaan työpaikoista. Uusia työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueella yli 1 miljoona kerrosneliometriä. Työpaikkarakentamispotentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Käytetyt työpaikkaväljyydet vaihtelevat noin 30 k-m²:stä 100 k-m²:in toimialasta riippuen. Rakentamispotentiaali mahdollistaa työpaikkaväljyydestä riippuen myös suurempia kasvulukuja.

Alueella on paljon monipuolistuvia sekä muuntuvia työpaikka-alueita. Tehokkain työpaikkarakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille kuten asemanseudulle ja ratikkapysäkkien yhteyteen. Näihin lukeutuvat Aviapolikseen sijoittuvat tiiviit työpaikka-alueet (K) sekä keskusta-alueet, joilla rakentamisen tavoitteellinen korttelitehokkuus on keskimäärin $e=2$. Myös monipuolisilla työpaikka-alueilla (TP) tavoitellaan nykyisten korttelitehokkuuksien merkittävää tehostumista erityisesti ratikan välittömässä läheisyydessä. Kaupallisten palveluiden alueilla (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan –alueilla (TY) tavoitellaan myös tehostumista (korttelitehokkuuksissa väh. 0,6). Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi työpaikkarakentamista sijoittuu erityisesti myös keskusta-alueille, jotka ovat merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.

Työpaikkarakentaminen

C	$e=1,5-2,5$	K	$e=1,2-2$	KM	$e=\text{min. } 0,6$
CL	$e=0,75-1,5$	TP	$e=0,7-1$	A/KM	$e=1,2-2$
		TY	$e=\text{min. } 0,6$	A/TP	

Kuva 27. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

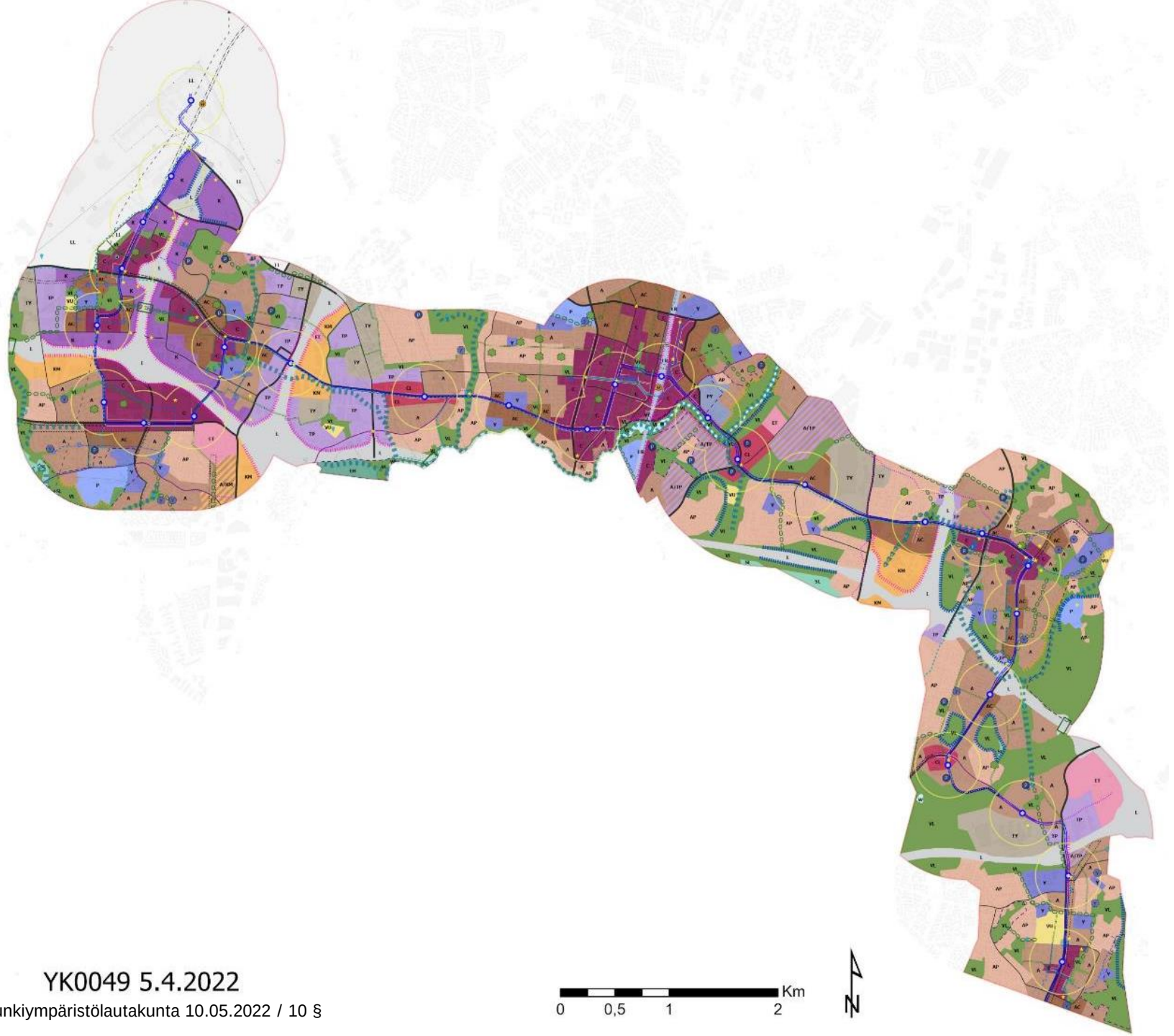


Kuva 28. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä.



Kuva 29. Havainnekuva Aviapoliksestä Tietotien toimisto- ja hotellikehityshankkeesta. (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Kaavarunkokartta ja merkinnät



YK0049 5.4.2022

LIITE: Kaupunki ympäristö lautakunta 10.05.2022 / 10 §

0 0,5 1 2 Km



Merkintöjen selitteet

	A Monimuotoinen asuinalue
	A/KM Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue
	A/TP Asumisen ja työpaikkojen alue
	AC Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue
	AP Pientalovaltainen asuinalue
	C Keskusta-alue
	CL Lähikeskustan alue
	K Tiivis työpaikka-alue
	KM Kaupallisten palveluiden alue
	TP Monipuolinen työpaikka-alue
	TY Tuotanto- ja varastotoiminnan alue
	PY Hallintopalvelujen alue
	P Palveluiden alue
	Y Julkisten palveluiden alue
	VL Lähivirkistysalue
	VU Urheilukenttiä
	SL Luonnonsuojelualue
	W Vesialue
	EH Hautausmaa-alue
	ET Yhdyskuntateknisen huollon alue
	LR Raskaan raideliikenteen alue
	LL Lentoliikenteen alue
	L Liikennealue

	Maamerkki
	Vahva kaupallinen julkisivu
	Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna
	Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna
	Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna
	Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila
	Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila
	Virkistysalue
	Huleveden hallintarakenne
	Viheryhteyden kehittämiskohta
	Viherkatu tai muu vihreä kulkureitti
	Siniverkosto
	Viherketju
	Arvokas kulttuuriympäristö
	Kehitettävä historiallinen tieympäristö
	Julkisten palveluiden kehittämistarve
	Julkisten palveluiden kohde
	Lentomeluviyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)
	Lentomeluviyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)
	Lentomeluviyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)
	Kehitettävä voimajohtoalue
	Lentoterminaalien alue

	Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka
	Rautatieasema
	Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema
	Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue
	Raitiotien pysäkki
	Raitiotie
	Raitiotien tunneliosuus
	Raskaan raideliikenteen tunneliosuus
	Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus
	Joukkoliikenteen runkoyhteys
	Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu
	Pääkatu tai tie
	Joukkoliikennekatu
	Pyöräliikenteen baana
	Selvitettävä baanareitti
	Kestävän liikkumisen katu
	Kävelykatu
	Kaupungin raja

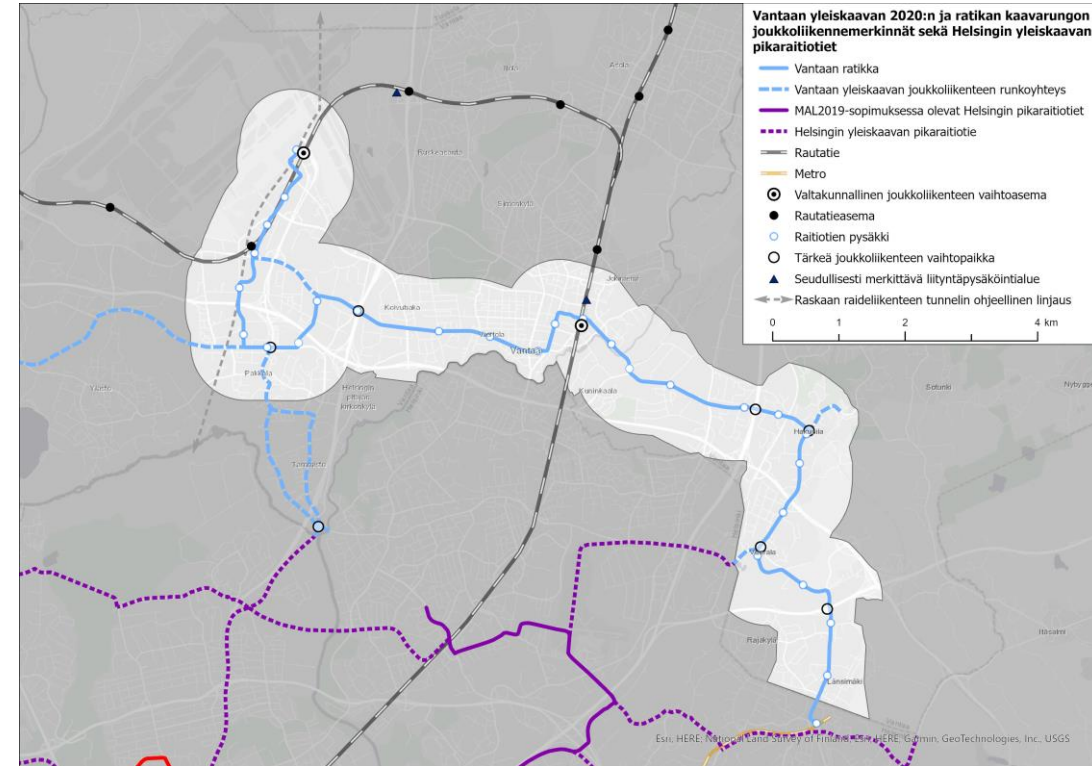
YK0049 määräykset 5.4.2022

Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia

Vantaan ratikka on yksi osa HSL-alueen joukkoliikennelinjaston runkoverkkoa ja tulevaisuudessa osa pääkaupunkiseudun pikaraitiotieverkostoa. Ratikan kaavarunkoon on merkitty raitiotien lisäksi yleiskaavan joukkoliikenteen runkoyhteydet, jotka voidaan toteuttaa raitioteinä. Ne mahdollistavat Helsingin yleiskaavan pikaraitioteiden jatkumisen Vantaalle sekä yhdistymisen Vantaan ratikan raiteisiin. Pidemmän aikavälin varauksena on uudessa yleiskaavassa ja kaavarungossa osoitettu raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus, jolla mahdollistetaan Lentoradan ja Tallinna-tunnelin toteutuminen.

Vantaan ratikka tuo uuden lisän liikkumisvaihtoehtoihin ja raideyhteyden Itä-Vantaalle. Raitiotie parantaa Vantaan poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna se parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä. Uusi liikennemuoto aiheuttaa myös haasteita. Koska katutilan kokonaismäärä ei kasva, pitää kaupungin liikennejärjestelmää järjestellä uudelleen siten, että eri kulkumuodoille ja palveluille löydetään optimaaliset paikkansa ja roolinsa osana kokonaisuutta. Ja vaikka raitiotie tuo uusia alueita raideliikenteen piiriin, se ei tarkoita, että bussiliikenne olisi näiltä alueilta kuitenkaan loppumassa. Esimerkiksi Hakunilan ja Pakkalan alueilla säilyy myös jatkossa vahva bussiliikenne, joka osaltaan toimii liityntänä ratikan pysäkeille ja toisaalta tarjoaa suoria yhteyksiä muun muassa Helsingin suuntaan.

Vaihdot ovat olennainen osa joukkoliikennejärjestelmää ja raitiotien myötä paranee vaihtoyhteydet erityisesti nykyisiin ratoihin sekä säteittäisten pääväylien bussiliikenteeseen. Kaavarunkoon on merkitty erikseen tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja rautatieasemat, joista Tikkurilan ja Lentoaseman asemat on nostettu omalle merkinnälleen. Vaihtoyhteyksien sujuvuus raitiotien ja muun joukkoliikenteen välillä on kuitenkin keskeisessä asemassa kaikkien raitiotiepysäkkien suunnittelussa. Kaavarungon alueella on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue Tikkurilassa.



Kuva 30. Joukkoliikenneverkoston teemakartta.

Kaavarunko tarkoittaa yleiskaavan liikenneverkkoja

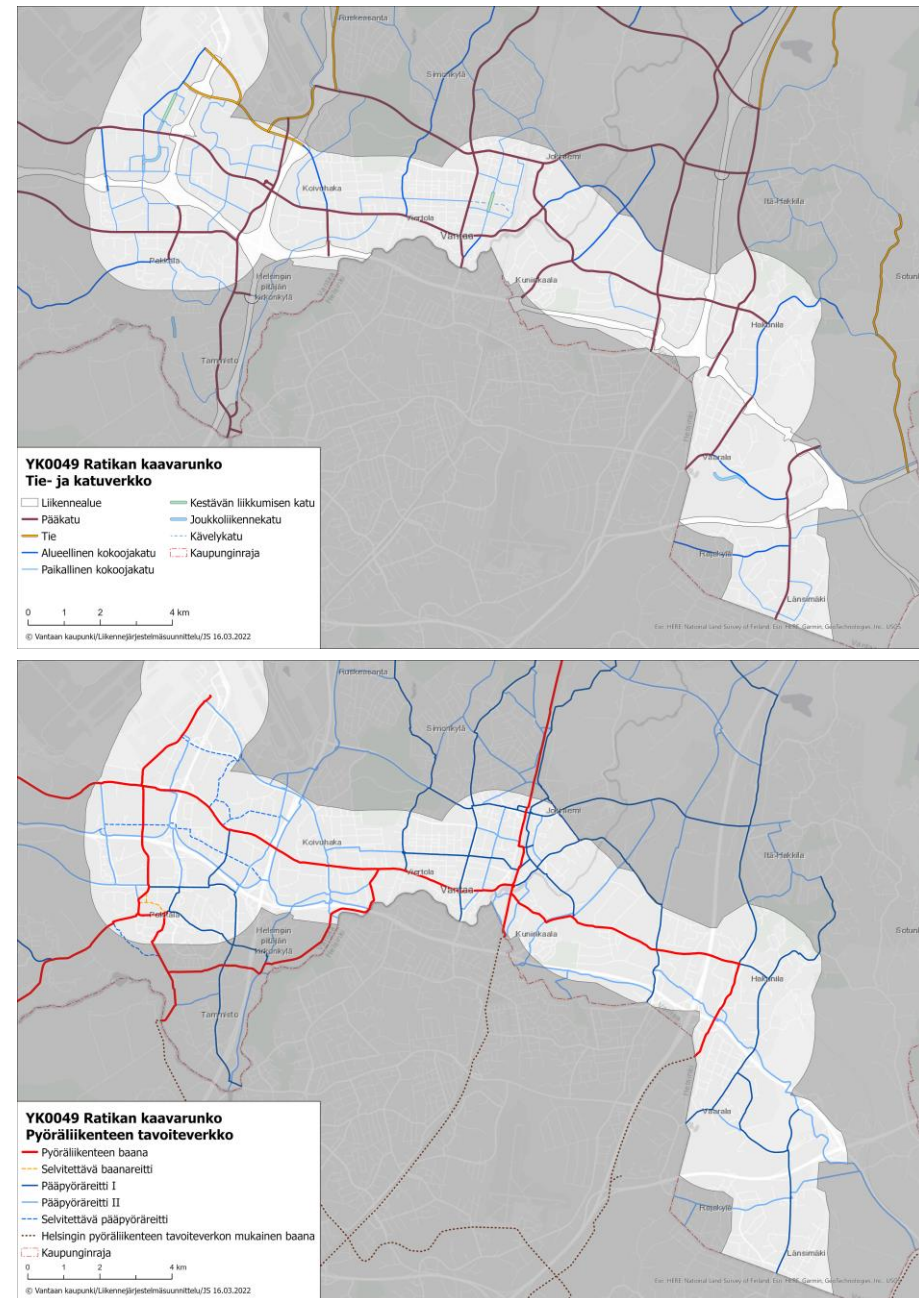
Kaavarunko täydentää ja tarkoittaa yleiskaavassa esitettyä tie- ja katuverkkoa. Yleiskaavan tapaan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät on merkitty kaavarungossa liikennealueina. Muu tie- ja katuverkko on merkitty kahdella merkinnällä, jotka ovat *pääkatu tai tie* sekä *alueellinen tai paikallinen kokoojakatu*. Niitä koskevien määräysten mukaisesti keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylille. Kokoojakadut puolestaan täydentävät tätä verkkoa. Tie- ja katuverkon luokittelu ohjaa jatkosuunnittelua tuomalla esiin eri yhteyksien aseman liikenneverkolla, mikä vaikuttaa esimerkiksi katujen poikkileikkausten mitoittamiseen. Keskeistä on myös varmistaa sujuva liikkuminen ja keskustojen saavutettavuus eri kulkumuodoilla.

Kestävän liikkumisen osalta ratikan kaavarungossa on merkintöinä lisäksi: *joukkoliikennekatu*, *kestävän liikkumisen katu* ja *kävelykatu*. Joukkoliikennekaduiksi on merkitty katuosuuksia Hopeatien ympäristössä, Muurassa sekä Aviapoliksen terminaalin alueella. Nämä ovat joukkoliikenteelle varattuja katuja, joille linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys. Muun liikenteen läpiajtoa ei sallita joukkoliikennekaduilla. Kestävän liikkumisen kaduiksi on puolestaan merkitty osa Kielotiestä sekä Aviabulevardista. Näillä katuosuuksilla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla. Kävelykatuna kaavarungossa on merkitty Tikkuraitin ja Asematien muodostama yhteys, joka varataan jalankululle ja pyöräliikenteelle.

Kaavarunko tuo joitakin tarkennuksia pyöräliikenteen baanoihin. Linjaus Backaksen kartanon alueella on tarkentunut suunnitelmien edetessä ja siihen liittyy Ylästöntien pohjoispuolen selvitettävä baanareitti, jonka linjausta on vielä tutkittava. Kivistön-Tikkurilan-Hakunilan baana kulkee pitkälti Vantaan ratikan varressa ja sitä suunnitellaan toteutettavaksi ratikan yhteydessä. Lisäksi pyöräliikenteen teemakartalla on tarkennettu vuoden 2020 lopulla valmistunutta pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Siinä on esitetty baanat sekä pääpyöräreitit, jotka on luokiteltu kahteen luokkaan. Kaavarunko tarkoittaa pääpyöräreittejä lähinnä Aviapoliksen alueella, missä maankäytön muuttuessa uusilla pyöräyhteyksillä on merkittävä vaikutus erityisesti alueen sisäiseen liikkumiseen.

Kaavarunko ei tuo esiin pienimpiä yhteyksiä, kuten tonttikatuja ja paikallispöräreiteitä, mutta nämä on otettava huomioon jatkosuunnittelussa, jotta esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen reitit pysäkeille ja palveluihin voidaan toteuttaa mahdollisimman suorina ja turvallisina. Näihin vaikuttaa muun muassa korttelirakenne ja yhteyksillä on keskeinen vaikutus alueelliseen saavutettavuuteen sekä pysäkkien palvelutasoon.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 §



Kuvat 31 & 32. Tie- ja katuverkon sekä pyöräliikenteen tavoiteverkon teemakartat.

Keskustat

Vantaa on monikeskuksinen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaavan nostamista kolmesta pääkeskustasta kaksi, Tikkurila ja Aviapolis, sijoittuvat ratikan kaavarungon alueelle. Lisäksi suunnittelualueella sijaitsee aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki, jotka muodostavat tärkeän on kaupungin monikeskuksisuuden vahvistumista.

Keskustoista Aviapolis on luonteeltaan verkostomainen. Vantaan ratikka kutoo yhteen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen ytimiä mm. Aviapolis Coressa, Muurassa, Huberilassa ja Anfredissä. Pakkalassa ratikan varten sijoittuu laajat uudistuvat keskustatoimintojen alueet. Uudistumisen myötä myös nykyisten umpinaisten rakennusten tulisi avautua ulospäin ympäröiville kaduille. Tikkurila kehittyy monen liikennemuodon ja toiminnon tiiviinä ja laadukkaana kaupunkiytimenä, jonka vetovoimaa lisäävät jokimaisema ja sen kulttuuriympäristöarvot. Hakunila hyötyy eniten ratikan mahdollistamasta saavuttavuuden paranemisesta sekä keskeisiä kaupunkitiloja uudistavista ja parantavista hankkeista, kuten Vanhan Lahdentien siirron mahdollistamasta keskustan läntisestä laajennuksesta. Samantapainen uusiutuminen ja täydentäminen on mahdollista myös Länsimäessä.

Keskustat ovat toiminnallisia solmuja, ja niitä luonnehtivat toimintojen monimuotoisuus, rinnakkaisuus ja korkea intensiteetti verrattuna muihin alueisiin. Keskustat ovat ennen kaikkea kohtaamisten, kulttuurin ja elämysten paikkoja. Kaupunkielämä edellyttää rakentamiselta tehokkuutta ja toiminnoilta tiheyttä. Toiminnallisen tiheyden vastapainoksi tarvitaan tunnistettavia erottuvia paikkoja, suunnittelun ja toteutuksen laatua, viihtyisiä julkisia kaupunkitiloja ja viheralueita. Keskustaympäristössä saa myös näkyä kestävyiden ja esimerkiksi sään ääri-ilmiöiden edellyttämät ratkaisut.

Kaupunkikeskustojen muutosta kestävämpään suuntaan edustaa myös liikennejärjestelmän muutos, jossa luodaan joukkoliikenteen eri muodoille ja niiden matkaketjuille tasavertaiset olosuhteet verrattuna autoiluun. Ennen kaikkia keskustoja ja erityisesti pysäkkien ympäristöjä kehitetään kävely ensisijaisena kulkumuotona. Tarkemmassa suunnittelussa tämä näkyy kaupunkitilan käytön priorisoinneissa, huolellisessa suunnittelussa ja laadukkaassa toteutuksessa niin julkisen kaupunkitilan, rakennusten arkkitehtuurin kuin tonttien piha-alueiden käytössä. Tärkeä yksittäinen trendi on keskustojen maantasopysäköintien korvaaminen rakenteellisilla pysäköintiratkaisulla, mikä vapauttaa arvokasta keskustamaata joko rakentamiseen tai kaupunkilaisten ja asukkaiden käyttöön.

Ratikan kaavarungossa keskusta-alueita on osoitettu suppeammin kuin yleiskaavassa. Toisaalta yleiskaavan esitystapa on sekä tarkastelumittakaavaltaan että esitettyjen maankäyttöluokkien osalta yleispiirteisempi kuin ratikan kaavarungossa. Siten osa yleiskaavan keskusta-alueista on tulkittu joko tarkemmin muihin käyttötarkoituksiin tai sijoitettu käyttötarkoituksiin, joiden voidaan ajatella ainakin lyhyemmällä aikavälillä täsmentävän yleiskaavan keskustamerkintää, kuten keskustojen selvästi asuinpainotteisten laitaosien osoittaminen keskustamaisina asuinalueina. Toisaalta keskustojen alueilla ei esitetä erikseen yksittäisille toiminnoille varattuja alueita, esim. koulujen ja päiväkotien tarpeisiin varattuja julkisten palvelujen alueita.

Keskusta-alueiden verkkoa on täydennetty muutamalla lähikeskustaksi merkityllä ratikkapysäkin ympäristöllä (Koivuhaka, Heidehof ja Kuussilta). Nämä eivät ole yleiskaavan mukaisia keskusta-alueita, vaan täydentävät toiminnallisesti monimuotoisina pysäkkiympäristöinä keskusverkkoa. Lähikeskuksiin ei voi sijoittua esim. merkittävää kauppaa, vaan palvelut on suunnattu lähiympäristön tarpeisiin.

Pysäkinseudut

Ratikan kaavarungossa Mobility Hubin ja Design Manualin tulokset heijastuvat pysäkkien ympäristön maankäytössä ja kaupunkitilan suunnitteluratkaisuissa. Pysäkkien vaikutus kaupunkiympäristöön on esitetty kahdella eri merkinnällä, joissa pysäkin kohdemarkintä ohjaa itse pysäkin ja sen välittömän lähiympäristön liittymistä kestävästä liikkumisjärjestelmän kehittämiseen. Pysäkinseudun kehittämismarkintä kattaa laajemman pysäkin vaikutusalueen, ja se ohjaa alueen liikennejärjestelmän kehittämistä, kaupunkitilan muutosta käveltävyys ensi sijalla ja toimintojen sijoittamista - tälle vyöhykkeelle pyritään keskittämään tehokkain mm. rakentaminen, ja palvelujen sijoittamisessa tulee suosia ratikan pysäkinseutuja.

Ratikalla edistetään kestävien liikkumismuotojen käyttömahdollisuuksia mm. nostamalla kävely sekä keskustojen että pysäkkien lähiympäristöjen ensisijaiseksi liikkumiskeinoksi. Valintaa ilmennetään pysäkkien lähiympäristön suunnittelulla, jossa suunnitteluratkaisut ja materiaalit lähtevät kävelijän nopeustasosta ja kokemusmaailmasta: virikkeitä ja kokemuksia tulee tarjota monin verroin tiheämpään kuin autoiluun perustuvassa kaupunkirakenteessa. Kävelyreitit pysäkeille suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi.

Alueesta tulee rakentaa laadukasta kaupunkiympäristöä. Tilan rajauksen, pintamateriaalien, kalusteiden, valaistuksen ja kasvillisuuden avulla luodaan laadukasta ja viihtyisää kävelyn ja viipymisen aluetta. Pysäkkien yhteyteen varataan tilaa julkiselle taiteelle ja/ tai erottuvalle ja mieleen jäävälle arkkitehtuurille. Ratikkakatuja ja muiden pää- ja kokoojakatuja risteyspaikat toisten pääkatujen, kehitettävien kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien sekä viherverkostojen kanssa on kehitettävä erityisluonteisina paikkoina. Erityisluonne voidaan tuoda esiin esimerkiksi erottuvan ja mieleen jäävän arkkitehtuurin tai kaupunkitilan tai julkisen taideteoksen avulla.



Kuvat 33 & 34. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä (WSP).

Lähipalvelut

Julkiset palvelut, kuten kirjastot ja terveystalvelut sijaitsevat keskittyen keskustoihin, kun taas asukkaiden lähipalveluina toimivat koulut ja päiväkodit ovat keskustojen lisäksi asuinalueilla lähellä käyttäjiään.

Ratikan kaavarunkoalueen palveluverkko täydentyy vuoteen 2031 mennessä useilla uusilla palveluilla. Kaavarungon alueelle on investointiohjelmaan kirjattu kaksi uutta yhtenäiskoulua sekä 14 uutta tai tilapäistä päiväkotia. Seuraavan kymmenen vuoden palveluverkkotarpeet on määritelty talousarvion investointiosassa.

Aviapoliksen suuralueella Veromiehen kaupunginosan muuttuessa suurelta osin asumiseen, on myös uusien lähipalvelujen tarve tiedostettu. Näistä mainittakoon monitoimirakennus Atomi, jonne sijoittuvat päiväkotia, yhtenäiskoulu ja nuorisotila. Tikkurilassa uusi hyvinvointikeskus ja kaupungin uudet toimitilat Kielotie 13:een ovat suuria tulevaisuuden hankkeita. Jokiniemen oppimiskampus kehittää radan itäpuolelle merkittävän ammatillisen ja toisen asteen koulutuskeskittymän. Tikkurilan urheilupuiston alueen ja toimintojen kehitetään. Hakunilan suuralueella tulevaisuuden kohteita on usean päiväkodin lisäksi mm. Hakunilan vanhustenkeskus sekä asukastilat.

Merkittävimpien muutosten lisäksi kaupungin eri toimialoilla on kehitystarpeita, jotka edellyttävät uutta tai muuntuvaa tilaa. Lisäksi kaupungilla on palvelutiloja, joiden kunto saattaa aiheuttaa lisätarpeita uusien palveluiden toteuttamiselle. Kaupungin tulee voida vastata näihin tarpeisiin osoittamalla riittävästi tonttimaata ja asemakaavoittaa joustavasti tarpeisiin soveltuvia aluevarauksia.



Kuvat 35- 37. Esimerkkikuvia päiväkodeista, koulusta ja leikkikentästä.

Palveluverkko ratikkakaupungissa

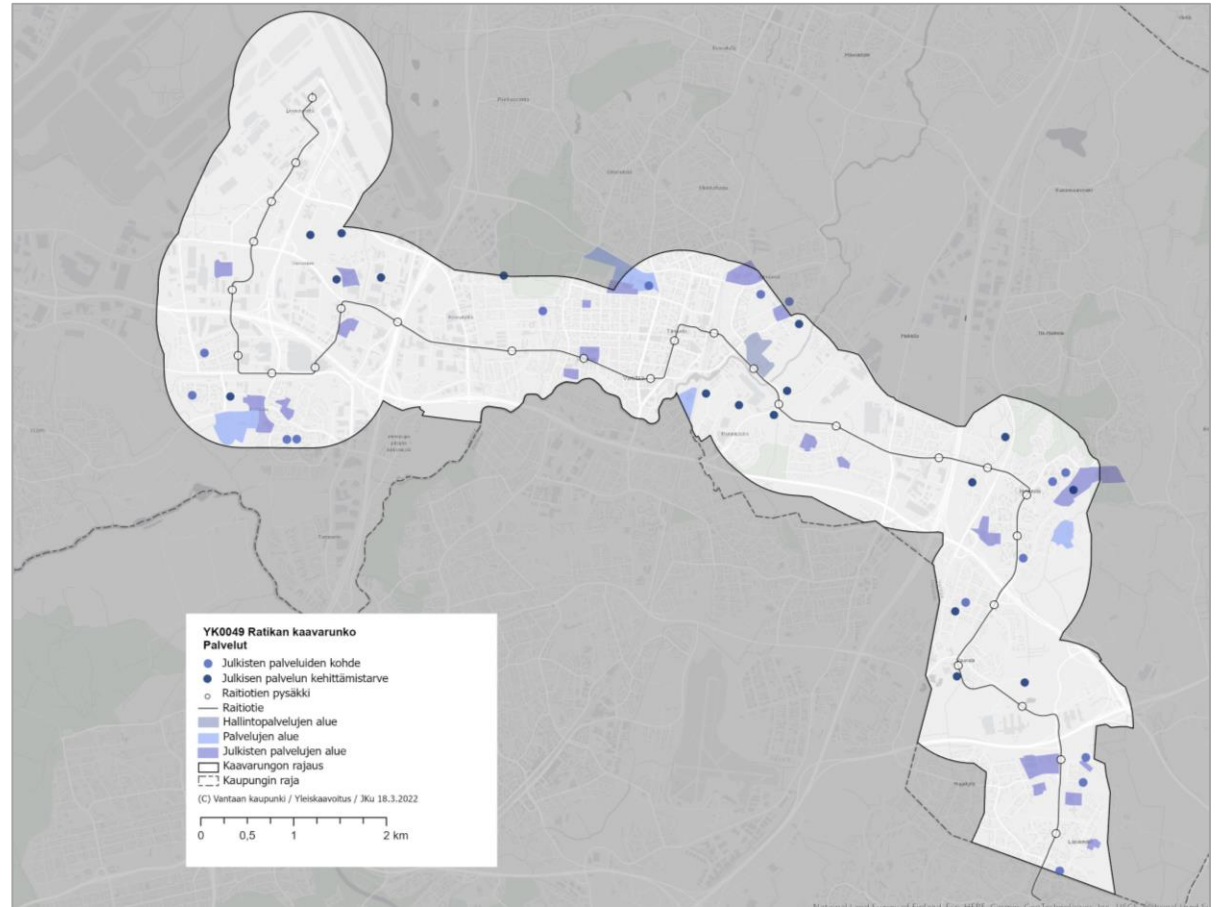
Toimivassa ratikkakaupungissa palvelut ovat sujuvan kävely-, pyörä tai ratikkamatkan päässä. Palvelut on helppo saavuttaa niin ratikkapysäkiltä, kuin myös kotiovelta.

Matkaketjut kodin, palveluiden ja joukkoliikenteen pysäkkien välillä tulisi olla turvalliset ja helposti kuljettavat. Hiilineutraalit matkaketjut syntyvät toimivasta kaupunkirakenteesta ja liikennejärjestelmästä, joka kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön asiointimatkoilla. Alueiden vetovoiman ja myönteisen imagon kannalta on keskeistä, että päivittäisiä lähipalveluita on tarjolla riittävästi ja sujuvan sekä turvallisen ja helposti hahmotettavan matkan päässä.

Ratikan varren kaupunkikehitys ja sen mahdollistama asukasmäärän kasvu tarkoittaa luonnollisesti myös palvelutarpeen kasvua. Voimakkaimmin kasvu näkyy varhaiskasvatus- ja perusopetuksen palveluiden tarpeessa. Ratikan kaavarunkotyön yhteydessä tarkentuneet kasvuluvut tuottavat palvelutarpeen 20 päiväkodille ja 5 yhtenäiskoululle vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi sosiaali- ja terveystalveluille tarvitaan tilaa kasvavan väestön tarpeisiin. Paikoin vanhentuneet ja palvelutarpeen kasvuun heikosti vastaavat tilat lisäävät haasteita. Palveluiden osalta kaupunkisuunnitteluun liittyviä periaatteita ovat mm. hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä, jalan sekä pyörällä, täydennysrakentamisen mahdollistama keskittäminen, tilojen yhteiskäyttö ja tilatehokkuus sekä monikäyttökiinteistöt. Palveluiden sijoittamisessa on huomioitu ympäristöterveysnäkökulmat, kuten ilmanlaatu ja melu.

Päiväkodin tulisi löytyä lähipalveluna samasta kaupunginosasta, koulun tulisi olla korkeintaan 3 kilometrin turvallisen koulumatkan päässä, mieluiten kuitenkin 1 kilometrin päässä. Päiväkotij- ja koulutontin koko tulisi olla nykytiloituksen mukaan noin 1-3 hehtaaria. Haasteena riittävän ja saavutettavan palveluverkon toteuttamisessa on saavutettavalta sijainnilta oikeankokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytäminen tiivistyvistä kaupunkirakenteesta. Lisäksi kaupungin omistaman maan vähäisyys soveltuvissa sijainneissa haastaa palveluverkon kehittämistä.

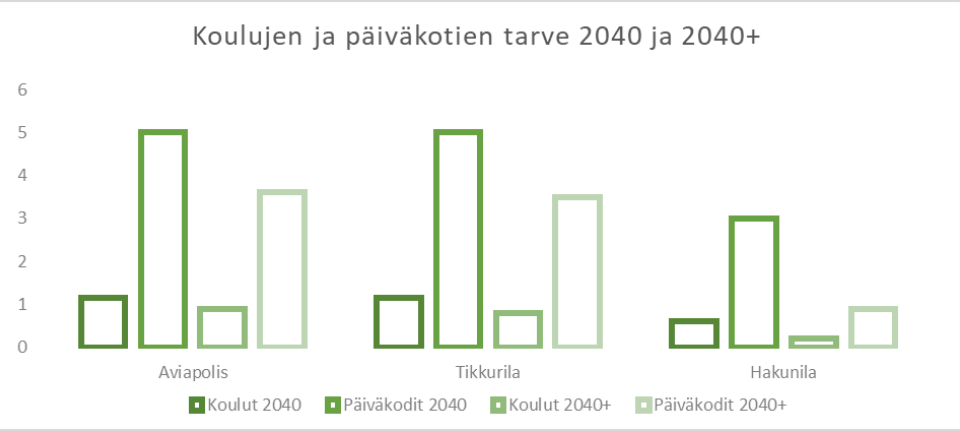
Kaavarunkokartalla on osoitettu alueina olemassa olevien kohteiden lisäksi sellaiset tulevat palvelut, joiden sijainti on jo tiedossa. Symboleilla on osoitettu uusia palvelutarpeita, joiden sijaintia ja aluevarauksen laajuutta tulee selvittää tarkempien suunnitelmien, kuten asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta. Alueellisissa kaavarungoissa, kuten Tikkurilan sekä Länsimäen kaavarungossa on tutkittu uusien palvelutarpeiden sijaintia ja ne on huomioitu ratikan kaavarungossa. Palveluiden kehittämiskohteita on haettu sellaisista sijainneista, jotka sujuvoittavat asukkaiden arkisia matkaketjuja ja joissa voidaan hyödyntää ratikan pysäkin läheisyyttä ja ratikkaa kulkumuotona asiointimatkoilla.



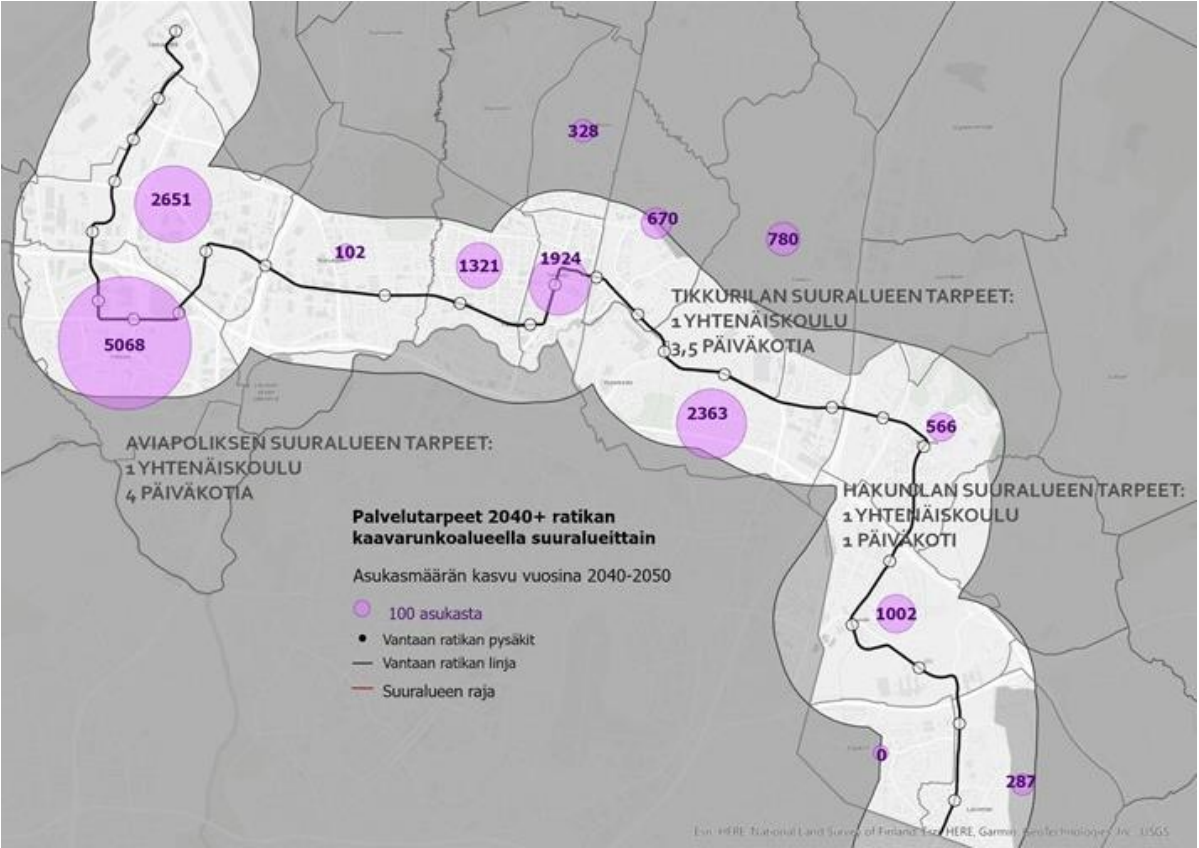
Kuva 38. Lähipalvelut ratikan kaavarungossa.

2040 jälkeen tarvittavat palvelut esitetään oheisessa teemakartassa. Kartalla on kuvattu suuralueittain ratikan tuottama väestönkasvu 2040-2050 sekä nykyisen palvelumitoituksen mukaiset uudet päiväkotien ja koulujen tarpeet. Tämän kasvuarvion lisäksi on syytä ottaa huomioon yleiskaavan A/TP-alueiden asumisen osuuden toteutuminen ja painotus sekä olemassa olevien asuinalueiden täydennysrakentamisen potentiaali, jotka voivat tuottaa lisätarpeita lähipalveluille. Yleiskaavan mitoitustukujen pohjalta laskettuna palveluiden lisätarpeita tulee erityisesti Tikkurilan ja Hakunilan suuralueiden kaupunginosissa ratikan vyöhykkeellä.

Kaavarunkokartalla on osoitettu erilaisiin matkailun, vapaa-ajan ja urheilun toimintoihin mm. Tikkurilan urheilupuisto sekä Backaksen sekä Håkansbölen kartanoalueet. Kartanoalueiden kehittämisessä tulee huomioida ympäristön kulttuurihistorialliset arvot.



Kuva 39. Koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+ suuralueittain.



Kuva 40. Väestönkasvu kaupunginosittain 2040-2050 sekä koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+.

Kaupan ohjaaminen

Kaupan ohjaus perustuu yleiskaavan 2020 ratkaisuun, voimassa olevaan maakuntakaavaan sekä useisiin selvityksiin. Vuonna 2015 laadittu *“Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040”* määritteli kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet, josta tähän on nostettu ratikan kaavarunkoaluetta koskevat osuudet. Samat periaatteet toimivat myös yleiskaavan kaupan ratkaisun perustana.

Kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet Vantaalla

- Vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille ja kaupan alueille.
- Päivittäistavarakaupat ja muut erikoiskaupat tulee sijoittaa keskusta-alueille tai niiden tulee tukeutua asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen.
- Keskusta-alueiden ulkopuolisilla asuntovaltaisilla alueilla tulee edistää kaupallisten lähipalvelujen muodostumista.
- Työpaikka-alueille (muu kuin kaupan alue) saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta tukevia liiketiloja tapauskohtaisesti. Liiketiloja ei saa rakentaa ilman tontin varsinaisen liiketoiminnan rakentamista. Tästä poikkeuksena ovat Kehäradan asemanseudut, joille saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.
- Kaupungin tulee edistää riittävää kaupan tonttitarjontaa.

Nykyiset keskusta-alueet ja keskusta-alueiden laajennukset

- Tavoitellaan laaja-alaisesti kauppaa, erityisesti muuta erikoiskauppaa ja päivittäistavarakauppaa.
- Myymälätilojen suunnittelussa on otettava huomioon keskustojen erityispiirteet tiiviinä kaupunkirakenteen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liiketilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen avautuminen katutilaan.

- Keskustojen liiketilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä.
- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla liiketiloiksi.
- Liiketilojen pysäköinti tulee toteuttaa pääsääntöisesti rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä.
- Julkisten ja yksityisten palvelujen yhteisasioinnin helppoutta tulee edistää.

Nykyiset kaupan alueet ja kaupan alueiden laajennukset

- Tavoitellaan kauppaa, joka ei suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille ja joissa myytävät tuotteet vievät paljon tilaa.
- Tammistoa, Porttipuistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asioimista kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle voidaan sallia päivittäistavarakauppoja, jotka palvelevat lähiasutusta (alle 1000 k-m²) ja tukeutuvat asuntorakenteeseen
- Koivuhakaa kehitetään paljon tilaa vaativan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppaa

Kaupan palveluverkkoselvityksestä on alkanut päivitystyö ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivittäminen: keskustat ja päivittäistavarakaupan verkko koko kaupungissa”, jonka on tarkoitus valmistua kesäkuussa 2022. Valmistuessaan selvitystyö antaa eväitä kaavarungon ehdotusvaiheeseen.

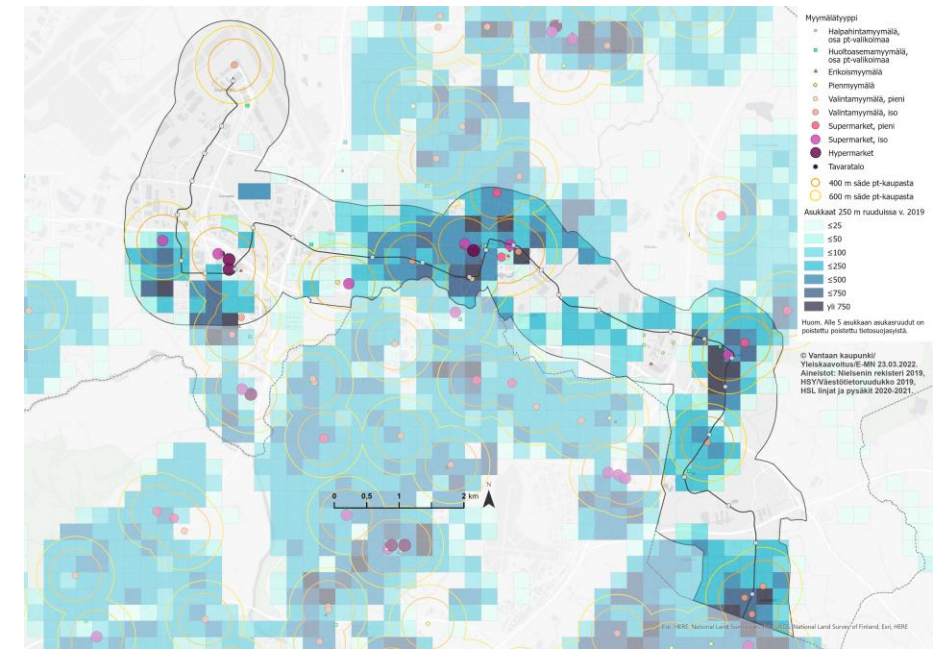
Yleiskaavan 2020 keskeisenä kaupan ohjaamisessa on keskustojen ensisijaisuus monipuolipuolisina kaupan ja palveluiden alueina. Tähän linjaukseen ohjaa myös lainsäädäntö sekä yleiskaavatyötä tukenut maakuntakaava. Ratikan kaavarunkoalueella näitä keskustoja ovat Aviapolis, Tikkurila ja Hakunila, joihin voi sijoittua merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lisäksi Länsimäen keskustatoimintojen alueelle voi sijoittua merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Ratikan kaavarungon keskusta-alueille tavoitellaan laaja-alaisesti monipuolista kauppaa ja kaupallisia palveluita. Pysäkkien yhteyteen sijoittuville lähikeskustojen alueilla tavoitteena on lähiasutukseen ja työpaikkoihin tukeutuva monipuolinen kaupan ja palveluiden keskittymä.

Asukkaiden eniten käyttämä yksittäinen lähipalvelu on päivittäistavarakauppa. Kaavarungon kaupan ratkaisu nojaa niidenkin osalta yleiskaavan ratkaisuun, jossa päivittäistavarakauppa ohjataan keskustoihin ja asuinalueille. Päivittäistavarakaupan myymälätilaa sisältävät suuryksiköt ohjataan ensisijaisesti keskusta-alueille eikä niiden sijoittuminen saa heikentää lähipalveluiden saavutettavuutta. Asuinalueille saa sijoittaa suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Sama koskee muuntuvia A/TP- ja A/KM-alueita. Tällä halutaan varmistaa, että päivittäistavarakaupan hankkeiden kokoluokka pohjautuu lähialueen asukaspohjaan eikä haittaa kaupan palveluverkon tasapainoa.

Kaupallisten palveluiden alueet säilyvät rajauksiltaan ja toimintoja ohjaavilta määräyksiltään yleiskaavan muodossa. Kaupan alueiden, kuten esimerkiksi Porttipuiston ja Koivuhaan, saavutettavuus paranee uuden poikittaisen yhteyden myötä, mikä voi edesauttaa niiden kehittämismahdollisuuksia.

Ratikan kaavarungon ratkaisu mahdollistaa asukasmäärän merkittävän kasvun kaavarunkoalueella. Kasvava ostovoima ja kysyntä edistää kaupan palveluverkon kasvua ja korjautumista tasapainoiseksi. Erityisesti päivittäistavarakaupan palveluverkosta on mahdollisuus kehittää nykyistä kattavampi. Usein käytettävän palvelun asiointimatkojen pituudet lyhenevät ja saavutettavuus kestävin kulkumuodoin paranee. Kasvu mahdollistaa myös muiden kaupallisten palveluiden verkon tihentymisen.



Kuvat 41 & 42. Päivittäistavarakaupan verkosto v. 2019 ja kaavarunkoluonnos

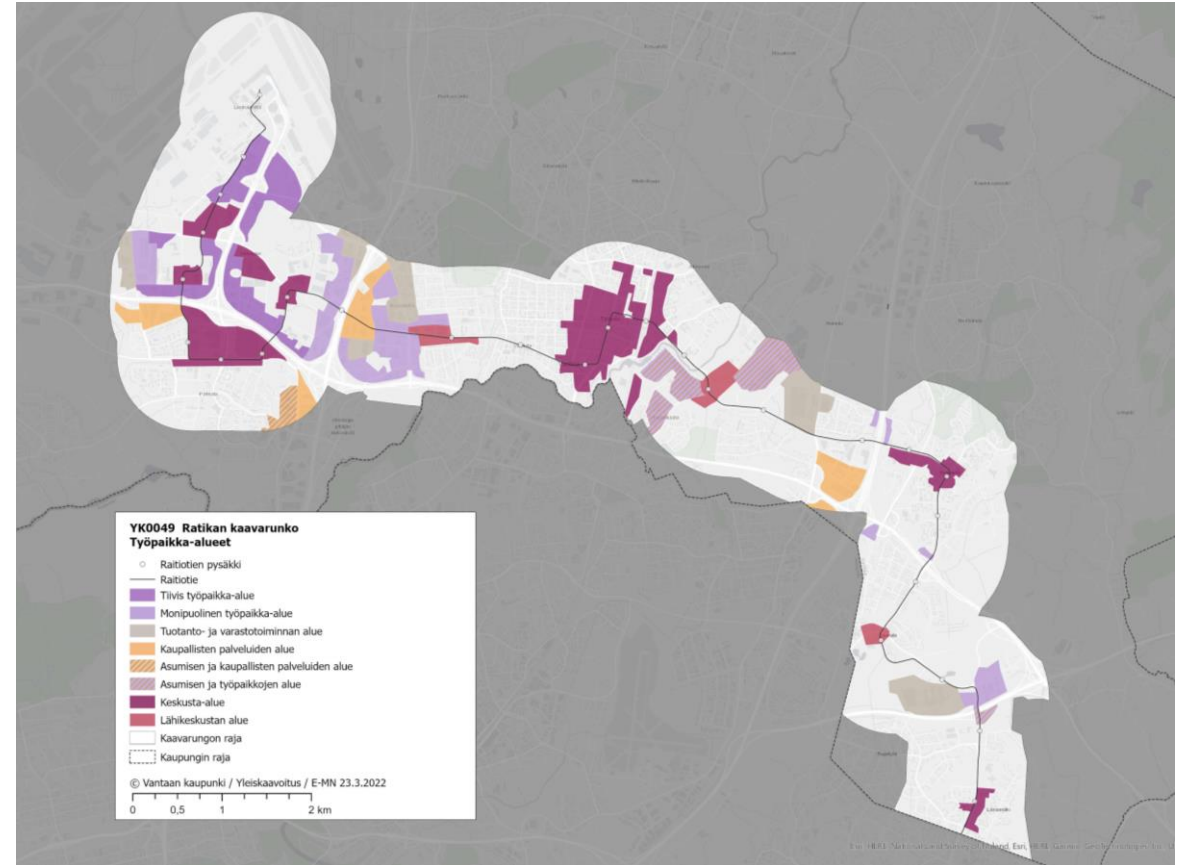
Elinkeinot ja työpaikat

Ratikan kaavarungon kehitys- ja kasvukäytävällä sijaitsee jo nykytilanteessa lähes 50 % koko Vantaan työpaikoista. Kaavarungon ratkaisulla halutaan turvata alueen elinvoimaisuus ja työpaikka-alueiden kehittämisedellytykset mahdollistamalla monipuoliset ja riittävät työpaikka-alueiden varaukset. Työpaikkamäärään tavoitellaan kasvua: alustavasti on arvioitu, että alueella olisi 2050 yli 30 000 uutta työpaikkaa. Tämä tarkoittaa yli 1 miljoonaa kerrosneliötä uutta työpaikkarakentamista. Tavoitteen saavuttaminen onnistuu nykyisten työpaikka-alueiden ja keskustojen tehostamisella ja monipuolistamisella.

Työpaikka-alueet on kaavarungossa jaoteltu tiiviisiin työpaikka-alueisiin (K), monipuolisiin työpaikka-alueisiin (TP), tuotanto- ja varastotoimintojen alueisiin (TY), kaupallisten palveluiden alueisiin (KM) sekä asumisen ja työpaikkojen tai kaupallisten palveluiden alueisiin (A/TP ja A/KM). Näiden lisäksi keskusta-alueet (C ja CL) ovat merkittäviä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä. Työpaikkoja sijoittuu myös lentokentän ja palveluiden alueille sekä asuinalueille.

Tiiviitä työpaikka-alueita (K) kehitetään tehokkaina ja kaupunkitaltaan korkealaatuisina toimisto- ja palveluvaltaisina alueina, joille on mahdollista sijoittua myös tehokkaan tuotannon tiloja. Alueet sijaitsevat asutuksen läheisyydessä, joten toiminnot eivät saa aiheuttaa ympäristöhäiriöitä. Kaupunkitilan laadun parantaminen on yksi tärkeä kehittämistavoite. Tiiviiksi työpaikka-alueiksi on osoitettu alueita erityisesti Aviapoliksessa: ratikan varrella lentokentän läheisyydessä, Lentoasemantien ympäristössä sekä Kehä III:n varrella. Aviapolis kehittyy jatkossakin Vantaan suurimpana ja tärkeimpänä työpaikkakeskittymänä. Tehokkain ja korkealaatuisin

toimitilarakentaminen sijoittuukin saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille, kuten asemanseuduille ja ratikkapysäkkien yhteyteen, missä toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Ratikka parantaa entisestään alueen saavutettavuutta ja logistisesti ainutlaatuista sijaintia lentokentän, Aviapoliksen aseman ja Kehä III läheisyydessä.



Kuva 43. Työpaikka-alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa.

Monipuolisina työpaikka-alueina (TP) on kaavarungossa osoitettu alueet, jotka säilyvät työpaikka-alueina. Alueille on mahdollista sijoittaa toimisto- ja palvelutoimintoja sekä tehokkaita ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotoimintoja. Monipuoliset työpaikka-alueet sijoittuvat ratikan lähiympäristöön hyvin saavutettavilla alueilla, joiden katsotaan kehittyvän ja tehostuvan ratikan vaikutuspiirissä. Alueilla ei sallita ympäristöhäiriöitä eikä suurimittakaavaista logistiikkaa.

Rouheammille työpaikkatoiminnoille on tilaa tuotanto- ja varastotoimintojen (TY) alueilla muun muassa Aviapoliksessa Viiman alueella, Koivuhaassa sekä Hakkilassa. Tuotanto- ja varastotoiminnot eivät saa aiheuttaa merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

Kaupallisten palveluiden alueiksi (KM) on osoitettu alueet Tammistossa, Vantaanportissa, Koivuhaassa ja Porttipuistossa, joille saa sijoittua vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.

Pelkkien työpaikka-alueiden lisäksi kaavarungossa on osoitettu "raitamerkinnällä" asumisen ja työpaikkojen tai kaupallisten palveluiden alueita. Työpaikkojen ja asumisen sekoittaminen mahdollistaa kaupungin tiivistymisen ja rakenteen monipuolistumisen joukkoliikennevyöhykkeille tavoitteiden mukaisesti. Samalla on kuitenkin huomioitava, ettei alueiden rakenne yksipuolistuisi vain asuinalueiksi. Kun olemassa olevia toimitila-alueita muutetaan asumiseen, tulee mahdollisesti pilaantuneet maa-alueet huomioida. Lisäksi useille alueille sijoittuu ympäristöhäiriöitä tai -riskejä aiheuttavia laitoksia, joiden asettamat reunaehdot tulee ottaa tarkemmassa suunnittelussa huomioon.



Kuvat 44-47. Havainnekuvia Jumbon ja Aviapoliksen työpaikka- ja kaupallisten palvelujen keskittymistä (WSP).

Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä

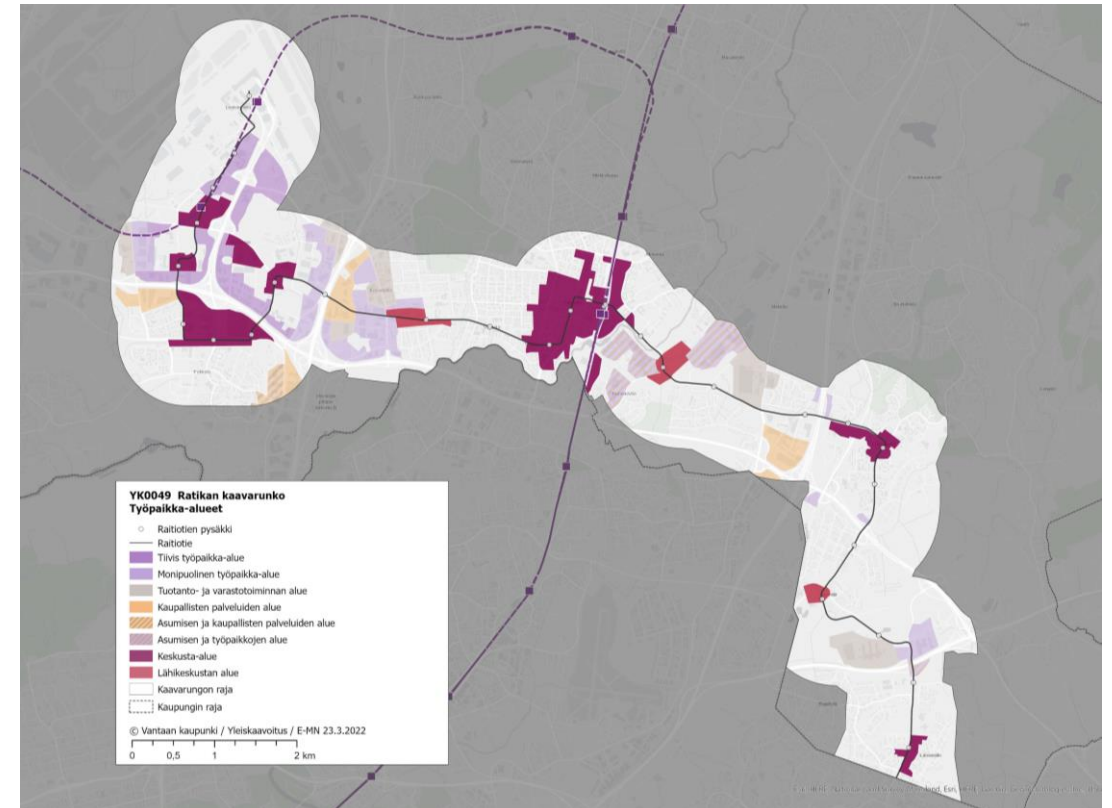
Keskusta-alueet ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia. Alueita kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina monipuolisina alueina, joihin keskittyy jatkossakin merkittävästi työpaikkoja ja palveluita. Tuottavuuden näkökulmasta laajenevat ja tiivistyvät keskusta-alueet ovat alueita, joille elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulisi pyrkiä keskittää. Toiminnot keskittyvät helpommin tietyille jo vetovoimaisille alueille, joilla etuna on esimerkiksi muiden toimijoiden ja asiakkaiden läheisyys sekä alueen palvelutarjonta. Yritysklustereiden muodostumisen kannalta parhaat edellytykset ovatkin tiiviillä ja rakenteeltaan monipuolisilla alueilla, kuten keskusta-alueilla tai tiiviillä ja monipuolisilla työpaikka-alueilla.

Tiiviin maankäytön myötä syntyy keskittymisetuja, jotka ovat taloudellisen kehityksen moottori. Tehokkain rakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille, kuten asemanseudulle ja ratikkapysäkkien yhteyteen, missä toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Ratikka parantaa entisestään keskusta-alueiden saavutettavuutta. Hyvä saavutettavuus on yritysten kannalta yksi tärkeimpiä sijoittumistekijöitä. Se myös mahdollistaa paremman työvoiman saatavuuden. Tässä suhteessa joukkoliikennesaavutettavuuden ja erityisesti raideliikenteen asemien läheisyyden merkitys on noussut viime vuosina. Erityisesti Aviapolis ja Tikkurila kehittyvät vahvoina seudullisesti vetovoimaisina työpaikkakeskittyminä, joissa painopiste on osaamisintensiivisissä, palvelu- ja kaupan aloissa.

Jotta keskusta-alueet kehittyvät aidosti monipuolisina toiminnoiltaan sekoittuneina alueina ja työpaikkakehitys säilyy positiivisena, on varmistettava, että toimitilarakentamista mahdollisesta erityisesti asemien ja ratikkapysäkkien

välittömässä läheisyydessä. Pelkät kaupalliset palvelut ja kivijalkarakenne eivät riitä ylläpitämään elinvoimaisia ja toiminnoiltaan aidosti monipuolisia keskustoja. Tarkemmassa suunnittelussa tuleekin varmistaa, että asuntorakentamisen lisäksi toimitilarakentamiselle varataan riittävästi sijoittumismahdollisuuksia erityisesti asemanseutujen ja ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä.

Alueella työssäkäyvät vaikuttavat positiivisesti myös alueen palveluihin ja kaupalliseen tarjontaan. Esimerkiksi ravintolapalveluille lounasajan asiakasvirta on erittäin tärkeä. Aukkaat ja työntekijät yhdessä mahdollistavat elävän ja elinvoimaisen kaupungin eri vuorokauden aikoina.



Kuva 48. Keskustat ja työpaikka-alueet kaavarungossa.

Asuminen

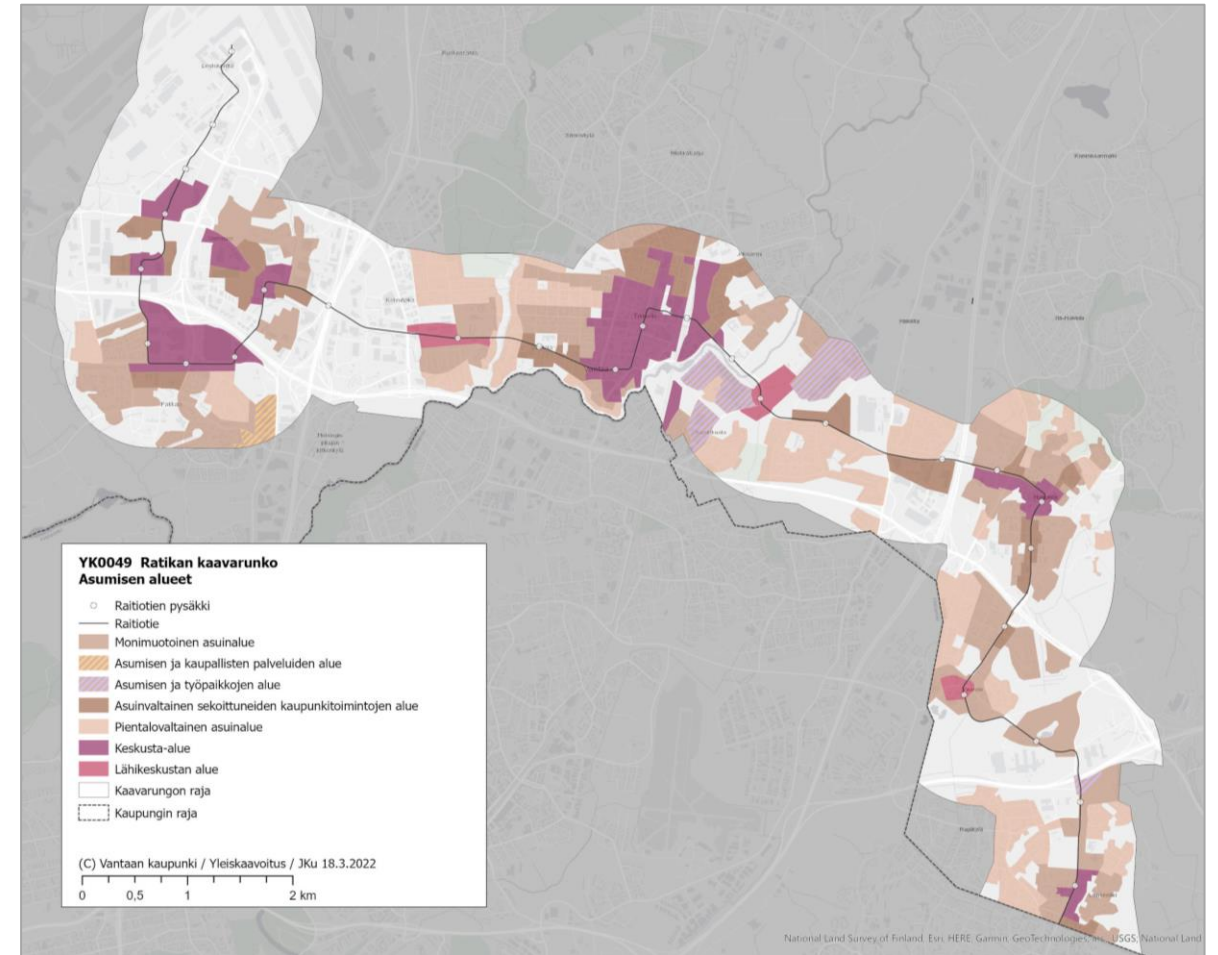
Kaavarungossa asumista sijoittuu keskusta-alueille, lähikeskuksiin sekä erilaisilla asuinalueille. Nykyiset asuinalueet täydentyvät ja uusia rakentuu käyttötarkoitukseltaan muuttuville alueille, kuten jo rakennetuille tai rakentamattomille työpaikka-alueille. Erityisesti keskustoissa ja tiiviimmillä asuinalueilla osa kehityksestä tulee uudistumisen myötä olemassa olevaa korvaamalla.

Asuinalueiden ei ole tarkoitus olla yksipuolisesti asumisen alueita vaan niihin sijoittuu myös lähipalveluita ja pienimuotoisesti asuinympäristöön soveltuvia työpaikkoja. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys. Rakennuskannan ja asumisen vaihtoehtoja tavoitellaan mahdollistamalla erilaisten talotyyppien sijoittuminen kuitenkin niin, että olemassa olevat pientaloalueet täydentyvät ensisijaisesti pientaloilla. Pientaloasumisen odotetaan silti uusiutuvan ja kehittyvän: erillisten omatonttisten omakotitalojen sijaan tarjolle tulee erilaisia taloryhmiä, kytkettyjä pientaloja ja eurooppalaismallista townhouse-asumista

Kaavarungon aluekohtaisissa määräyksissä on lisäksi kuvattu mm. pysäköintiin, kauppaan ja vihertehokkuuteen liittyviä linjauksia. Asuinalueita on kolme erilaista:

Asuinvaltaiset sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet (AC) sijoittuvat pääosin keskusta-alueiden laidoille ja ratikan pysäkkien ympäristöihin. Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja kaupunkiympäristöinä kehitettäviä alueita. Merkintää on käytetty kaavarungossa hieman eri tavoin kuin yleiskaavassa. Kummassakin tavoitteena on ympäristön muutos toiminnallisesti ja laadullisesti kohti keskustamaisen rikasta asuinympäristöä. Tarkoitus on muodostaa kaupunkiympäristöstä toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa.

Tavoitetilana on korkealaatuinen kaupunkiarkkitehtuuri ja huolitellut julkiset tilat ja puistot. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus.



Kuva 49. Asumisen alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa.

Monimuotoiset asuinalueet (A) varataan pääosin monipuoliseen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja - näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Näiden alueiden suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta.

Pientalovaltaiset asuinalueet (AP) Pientalovaltaisilla asuinalueille asumista kehitetään uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti. Valtaosa kaavarungon pientaloalueista on jo rakennettua ympäristöjä, jotka täydentyvät vastaavalla rakennuskannalla. Vähät uudisalueet ratikan vaikutuspiirissä on tarkoituksenmukaista toteuttaa toteutettava erilaisin tehokkaiden kytkettyjen pientalojen talotyypein.

Pientaloasumisen yhdeksi tunnusmerkiksi on nostettu omaisuus: asuntoon kuuluu oma ulko-ovi ja siihen liittyvä etupuutarha. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tarkastellaan tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.



Kuva 50. Havainnekuva Tikkurilasta Silkkitiehaantien alueelta.

Kaupunkitila ratikkakaupungissa

Kaavarungon yksi keskeinen tehtävä on ohjata ratikkakaupungin uudistumista, siksi karttaan on nostettu näkyviin myös kaupunkitilan kehittämistä koskevia tavoitteita. Nämä merkinnät välittävät viestiä siitä, millaista kaupunkiympäristöä ja julkista kaupunkitilaa ratikkakaupunkiin halutaan toteuttaa. Ratikkakaupungin tarinassa kuljetaan ratikan reittiä lännestä itään, ja havainnoidaan kaupunginosittain, kuinka ratikan ja siihen perustuvan kaupunkikehityksen toteuttaminen voivat vaikuttaa reitin varren omaleimaisten kaupunginosien identiteettien vahvistamiseen ja kehittämiseen, alueiden erottautumiseen toisistaan, ja alueiden luonnetta vahvistavien maisemallisten elementtien näkymiseen ja näkyväksi tekemiseen. Työkaluna ovat Kevin Lynchin kehittämän kaupunkikuva-analyysin soveltaminen (The Image of the City, MIT Press, 1960) ja kehittäminen tuomaan esiin tätä tarkoitusta varten luotuina kaupunkikuvallisina merkintöinä.

Vahva ja tunnistettava alueen reuna -merkinnät liittyvät paikan tunnistamiseen, hahmottamiseen ja rajautumiseen ympäristönsä suhteen suuremmassa mittakaavassa. Reunan luonne voi olla maisemallinen, rakennettu tai näiden yhdistelmä. Vahvan reunan havaitseminen edellyttää yleensä maisemallisen suurelementin näyttävää esiintuloa avoimessa maisematilassa. Ratikkakaupungissa avoimia maisematiloja ovat suuret liikenneväylät, kuten Kehä III, ja Keravanjoki avoimine rantapeltoineen. Maisemaelementti voi olla luontainen, kuten selkeästi erottuva selännealue, tai kokonaisuutena hahmotettava rakennetun ympäristön reuna. Merkintää on käytetty esimerkiksi Kehä III:n ja Tuusulanväylän varsilla, joissa väylien varren yhtenäinen rakennusrivistö luo vaikutelman Aviapoliksesta saarena kalliorantoinen.

Maamerkki-kohdemarkinnällä osoitetaan paikkoja, joissa on tai joihin on tavoitteena toteuttaa mieleenjäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit auttavat alueen identiteetin luomissa tai vahvistamisessa, alueella suunnistamisessa ja alueiden hahmottamisessa. Merkinnällä osoitetaan myös omaleimaisia alueita erottavia tai niille

saapumista korostavia porttiaiheita. Maamerkillä ei tarkoiteta nimenomaisesti korkeaa rakentamista, mutta eräänä käytettävänä arkkitehtonisena keinona voi olla ympäristöään suurempi korkeus. Käytettävät keinot ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Tärkeä kaupunkitilojen sarja -yhdistelmämerkinnällä osoitetaan keskustoissa ja muilla tiiviisti rakennettavilla monipuolisilla alueilla olevia arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan korkealuokkaisia kaupunkitilojen sarjoja tai jatkumia, jotka tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin. Merkinnät koostuvat kaupunkitilan solmupisteistä (aukiot, torit) ja niitä yhdistävistä korkealuokkaisina toteutettavista oleskelun, liikkumisen ja urbaanin elämän paikoista. Tilasarjat tulee sijoittaa paikkoihin, joissa on riittävästi kulkijoita.

Vahva kaupallinen julkisivu -viivamerkinnällä ositetaan keskeisiä katuosuuksia, joilla on vahva potentiaali kaupan sijoittumiseen ja joita samalla halutaan kehittää korkealuokkaisina oleskelun, kävelyn ehdoilla tapahtuvan liikkumisen ja urbaanin elämän näyttämöinä.

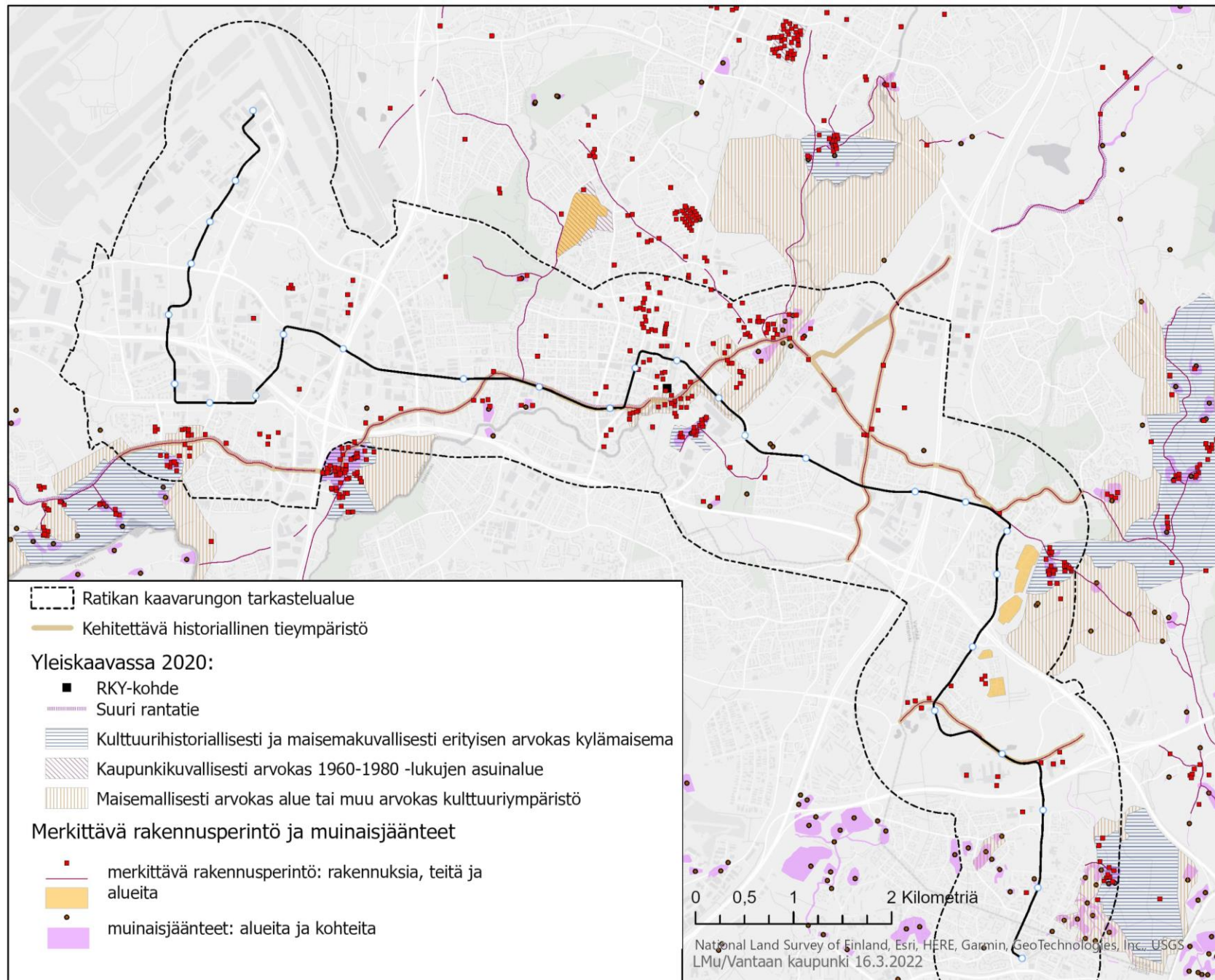


Kuva 51. Havainnekuva katunäkymästä Hakunilan keskustan laajennuksen alueella.

Kulttuuriympäristö

Ratikan kaavarungossa on tuotu esille Vantaan historiaa liikkumisen ja risteävien kulkureittien kaupunkina: kaupunkirakenteessa edelleen kuljettavissa olevat, mutta kohentamista kaipaavat historialliset tiet on otettu esille omalla merkinnällään. Tavoitteena on, että näitä teitä pitkin kävellen ja pyörällä liikkuminen olisi elämyksellistä, ja historiaa henkivät paikat, pihapiirit, rakennukset ja kasvillisuus, nousisivat teiden varrella paremmin esiin.

Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä yleismääräyksellä.



Kuva 52. Historiallisten teiden risteyskohta kaipaa kohentamista.

Kuva 53. Tärkeät kulttuuriympäristö- ja rakennusperintökohteet

Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja

Monimuotoinen luonto on paras ekosysteemipalvelujen tuottaja. Suuri osa kaavarungon luontoselvityksissä tunnistetuista luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueista säilytetään viheralueilla. Ekosysteemipalvelujen tuotantoa voidaan myös lisätä tai kompensoida rakentamisesta väistämättä aiheutuvia menetyksiä lisäämällä kaupunkivihreän määrää, ja parantamalla sen laatua. Rakennettavaksi varatut alueet kehoitetaan rakentamaan mahdollisimman vehreiksi, jolloin myös niillä syntyy ekosysteemipalveluja.

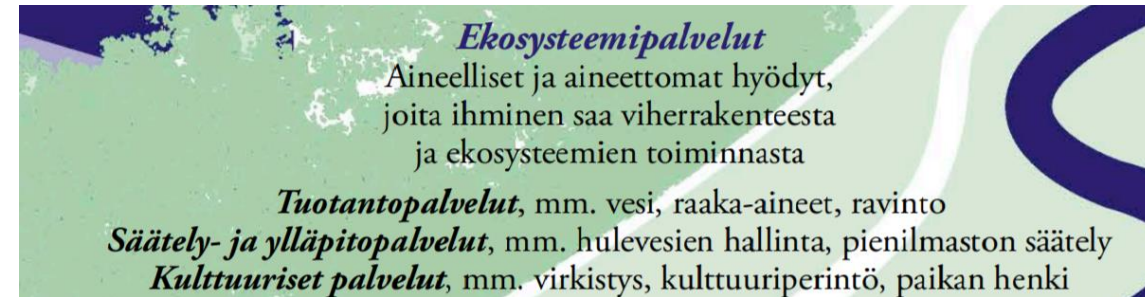
Säätely- ja tukipalvelut, esimerkiksi puhdas ilma ja vesi, tulvasuojelu, globaalin ja paikallisen ilmaston säätely

Purot ja joet korostuvat monien säätely- ja tukipalveluiden tuottajina. Toisaalta ne ovat myös luontaisia ekologisia käytäviä ja vesimaisema on useimmille ihmisille kaikkein halutuinta ja virkistävintä maisemaa. Kaavarungossa on nostettu esille joet ja purot ja niiden rantavyöhykkeet siniverkosto -merkinnällä. Tavoitteena on vaalia arvokkaita puroympäristöjä ja luoda uutta ekosysteemipalvelujen tuotantoa sinne, missä nykyisin purot on viety maan alle putkeen tai turhan ahtaisiin paikkoihin. Joitain nykyisiä, aikoinaan peltojen kuivattamiseksi kaivettuja ojia, on nostettu siniverkoston osiksi. Nykyisiä ja mahdollisia uusia luonnonmukaisen hulevesien hallinnan alueita on esitetty. Edellä mainituista voidaan kehittää monipuolisia puro- ja kosteikkoympäristöjä.

Samalla, kun vaalitaan viheralueverkostoa ihmisten virkistyskäyttöön, säilytetään monipuolista säätely- ja tukipalvelujen tarjontaa, kuten ilman puhdistaminen, melun torjunta ja veden kierron säätely, sekä maaperän ja puuston hiilivarastoja.



Kuva 54. Ekosysteemipalveluja.



Kuva 55. Virtaa viherrakenteesta -esite 2015. Viherympäristöliitto ry ja Suomen ympäristökeskus.

Kulttuuriset palvelut: esimerkiksi virkistys, opetus ja esteettisyys

Kaupungissa fyysistä ja psyykkistä terveyttä ja hyvinvointia tukeva riittävän kattava virkistysalueverkosto on olennainen ekosysteemipalvelu. Ratikan kaavarungossa on varattu toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. Siellä, missä ei ole mahdollista varata virkistysalueita, on viheralueita kytketty toisiinsa vehreillä kaduilla. Muodostuu reittejä, joita pitkin voi liikkua vehreissä ympäristöissä. Samalla kytkeytyneet viheralueet palvelevat myös muiden lajien kuin ihmisen liikkumista ja mahdollistavat ekologisia verkostoja.



Viheralueverkoston lähtökohtana ovat nykyiset asemakaavoitetut viheralueet. Kaavarungon itäisissä osissa asemakaavoitettuja viheralueita on runsaasti, ja suuri osa niistä on pystytty säilyttämään. Kaavarunkoalueen länsipäässä, erityen Veromiehen alueella, asemakaavoitettuja virkistysalueita ei juuri ole, koska ei ole ennen ollut asuntojakaan, ja virkistysalueiden käyttäjiä. Kaupunkirakenteen muuttuessa on ensiarvoisen tärkeää varata virkistysalueita nykyisten ja tulevien asukkaiden käyttöön. Asemakaavoitettavaa virkistysalueverkostoa on täydennetty Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työn pohjalta.



Kouluja ja päiväkoteja on pyritty mahdollisuuksien mukaan sijoittamaan lähelle viheralueita. Maiseman esteettisiä arvoja on korostettu kaupunkikuvallisilla merkinnöillä, esimerkiksi nostamalla esille metsäisiä mäkiä kaupunkikuvallisesti tärkeinä reunoina.

Tuotantopalvelut, esimerkiksi viljeltävä ravinto, marjastus ja sienestys sekä käyttövesi

Tuotantopalveluilla on kaavarunkoalueen kaltaisessa urbaanissa ympäristössä ekosysteemipalveluista kaikkien pienin rooli. Viljelypalstoilla ja pihoilla viljellään kasveja ravinnoksi. Marjastuksen ja sienestyksen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueen itäosan laajemmilla viheraluekokonaisuuksilla.

Kuvat 56-60. Ekosysteemipalveluja: pölytys, veden puhdistus, veden kierto, tulvasäätely, kauneusarvot, fyysinen ja psyykkinen terveys , fotosynteesi jne.

Siniviherverkosto

Siniviherverkostoa tarkasteltiin ratikan kaavarunkoaluetta hieman laajemmalla alueella.

Viheralueverkosto on esitetty kaavarunon yleispiirteisessä mittakaavassa siten, että alle 1 hehtaarin kokoisia viheralueita ei ole esitetty alueina. Erityisen tärkeitä pieniä virkistysalueita ja sellaisia virkistysalueita, joiden koko tarkentuu vasta asemakaavoituksen yhteydessä, on esitetty symbolimerkinnällä. Kapeat viheralueet ja toisiinsa kytkeytyneet pienet viheralueet on esitetty viherketju-merkinnällä. Joet ja purot sekä kehitettävät ojat rantoineen on esitetty siniverkosto-merkinnällä.

Siniviherverkosto

Ratikan kaavarunon tarkastelualue

Aluevaraukset

- lähivirkistysalue
- urheilukenttiä
- luonnonsuojelualue
- hautausmaa-alue

Viiva- ja pistemerkinnät

- Siniverkosto
- Viherketju
- Viherkatu tai muu vihreä kulkureitti
- Viheryhteyden kehittämiskohta
- Virkistysalue
- Huleveden hallintarakenne

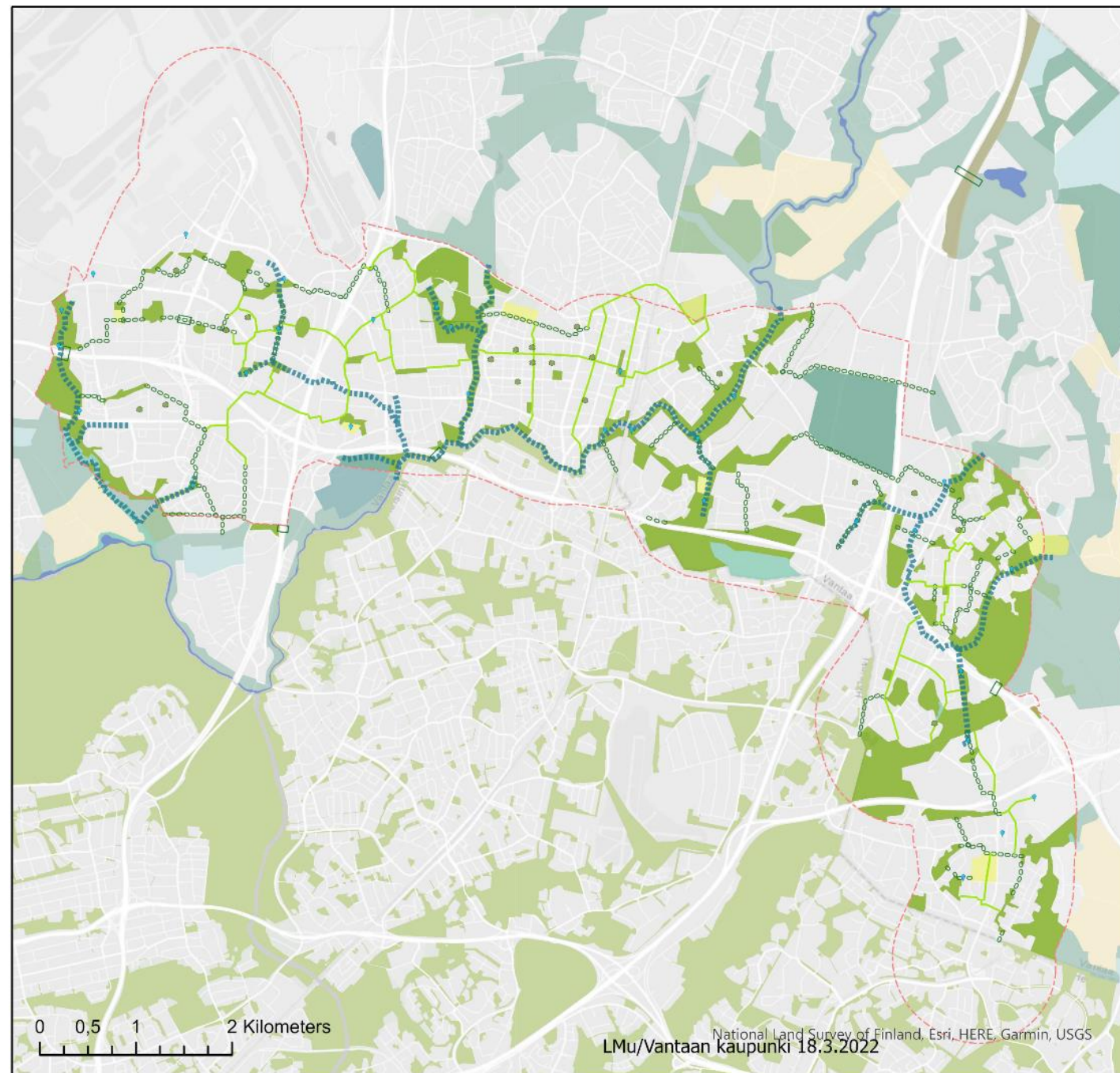
Taustalla

Yleiskaavan 2020 viheralueet

- VL yk0048
- VR yk0048
- VU yk0048
- SL yk0048
- EV yk0048
- EH yk0048
- W yk0048
- MT yk0048
- M yk0048

Helsingin VISTRA

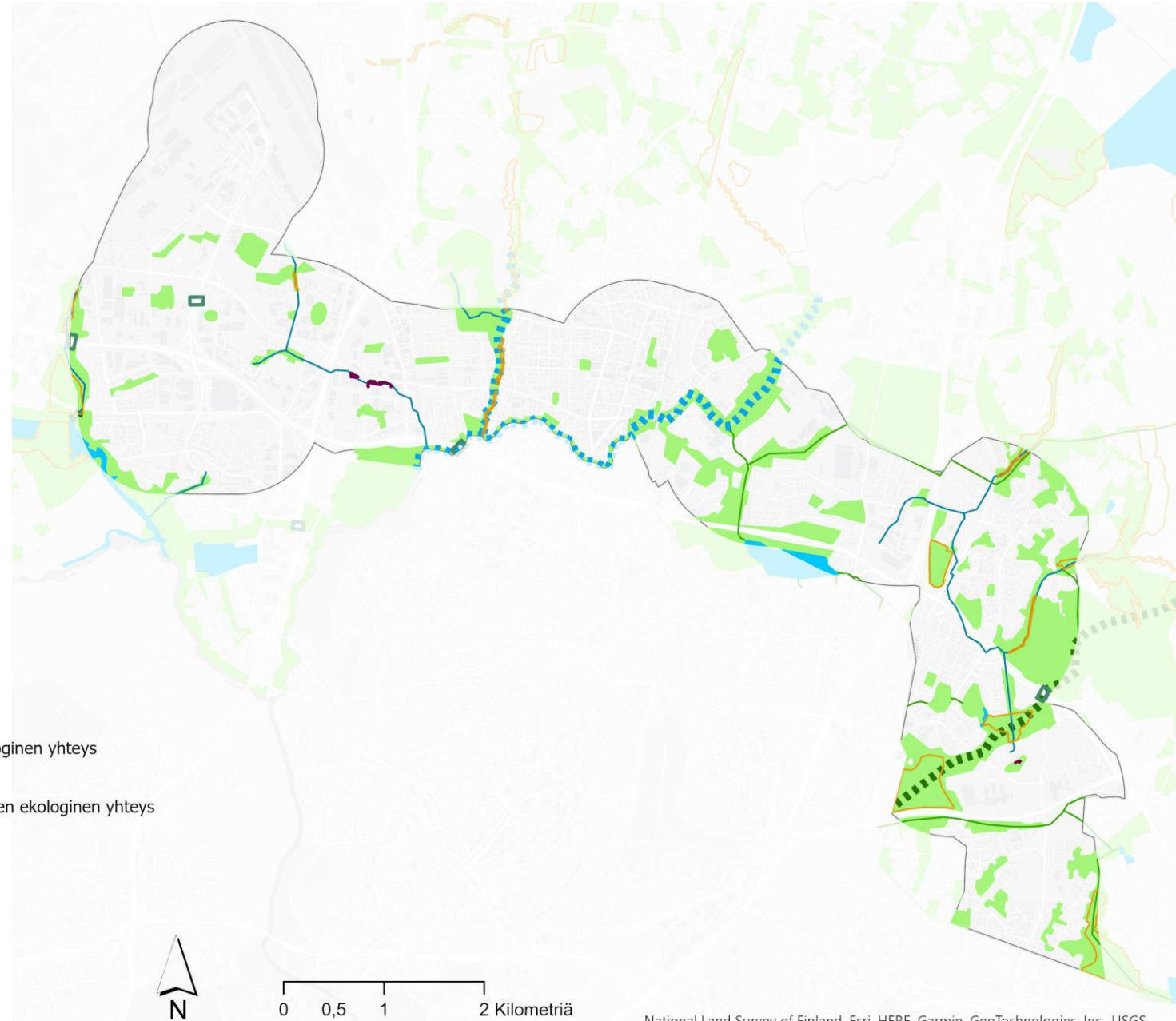
- Tavoitteellisen viher- ja virkistysverkostokartan viheralueita



Ekologinen verkosto kaavarungon alueella

Ekologisen verkoston teemakartalla on esitetty kaavarungon alueen luonnonsuojelualueet ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo-alueet), ja maakunnallisesti merkittävät ja paikalliset ekologiset yhteydet, sekä viheryhteyden kehittämiskohdat. Taustalla näkyy kaavarungon viheralueverkosto.

- luonnonsuojelualueet
- uudet luo-alueet
- yl 2020 luo-alueet
- virtaveden varren runkoyhteys
- paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys
- metsäinen runkoyhteys
- paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys
- viheryhteyden kehittämiskohta
- kaavarungon viheralueet



Ekologisen verkoston teemakartalla on esitetty kaavarungon alueella olevat luonnonsuojelualueet ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, maakunnallisesti merkittävät ekologiset yhteydet ja paikalliset ekologiset yhteydet. Myös viheryhteydenkehittämiskohdat on esitetty. Taustalla esitetään myös kaavarungon viheralueverkosto.

Kaavarungon luonnonsuojelualueet perustuvat yleiskaavaan 2020, ja kaavarungon alueella on osittain tai kokonaan kolme luonnonsuojelualueutta. Kaavarungon länsipäässä on Krakanojan SL-alue ulottuu osittain kaavarungon alueelle, idän puolella Kuninkaalan läheinen Kalkkikallio, Vaaralan alueella on pieni Koivumäen lehmuslehto.

Myös kaavarungon luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta (luo-alue) perustuvat yleiskaavan 2020 luo-alueisiin, ja lisäksi on osoitettu kaksi uutta luo- aluetta. Kaavarungon alueen luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta ovat Tuulensuunpuisto, Sarkaniitty-Peltovuorenmetsä, Pytinoja, Kylmäojan alajuoksun luo-alueet, Käärmekallio, Itä-Hakkilanoja ja Liinapelto, Kormuniitynoja, Lähdepuisto, Slåttmossen ja Myllymäki. Kaksi uutta luo- aluetta ovat Kirkonkylänojan arvokas puroluonto-osuus, ja Fazerilan pohjoinen lampi, joka luontoselvityksen mukaan on viitasammakon lisääntymisaluetta.

Kaavarungon alueella kulkee kolme maakunnallisesti merkittävää ekologista käytävää, ja niiden joiden jatkuvuus on pyritty turvaamaan kaavarunkoratkaisussa. Alueella on myös paikallisesti arvokasta puroluontoa ja purokäytäviä, joita on osoitettu paikallisesti merkittäviksi ekologiseksi yhteyksiksi.

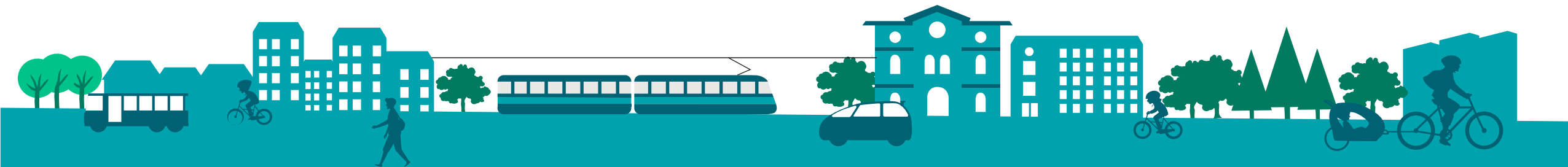
Kylmäojan varsi ja Keravanjoen varsi ovat maakunnallisesti merkittäviä ekologisia yhteyksiä, ja ne on teemakartalla osoitettu virtaveden varren runkoyhteyksinä. Maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen runkoyhteys kulkee Slåttmossenin luo-alueelta Vaaralan ja Ojagon kautta Sipoonkorven kansallispuistoon. Ylästön/Pakkalan alueella virtaavan Kirkonkylänoja, ja Hakunilan alueella virtaavat Kormuniitynojan ja Itä-Hakkilanojan varret on osoitettu paikallisina virtaavan veden ekologisina yhteyksinä. Teemakartalle on osoitettu myös paikallisesti merkittävää metsäistä ja puustoista ekologista verkostoa.

Myös viheryhteyden kehittämiskohdat on tuotu yleiskaavan 2020 pohjalta.



Kuvat 63 & 64. Kuvissa näkymiä kaavarungon alueen uusilta luo-alueilta, vasemmalla kuva Kirkonkylänojan luo-alueelta ja oikealla kuva Fazerilan pohjoisen lammen luo-alueelta, joka on viitasammakon lisääntymisaluetta.

Ratikkakaupunki suuralueittain



Ratikkakaupunki Aviapoliksessa

Aviapoliksen keskeinen osa koostuu yhdeksästä omaleimaisesta alueesta, jotka erottautuvat korttelirakenteen, talotyyppien, kattomuotojen, kerroslukujen, materiaalien ja väripalettien suhteen toisistaan. Alueilla on omat alakeskuksensa ja persoonalliset piirteensä. Ratikka sitoo Aviapoliksen yhdeksi Vantaan kolmesta pääkeskuksesta parantaen samalla kestävän liikkumisen edellytyksiä alueella.

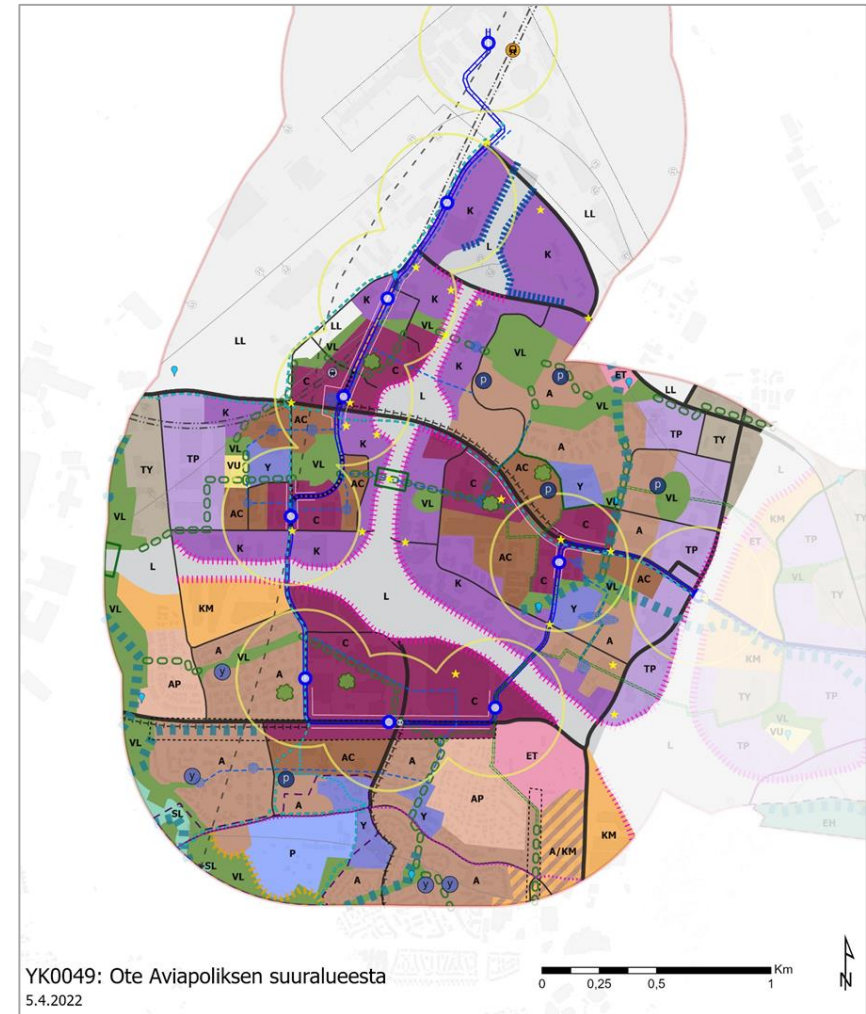
Keskustan ”kiinnostavuuden kehä” on kaupunkitilassa näkyvä ja tunnistettava, alueen toiminnot yhdistävä, viihtyisä ja viipymään houkutteleva kävelyn ja joukkoliikenteen kehä, joka nivoo palvelut, työpaikat, asunnot ja viheralueet yhteen. Maankäytön muuttuessa monipuoliseksi ja intensiiviseksi kaupunkiympäristöksi myös alueen katuverkko muuttuu ja täydentyy huomattavasti. Samalla paranevat alueen pyöräliikenteen yhteydet, kun muun muassa pääpyöräreittien määrä kasvaa. Aviapolikseen sijoittuu aseman lisäksi kolme keskeistä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa: Lentoasema, Lentoasemantien ja Tasetien liittymäalue Jumbon edustalla sekä Tuusulanväylän vaihtopysäkit. Näiltä on yhteyksiä bussiliikenteeseen ja Kehäradan juniin sekä Lentoaseman kautta muualle Suomeen ja maailmalle. Yhteyksiä joukkoliikenteen pysäkeille ja asemille parantaa omalta osaltaan myös täydentyvä pyöräliikenteen baanaverkko.

Viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä. Metsäistä viheraluetta varataan myös Aerolan pohjoispuolisille kallioille. Tämä viheralue kytkeytyy Palo-ojan latvojen kosteikkoihin. Siniverkoston runkona on Palo-oja, joka virtaa Tuusulanväylän ali Koivuhakaan. Palo-ojan varrella ovat Rälssipuisto ja Annefredinpuisto, jonne voidaan sijoittaa liikunta- ja leikkikenttiä sekä muuta toimintaa.

Lentokentän suunnitteluperiaatteissa esitetään tavoitteeksi, että jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella on toiminnallinen puisto. Näitä virkistysalueita on kaavarungossa kuvattu soikioina, koska niiden tarkka rajaus ratkeaa vasta asemakaavoituksen yhteydessä. Julkisia virkistysalueita on Veromiehessä vähän, joten on tärkeää asemakaavoittaa alueelle mahdollisimman laajoja virkistys-aluekokonaisuuksia. Tärkeää on myös parantaa yhteyksiä laajoille viheralueille etelässä

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 §

ja lännessä. Ratikan kaavarungossa toistetaan yleiskaavan 2020 tavoite viheryhteyden kehittämisestä Kehä III:n poikki. Viherkadut on esitetty jatkumaan Tuusulanväylän poikki. Veromiehessä kaupunkivihreä perustuu monilta osin katujen ja pihojen vihreyteen. Viheralueet ja puistot nivotaan verkostoksi viherkatujen ja pienempien viheralueiden avulla.



Kuva 65. Ote ratikan kaavarunkokartasta Aviapoliksen suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 34.

Lentoaseman terminaalin pysäkki on tärkeä kulkumuotojen solmukohta ratikan, junan ja lentoliikenteen välillä. **Aviapolis Coren** suunnasta tuleva kävelypainotteinen bulevardi päättyy Aviapoliksen rautatieaseman eteläisen sisäänkäynnin luo.

Kiikarikallio kehittyy lentoaseman huoltoalueesta monipuoliseksi työpaikka-alueeksi kävelymatkan päässä lentoasemalta, alueesta tavoitellaan kansainvälistä business cityä, joka on Vantaan käyntikortti maailmalle. Niinpä alueen arkkitehtuurin halutaan olevan futuristista ja kokeellista, mutta samalla tunnistettavan skandinaavista. Rakennukset suodattuvat Lentoasemantielle metsämaiseman läpi.

Tietotien pysäkki lentoaseman eteläpuolella on kehittymässä merkittäväksi toimistovaltaiseksi työpaikkakeskittymäksi, jonka suhteellisen korkea rakentaminen kallioselänteen päällä näkyy kauas.



Kuva 66. Havainnekuva tietotien toimistovaltaisesta työpaikkakeskittymästä (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Aviapolis Coren uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä. Aseman lähiympäristö on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä:

Aviabilevardin alue on kaavarungossa joukkoliikennekatu. Tehokas ja monitoimintoinen keskus aseman lähellä pitää sisällään korkeita rakennuksia, vaihtelevia kattomuotoja ja kerroslukuja. Aseman läheisyyteen ollaan sijoittamassa lukiota ja Ilmailumuseota. Lentoasematien itäpuolen Technopoliksen alue muodostaa merkittävän työpaikkakeskittymän, joka sidotaan Coren alueeseen viher- sekä jalankulun ja pyöräliikenteen silloin.

Tikkurilantien eteläpuolella **Muura** muuttuu tuotantoympäristöstä keskusta- ja asuinalueeksi. Lentoasematien liittymän kainaloon toteutettava ”yleisömagneetti” mahdollistaa suurten ihmisvirtojen tapahtumat. Muuran alue on jyrkkäpiirteisen Plootukallion suojassa. Ratikkapysäkin ympärille rakentuu kodikas kaupunki, jossa kaupunkirakenne on kylämäinen ja sekoittunut. Muuran ydin kaupunkiaukioineen ja keskustakortteleineen toteutuu uuden ratikkakadun varaan. Itse raitiotie kulkee Muuran alueen läpi joukkoliikennekatua pitkin. Alueen laidalla Kehä III:n ja Lentoasemantien varret ovat kehittymässä tiiviiksi työpaikkavyöhykkeeksi, jonka rakennusmuuri liikenneväylien varsilla suojaa Muuraa melulta ja pölyltä. Nämä tiiviit toimistokorttelit tulee sitoa paremmin ratikkakaupunkiin korkealaatuisesti toteutettavain käveltävin yhteyksin.

Lentoasemantien itäpuolella **Huberila** on saanut nimensä tunnistettavista yläkkinallisista teräsbetonisista kaarihalleistaan. Halleihin voi sijoittua yksityisiä ja julkisia palveluja, kulttuuria ja taidetta, kauppaa sekä erilaista aloittelevaakin tuotantotoimintaa. Hallien ympäristöön rakentuu Huberilan uusi keskusta, johon muodostuu monitoimintaista kävelypainotteista kaupunkitilaa, joka tekee ympäristöstä luontevan kohtaamisen paikan. Huberilan ja Muuran alueen välille kehittävä toiminnallinen ja visuaalinen akseli heijastuu suunniteltuna vihersiltana Lentoasemantien yli, lisäksi vehreät kävelyreitit yhdistävät Huberilan myös Anfrediin ja Muuraan. Tikkurilantien bulevardin varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Anfredin aluekeskukset nauhamaisesti. Huberilan pohjoispuolella Tikkurilantielle on merkitty joukkoliikenteen runkoyhteys, joka mahdollistaa raitiotielinjauksen Rälssitien ja Aviabilevardin väliselle osuudelle. Varaus on osa Tuusulanväylän mahdollista pikaraitiotietä.

Aerola on lentokenttäkaupungin pohjoisreunan selänteiden metsäkaupunki, jossa katujen varret ovat tiivistä kaupunkia ja kortteleiden pihat ovat suuria, kallioisia salametsiä. Rakentaminen sovitetaan kallioiseen metsämaastoon, maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa. Alueet värit ja materiaalit hakevat inspiraatiota luonnosta.

Annefred Aerolan eteläpuolella on ratikkapysäkin ympärille rakennettava alakeskus, joka muodostaa parin viereisen Huberilan kanssa. Tikkurilantien varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin nauhamaisesti Aerolan ja Huberilan alueelle sijoittuu useampi oppilaitos, ja tulevaisuudessa on edelleen tarve sijoittaa kaupunginosan kasvavan väestön tarvitsemia kouluja ja päiväkoteja. Alueen muuntuminen asumiseen edellyttää useita päiväkoteja ja kouluja, joiden toteuttamista helposti saavutettavissa sijainneissa tulee tarkastella jatkosuunnittelussa. **Wiiman alue** on Huberilan ohella Aviapoliksen tärkeitä teollisuushistoriallisia ympäristöjä, joissa ainakin osaa vanhoista teollisuusrakennuksista pystytään hyödyntämään uuteen käyttöön. Alue sijoittuu Tuusulanväylän länsipuolelle kohtaan, jossa voidaan hyväksyä kaupunkikuvan rouheampi ilme verrattuna Lentoasemantiehen ja Kehä III:n varteeseen, joten alue soveltuu myös tuotantotoimintaan, harrastetiloiksi sekä kulttuurille ja taiteelle.



Kuva 67. Havainnekuva Annefredinpuistosta.

LIITE: Kaupunkiympäristölaulukunta 10.05.2022 / 10 §

Pakkala rajautuu etelässä Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Krakanoja on siniverkoston runko. Kartanonkoskella Illenpuro laskee Krakanojaan. Muitakin Krakanojaan laskevia ojia voidaan muotoilla monimuotoisemmiksi ja kauniimmiksi ja hyödyntää hulevesien hallinnassa. Nykyiset kapeahkot viheralueet ja kaupunkirakenteen muuttuessa kehitettävät toisiinsa kytkeytyvät viheralueet on osoitettu viherketju-merkinnällä.

Pakkalassa Lentoasemanbaana risteää Myyrmäen-Tikkurilanbaanan kanssa. Ylästöntien pohjoispuolella on lisäksi selvitettäviä baanareittejä, joita on tutkittava alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Jumbon kauppakeskus ja Flamingon viihdekeskus ovat Pakkalan puolella, mutta ratikka sitoo ne paremmin koko lentokenttäkaupungin tärkeimmäksi kaupan ja viihteen keskuksiksi. Keskittymän toimintoja on tarkoitus monipuolistaa ja avata niitä myös ratikkakadun suuntaan. Lentoasemantien liittymän viereen kaavoitettu toimistotorni toimii alueen maamerkinä.

Pohjois-Pakkalan ytimessä on nykyinen teollisuusalue, joka tulevaisuudessa muuttuu keskustamaiseksi. Alueen suurta mittakaavaa pilkotaan mm. viheralueiden jatkumolla. Väinö Auerin tien – Tasetien vartta kulkevat 110 kV ja 400 kV voimajohtojen sijoittaminen maan alle vapauttaisi nykyisen voimajohtoalueen ratikkabulevardia reunustavaan tiiviiseen keskustarakenteeseen. Alueella on kaavarungossa Vantaan ratikan lisäksi kaksi varausta raitiotieverkon laajentumista varten: toinen Lentoasemantietä etelään, joka mahdollistaa Tuusulanväylän pikaraitiotien jatkumisen lentoasemalla ja toinen Väinö Tannerin tietä/Tulkintietä pitkin länteen kohti Martinlaaksoa. Varsinkin länteen suuntautuva joukkoliikenteen runkoyhteys on pitkän aikavälin varaus.

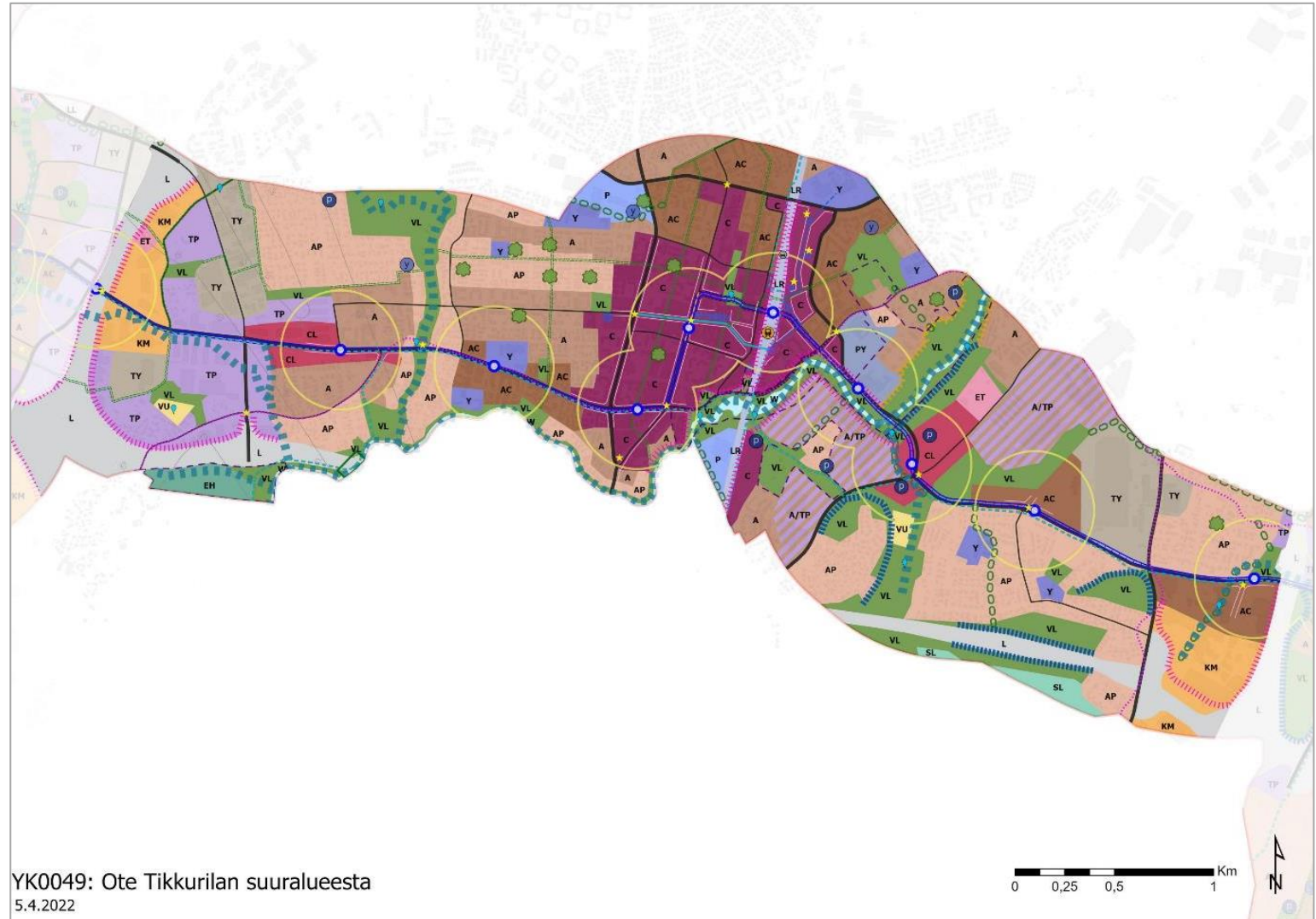
Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen rajautuminen määrittyy uudelleen, kun kaupan alueen koillisosan kiinteistöjä voidaan joukkoliikenneyhteyksien parantuessa muuntaa asumispainotteiseen suuntaan. Voimajohtojen maakaapeloiminen alueella mahdollistaisi tehokkaamman ja monipuolisemman maankäytön.

Ratikkakaupunki Tikkurilassa

Tikkurilan suuralueen maisemaa luonnehtivat Keravanjoki, siihen laskevat purot ja Kehä III:n väylämaisema Yleiskaavasta 1982 asti Keravanjoen rannalle ja Kylmäojan läntiselle rannalle on varattu viheraluetta. Tikkurilan kohdalla jokirannan puistomaisema on urbaani: rakennettu silhuetti kohoaa rantapuiston yläpuolelle. Idempänä maisemarakenne muuttuu mäkisemmäksi, ja maiseman äärialueiden (mäenlaet ja laaksonpohjat) säilyttäminen viher- ja virkistysalueina korostuu.

Tikkurilan keskusta hallitsee rakennettua ympäristöä, sinne on muodostunut jo useita historiallisia kerrostumia, ja 2010-luvulla kiihtynyt muutos Kehä-radnan toteutumisen myötä on taas nostanut vanhan asemanseudun uuteen kukoistukseen. Ratikkalinjan suunnittelun myötä Tikkurilantie on jo noussut uudeksi kehityskäytäväksi, ja ratikka-pysäkkien ympäristöt kehittyvät lähipalvelujen tarjonnassa. Tikkurilan kummallakin puolella säilyvät merkittävät monipuoliset työpaikka-alueet Koivuhaassa ja Hakkilassa, mutta tulevaisuudessa ne on mahdollista kutoa paremmin osaksi kestävän liikumisen järjestelmää.

Ratikan vaihtopysäkit Tuusulanväylän ja Lahdenväylän kohdilla mahdollistavat myös kaupunkirakenteen katkosten korjaamisen.



Kuva 68. Ote ratikan kaavanrunkokartasta Tikkurilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 34.

Koivuhaka kehittyy edelleen kaupan, työpaikkojen ja asumisen alueena kytkeytyen ratikkaan kahden pysäkin kautta. Länsipäässä Tuusulanväylän ylittävän sillan vaihtopysäkin ympäristö muodostuisi houkuttelevammaksi, jos siitä voitaisiin kehittää rakennuksin suojattu "Ponte Vecchio". Koivuhaan pysäkki sijoittuu kaupunginosan itäpuolelle Kuriiritien risteyksen tuntumaan. Aluetta on tarkoitus uudistaa siten, että pysäkin lähiympäristö muuttuu käveltäväksi monitoimintaiseksi lähikeskukseksi, johon tulee lähiseudun asukkaita palvelevaa kauppaa ja muuta yritystoimintaa.

Kiitotien suuntainen lentomelualue rajoittaa asumisen ja muiden melulle herkkien toimintojen sijoittamista alueen länsi-osaan. Uusia asuinrakennuksia ei sallita voimakkaimman lentomelun (Lden yli 60 dB) alueelle. Muualla täydennysrakentaminen on mahdollista, mutta melu tulee huomioida rakennusten ääneneristyksessä. Työpaikkatoiminnot eivät ole melulle herkkiä. Erityisesti sisäosiltaan työpaikka-alue voi kehittyä myös rouheamman tuotantotoiminnan alueena. Alueen reunat Tuusulanväylän ja Kehä III:n varsilla antavat alueelle yhtenäisen rakennusjulkisivun. Niittytien liittymä Kehä III:lle toimii alueen porttina.

Yleiskaavasta 1982 asti Keravanjoen rannalle ja Kylmäoan läntiselle rannalle on varattu viheraluetta. Alueen toista puroa, jolle on annettu monia nimiä (Pytinoja, Palo-oja, Kirkonkylänoja, Pyhtäänkorvenoja) ei kuitenkaan olla kaavallisessa suunnittelussa ikinä otettu huomioon. Ratikan kaavarungon ekosysteemipalveluja ja luonnon monimuotoisuutta korostavien tavoitteiden mukaisesti puro on nyt nostettu esille siniverkoston olennaisena osana. Puron pohjoiseen erkanevaa haaraa voidaan kehittää hulevesien hallintaan.

Virkistysalueverkoston kytkeytyneisyyttä alueen poikki edistetään viherkaduilla. Kylmäoja rantoineen on osa Tikkurilan keskuspuistovyöhykettä ja seudullinen ekologinen yhteys. Puro erottaa Koivuhaan Viertolasta. Ratikkalinjan pohjoispuolella puron yli kulkee vanha Suuren rantatien linjaus. Kohta on maisemallinen portti, jota voidaan edelleen korostaa.

Viertola muodostaa vaihettumisvyöhykkeen Tikkurilan tiiviin kaupunkikeskustan ja Koivuhaan välille. Viertolan pientalo- ja pienkerrostalovaltainen miljöö muuttuu kaupunginosan eteläpuolella tiiviimmäksi ja kerrostalovaltaisemmaksi, Viertolaan muodostuu lähivuosisikymmeneksi kolmen itä-länsi -suuntaisen kerrostalovaltaisen rakentamisen sormeja. Muutos on jo alkanut erityisesti ratikkakatu Tikkurilantien ja Peltolantien ympäristöissä, uudeksi maankäytön tehostumisen käytäväksi nousee Lummetie. Näiden väliin sijoittuu hieman väljempiä alueita. Viertolan identiteetti ei nykytilanteessa erotu kovin selkeästi Koivuhaan asuinpainotteisista osista, joten erityisesti näiden alueiden erottautuminen selkeämmin toisistaan olisi tarpeen.

Viertolassa on vähän virkistysalueita. Palstoittamalla syntyneen kaupunkirakenteen jäänteinä on pieniä puistoja. Kaupunginosan väestöä palveleva virkistysalueverkosto kehittyy pienten puistojen ja viherkatujen varaan. Kaupunginosan pohjoisosassa on Tikkurilan urheilupuisto, jonka kentät on merkitty kehittämisvision mukaisesti. Vehreänä kehitettävä yhteys Tikkurilan keskuspuistosta Tikkurilan keskustaan on merkitty viherketjuna.

Sekä Koivuhaan että Viertolan läpi kulkeva Tikkurilantie on ratikkakatu, jolla ratikan rinnalla kulkee myös pyöräliikenteen baana, joka palvelee väliä Kivistö – Tikkurila – Hakunila. Toisaalta Tikkurilantie on Niittytien ja Talvikkitien väliseltä osuudelta osa erikoiskuljetusten SEKV-reittiä. Katu onkin kaikkien kulkumuotojen osalta keskeinen yhteys Tikkurilan ja Aviapoliksen välillä, mikä vaikuttaa osaltaan sen suunnitteluun ja mitoittamiseen.

Tikkurilan keskusta kehittyy työpaikkojen, palveluiden ja kaupan keskittymänä. Keskeisten katujen varret on osoitettu kaupallisiksi julkisivuiksi. Näihin kuuluu muun muassa kaavarungossa omilla merkinnöillään olevat kävelykatu ja kestävä liikumisen katu, joilla halutaan korostaa kestävien kulkumuotojen roolia ja tärkeyttä keskusta-alueen liikkumisessa sekä sen suunnittelussa. Viherkaduista ja virkistysalueista muodostuu kytkeytynyt viherverkko, joka houkuttelee liikkumaan ja viihtymään tiivistyvässä kaupungissa. Tikkurilan keskeisiä risteysalueita korostetaan arkkitehtuurin ja kaupunkitilan toteutuksen keinoin omaleimaisina paikkoina. Pohjoisessa Valkoisenlähteen tie rajaa Tikkurilan keskusta-alueita, ja eteläpäässä Kielotien ja Talvikkitien risteys ympäristöstä kehitetään maamerkkiä.



Kuva 69. Havainnekuva Tikkurilan keskustasta.

Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin seudullisen liikenteen lisäksi valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä. Vantaan ratikka luo uuden erinomaisen vaihtoyhteyden asemalle parantaen samalla aseman saavutettavuutta seudullisesta näkökulmasta. Ratikan myötä Tikkurilaa lähestytään raiteita pitkin jokaisesta pääilmansuunnasta. Tikkurilan aseman eteläpuolella risteää kaksi pyöräliikenteen baanaa: pääradan suuntainen Pohjoisbaana ja poikittainen Kivistön-Tikkurilan-Hakunilanbaana.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 §

Keravanjokilaakso muodostaa Tikkurilan ja Jokiniemen siniviherrakenteen tärkeimmän elementin. Sitä kehitetään edelleen kokoavana virkistysalue- ja puistokokonaisuutena kulttuuriympäristö- ja luontoarvot huomioon ottaen. Keravanjoen rantamaisemassa rakentamiskorkeudet porrastuvat rannan pientaloista alkaen. Tikkurilan keskustassa rantapuiston taustalla kohoaa tunnistettava rakennettu kaupunkijulkisivu.

Tikkurilan kaavarungossa on esitetty keskustaa ympäröivä viherkehä, joka yhdistää keskeiset puistoalueet, urheilupuistot, koulut, Winterinmäen ja jokirannan. Viherkehä on merkitty viherkatuina, viherketjuna ja lähivirkistysalueina ratikan kaavarunkokartalle.

Jokiniemen kampusaluetta kehitetään tehokkaana mutta monipuolisena kaupunkiympäristönä, jonka ytimenä on korttelialueen halkaiseva jalankulun raittiympäristö, johon toiminnat avautuvat. Myös eteläosa Jokiniemestä säilyy työpaikka-alueena ja itäosat asumisen alueena.



Kuva 70. Jokiniemen kampusalueen katunäkymää. (Harris & Kjisik)

Jokiniemen koelaitoksen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osana on Keravanjoen laaksossa edelleen vaalittavaa viljelysmaisemaa, jonka reunat on nostettu kaavarungossa esille. Metsäinen Winterinmäki piirtyy edelleen suurmaisemassa, ja on tärkeä lähimetsä alueen asukkaille. Maarinkunnaalla kulttuurimaisema ja seudullinen virkistys- ja ekologinen yhteys jatkuvat Keravanjoen rantaa pitkin koilliseen.

Kuninkaalassa väritehtaan aluetta tullaan kehittämään keskustamaisena sekoittuneena kaupunkirakenteena. Alueen kehittämisestä sekoittuneena asumisen työpaikkojen alueena aivan Tikkurilan keskustapalvelujen ja ratikkalinjan äärellä on käynnistynyt kutsumuotoinen arkkitehtikilpailu. Ratikan kaavarunkoon kilpailualue on piirretty yleiskaavan mukaisesti. Kuninkaalan vanha kylä muodostaa tärkeän viheralueen, jossa Vanha Fastbölen kyläkeskus muodostaa väritehtaan alueen sisällä oman arvokkaan rakennetun ympäristön kokonaisuuden. Viherketju osoittaa yhteystarpeen Väritehtaan alueelta Keravanjoen rantaan ja Jokiniemeen.

Kuninkaalassa ja Hakkilassa uusi neljän kadun risteys Heidehofintien, Kyytitien, Santaradantien uuden linjauksen ja Jokiniemenkadun kesken on osoitettu uutena keskusta-alueena. Risteyksen yhteydessä on varaus raitiotien pysäkillä. Paikasta muodostuu liikennesolmu. Katujen varsille olisi potentiaalia toteuttaa suljettua korttelirakennetta, joka aukeaa viheralueille, mutta liikenneväylät ja energiaverkostot jakavat keskusaluetta useaan pieneen osaan, ja hankaloittavat suunnittelua. Ympäristössä on paljon rajoitteita, mutta myös mahdollisuuksia ja tarpeita monelle eri

toiminnoille – tästä syystä alue on esitetty kaavarungossa lähikeskustana. Tähän voivat sijoittua Tikkurilan keskusta-alueella palvelemaan esim. uusi koulu ja päiväkoti. Rakennettavan alueen ja viheralueen raja Kanervanummen virkistysalueella on esitetty samalla tavoin kuin yleiskaavassa, koska vasta asemakaavassa tarkentuu, miten korttelit sijoittuvat suhteessa viheralueeseen.

Lähikeskustan suunnittelun ja rakentamisen myötä suunnitellaan uusi maisemallinen reuna Jokiniemeen pohjoisessa jatkuvalla avoimella maisematilalle. Maisemallinen reuna on piirretty keskelle lähivirkistysaluetta, ja se voidaan muodostaa puistorakentamisen keinoin. Yleiskaavan rakentamisalueita on tarkennettu Hakkilassa siten, että Maarinojanpuiston puistoleikkipaikka ja koira-aitaus ovat ratikan kaavarungon virkistysalueella.

Hakkilan teollisuus- ja varastoalueen kehittyminen asumista ja työpaikkatoimintoja yhdistäväksi alueeksi voi tuottaa pitkällä aikajänteellä useita lähipalvelutarpeita, riippuen asumisen painotuksesta.

Pysäkkiympäristöön Kyytitien pohjoispuolelle on osoitettu mahdollisuus toteuttaa pysäkin läheisyyttä hyödyntävän uuden keskustamaisen tiiviin asuinalueen kivijalan lähipalveluineen.

Sisemmällä alueella Santaradan ympäristön maankäytön kehitys on riippuvainen siitä, kuinka ja missä aikataulussa rata voidaan mahdollisesti poistaa käytöstä, ja vapauttaa alue intensiivisempään maankäyttöön.

Kuninkaalassa Heidehofissa yleiskaavan viheralueverkosto tarkentuu ratikan kaavarungossa siten, että Oräddarsinoja on otettu osaksi kehitettävää siniverkostoa ja urheilukentille on osoitettu paikka laakson pohjalta. Kuninkaalan kylän ja ja Heidehofin välissä on metsäinen mäki, joka on Kuninkaalan kylän suunnasta katsottuna näkymän päättänä, ja siten osa arvokasta kulttuuriympäristöä. Mäellä on lehtoa ja lehtomaista kangasmetsää sekä arvokasta linnustoa. Mäki kytkeytyy yleiskaavan viheralueverkkoon Heidehofinpuistossa.

Kuusikon alue muodostaa Kuninkaalan kaupunginosaan kuuluvan yhtenäisen pientaloalueen, jota kehitetään uuden yleiskaavan raamittaman pientalokäsitteen puitteissa. Uusi ratikkapysäkki Kanervantien risteyksessä parantaa alueen saavutettavuuden uuteen luokkaan.

Kuusikossa Variskallio on osa ekologista ja virkistysalueverkostoa, joka liittyy Kalkkikallion luonnonsuojelualueeseen. Arvokas avokallio ja kalliometsä, jossa on havaittu mm. kuusitiainen, säilyy. Untipakan komea kalliomäki ja kalliometsä sekä etelärinteiden tuore kangasmetsä säilytetään maiseman ja luonnon arvojen takia. Ratikkareitin välittömästä läheisyydestä Lindmaninkorvessa ja Untipakan pohjoisosasta osoitetaan maata rakentamiseen. Yli yhden hehtaarin virkistysalue on näinkin alle 300:n metrin etäisyydellä kaikista asunnoista. Päiväkodin pohjoispuolella leikkipaikka ja metsää säilyy.

Kormuniitynojan latva **Porttipuistossa** on esitetty siniverkoston osana. Jos alue alkaa kehittyä asumiseen, voidaan kehittää keskeinen hulevesipuisto (ks. kuva). Porttipuiston Kyytitien puoleinen korttelirakenne uusiutuu asumisen ehdoilla, palveluita ja kauppaa tarjotaan edelleen kivijalkaliiketoimistoissa. Eteläpuoli säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena.



Kuva 71. Hulevesipuiston ideointia Hakunilan keskustan laajennuksessa (Maanlumo). Tähän tyyliin voitaisiin kehittää myös Kormuniitynojan Porttipuistossa kulkevaa uomaa.

Hakunilassa ratikkaa muuttaa keskustan saavutettavuutta merkittävästi ja lisää sen vetovoimaa. Kaupallisen keskustan uudistuminen saa vahvemman pohjan ratikan tuomien yhteyksien avulla. Asuntokorttelin uudistuminen ja täydentyminen jatkuu varmasti jo käynnissä olevien hankkeiden tapaan.

Keskustan laajennus länteen, johon liittyvät Vanhan Lahdentien siirto ja Kyytitien eritasoliittymän muuttaminen tasoristeykseksi, on yksi merkittävimpiä kaupunkirakenteellisia muutoksia. Yhdessä vanhan bussivarikon alueen kanssa risteyksen ympäristöön muodostuu mahdollisuus luoda kokonaan uusi keskusta-asumisen alue, joka täydentää ja luo kontrastia Hakunilan vanhalle keskustalle. Alueen kaupunkikuvallista erityismerkitystä tulee korostaa.



HAKUNILAN KESKUSTA II

VISUALISOINTI II 18.11.2019 arkkitiedit

Kuva 73. Havainnekuva Hakunilan keskusta-alueen laajennuksesta Hakunilan keskustan länsipuolella. (L-Arkkitiedit, 2019).

Hakunilantien länsipuolelle kulkee Hakunilanraitti, jonka jalankulkumiljöö yhdistää mm. ostoskeskuksen, kirkon, kirjaston ja asuinalueiden pieniä taskupuistoja sekä aukioita mielenkiintoiseksi ja edelleen kehittämisen arvoiseksi tilasarjaksi.

Hakunilantietä ovat aiemmin rytmittäneet jalankulun ja pyöräilyn sillat, mutta ratikan myötä ne pääosin puretaan. Korvaaviksi maamerkeiksi tulee kehittää tärkeimpien risteysten ympäristöjä niin, että kukin niistä muodostaa omanlaisensa helposti tunnistettavan paikkansa.

Vaikka raitiotie tuo Hakunilaan raiteet, niin alue tukeutuu jatkossakin vahvasti myös bussiliikenteeseen. Bussilinjat tarjoavat suoria yhteyksiä muun muassa Helsingin suuntaan toimien samalla osittain liityntälinjoina ratikan pysäkeille. Raitiotien lisäksi joukkoliikenteen palvelutaso paranee Hakunilan alueella Lahdenväylän vaihtopysäkkien myötä. Vaihtojen toimivuus parantaa matkaketjujen sujuvuutta, mikä voi parantaa joidenkin kohteiden, kuten esimerkiksi Kuusijärven, saavutettavuutta alueelta.

Keskustan rajaa itäpuolella Kormuniitynojan laaksosta jyrkkä metsäinen rinne. Hevoshaantien ympäristö edustaa 1970-luvun pientalokortteleita. Keskustan pohjoispuolen 1980-luvun asuinalueet on sovitettu pienipiirteisesti voimakkaisiin maastonmuotoihin. Ratikan vaikutuspiirissä oleville alueille tulee löytää miljöön ominaispiirteisiin sopivat täydentämisen keinot.

Kormuniitynojan laakso Håkansbölen kartanolta Sotunkiin on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Håkansbölen kartano ja sen pieteetillä kunnostettu historiallinen puutarha luovat Hakunilalle luontevan itäreunan ja samalla ”kulttuuriset keuhkot”.

Hakunilan laaja ja monipuolinen urheilupuisto tulee ratikalla helpommin myös joukkoliikenteellä saavutettavaksi, vaikkakin yhteys joukkoliikenteellä urheilupuistoon on ratikalta vaihdollinen. Urheilupuisto sijoittuu Kormuniitynojan laaksoon, jonka eteläisemmissä osissa rakentamisen reuna sijoittuu kauniisti maisemarakenteeseen.

Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsee useita julkisia palveluita uimahallista lukioon ja päiväkotiin. Alue voi edelleen kehittyä uuden koulun ja muiden palveluiden myötä ja niillä on erinomaiset mahdollisuudet hyödyntää niin läheisen urheilupuiston, kuin Sipoonkorven tarjoamia mahdollisuuksia sekä ratikan parantamaa saavutettavuutta vetovoimatekijöinä.

Vaarala rajautuu kolmioon Kehä III:n, Porvoonväylän, kaupungin rajan ja Lahdenväylän sisällä. Nykyiset pientalovaltaiset alueet täydentyvät ratikan parantaessa alueen vetovoimaa ja saavutettavuutta. Työpaikka-alueista osa muuttuu asuntorakentamiseen ja osa säilyy.

Vaaralan luoteispään pientalovaltaiset alueet täydentyvät Hakunilantien molemmin puolin. Kallioiden luoman portin eteläpuolella on Kuussillan pysäkin maankäytöltään muuttuva ympäristö, josta on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus. Kuussillan pysäkillä mahdollistetaan lisäksi Viikin-Malmin raitiotien liittyminen Vantaan ratikkaan. Jakomäen läpi kulkeva yhteys edistää toteutuessaan seudullista pikaraitiotieverkostoa.

Kolmion kaakkoisosa on ollut tuotantolaitosten aluetta, jossa Fazerin vierailukeskus on muodostunut alueen maamerkiksi. Fazerintien pohjoispuolista ja Länsimäentien länsipuoleista aluetta kehitetään monimuotoiseen asumiseen. Alueella on myös luontoarvoiltaan tärkeä lampi ja virkistysyhteystarpeita. Länsimäentien, Kehä III:n ja Porvoonväylän kolmioon sijoittuu myös ratikan varikko ja muita teknisen huollon tarpeita.

Vaaralan maisemarakenteen ominaispiirteisiin keskeisesti liittyvät kalliomäet säilytetään. Metsäisillä kalliomäillä on myös luontoarvoja. Slåttmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä. Vaaralanlampia kehitetään alueen vetovoimakohteena.

Fazerintien pohjoispuolella on maa-ainesten oton myötä syntyneitä lammikkoja, joista pohjoisemmassa elää viitasammakkoja. Lammikko ja sen ympäristöä varataan virkistysalueeksi. Se yhdistetään viheralueverkostoon viherketjuilla ja viherkaduilla, joiden sijainti ja laajuus tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Kormuniitynojaan kohti pohjoista laskeva kuivatusoja otetaan siniverkoston osaksi, ja siitä voidaan muotoilla mutkitteleva ja hulevesiä viivytävä kokonaisuus.

Keskeisiä kevyenliikenteen yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää.



Kuva 74. Vaaralan lammet kehittyvät vetovoimaiseksi virkistyskeitaaksi.

Länsimäen ja Rajakylän ominaispiirteisiin kuuluvat kallioiset lähimetsät säilytetään keskeisenä aluetta kiertävänä kehänä, joka on kaavarungossa osoitettu viheralueina ja viherketjuina ja sen mukaisella kehittämistavoitteella. Kallioisilla viheralueilla on myös Ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusrakenteita, jotka voidaan nostaa viherketjun teemaksi. Linnoitteet ovat valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä.

Rajakylän pientalovaltainen kaupunginosa ulottuu itäreunastaan ratikkakaupunkiin. Alue täydentyy ja uudistuu pientalorakentamisella.

Rajakylän liikuntapuisto on virkistys- ja liikuntapalvelujen keskittymä, joka tulee ratikan myötä paremmin ja laajemmin tavoitettavaksi. Laaja aktiivipuisto muodostaakin Rajakylä-Länsimäen alueen sydämen.

Länsimäessä ratikan kaavarungon ratkaisu noudattaa Länsimäen kaavarungon ratkaisuja. Keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Kehitettävä keskusta-alue sijoittuu Pallastunturintien katulengin sisään Länsimäentien itäpuolelle ja Kuulakujan ostoskeskuksen ympäristöön.

Länsimäentien laidassa kulkevan 110 kV:n voimalinjan maakaapelointi mahdollistaisi kaupunginosan keskustan rakenteen eheyttämisen ja merkittävän täydennysrakentamisen. Samalla voidaan korostaa merkittäviä paikkoja: keskustan ratikkakaupungin korttelijulkisivua jäsentävät korostetut kadunkulmat pikku aukioineen Pallastunturintien/Maalinauhantien risteyksissä ja keskellä Kuulakujan kohdalla. Näiden ympäristöön keskittyvät myös Länsimäen kivijalkaliiketilat ja niiden edustojen korkealaatuinen kävely- ja oleskeluympäristö.

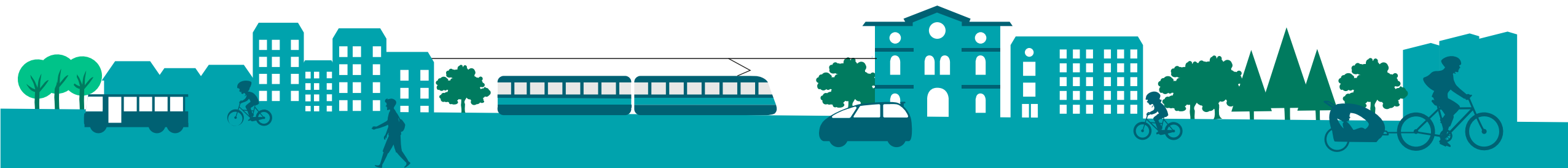
Kaupunkikuvaa ja alueelle saapumista hallitsevien voimalinjojen alueen rakentamisen mahdollistaminen parantaisi merkittävästi kaupunkitilaa. Voimalinjojen poiston myötä kaupunkitoiminnot voisivat avautua myös Länsimäentielle, ja siten kutoa Länsimäentien eri puolten kaupunkirakenteen yhteen.

Länsimäen pohjoisosaan on Länsimäen kaavarungossa suunniteltu uusi asuinalue, jonka rakennuskanta olisi pienimittakaavaisempaa ja monimuotoisempaa kuin kaupunginosan keskustassa. Asuinalueen keskellä on monikäyttöviherkatu ja kadun päässä suopuutarha, johon puhtaita hulevesiä johdetaan. Voimalinjan alustan rakentamisen ohella Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen ja koilliseen.

Länsimäentien urbaanimmaksi kehittyvän ympäristön vastapainoksi kehitetään myös etelä-pohjois-suuntaisia pääosin puisto- ja metsäympäristössä kulkevia kävelyn ja pyöräilyn pääraitteja: itäpuolella Kuntopuistosta Juoksuhaudanpuistoon itäpuolella ja länsipuolella Keihäspolkua Rajakylän liikuntapuiston kautta Rajakylän kouluhin ja liikuntahalleille johtavaa Keihäskuja/ Opaskuja-reittiä. Näiden raittien risteämispaikat kokoojakatujen kanssa ovat myös luontaisia huoliteltujen pienten kaupunkiaukuioiden ja omaleimaisen arkkitehtuurin paikkoja.

Porvoonväylän moottoritiliittymän alueelle on Länsimäen kaavarunkoluonnoksessa varattu optio kansirakenteelle, jonka asuin- tai työpaikkarakentaminen voisi kutoa yhteen Länsimäen ja Vaaralan kaupunginosien rakenteet. Porvoonväylälle on suunniteltu myös vaihtopysäkkejä, jotka mahdollistaisivat vaihdot Porvoonväylän busseista Vantaan ratikkaan ja muuhun HSL-alueen bussiliikenteeseen alueella.

Vaikutusten arviointi



Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Ratikan kaavarungon luonnos ei sisällä varsinaista vaikutusten arviointia, vaan arviointi ja sen vaatimat selvitykset tehdään luonnosaineiston pohjalta kevään ja kesän 2022 aikana. Arvioinnit valmistuvat elokuun loppuun mennessä, minkä jälkeen arviointiraportit julkaistaan. Arviointeja täydennetään luonnoksesta saadun palautteen perusteella kaavarunkoehdotusta laadittaessa loppuvuodesta 2022. Arviointi teetetään konsulttityönä.

Työssä arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia verrattuna nykytilanteeseen. Arvioinnin perustana ovat kartan ratkaisut sekä työlle määritellyt tavoitteet.

Työssä arvioitavat keskeiset vaikutukset:

Arvioitavien vaikutusten listaa on tarkennettu ja täydennetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan nähden valmisteltaessa arviointityön työohjelmaa. Listaus voi vielä täydentyä ja tarkentua ennen työn käynnistämistä tai sen aikana.

- Kestävä kaupunki, erityisesti resurssiviisaus ja yleiskaavan sisäänpäin kasvun tavoitteen toteutuminen
- Vaikutukset liikennejärjestelmään: joukkoliikennekaupungin muutokset, saavutettavuuden muutokset
- Taloudelliset vaikutukset sisältäen kiinteistötaloudellisten vaikutusten arvioinnin
- Elinkeino- ja yritys- ja yritysvaikutukset, mm. ratikan kaavarungon vaikutukset eri toimialojen toimintaedellytyksiin, sekä työpaikka-alueiden ja keskustojen kehittymiseen ja vaikutukset eri toimitilojen tarjontaan ja kysyntään
- Vaikutukset kaupan rakenteeseen ja palvelujen saavutettavuuteen
- Rakennetun kulttuuriympäristön ja kulttuurimaiseman säilymis- ja kehittämisedellytykset
- Vaikutukset alueelliseen eriytymiseen: heikossa asemassa olevien ihmisryhmien tunnistaminen ja miten ratikan toteuttaminen muuttaa heidän asemaansa
- Arjen sujuvuus, palvelujen saavutettavuus
- Virkistysmahdollisuudet, virkistysalueiden saavutettavuus ja keskinäinen kytkeytyneisyys
- Ympäristöhäiriöiden tunnistaminen, erityisesti melu ja ilman epäpuhtaudet
- Luontovaikutusten arviointi, vaikutukset ekosysteemipalvelujen tarjontaan, vaikutukset ekologiin verkostoihin.
- Ilmastovaikutukset: ilmastomuutoksen hillintä ja sopeutuminen ilmastomuutoksen vaikutuksiin, erityisesti



**VANTAAN
RATIKKA**



YK0049

Selvityksiä ratikan kaavarungon alueelta

3.3.2021

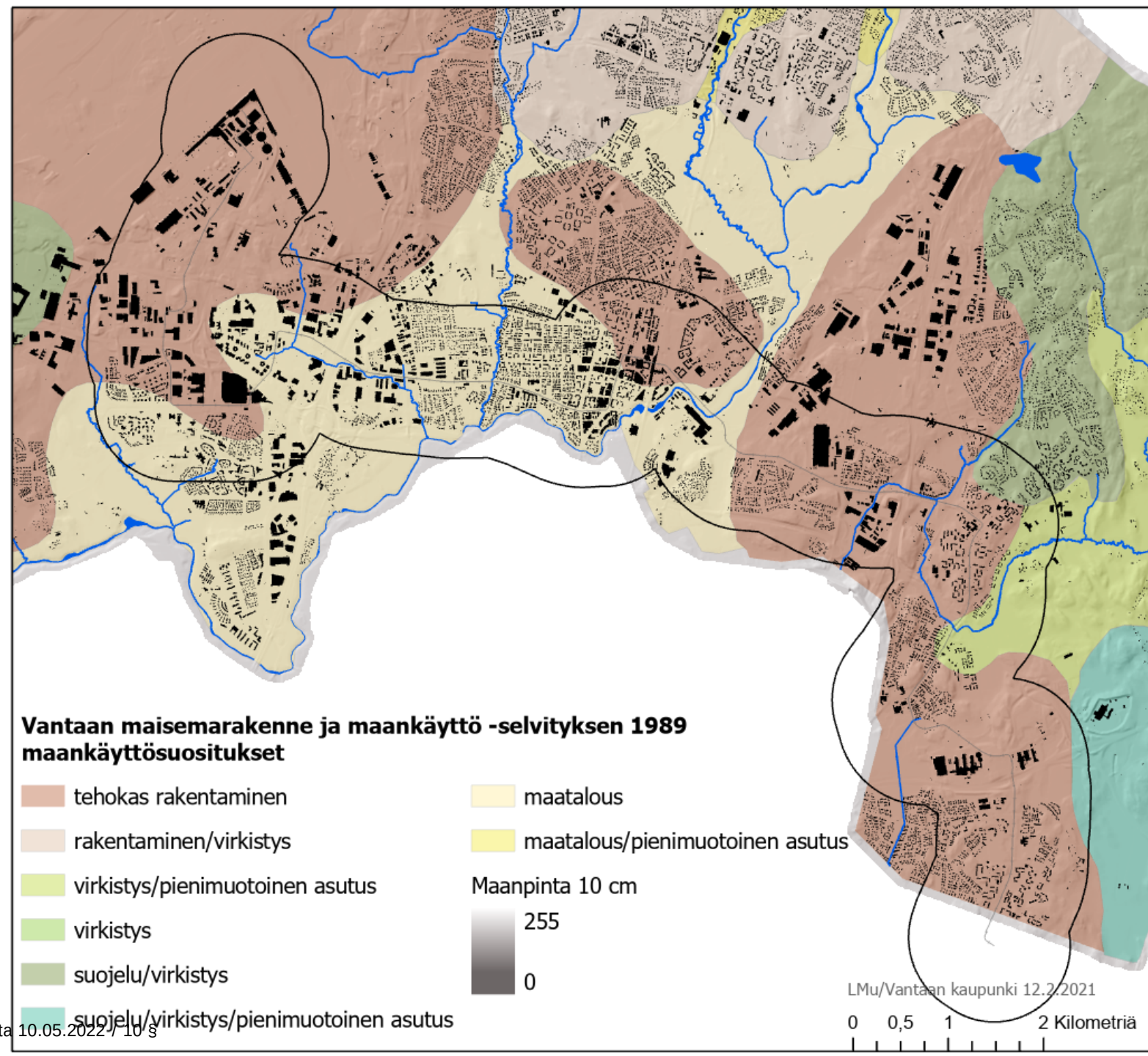


SELVITYKSET JA TAUSTA-AINEISTOT

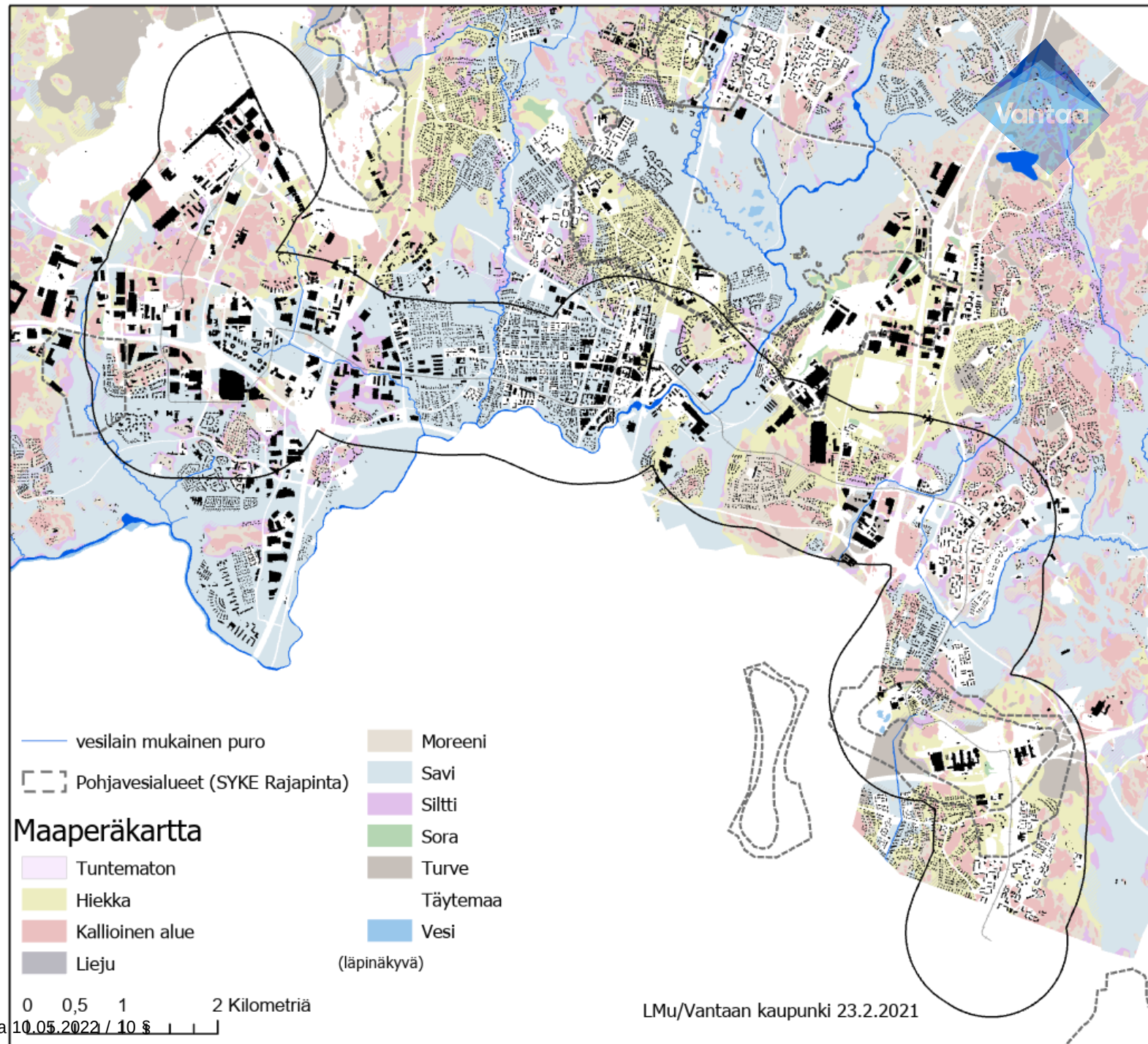
Maisemarakenne, ekosysteemi- palvelut, viheralueverkosto ja kulttuurimaisema

Maisemarakenne

- Vuoden 1989 maisemarakenne ja maankäyttö -selvitys on ollut yleiskaavojen taustalla ja ohjannut rakentamisen sijoittumista Vantaalla.
- Rakennettavuus, kasvukyky, maaston muodot, pinta- ja pohjavedet ja pienilmasto luovat maiseman perustason, jonka mukaan rakentamissuositukset tehtiin.

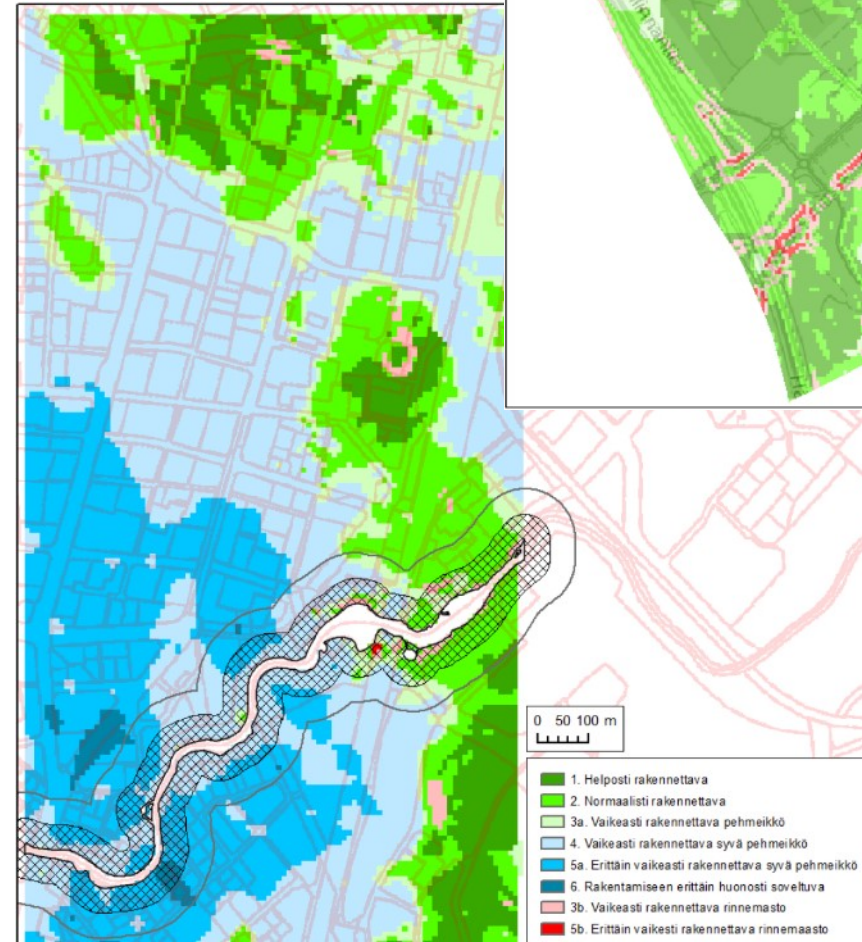
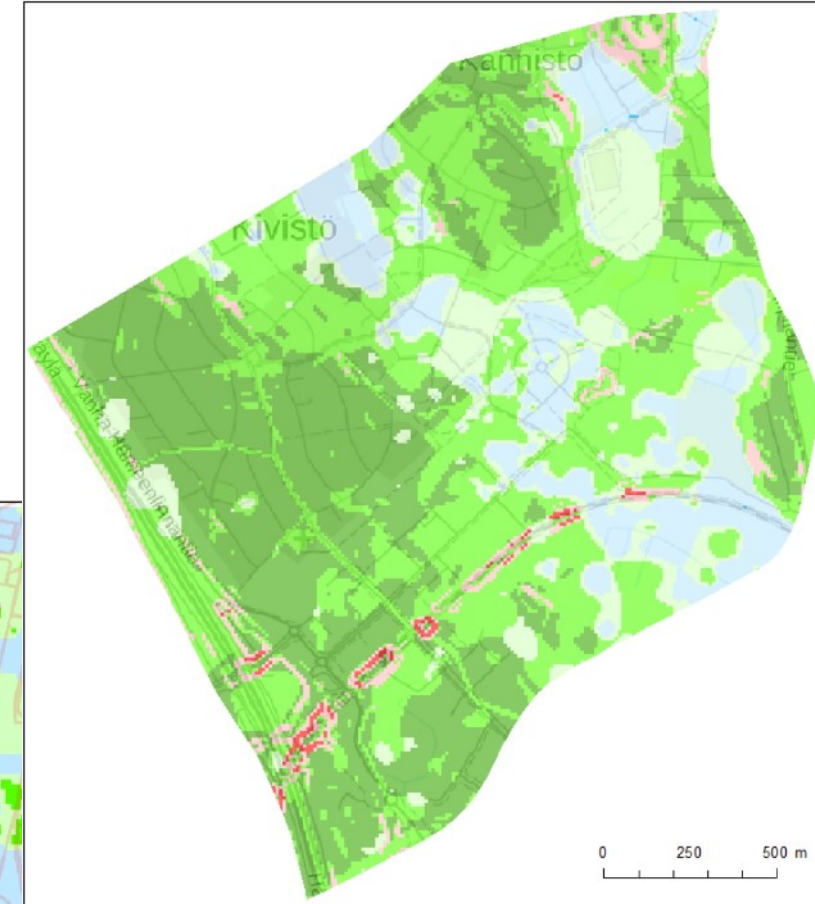


Maaperä pintavedet, pohjavedet



Maisemarakenne tiivistyvän kaupungin suunnittelussa

- Tekeillä on Vantaan rakennettavuuskartta.
- Pilotit: Tikkurila ja Kivistö. Ratikan kaavarunkoaluetta ehdotettu mukaan.
- Onko maisemarakenteeseen perustuva rakentamiskaavojen valinta toiminut? Kyllä!
- Tästä tarkempi maiseman pohjataso rakentamisen ohjaukseen tiivistyvässä kaupungissa. Kasvillisuuden merkitys tarkentuu ekosysteemipalveluiden kautta. Puroja tarkastellaan erikseen. Pienilmasto on syytä ottaa huomioon rakennusten sijoittelussa.



Ekosysteemipalvelut ja purot

Ekosysteemipalvelut

Vantaan luontohyödyt – selvitys yleiskaavatyön taustalle (WSP ja Vantaan kaupunki 2018).

Kartoille on merkitty **21 palvelua**:

Säätely- ja tukipalvelut:

S1a Haitallisten aineiden biopuhdistus

S1b Puhdas ilma

S2 Melun torjunta

S3 Eroosion torjunta

S4a Veden kierron säätely

S4b Veden viivytys ja tulvasuojelu

S5 Ilmavirtausten säätely

S6 Pölytys ja siementen levitys

S7 Elinympäristöt

S8 Veden laadun ylläpito

S9 Globaalin ilmaston säätely

S10 Alueellisen ilmaston säätely

Tuotantopalvelut:

T1 Viljeltävä ravinto

T2 Juoma- ja talousvesi

T3 Luonnon tuottama ravinto

T4 Käyttövesi

T5 Materiaalit

Kulttuuriset ekosysteemipalvelut:

K1 Virkistys

K2 Luonto opetuksessa

K3 Esteettisyys ja kulttuuriperintö

K4 Luonnonarvo perintönä

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 §

Tikkurila: Säätely- ja ylläpitopalvelut



S1a Haitallisten aineiden biopuhdistus



S1b Puhdas ilma



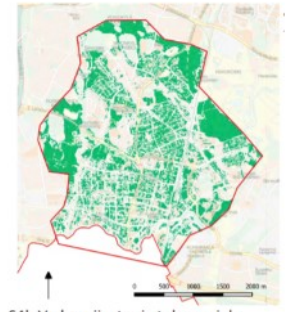
S2 Melun torjunta



S3 Eroosion torjunta



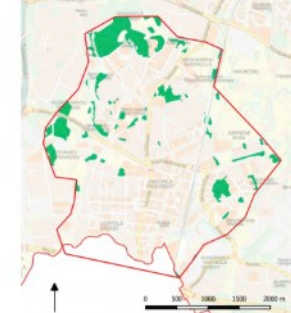
S4a Veden kierron säätely



S4b Veden viivytys ja tulvasuojelu



S5 Ilmavirtausten säätely



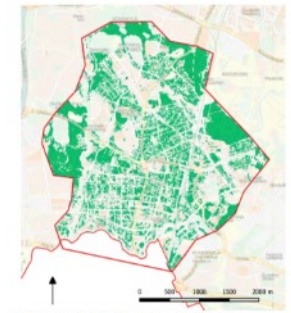
S6 Pölytys ja siementen levitys



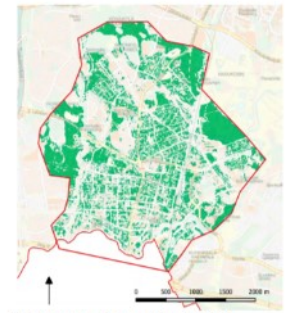
S7 Elinympäristöt



S8 Veden laadun ylläpito



S9 Globaalin ilmaston säätely



S10 Paikallisen ilmaston säätely

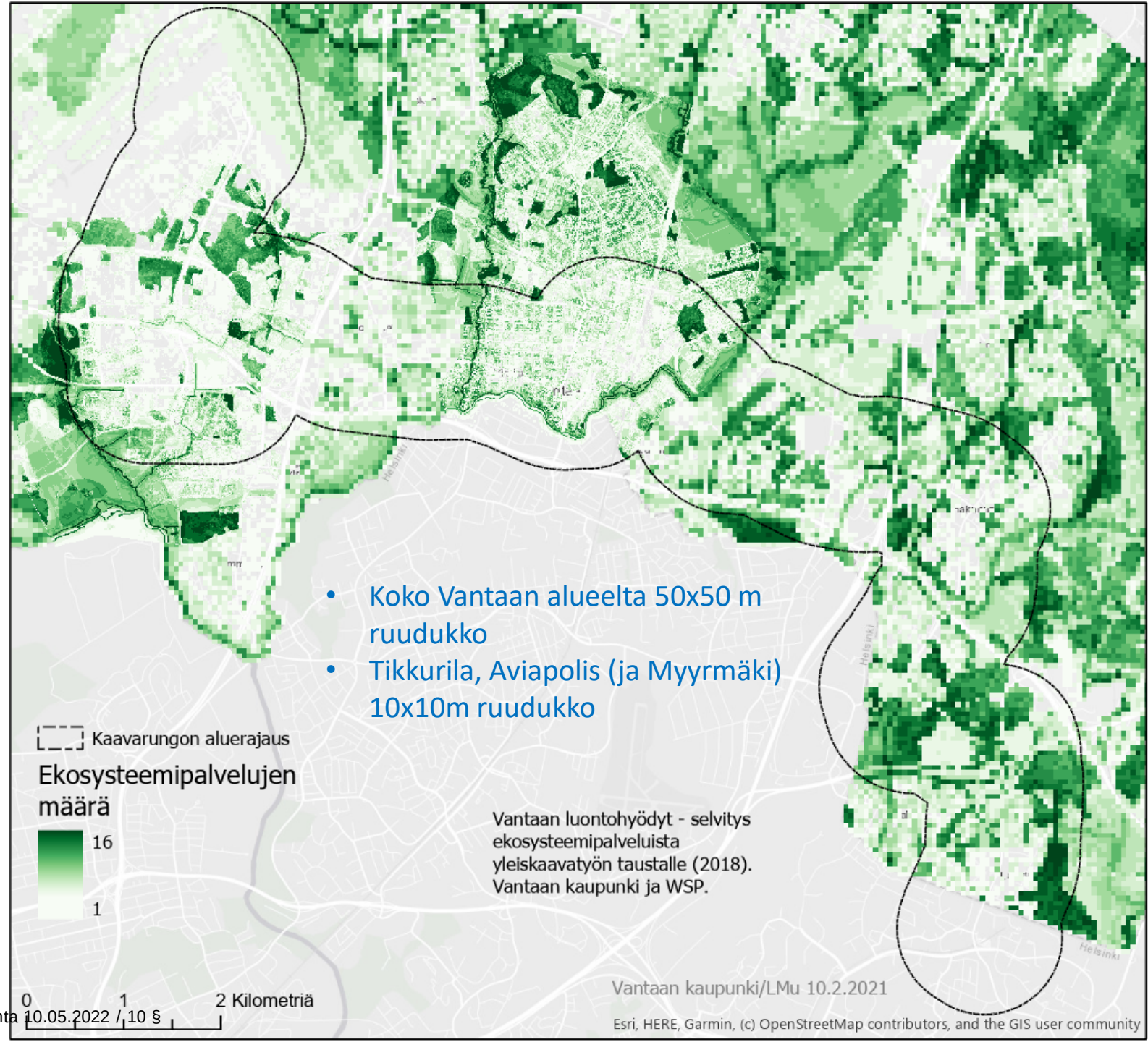
Ekosysteemipalvelut

- Selvityksessä on luotu **kokonaiskuva Vantaan ekosysteemipalveluiden hyödynnetystä tarjonnasta**.
- Analyyseissä on otettu huomioon, onko joku ihminen hyödyntämässä palvelua. Tilanne siis voi muuttua:
 - Esim. K2 luonto opetuksessa: Metsät 500 m säteellä peruskoulusta ja päiväkodista.
- Jokaisessa palvelussa on tehty tulkinta siitä, miten se muodostuu. Tulkinnot ja käytetyt aineistot on selitetty raportissa.
- Koska analyysi on vuodelta 2018, ovat jotkut kohdat jo ehtineet muuttua. Antaa kokonaiskuvan, mutta **suunnittelun pohjaksi on käytettävä ajantasaisia pohjatietoja**.

Yleiskuva kaavarunkoalueesta:

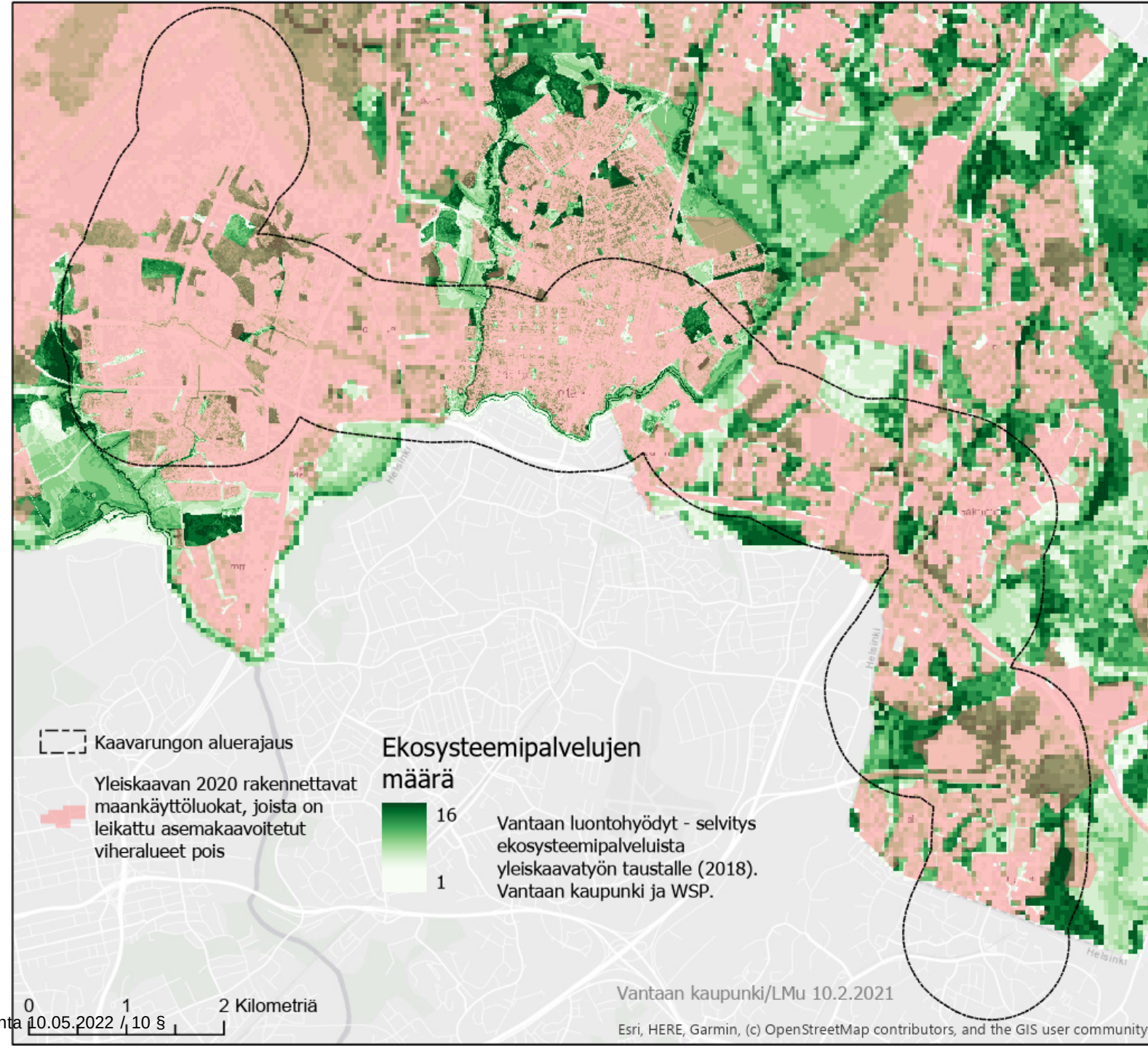
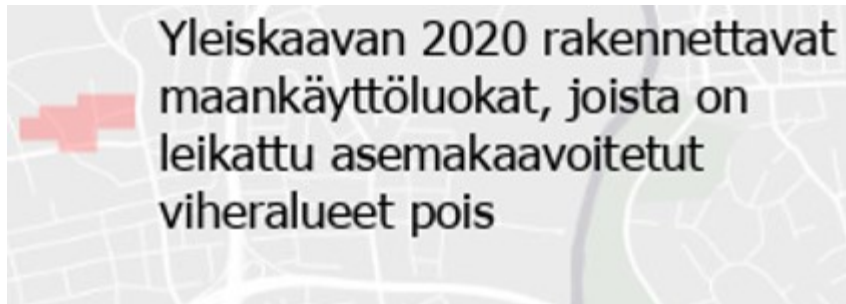
- Aviapolis – Tikkurila vyöhykkeellä on isoja alueita, joilla ekosysteemipalveluita syntyy vähän, koska on niukalti kasvillisuutta tai luonnon prosesseja.
- Idässä ekosysteemipalvelujen hyödynnetty tarjonta on hyvä.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta



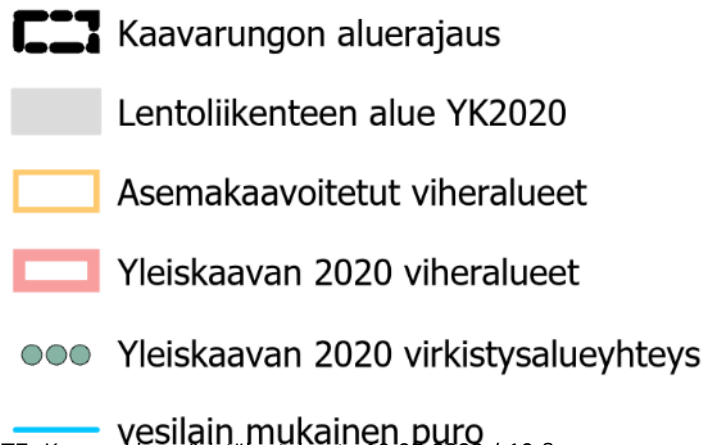
Rakennettavat alueet ja ekosysteemipalvelut

- Pääsääntöisesti ekosysteemipalvelukeskittymät ovat turvassa viheralueilla, mutta eivät täysin.

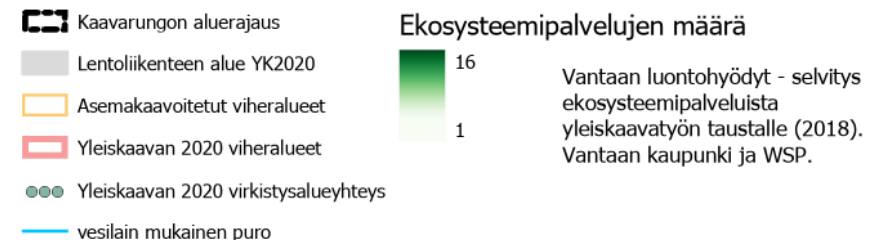
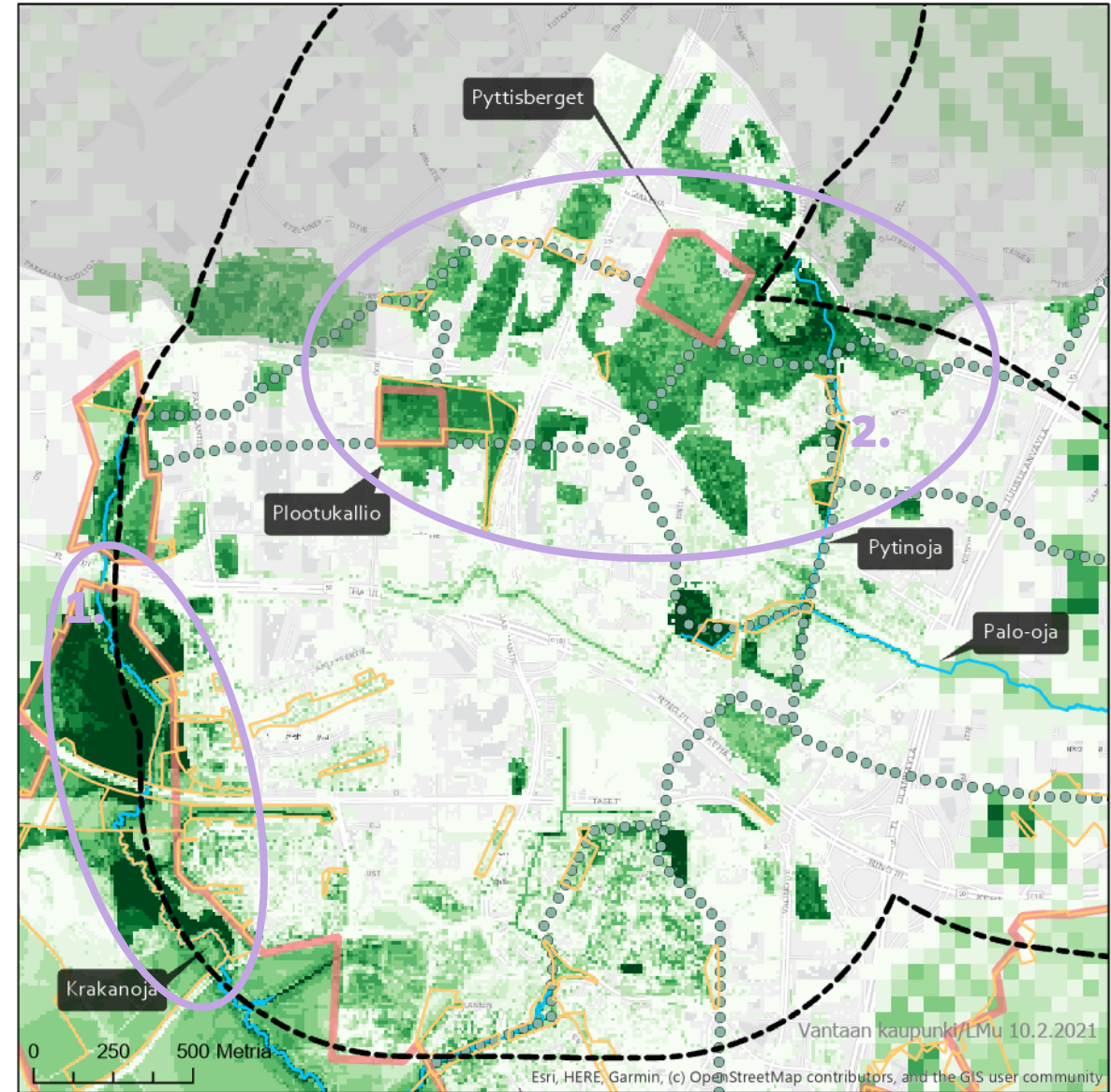


Aviapolis

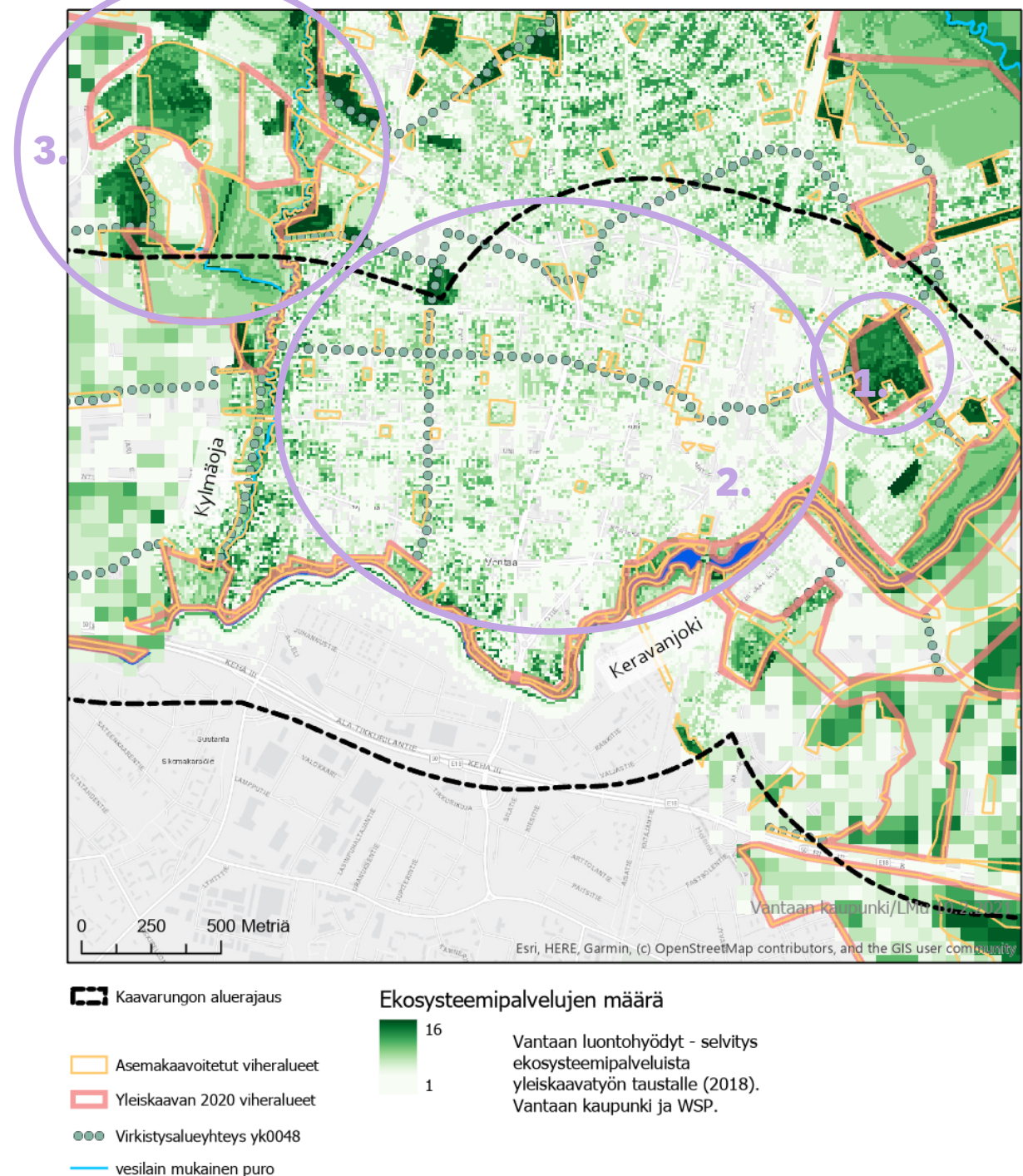
1. Merkittävin ekosysteemipalvelujen tihentymä on yleiskaavoitetulla ja asemakaavoitetulla Karakanojan laakson viheralueella Tuulensuunpuistossa ja siitä etelään Krakanojan luonnonsuojelualueella.
2. Veromiehen kaupunginosan selännevyöhykkeellä on vielä rakentamattomia metsiä (osa näkyvistä on jo hakattu). Niistä yleiskaavassa on varattu viheralueiksi Pyttisberget ja Plootukallio. Virkistysalueyhteydet noudattelevat monin paikoin alueita, joilla on nykyisellään puroja, metsiä ja puistoja. Aviapolis-kaavarungossa nämä otettiin viheraluerakenteen lähtökohdaksi. Purokäytäviä asemakaavoitetaan viheralueiksi pala kerrallaan.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 §

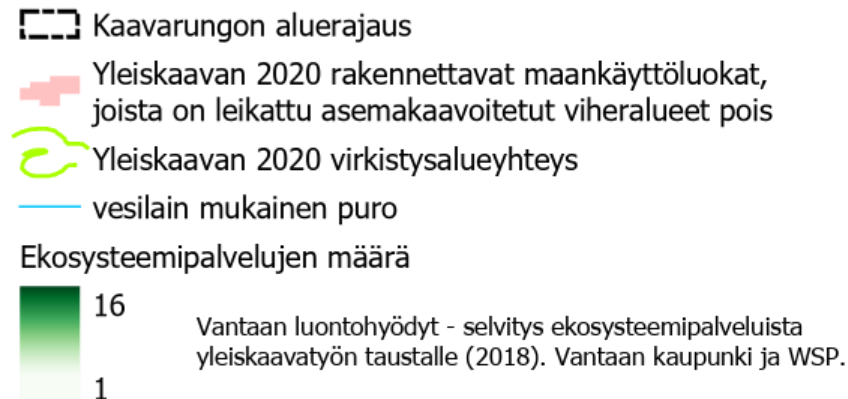
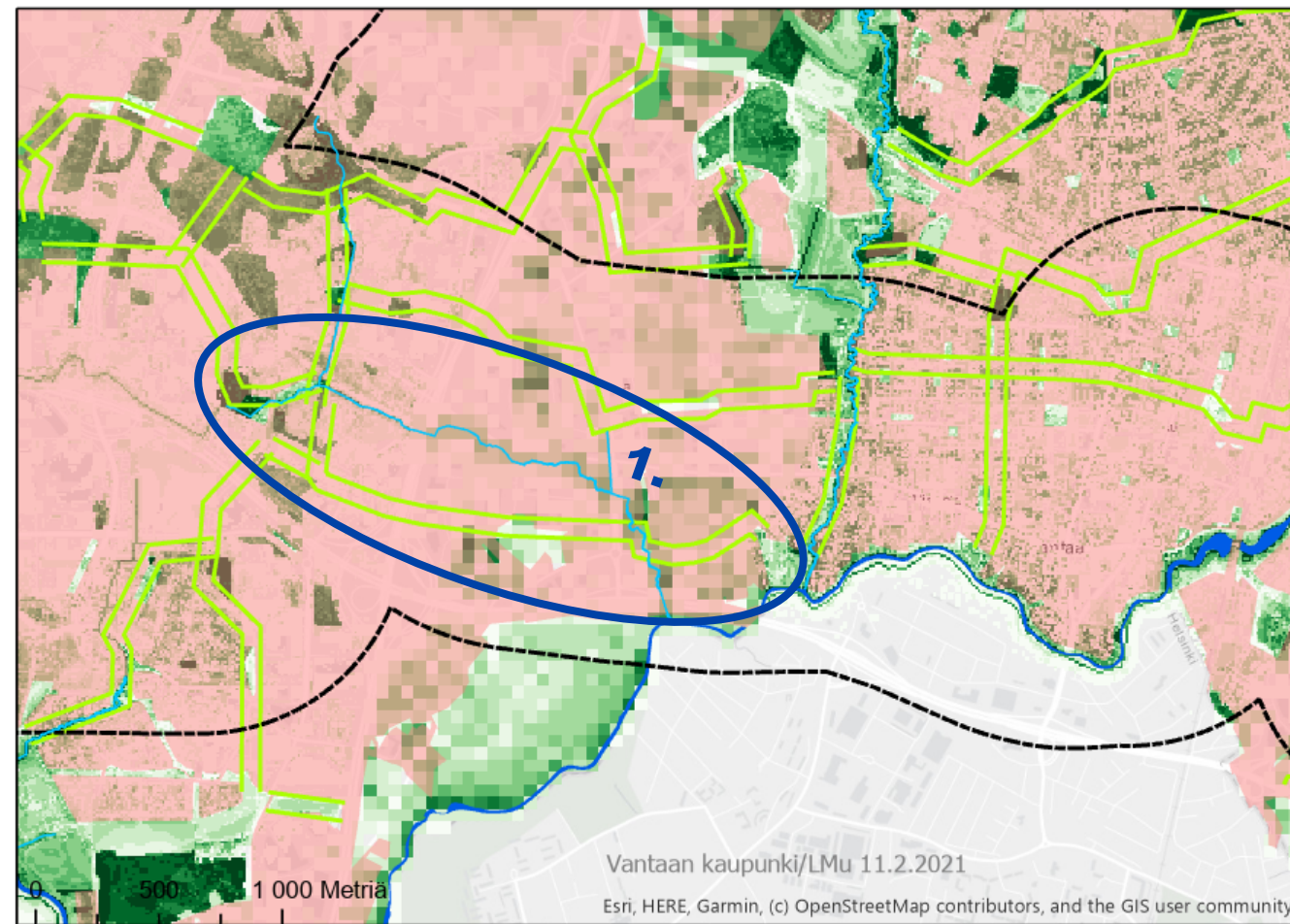


1. Winterinmäki on Tikkurilassa merkittävä ekosysteemipalvelujen tarjoaja. Se on yleis- ja asemakaavan virkistysaluetta
2. Tikkurilan ja Viertolan pienet puistot eivät ole yhtä lukuisien ekosysteemipalvelujen tarjoajia kuin laajemmat viheraluekokonaisuudet. Kun laajemmat viheralueet ovat kaukana, on merkitys kuitenkin suuri. Erityisesti lapsille ja vanhuksille lähellä olevat leikki- ja levähdyspaikat ovat tärkeitä. Tikkurilan kaavarungossa on ideoitu näiden monipuolistamista =ekosysteemipalvelut lisääntyvät, kompensaatio.
3. Pohjoisempänä Kylmäojan laaksossa, kaavarunkoalueen ulkopuolella, on ESP moniarvokohteita sekä viheralueella että rakennettaviksi asemakaavoitetuilla alueilla.



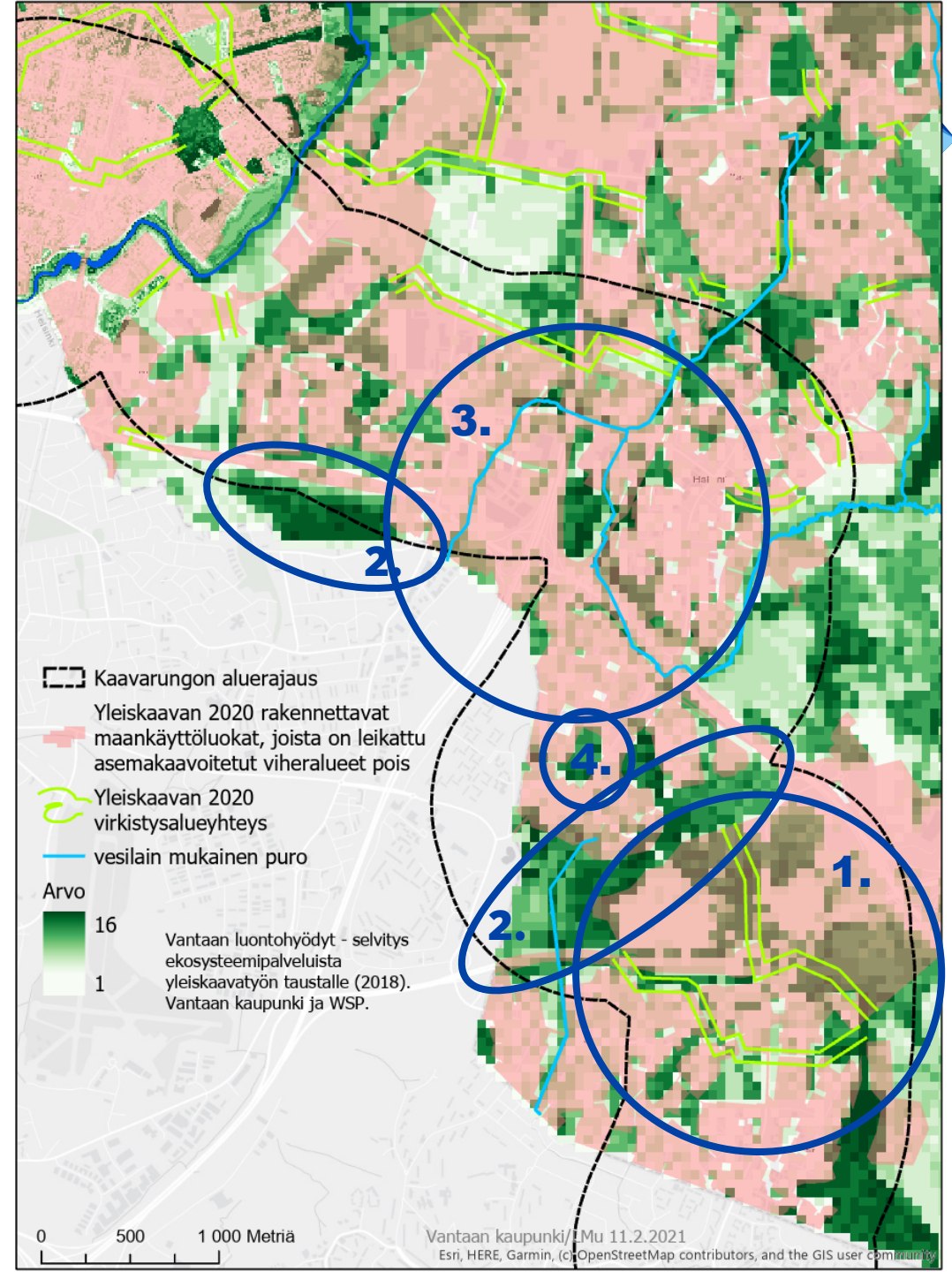
Koivuhaka

1. Palo-ojan ottaminen huomioon, yleiskaavan yleismääräys puroista
 - Koko alueella tarve suunnitella tarkemmin virkistysalueyhteyksiä ja ekologista verkostoa.



Itä

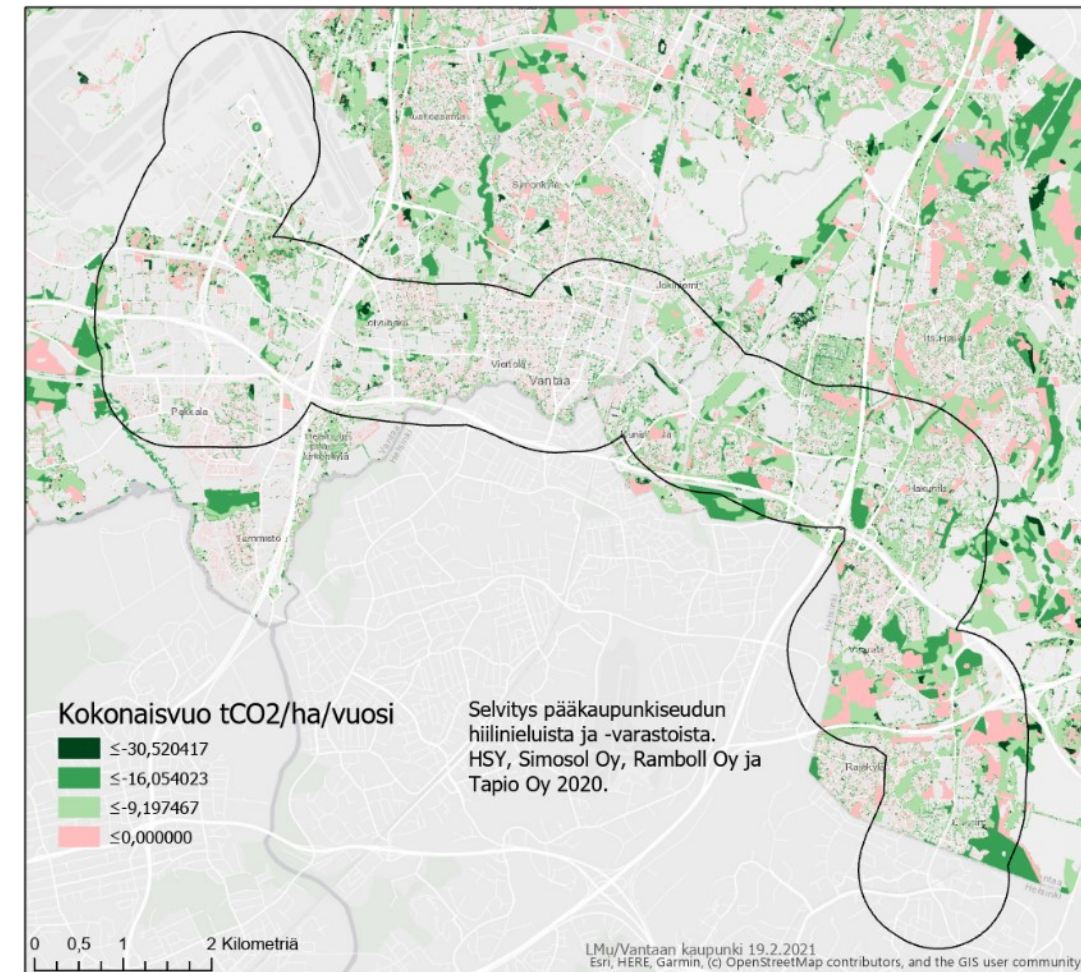
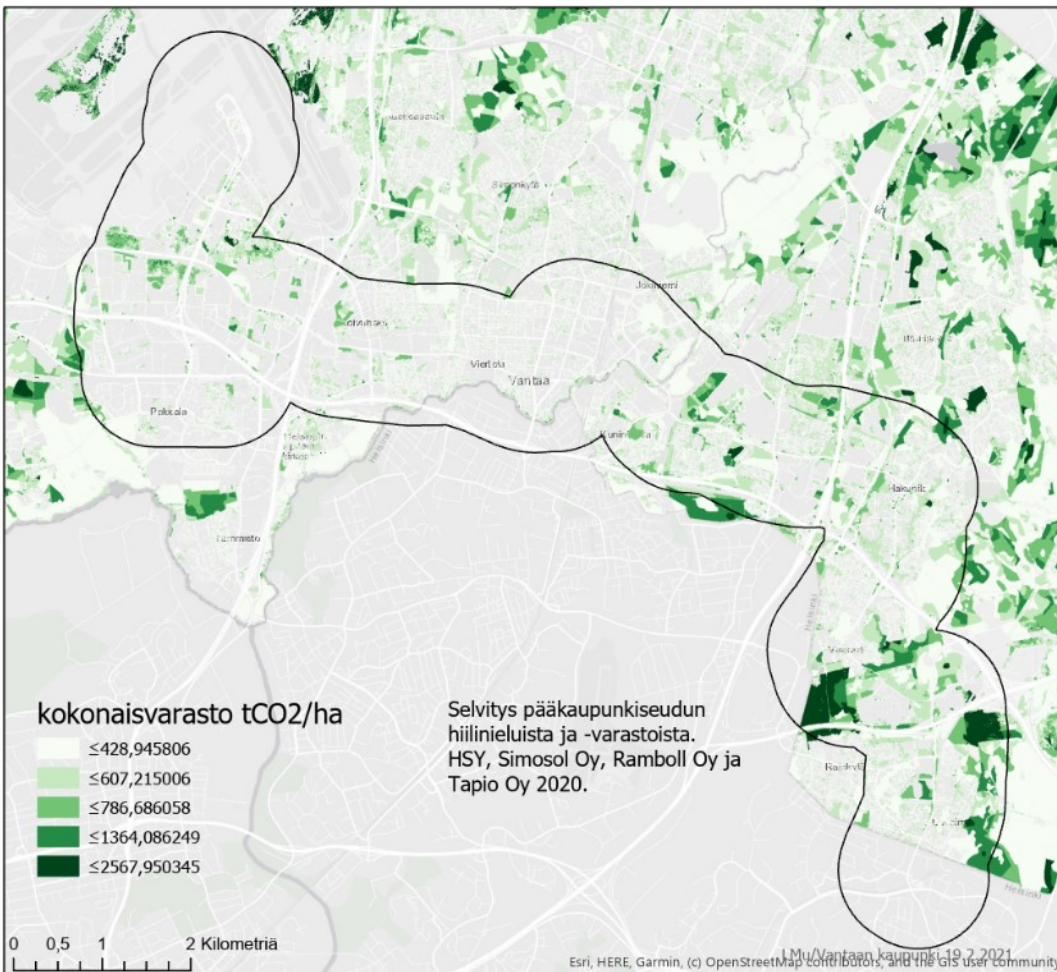
1. Yleiskaavan virkistysalueyhteydet tukevat ekosysteemipalveluja. Länsimäen kaavarungossa pääosa suosta on säilymässä. Ennallistamisen mahdollisuudet on syytä selvittää.
2. ESP moniarvokohteet ovat viheralueella.
3. Kormuniitynoja/Itä-Hakkilanoja, yleiskaavamääräyksen mukaan tilavaraus ja luonnonmukaistaminen – on jo suunnitteilla Hakunilan keskustan laajennuksessa. Tätä voi ajatella kompensationsa, kun ekosysteemipalvelujen tarjontaa lisätään.
4. Vaaralanmäki ei ole yleiskaavan viheralue. Otetaan huomioon jatkosuunnittelussa monipuolinen ESP tarjonta.



Hiilivuo ja -varasto



- HSY:n selvitys 2020 tarkentaa ja ajantasaistaa ekosysteemipalvelua ”S9 globaalin ilmaston säätely”
- On tehty tulkintoja. Tämä kuvaa suuntaa antavasti. Esim. puistojen maaperän hiilivarasto saattaa olla kuviteltua suurempi.



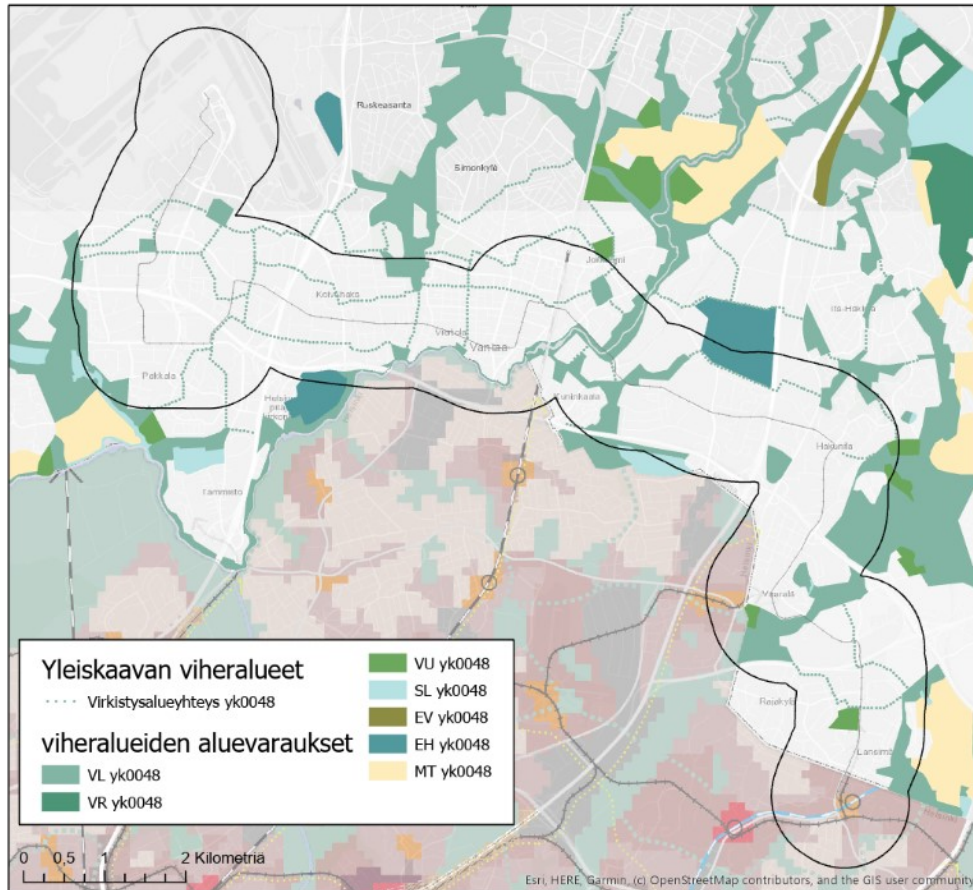
Maaperän ja kasvillisuuden hiilivarastot

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 §

Hiilivuo eli hiilen sitoutuminen ja vapautuminen

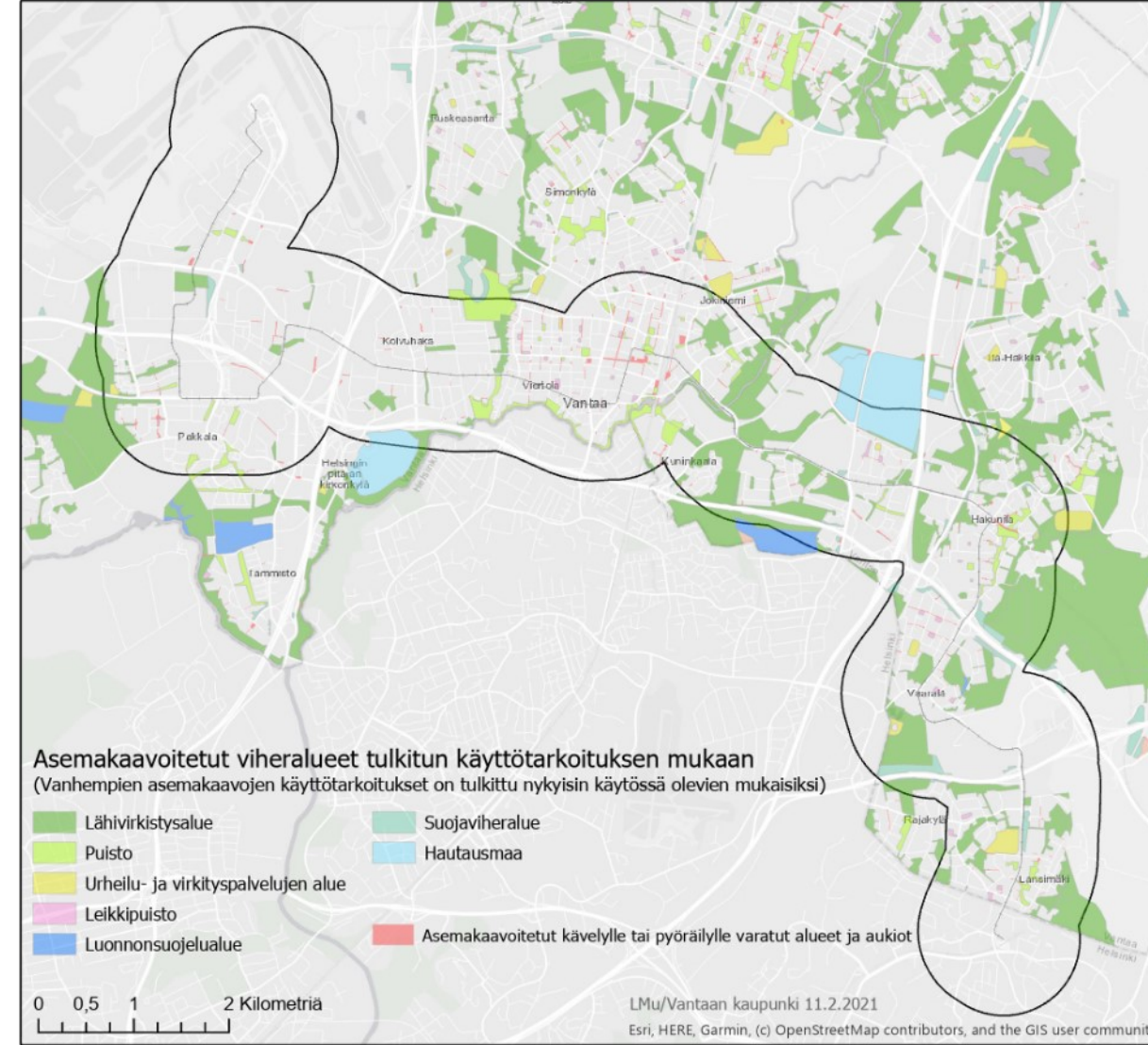
Viheralueverkosto ja virkistys

Kaavoitettu viheralueverkosto



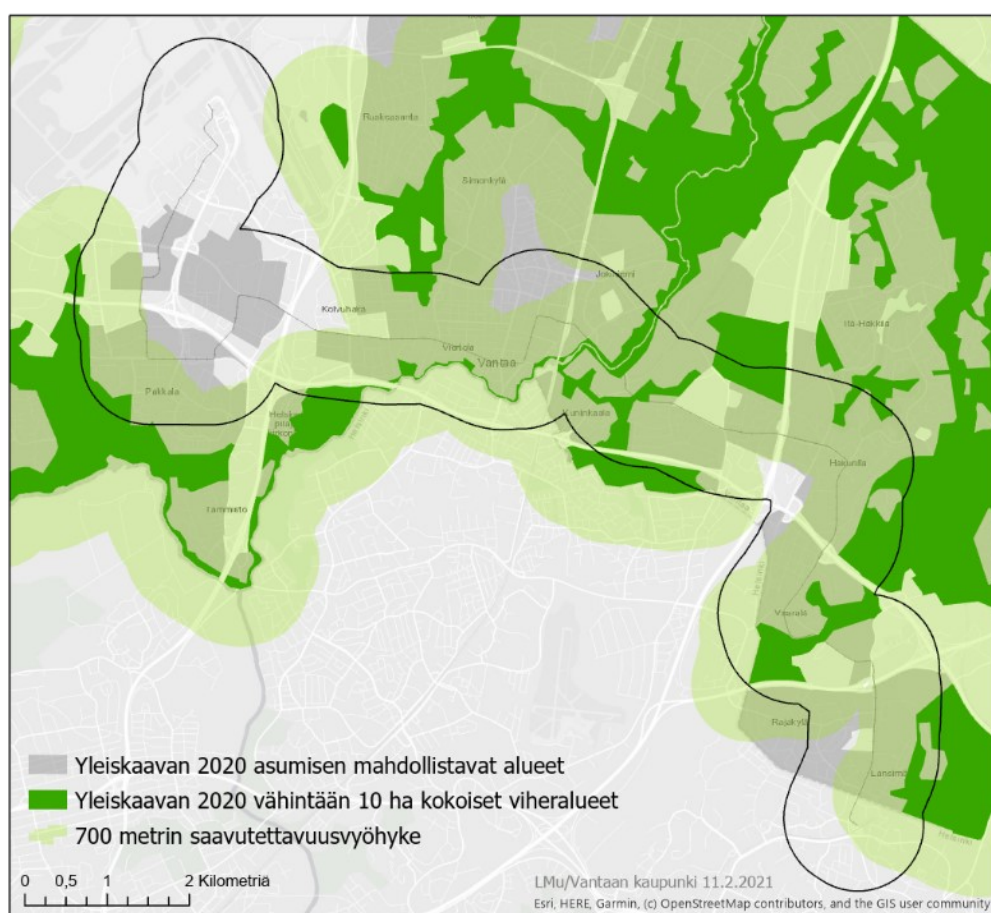
Yleiskaavan 2020 viheralueet ja virkestysalueyhteydet. Taustalla Helsingin yleiskaava 2016. Viheralueet jatkuvat kaupungin rajojen yli. Keravanjoen pohjoispuolella Vantaalla viheralue on paikoin varsin kapea. Joen eteläpuolella Helsingin puolen viheralue kuitenkin vahvistaa jokilaakson viheraluekokonaisuutta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 10 s

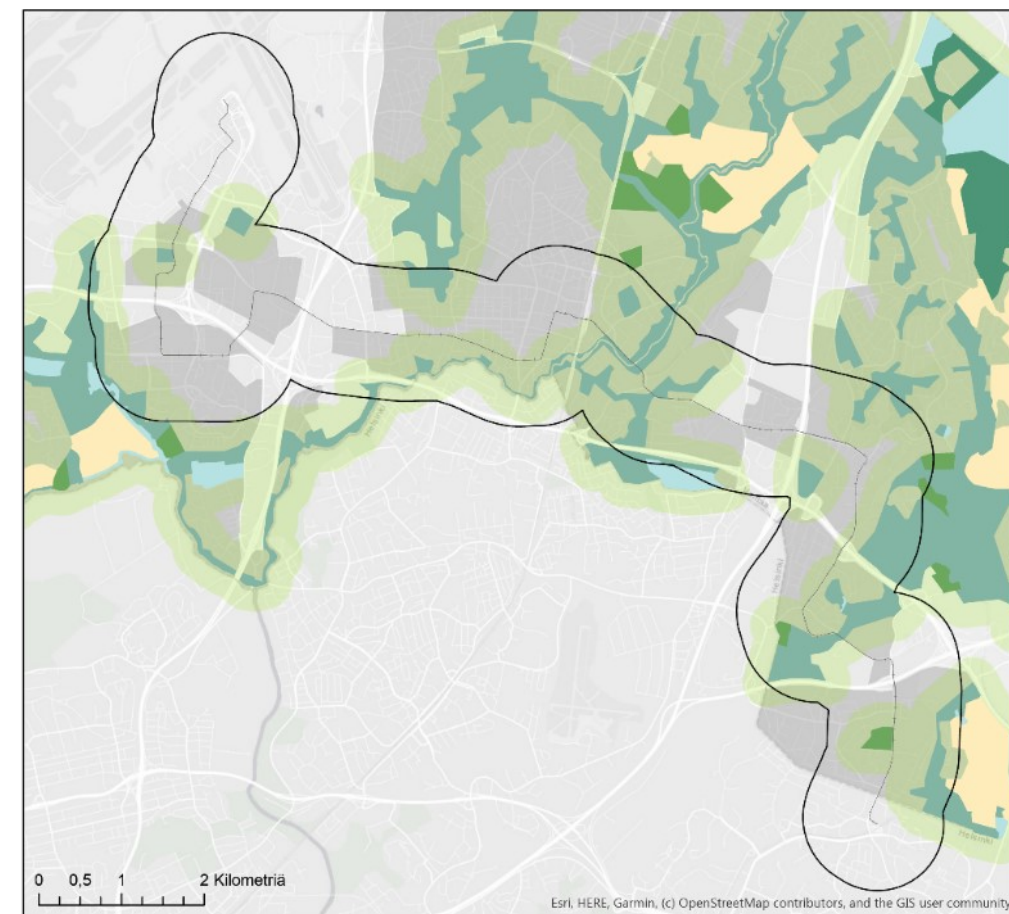


Tikkurilassa ja Viertolassa vehreät kävely- ja pyöräilytiet täydentävät muuten niukkaa viheralueverkostoa.

Laajojen viher- tai virkistysalueiden saavutettavuus



Yleiskaavan 2020 yli 10 ha laajuiset **viheralueet**, saavutettavuus 700 metriä.

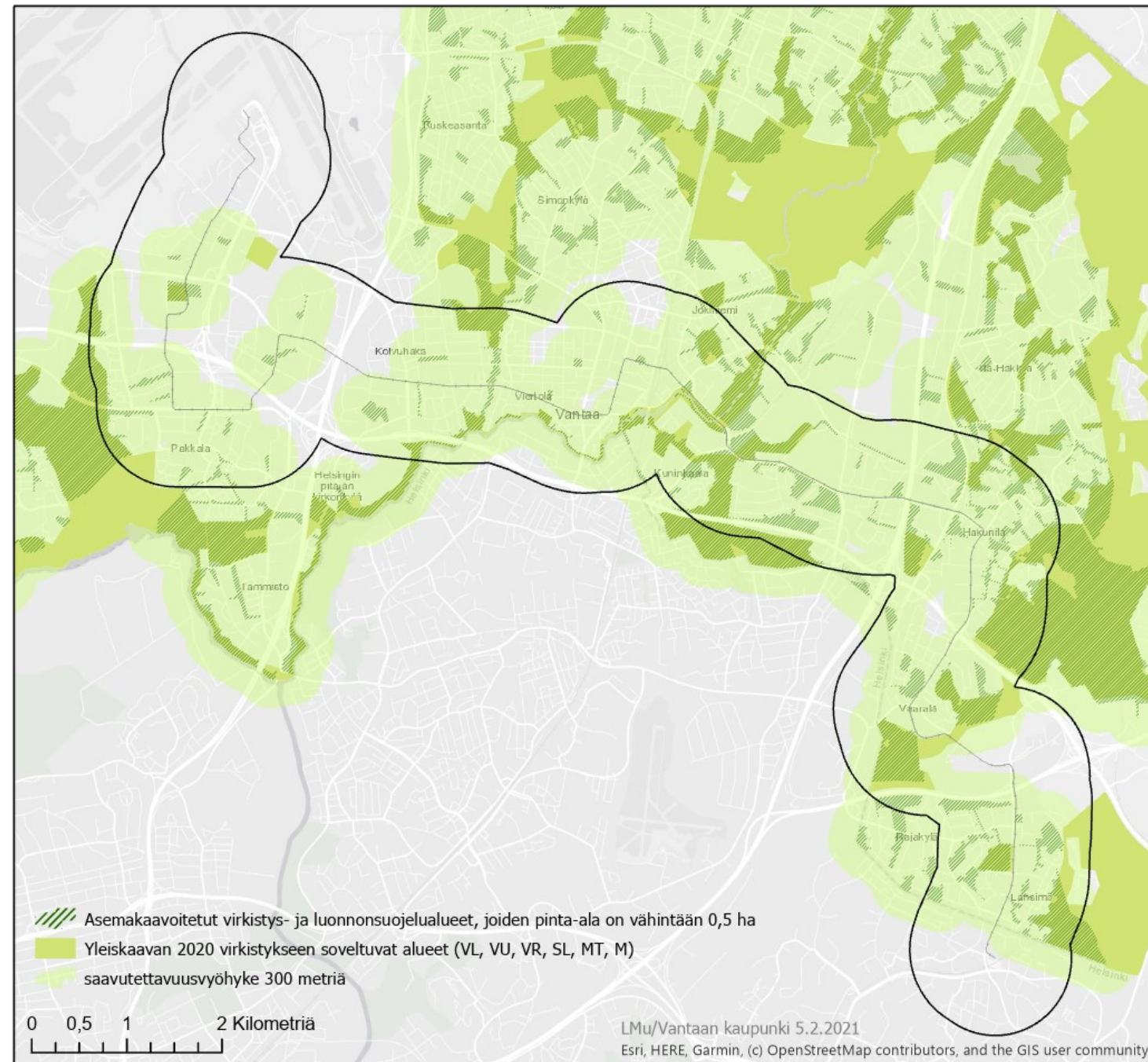


Yleiskaavan virkistykseen sopivien alueiden saavutettavuus ja asuminen:
Tummemmalla harmaalla erottuvat asuinalueet, joilta laajemmille virkistykseen sopiville alueille on pitkä matka.

- Yleiskaavan urheilu- ja virkistysalueilla sekä luonnonsuojelualueilla ja maatalousalueilla, joille voidaan perustaa ulkoilureittejä, voi harrastaa ulkoliikuntaa. Tästä kartasta on rajattu hautausmaat ja suojaviheralueet pois.
- YK2020 asumista mahdollistavat alueet merkitty tummemmalla harmaalla.

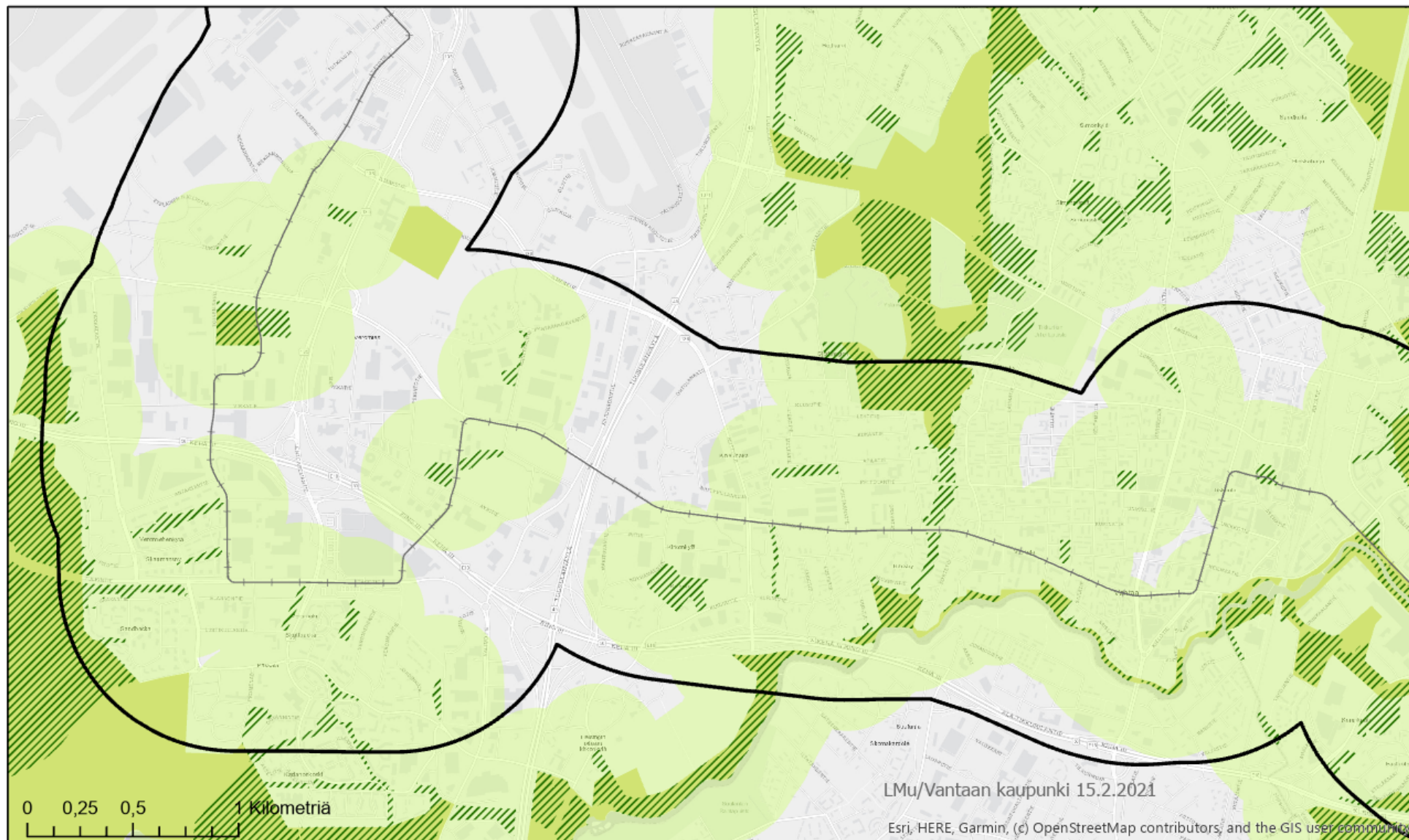
Kaavoitetun viheralueverkoston saavutettavuus

- Asemakaavoitetut viheralueet, joiden koko on vähintään puoli hehtaaria ja yleiskaavan virkistykseen soveltuvat alueet
- Saavutettavuus 300 metriä.
- Väylillä ym. esteillä ei ole leikattu vyöhykkeitä. Todellisuudessa viheralue moottoritien toisella puolella ei ole saavutettava.



Virkistykseen sopivien alueiden saavutettavuus Aviapolis - Tikkurila

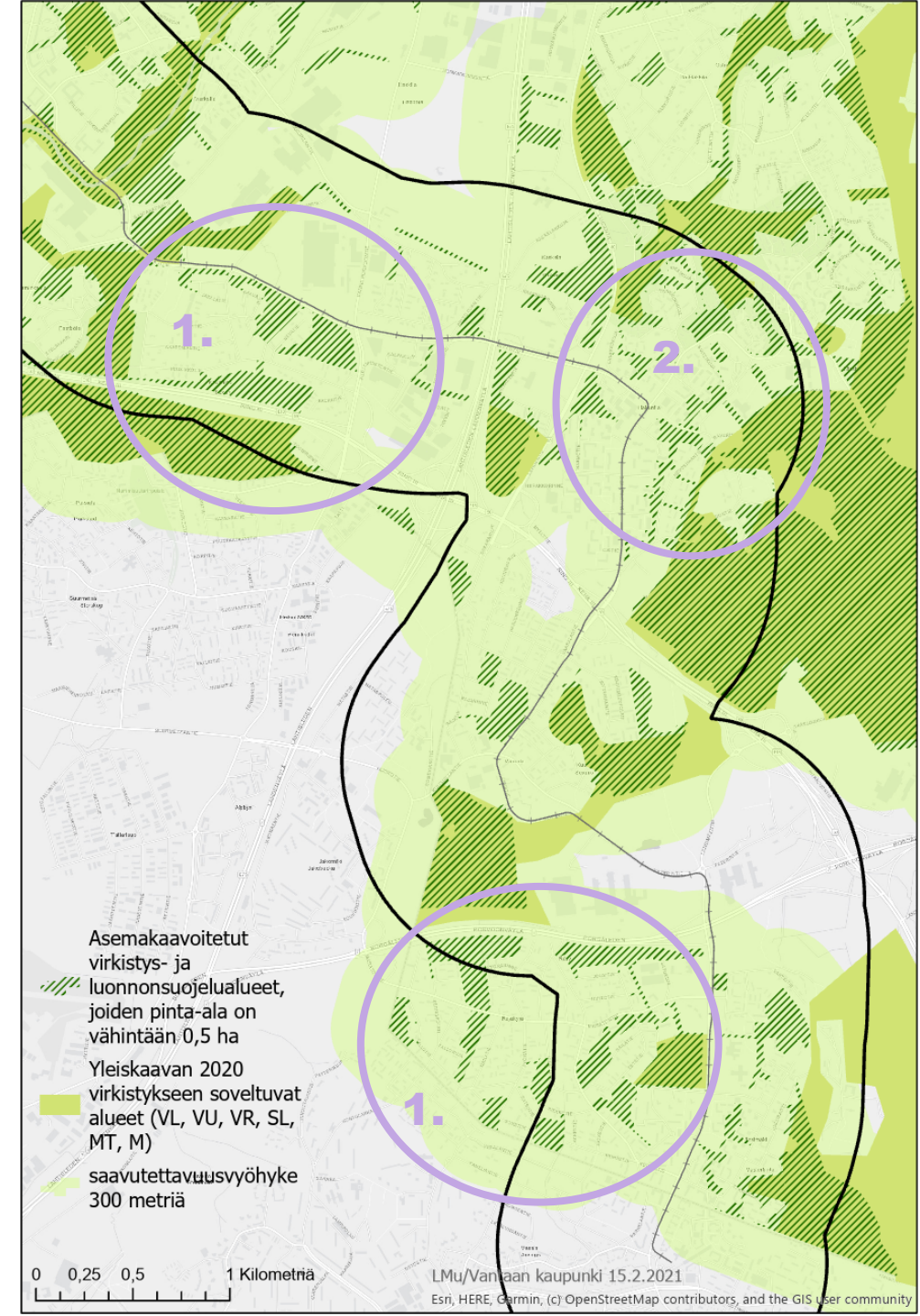
- Heikoin tilanne on Veromiehessä, Koivuhaassa, Tikkurilassa ja Viertolassa.



- /// Asemakaavoitetut virkistys- ja luonnonsuojelualueet, joiden pinta-ala on vähintään 0,5 ha
- Yleiskaavan 2020 virkistykseen soveltuvat alueet (VL, VU, VR, SL, MT, M)
- saavutettavuusvyöhyke 300 metriä

Virkistykseen sopivien alueiden saavutettavuus itä

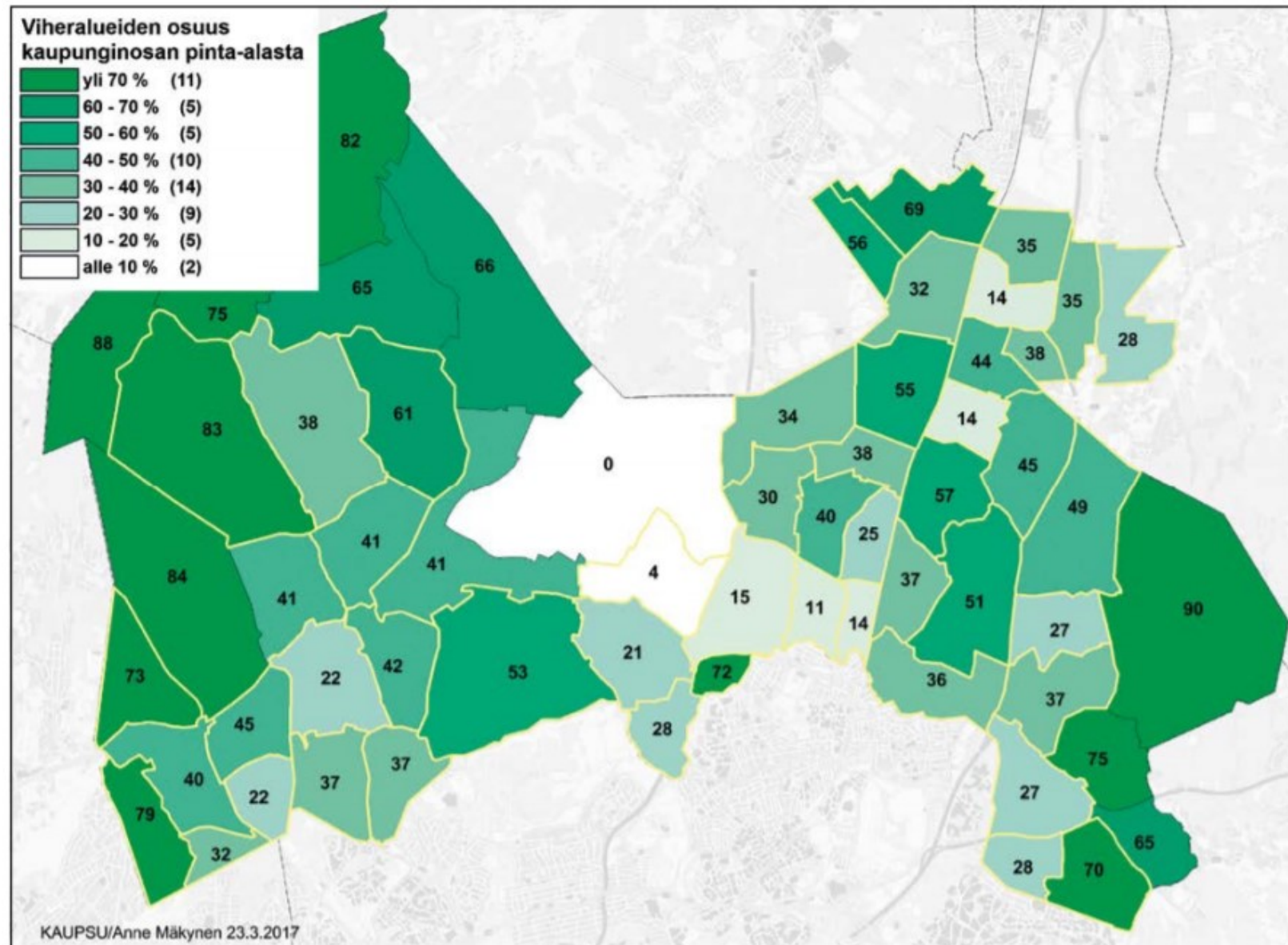
1. Rajakylässä ja Kuninkaalassa saavutettavuusvyöhykkeissä on päällekkäisyyttä. Saavutettavuuden näkökulmasta viheralueiden ottaminen rakentamiskäyttöön olisi mahdollista.
2. Hakunilassa tiheältä näyttävään viheralueverkostoon kuuluu jyrkkiä rinteitä, joiden virkistyskäyttö on rajoitettua – ei näy tässä analyysissä.



Viheraluetta per kaupunginosa

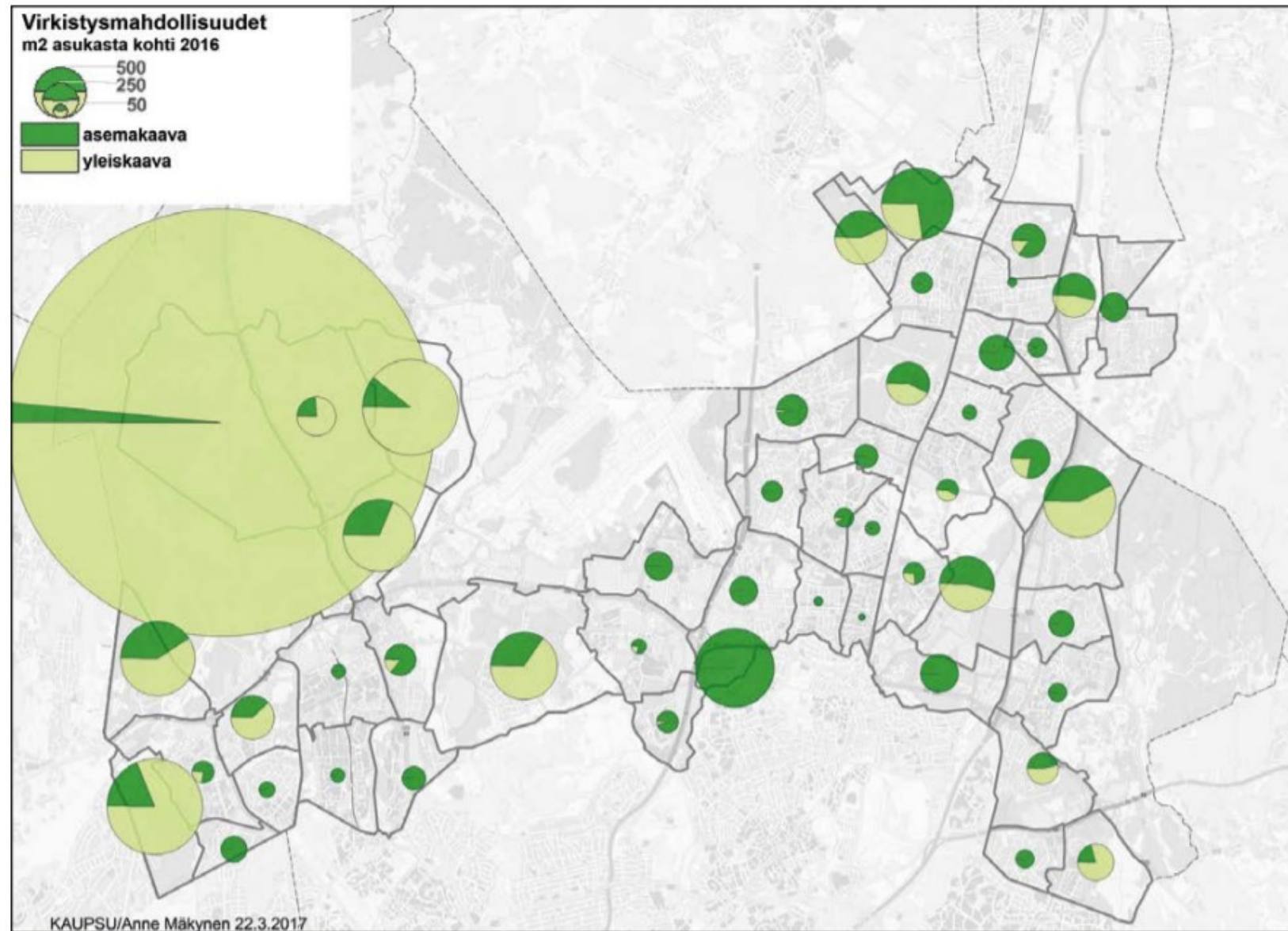
Nämä kartat pitäisi vielä päivittää. Asiasisältö ei varmaan juuri muutu, mutta ovat uskottavampia päivitettyinä uuden yleiskaavan mukaisiksi.

Lisäksi tavoitteena olisi saada tulevaisuuden näkökulmaa mukaan, väestönkasvun vaikutuksia.



Asema- ja yleiskaavassa viheralueiksi kaavoitetun pinta-alan osuus kaupunginosan pinta-alasta. Tarkemmin tutkittavat 49 kaupunginosa on rajattu keltaisella Vantaan kaupungin opaskartta.

Virkistysaluetta per asukas



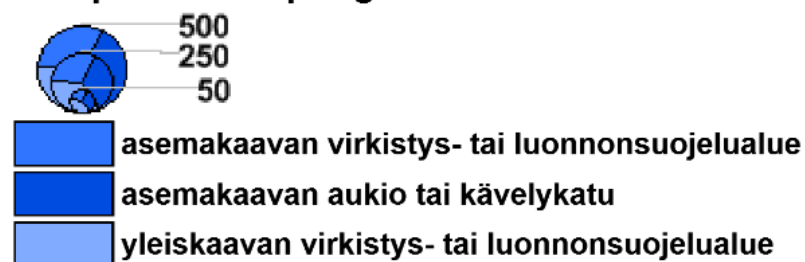
Asema- ja yleiskaavan virkistysalueiden, niihin liittyvien aukoiden ja kävelykatujen sekä luonnonsuojelualueiden tarjoamat virkistysmahdollisuudet vaihtelevat kaupunginosittain (m²/asukas). Vantaan kaupungin opaskartta.

Lähipuistoja per asukas 2016

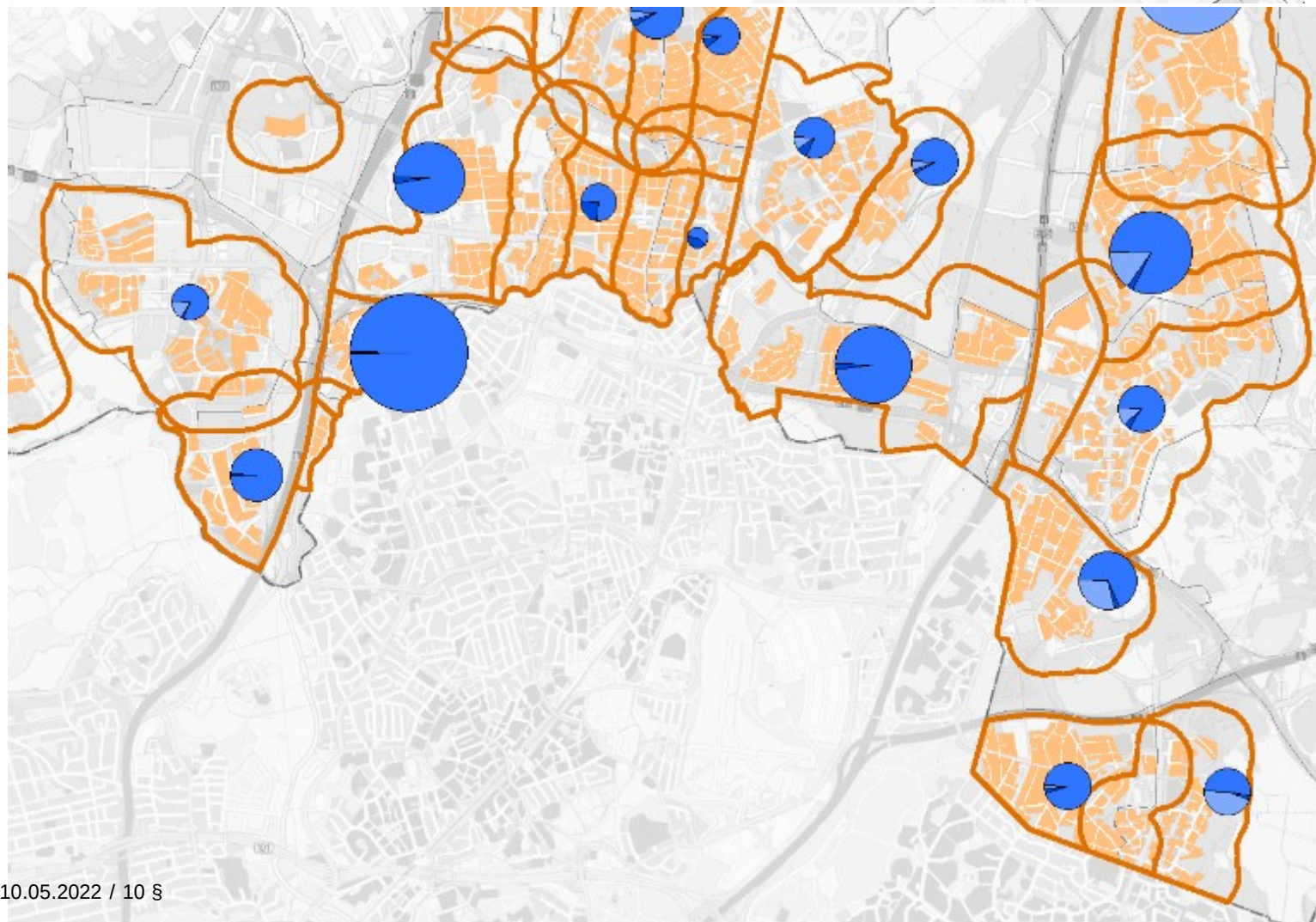
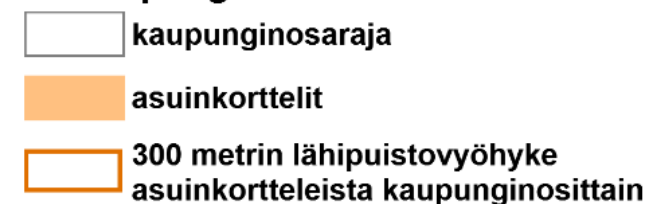


Vantaan viherrakenne 2017: Lähipuistot lasketaan tässä selvityksessä 300 metrin saavutettavuusvyöhykkeeltä asemakaavoitetuista asuinkortteleista. Lähipuistovyöhyke katkeaa suuriin teihin, ratoihin sekä jokiin, jolloin saadaan todellisempi kuva lähellä sijaitsevista virkistysmahdollisuuksista.

Lähipuistot kaupunginosittain m2/asukas



49 kaupunginosaa



Asukasmäärän kasvun arviointia yleiskaavan luontovaikutusten arvioinnista



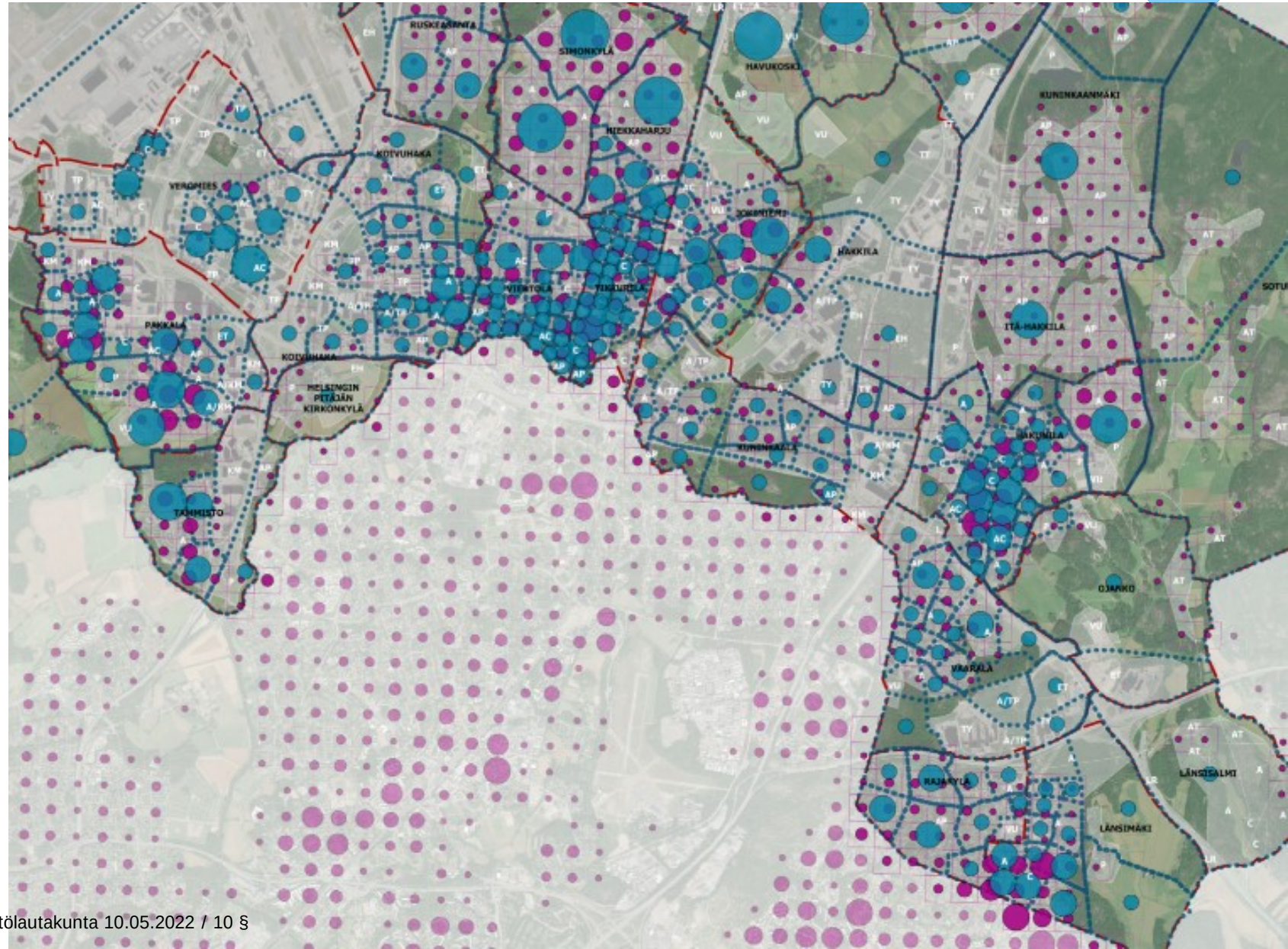
Kaupungin osa-alueet

YK2020 rakentamisen mahdollistavat käyttötarkoitusalueet

Asukasmäärän lisäys vuonna 2030 (lisäystä koskevan alueen raja-alue katkoviivalla)

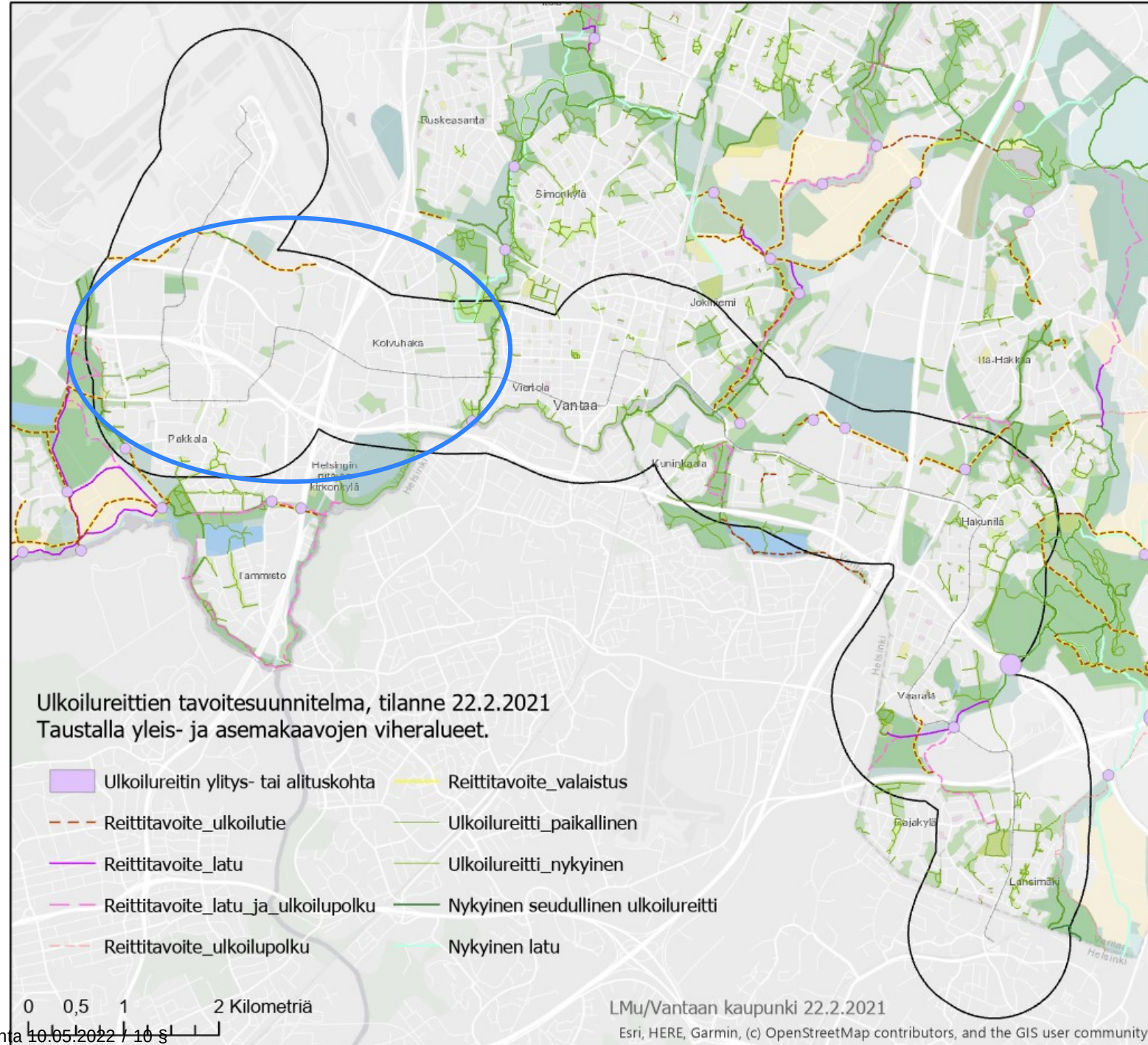


Asukkaita (vuonna 2018, 250x250 m ruutukoko)



Ulkoilureitit

- Tavoitesuunnitelmassa vielä tunnistamattomat tarpeet, tutkitaan, mitä mahdollisuuksia on täydentää ulkoilureittiverkostoa alueen kehittyessä asuinalueeksi.



Luonto

VANTAAN SANOMAT | KESKIVIKKONA 24. HELMIKUUTA 2021

Vantaan ratikka tulee, miten käy eläinten?

ARKISTO/KATJA RIIHOLA



Vantaan ratikkahankkeen piirissä tunnutaan pidettävän välttämättömänä pahana, että tuleva raitioreitti hipoo merkittäviä luonto-alueita ja ylittää ekologisia viher- ja runkoyhteyksiä. Yhteyksien säilyttämiseksi kaavaillaan muun muassa puuston lisäämistä, kulkuesteiden poistamista sekä viheryhteyksien huomiointia ihmisille tarkoitettujen silttojen rakennus- ja uudistusvalheissa.

Pelkään eläinten radanyhteyksien kytkeäminen ihmisten kulkureitteihin olevan eläimille haittaa seläläisissä kohdissa, jossa rata esimerkiksi ylittää ekologisen viheryhteyden ratikakapsakkeen välissä. Kun ihmisten käyttämälle sillalle ei ole tarvetta, ei eläinten kulkureitille myöskään ole paikkaa.

Vantaan ratikan tiedetään edellyttävän katulin-

Krjoittajan mielestä ratikan suunnittelussa tulee muistaa turvata myös luonnoneläimien kulkureitit.

jan levennystä Fazerilantien ja Länsimäentien risteyksessä, jossa raide ylittää ekologisen runkoyhteyden. Alueelle on ilmeisesti suunnitteilla myös uusi alikulkusilta vaihtoyhteyksien keskittymiseen ja alikulkusillan molempiin reunoihin sijoittuvine bussiramppeineen.

Miten ekologisen runkoyhteyden katkeamattomuus alotaan turvata, jos sekä sillan ylä- että alapuoli pyhitään raskaalle liikenteelle?

Myös Helsingin raidejokerin reitti ylittää ekologisen runkoyhteyden Viikissä. Siellä eläimille alotaan kuitenkin rakentaa oma pieneläinputki, jonka

kautta ne pääsevät alittamaan radan turvallisesti. Vantaalla tällaisista eläimille suunnatuista järjestelyistä ei käsittääkseni ole ollut runkoyhteyden ylittämisen osalta mitään puhetta.

Luonnoneläimille tulee tarjota mahdollisuus kulkureittejään halkovien liikenneväylien turvalliseen ylitykseen. Eläinten kulkureitit, niiden mahdollistamiseksi rakennettavat pieneläinputket tai muut rakenteet eivät saa olla riippuvaisia ihmisille tarkoitetuista kulkureiteistä.

Vantaan on ryhdyttävä välittömästi toimiin viheryhteyksien katkeamattomuuden turvaamiseksi koko raitioreitin vaikutusalueella.

Sari Toivola eläinten hyvinvointiaihesilin erikoistunut Art Director ja viestinnän asiantuntija

Ekologinen verkosto ja luontoarvot

Luontoaineisto

- Natura-alue
- Luonnonsuojelualue
- Luonnonmuistomerkki

Liito-oravapuut

- Kolopuu
- Papanapuu
- Pesäpuu
- Yhteyspuu

Liito-oravan yhteydet

- Kehitettävä yhteys
- Rakennettava ylitysalue pääväylällä
- Toimiva ylitysalue pääväylällä
- Tärkeä yhteys

Liito-oravan elinalueet

- Elinympäristö
- Soveltuva elinympäristö
- Ydinalue
- Erityisesti suojeltava laji

- Erityisesti suojeltava laji
- Lähde tai lähteikkö
- Noro
- Lammikko
- Virtavesien arvokas elinympäristö
- Arvokas kääpäkohde
- Arvokas kääpäalue
- Kallioperän arvokas kohde
- Kallioperän arvokas kohde
- Huomionarvoisen kasvin esiintymä
- Lahokaviosammalen potentiaalinen alue
- Uhanalainen tai silmälläpidettävä laji
- Uhanalainen tai silmälläpidettävä laji
- Petolintu
- Arvokas linnustoalue
- Arvokas hyönteiskohde
- Muu arvokas eläinkohde
- Muu arvokas eläinkohde

Ekologinen verkosto

- yleiskaavan 2020 luonnonsuojelualue
- Paikallinen ekologinen yhteys Ojalan mukaan 2018
- yleiskaavan 2020 ekologinen runkoyhteys

Arvometsiksi luokitellut kaupungin omistamat metsät, metsätyyppi:

- Kalliomaan ja hietikko
- Karukkokangas, vastaava suo ja jäkalaturvekangas
- Kuiva kangas, vastaava suo ja varputurvekangas
- Kuivahko kangas, vastaava suo ja puolukkaturvekangas
- Lehto, letto ja lehtomainen suo ja ruohoturvekangas
- Lehtomainen kangas, vastaava suo ja ruohoturvekangas
- Tuore kangas, vastaava suo ja mustikkaturvekangas
- Asemakaavoitetut vihervalueet
- viheralueet yk2020

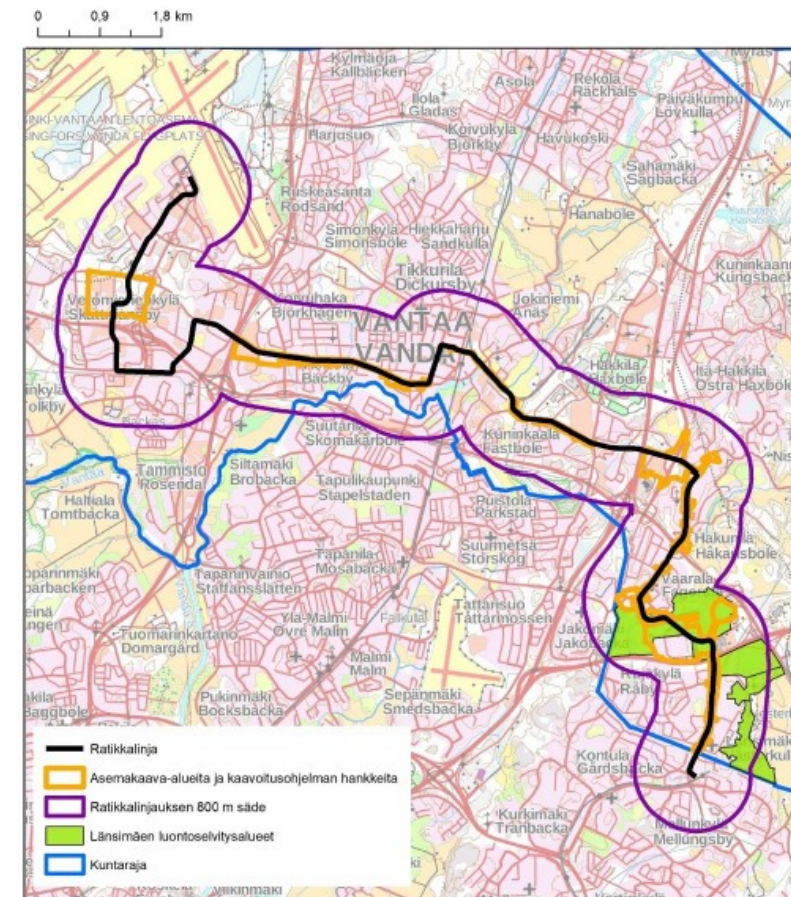
Luontoselvitykset – mitä on tehty

2020 kartoitettiin arvokkaat luontotyyppikohteet 50 m säteellä raitiotien linjauksesta ja ratikkalinjaan liittyvät asemakaava-alueet (yht. n. 213 ha) sekä lepakoiden todennäköiset ruokailualueet koko Vantaaseen kuuluvalla kaavarunkoalueella (eli 800 m säteen vyöhykkeellä).

Lisäksi tarkastettiin aiemmissa selvityksissä paikannettujen alueella sijaitsevien geologisten kohteiden tila sekä arvioitiin kaavan mukaisten ekologisten yhteyksien säilyvyys.

- Tehty konsulttityönä, Faunatica Oy konsultti. Tämän vaiheen raportti valmis, paikkatiedot saatu.

Kuussillan ja Länsimäen kaavarunkoalueiden luontoselvityksessä 2020 kartoitettiin luontotyytit, lahokaviosammal ja linnusto. (työ synkronoitiin kaavarunkoselvitystyön kanssa). Tehty konsulttityönä, Faunatica Oy konsultti. Anna Hellen vastannut työstä. Tämän vaiheen raportti valmis, paikkatiedot saatu.



Kuva 1. Ratikkalinja ja ratikan kaavarunkoalue 800 m säteellä linjauksesta. Kuusimäen-Länsimäen luontoselvitysalueet eivät sisällyneet tähän selvitykseen (paitsi alueella sijaitsevat geologiset kohteet). Lepakoiden ruokailualueet selvitetiin vuonna 2020 koko kaavarunkoalueen Vantaalle kuuluvalla osalla.

Luontoselvitykset – tulossa + pohdittavaa

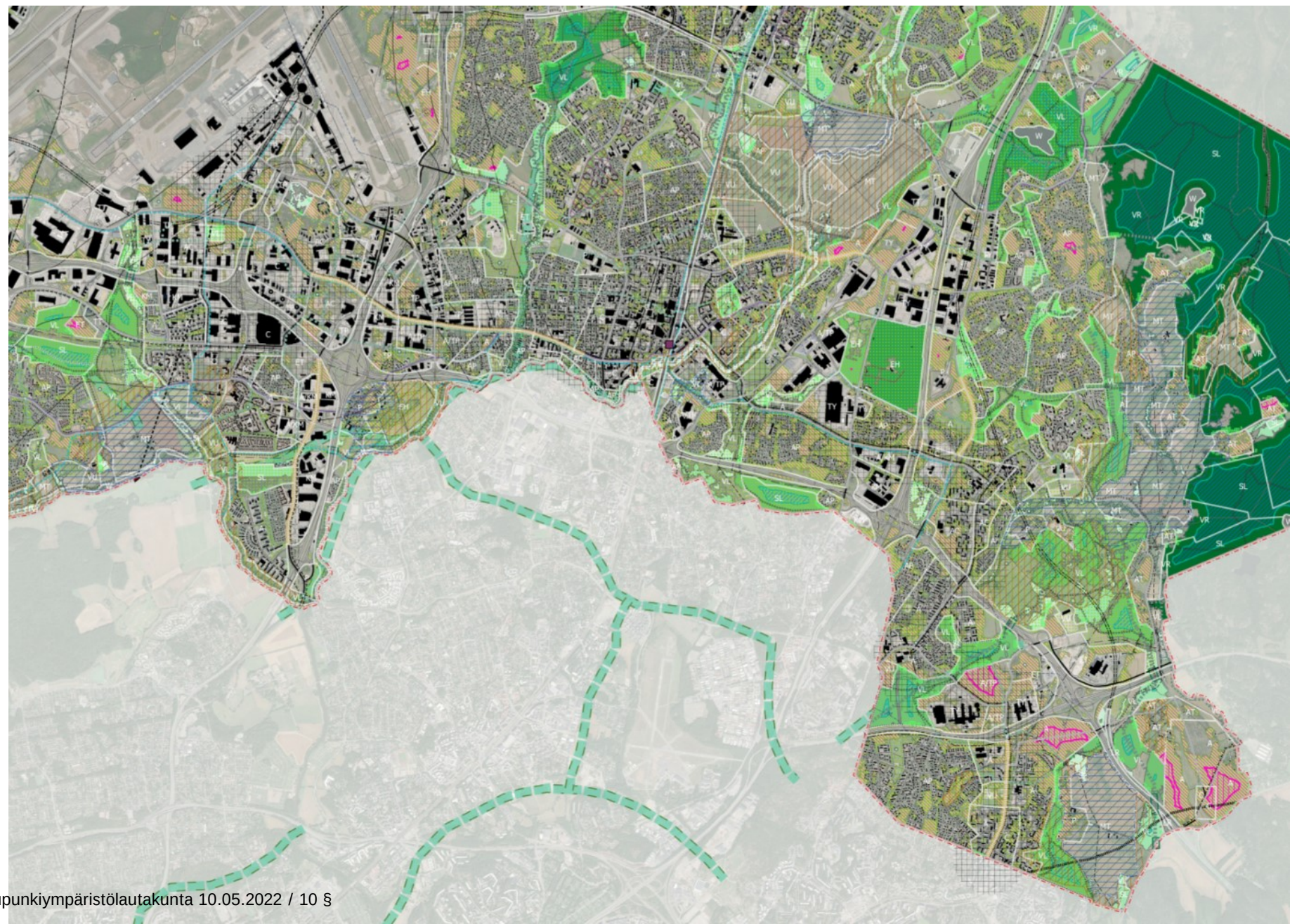
2021 selvitetään luontotyypit, lahokaviosammal, linnusto ja viitasammakko. Alustavat tiedot ovat tilaajan käytettävissä 30.6.2021 mennessä (mahdollisesti pl. linnustoselvityksen viimeiset tiedot) ja raportti valmis 31.8.2021 mennessä.

Kuussillasta liito-oravahavainto, joten liito-oravan esiintymistä alueella pitää selvittää lisää: selvitetään keväällä koko Vantaan liito-oravaselvityksessä, jonka hankinta on työn alla.

Pohdittavaksi tämä Suomen luonnonsuojeluliiton mielipide 15.1.2021 lisäselvitystarpeista:

- **kääpä- ja lahottajasammalselvitykset** (muut kuin lahokaviosammal) tarvitaan
 - **pitää selvittää vaikutukset paikalliset ja maakunnallisesti tärkeisiin ekologisiin yhteyksiin.**
- Osana tätä työtä syytä päivittää Ojalan (2018) sinänsä ansiokas selvitys paikallisen tason yhteyksien tarkemman määrittelyn osalta. Selvityksen osana on myös syytä määritellä yhteyskohtaisesti ne ratkaisut, joilla yhteyksille koituvia haittoja voidaan välttää, lieventää ja kompensoida.

YK2020 Luontovaikutusten arviointi teema metsät



Teema avoimet ja puustoiset ympäristöt

Kuvaus

Muu avoin matala kasvillisuus

Pelto

Metsäiset / puustoiset alueet

nykyiset asemakaavoitetut viheralueet

Pellot ja niityt

kohdekokonaisuudet, Länsi-Vantaan peltojen ja niittyjen hoidon kehittämissuunnitelma, 2017

kohdekokonaisuudet, Itä- ja Keski-Vantaan peltojen ja niittyjen hoidon kehittämissuunnitelma, 2018

Liito-orava

liito-orava, ydinalue

liito-orava, elinympäristörajaus

liito-orava, yhteydet

Lahokaviosammal

Potentiaalinen alue

Ydinalue

Ekologiset yhteydet

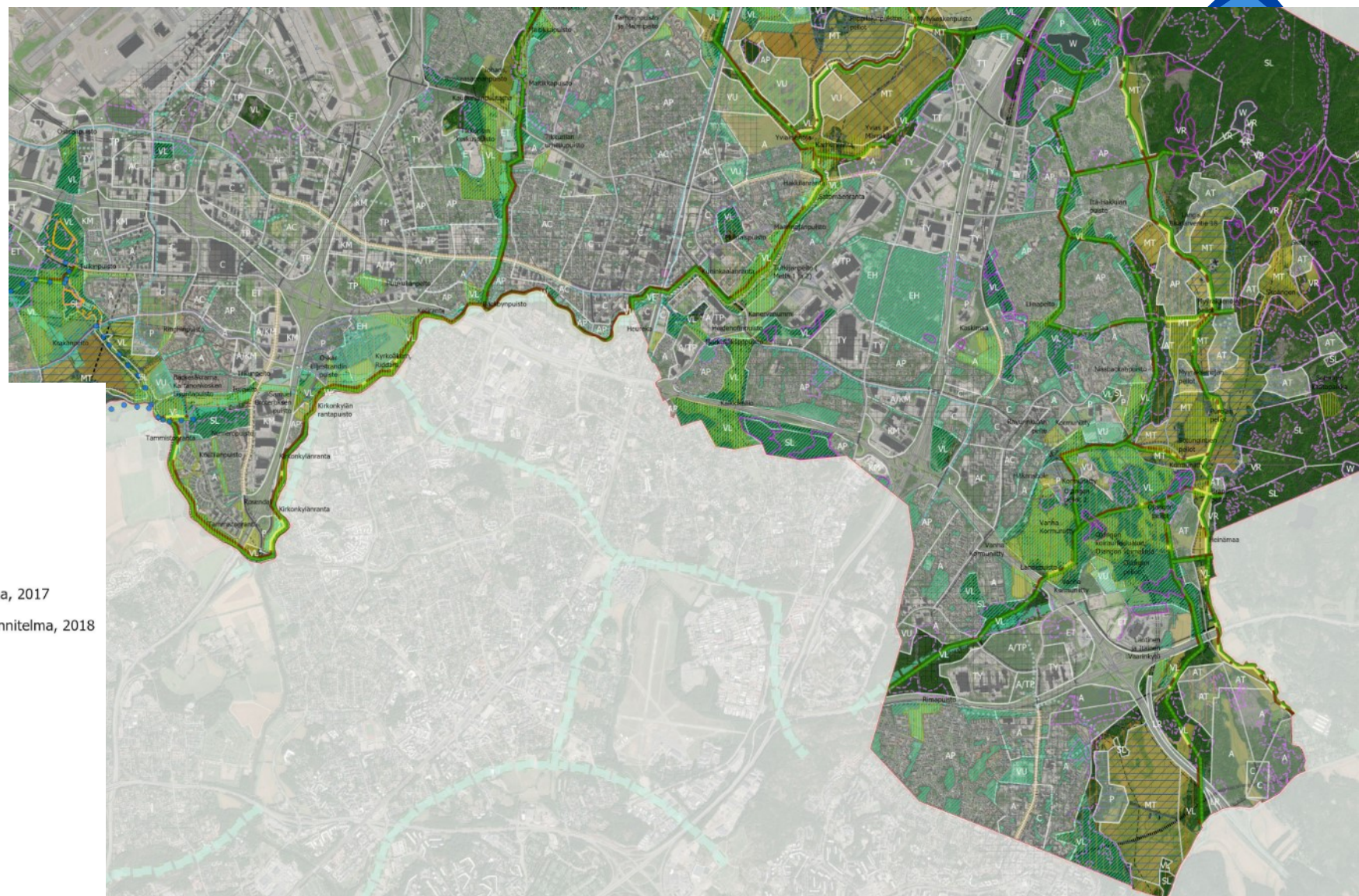
Maakuntakaava, viheryhteystarve

YK2020 ekologiset yhteydet

YK2020 ekologisen yhteyden luokittelu: metsäinen

YK2020 ekologisen yhteyden luokittelu: pelto

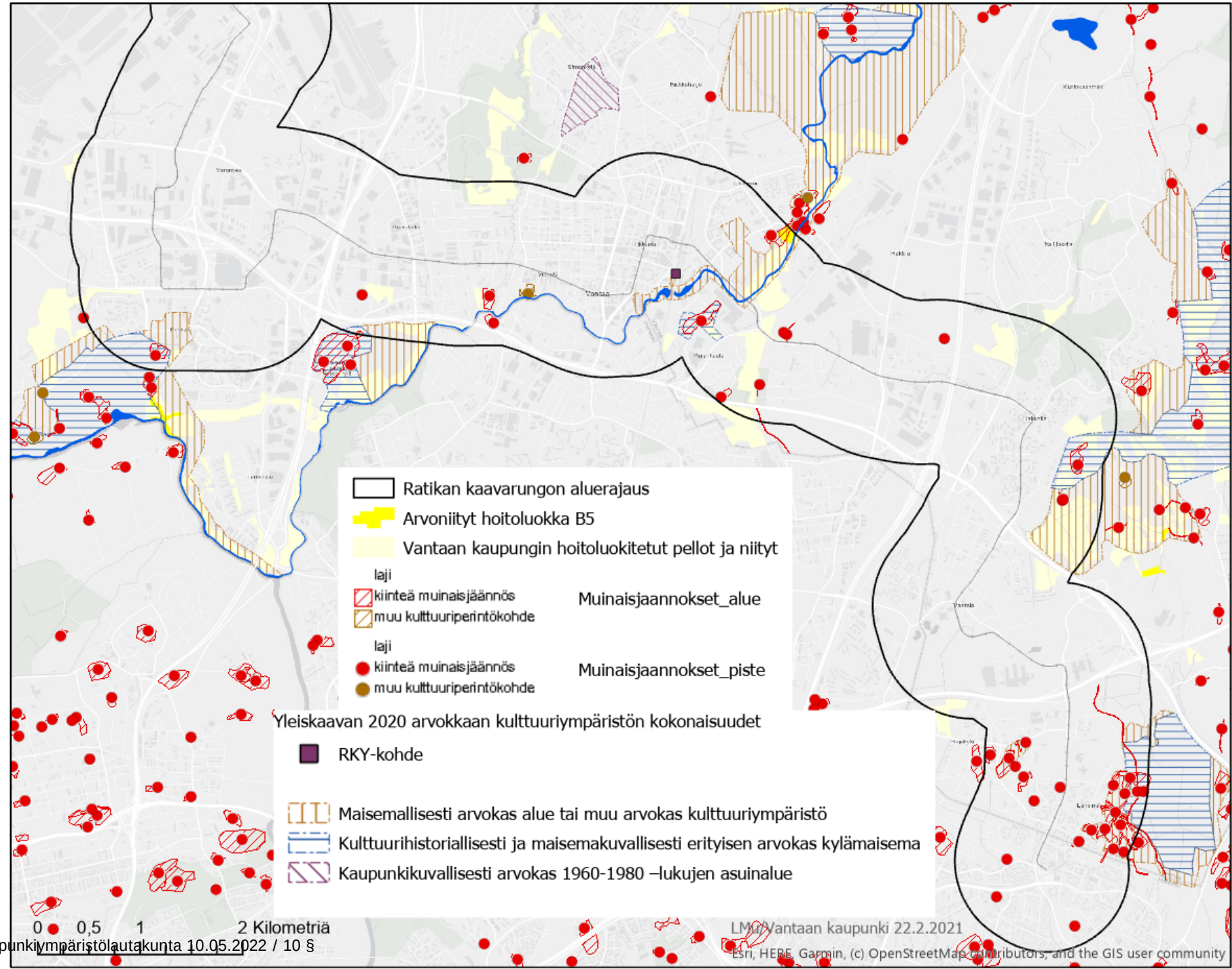
YK2020 ekologisen yhteyden luokittelu: muu kuin metsä tai pelto



Arvokas kulttuuriympäristö

Arvokas kulttuuriympäristö ja muinaisjäänteet

- Yleiskaavamääräysten mukainen käsittely
- Museovirastolle lähetetty kysely, miksi WFS ei sisällä Vantaan tietoja.
- Merkittävä rakennusperintö puuttuu vielä arcgissistä. Tuodaan lähtökohdaksi.



Johtopäätökset

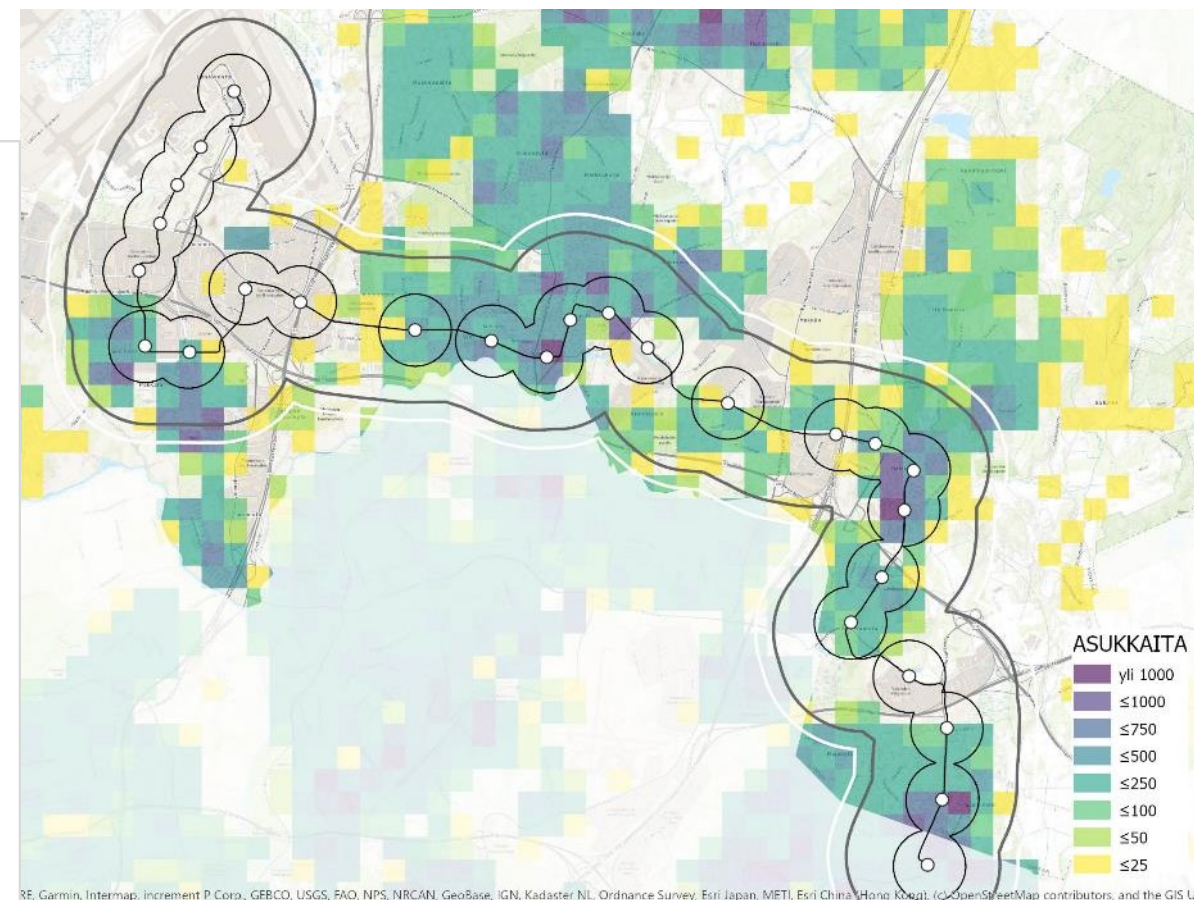
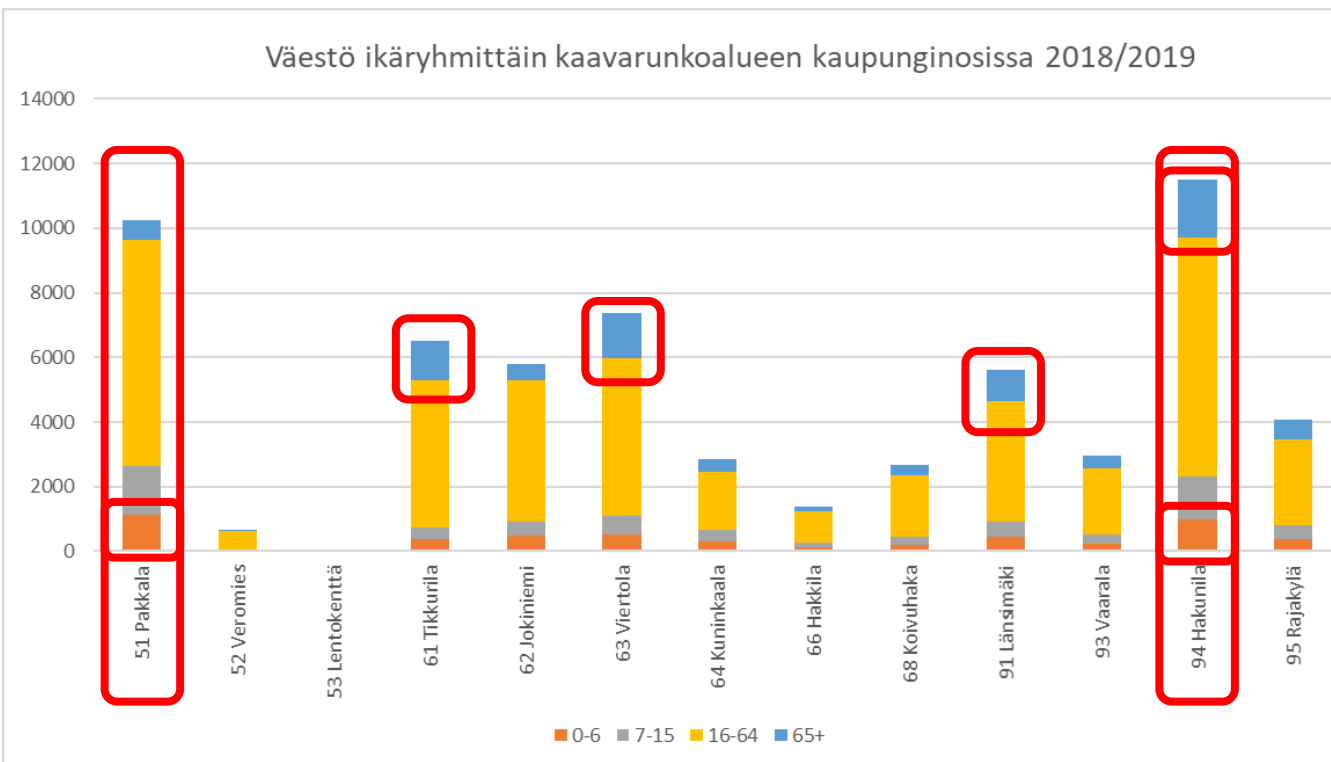


- Eri analyysimenetelmillä saadaan sama tulos: Tikkurila - Aviapolis -vyöhykkeellä on vähän virkistysaluetta ja ekosysteemipalveluja. Mahdollisuuksia muuttaa asemakaavoitettua viheraluetta rakennusmaaksi näillä alueilla ei juuri ole. Tälle vyöhykkeelle **on asemakaavoitettava lisää viheraluetta**, erityisesti Veromieheen ja muille asumiseen muuttuville alueille.
- Tämä esitys antaa **yleiskuvan** ratikan kaavarunkoalueesta. **Analyysiä on tarkennettava aluekohtaisesti** suunnittelun osana. Suunnittelun pohjaksi on otettava ajantasaiset lähtötiedot. Samalla tehdään vaikutusten arviointia osana suunnittelua, eli sellaisia suunnitteluratkaisuja, että haitallisia vaikutuksia vältetään ja hyödyllisiä lisätään.
- Eri analyysimenetelmiä on yhdisteltävä ja hyödynnettävä tuloksia kokonaisuutena suunnittelun taustaksi.
- Rajakylässä ja Kuninkaalassa on mahdollisuuksia ottaa viheraluetta rakentamiskäyttöön siten, että viheralueiden hyvä saavutettavuus säilyy.
- **Viheralueverkoston suunnittelutarvetta** on erityisesti Koivuhaassa, myös Kuninkaalassa jatkuen Jokiniemeen ja Hakkilaan. Muualla suunnitellaan meneillään olevissa kaavarunkotöissä ja Aviapoliksen teematyössä? Tämä on käytävä läpi aluetiimeissä.
- Saavutettavuusanalyysiä on kehitettävä siten, että saadaan realistisemmat saavutettavuusvyöhykkeet

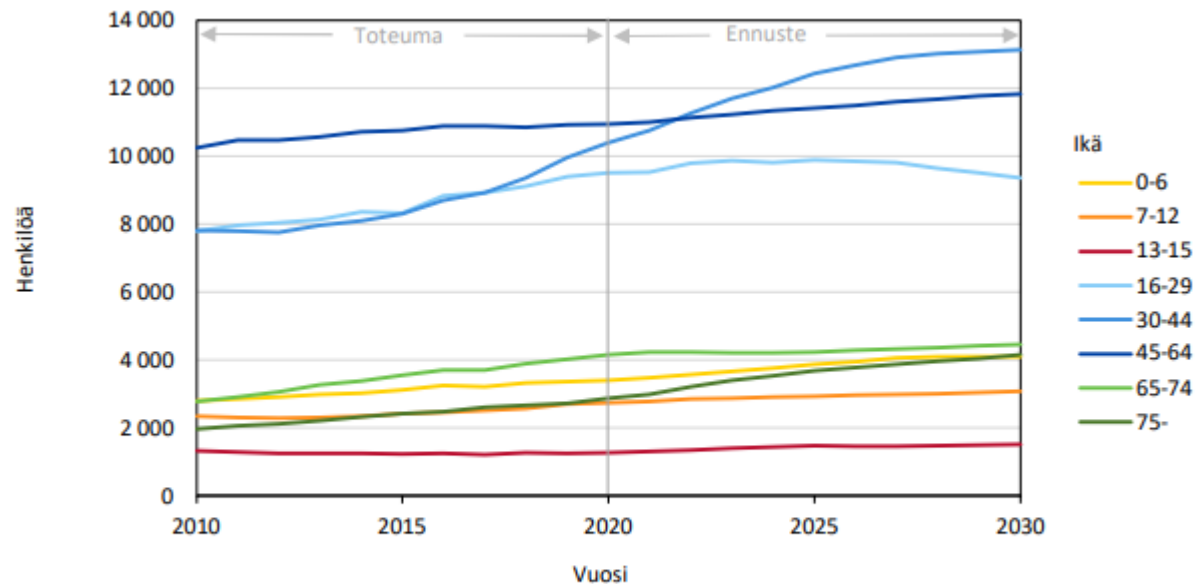
SELVITYKSET JA TAUSTA-AINEISTOT

Asukkaat, asunnot ja palvelut

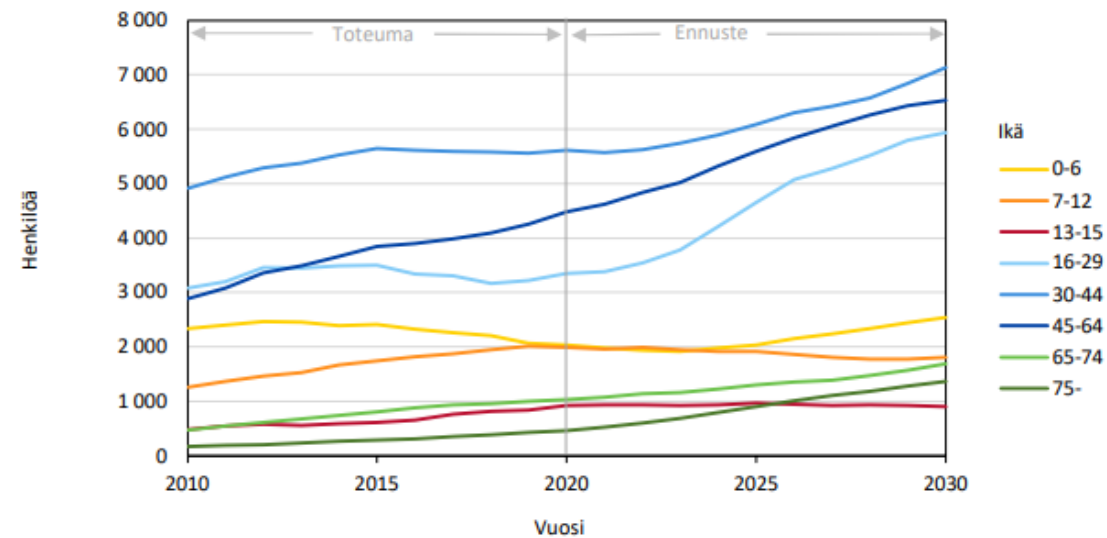
Väestö kaavarunkoalueella



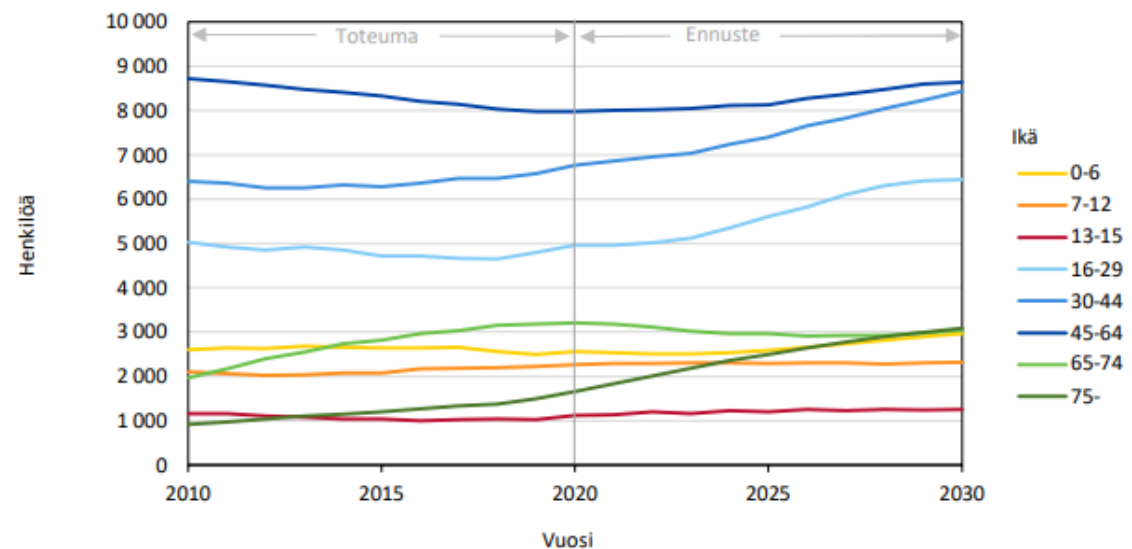
Väestönmuutokset, ennuste 2021-30



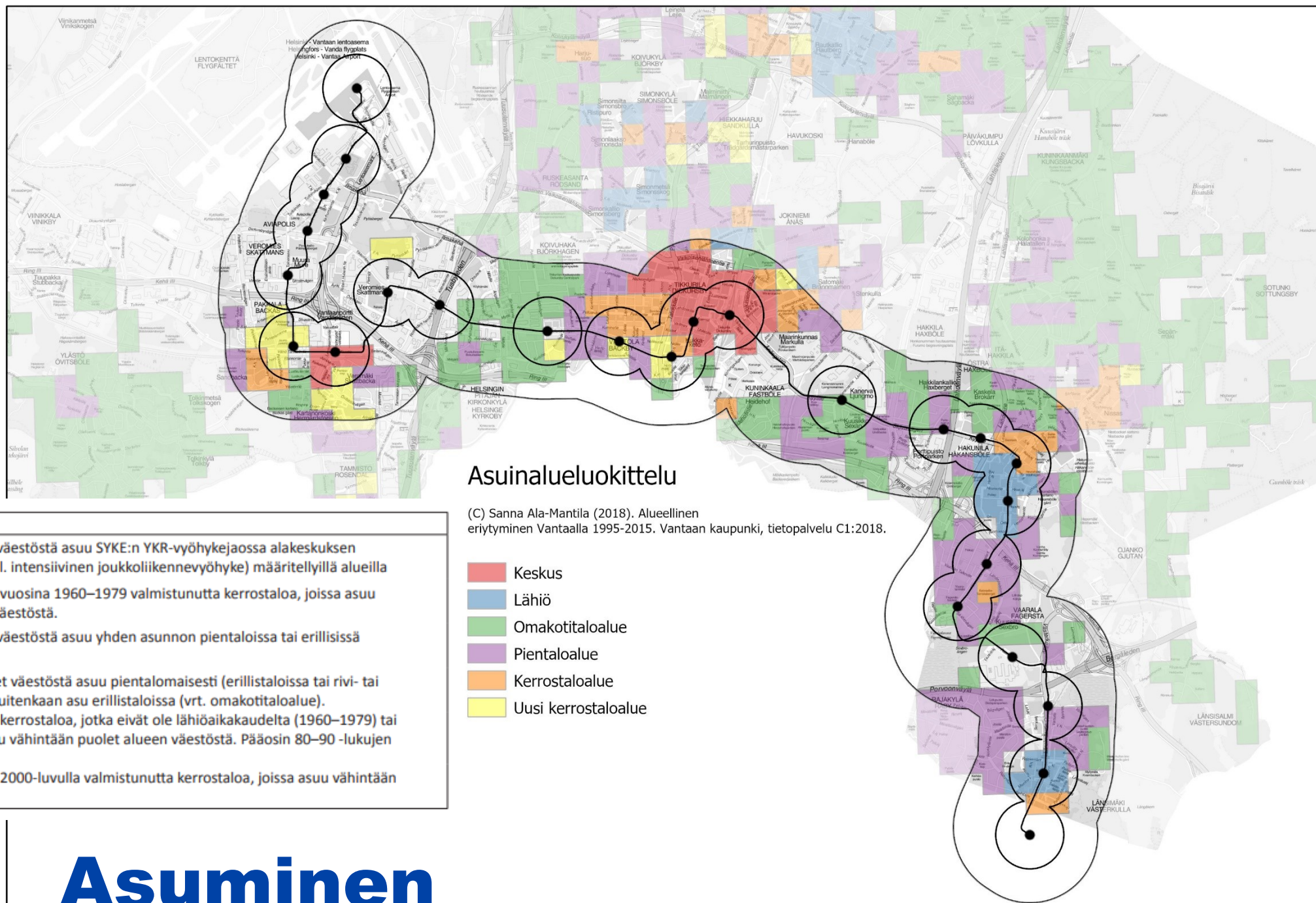
Kuvio 17. Tikkurilan suuralueen väestö ikäluokittain 2010–2020 ja ennuste 2021–2030 (1.1. tilanne).



Kuvio 16. Aviapoliksen suuralueen väestö ikäluokittain 2010–2020 ja ennuste 2021–2030 (1.1. tilanne).



Kuvio 20. Hakunilan suuralueen väestö ikäluokittain 2010–2020 ja ennuste 2021–2030 (1.1. tilanne).



Asuinalueluokittelu

(C) Sanna Ala-Mantila (2018). Alueellinen eriytyminen Vantaalla 1995-2015. Vantaan kaupunki, tietopalvelu C1:2018.

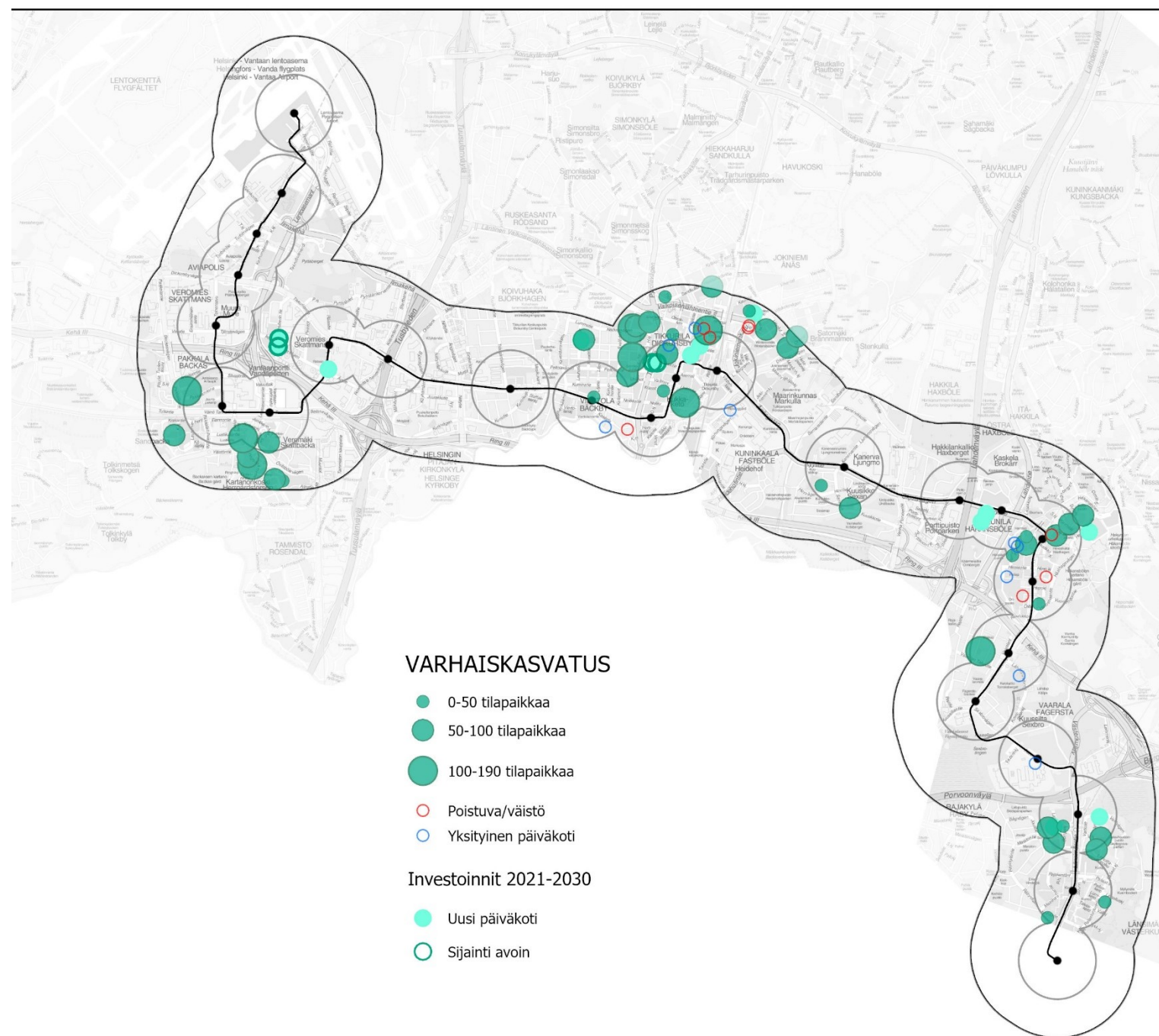
- Keskus
- Lähiö
- Omakotitaloalue
- Pientaloalue
- Kerrostaloalue
- Uusi kerrostaloalue

Alueen nimi	Kuvailu
Keskus	Ruudussa vähintään 80% väestöstä asuu SYKE:n YKR-vyöhykejaossa alakeskuksen jalankulkuvyöhykkeiksi (ml. intensiivinen joukkoliikennevyöhyke) määritellyillä alueilla
Lähiö	Ruudussa vähintään neljä vuosina 1960–1979 valmistunutta kerrostaloa, joissa asuu vähintään puolet alueen väestöstä.
Omakotitaloalue	Ruudussa vähintään 80% väestöstä asuu yhden asunnon pientaloissa tai erillisissä pientaloissa.
Pientaloalue	Ruudussa vähintään puolet väestöstä asuu pientalomaisesti (erillistaloissa tai rivi- tai luhtitaloissa). Yli 80 % ei kuitenkaan asu erillistaloissa (vrt. omakotitaloalue).
Kerrostaloalue	Ruudussa vähintään neljä kerrostaloa, jotka eivät ole lähiöaikakaudelta (1960–1979) tai 2000-luvulta, ja joissa asuu vähintään puolet alueen väestöstä. Pääosin 80–90 -lukujen rakennuksia.
Uusi kerrostaloalue	Ruudussa vähintään neljä 2000-luvulla valmistunutta kerrostaloa, joissa asuu vähintään puolet alueen väestöstä.

Palvelut

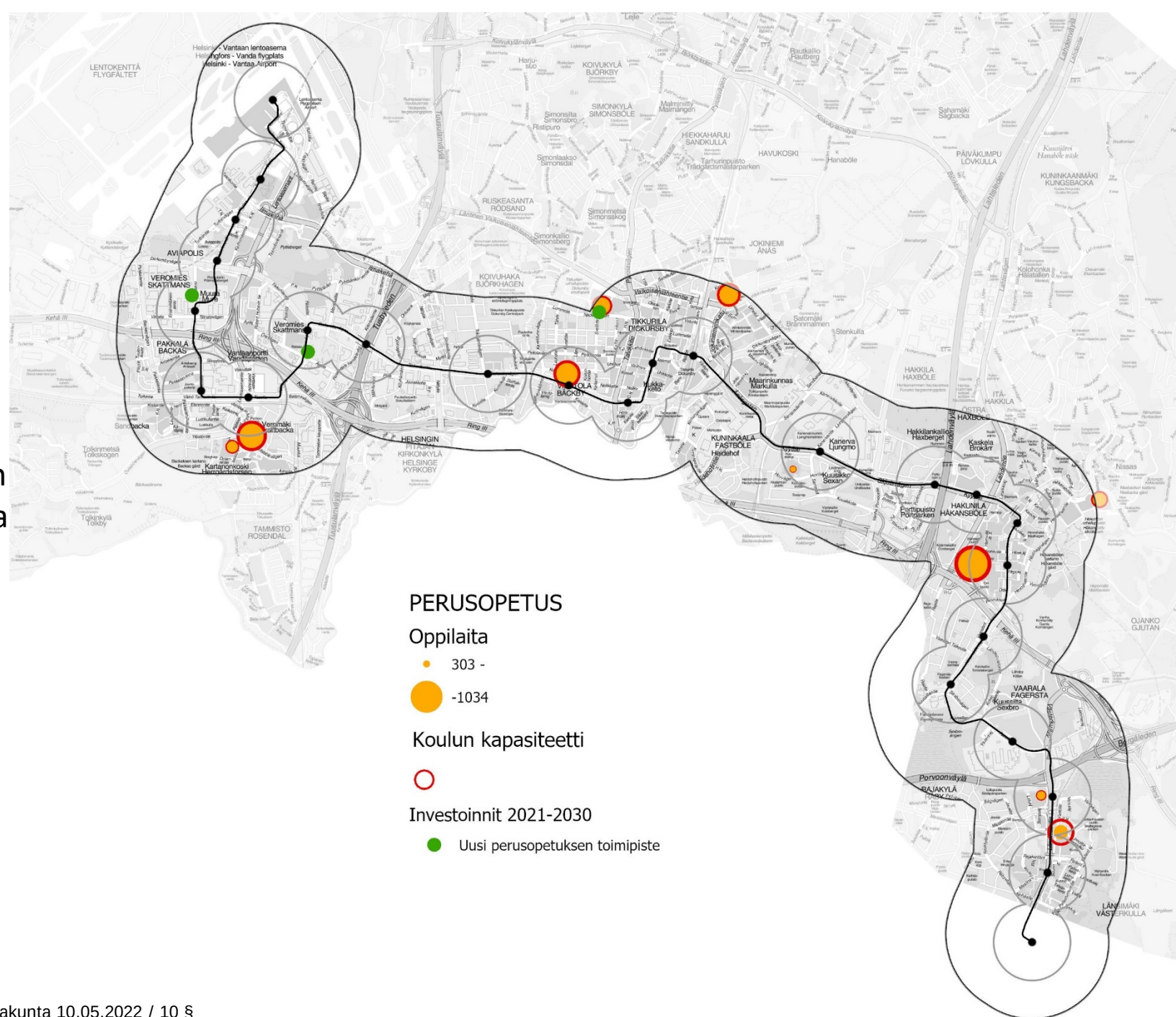
Varhaiskasvatus

- Ratikan kaavarungon alueella on tällä hetkellä 45 kaupungin ja 11 yksityistä päiväkotia.
- Päiväkodit ovat tällä hetkellä täynnä.
- Akuutteja ongelmia on sekä kapasiteetin riittävydessä, tonttien riittävydessä / lisärakennusmahdollisuuksien olemattomuudessa sekä tilojen kunnossa.
- Ratikan varren suhteen vanhojen alueiden täydennysrakentaminen haastaa vanhoja päiväkotitiloja. Eli niiden kunto ja kapasiteetti asettuu uudenlaiseen tarkasteluun, kun alueen kehitys tässä mielessä muuttuu.
- Ratikan kaavarunkovyöhykkeellä on vuosille 2021-2030 suunnitelmissa 12 uutta päiväkotia. Osalla näistä kohteista ei ole vielä täsmällistä sijaintia.



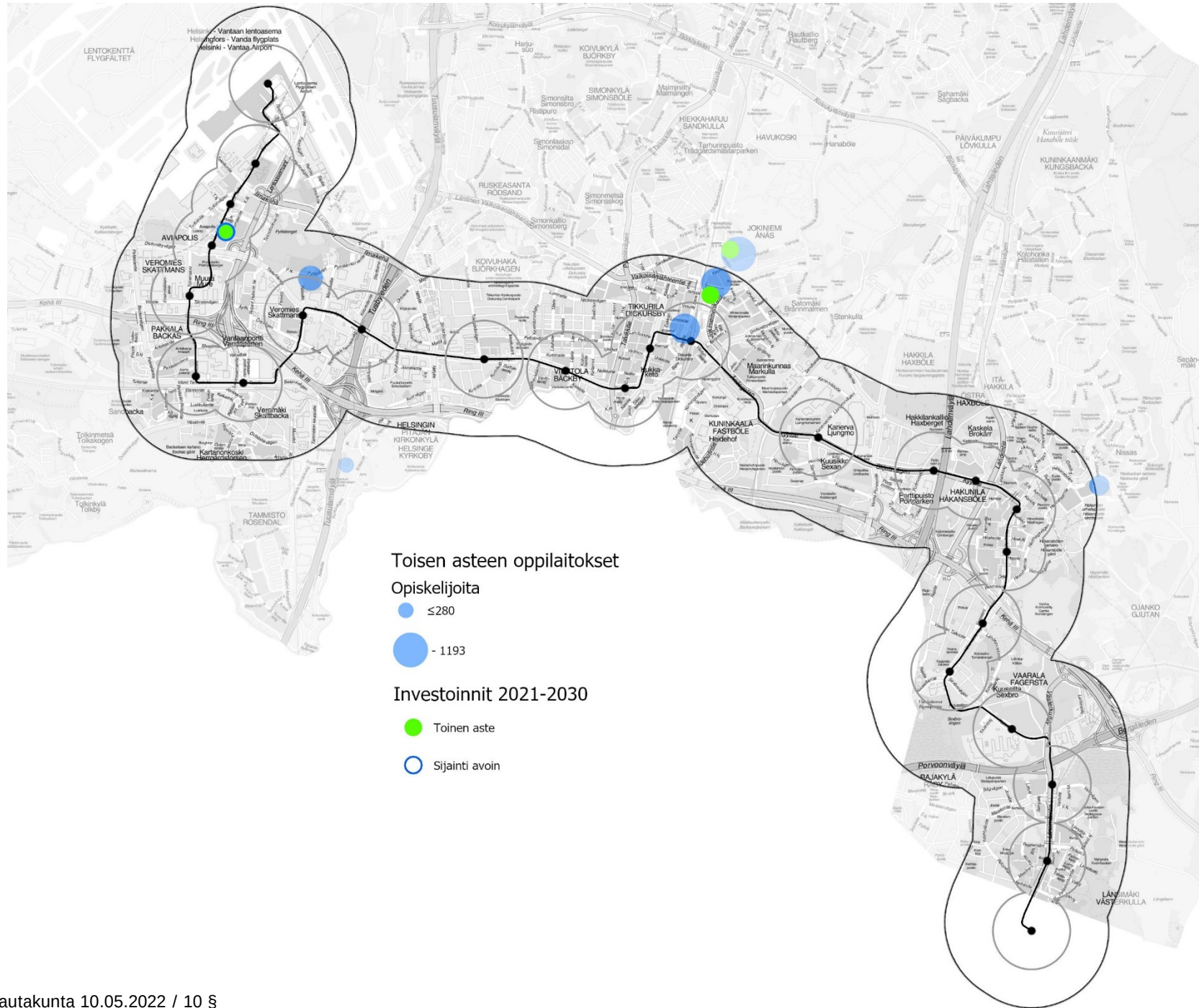
Perusopetus

- Ratikan kaavarungon alueella on tällä hetkellä 10 koulua.
- Koulujen oppilasmäärien on lähellä maksimioppilasmäärää ja joskus jopa ylikin.
- Palveluverkon tarpeet ja ongelmat liittyvät usein oppilasmäärien kasvuun ja väistötilojen tarpeeseen. Väistötilat pyritään järjestämään aina lähelle koulua, mutta aina tämä ei onnistu.
- ATOMI-hankkeen yhteyteen Aviapolikseen tulisi uusi koulu, mutta vielä on epäselvää rakennetaanko se heti yhtenäiskouluksi vai ei. Vielä on pieni mahdollisuus myös hankkeen viivästymiselle.



Toisen asteen oppilaitokset

- Ratikan kaavarungon alueella sijaitsee kaksi lukiota: Sotungin ja Tikkurilan lukiot. Lisäksi alueella tai sen välittömässä läheisyydessä on kaksi Varian ammattiopiston toimipistettä, toinen Aviapoliksessa ja toinen Hiekkaharjussa. Lisäksi Tikkurilan keskustassa sijaitsee Laurean toimipiste.
- Jatkossa Varia tulee toimimaan Vantaalla kahdessa toimipisteessä, joista toinen sijaitsee länsi-Vantaalla Vehkalassa (n. 2100 opiskelijaa). Jokiniemen Oppimiskampus kehittyy jatkossa siten, että Varia toimii kahdessa rakennuksessa, nykyisessä Hiekkaharjussa ja Oppimiskampukselle sijoittuvassa uudisrakennuksessa (yhteensä n. 2400 opiskelijaa).
- Tikkurilan kampuslukion (laajennus) valmistuminen siirtyy vuodelle 2026, toivottavasti ei pidemmälle. Aviapolikseen merkitty uusi lukio voi mahdollisesti toteutua Kivistön keskusta.



Sosiaali- ja terveystoimi

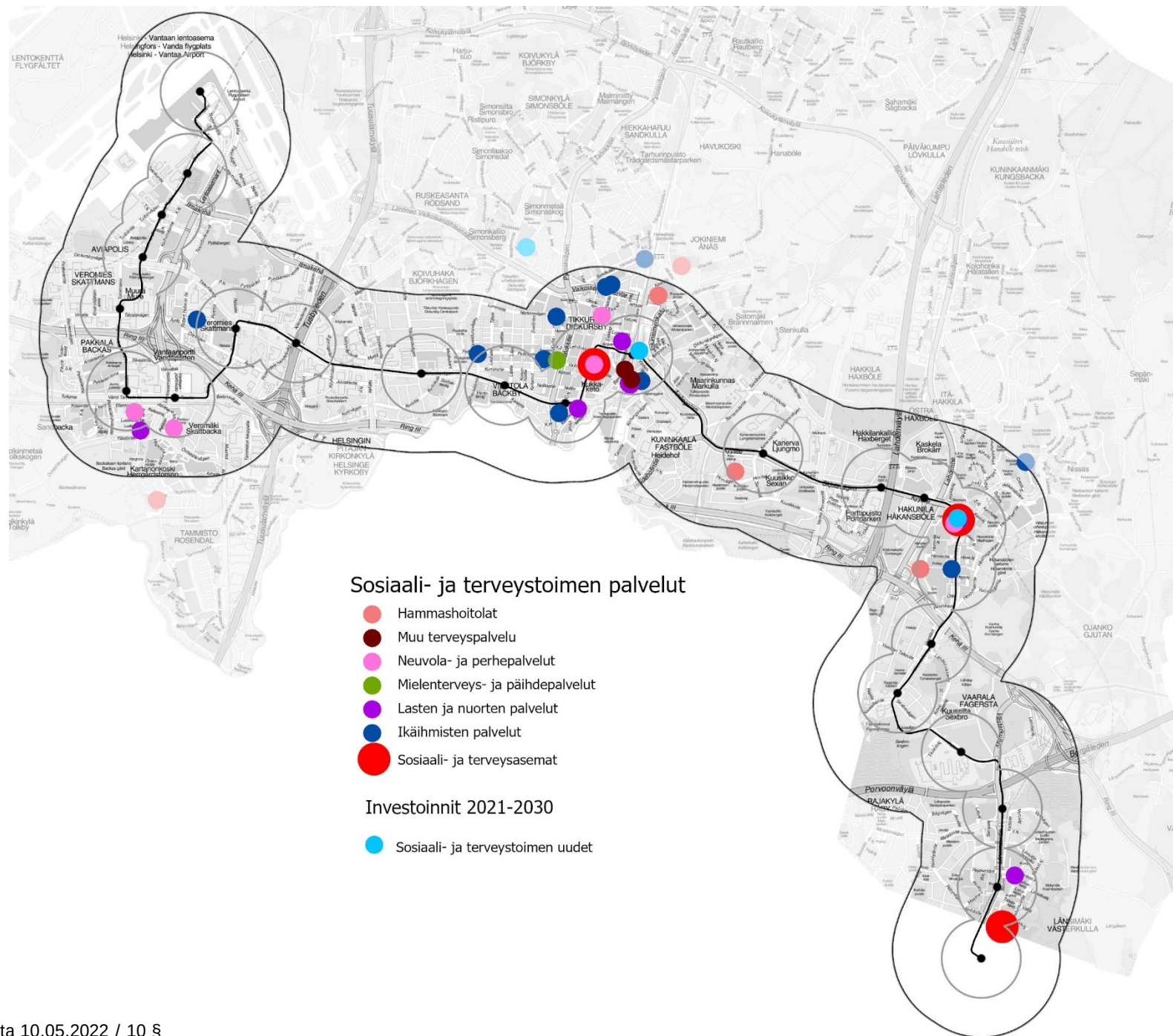
Ratikan kaavarungon alueella sijaitsee tällä hetkellä kolme terveysasemaa: Tikkurilassa, Hakunilassa sekä Länsimäessä.

Ratikan pysäkkien kannalta olennaisia ovat sellaiset palvelut joissa käydään usein kuten neuvolat, terveysaseman lääkäri ja hoitajapalvelut ja kuntoutuspalvelut, hammashuolto, vanhusten asumispalvelut, sosiaalipalvelut, maahanmuuttajapalvelut ja kouluterveydenhuolto, päihdehuolto, vammaisten asumisyksiköt jne.

Koulukuraattoripalvelut sekä koulu- ja opiskelijaterveydenhuoltopalvelut pääasiassa peruskoulujen tai toisen asteen oppilaitosten yhteydessä.

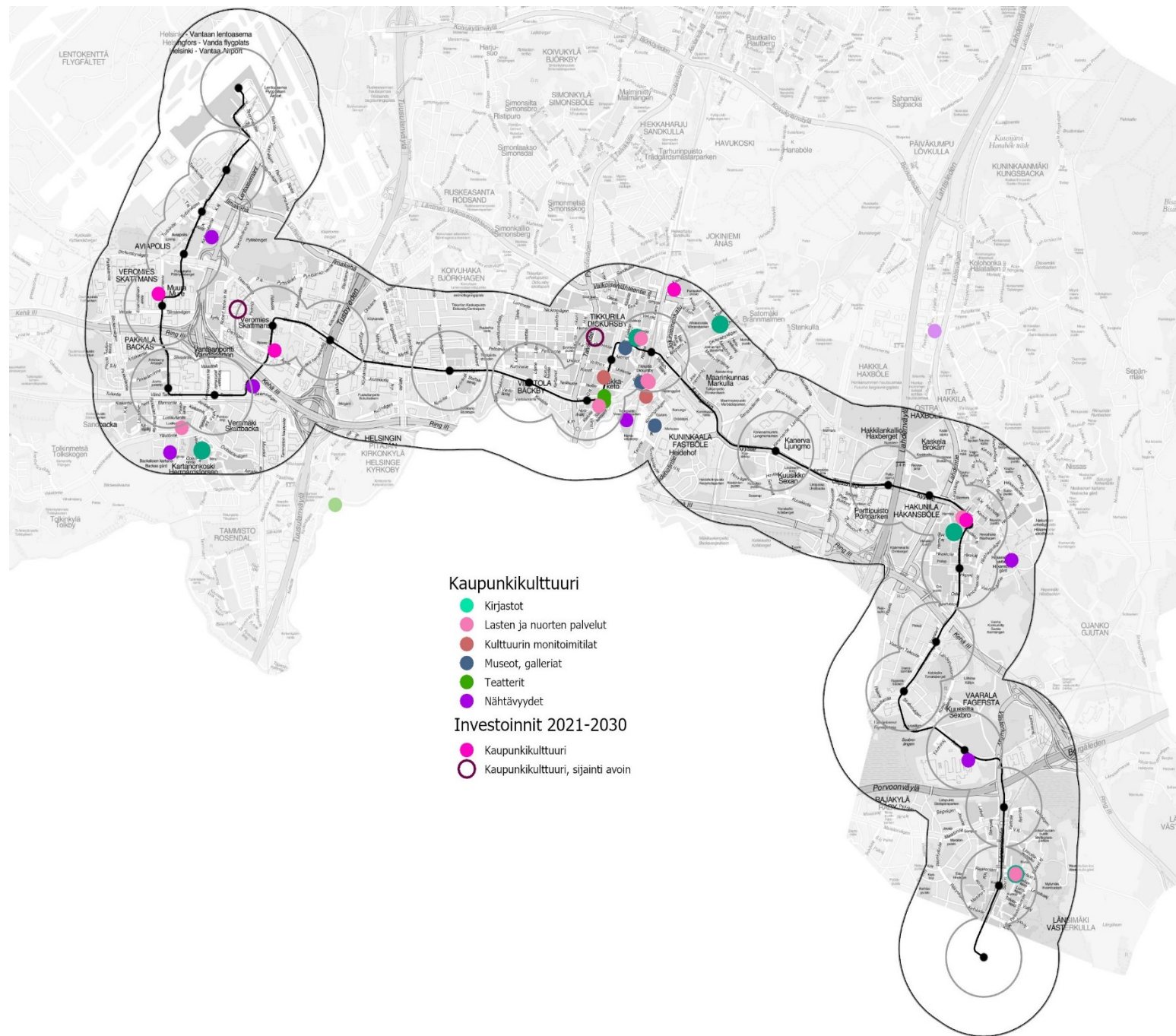
Uusina investointeina alueella ovat Tikkurilan hyvinvointikeskus, Tikkurilan (Simonkylä) vanhustenkeskus sekä Hakunilan vanhustenkeskus.

Tikkurilan hyvinvointikeskuksen sijainti on edelleen epäselvä, tosin sijainti Jokiniemessä on melko todennäköinen.



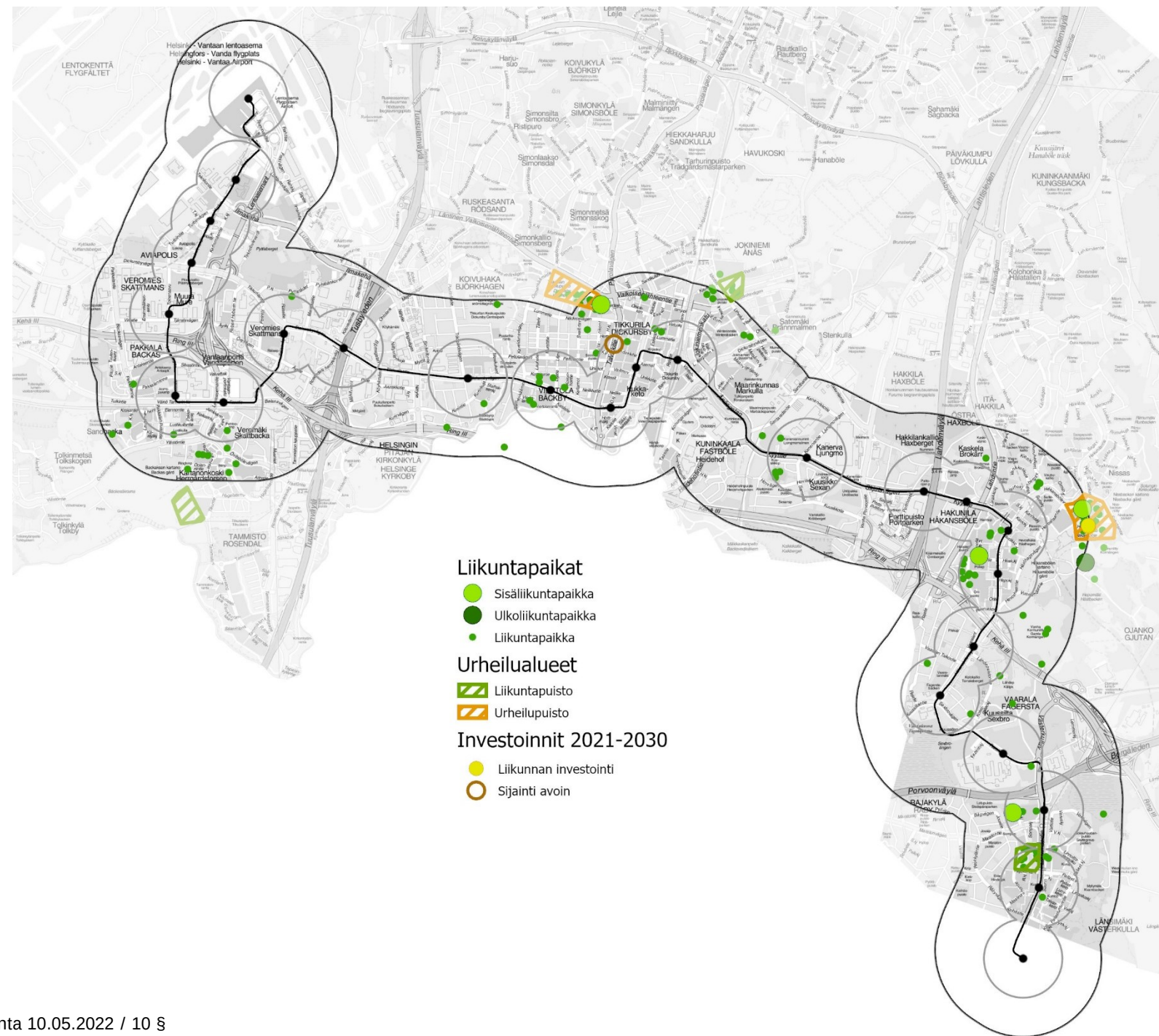
Kulttuuripalvelut

- Kirjasto on lähipalvelu, ja lähikirjaston etäisyyden kasvaessa yli 2 km kotoa kirjaston käyttö vähenee huomattavasti. Siksi on tärkeää huolehtia riittävän tiiviistä palveluverkosta. Vantaan palveluverkkosuunnitelmassa tavoitteena on lisätä kirjastoalaa Vantaalla - realistinen tavoite on n. 75 m²/1000 asukasta kohti.
- Kirjastojen osalta toistaiseksi tiedossa ei ole uusia/muuttuvia palvelupisteitä kaavarungon alueella. Tikkurilan kirjaston peruskorjaus on tulossa vuosille 2024-25. Vielä ei ole tiedossa tarvitaanko mahdollisesti väistötiloja remontin ajalle.
- Aviapoliksen nuorisotiloja ollaan kaavailtu koulurakentamisen yhteyteen. Muilta osin nuorisotilat ovat sijainniltaan hyvin radan varressa.
- Aviapoliksen asukastila on todennäköisin seuraava uusi tila.
- Lastenkulttuurikeskus Pessi on siirtymässä väistötiloihin radan toiselle puolen, mahdollisesti Värитеhtaankadulle. Lopulliset uudet tilat on suunnitteilla Jokiniemen campukselle, samoin uusi kulttuuritalo.

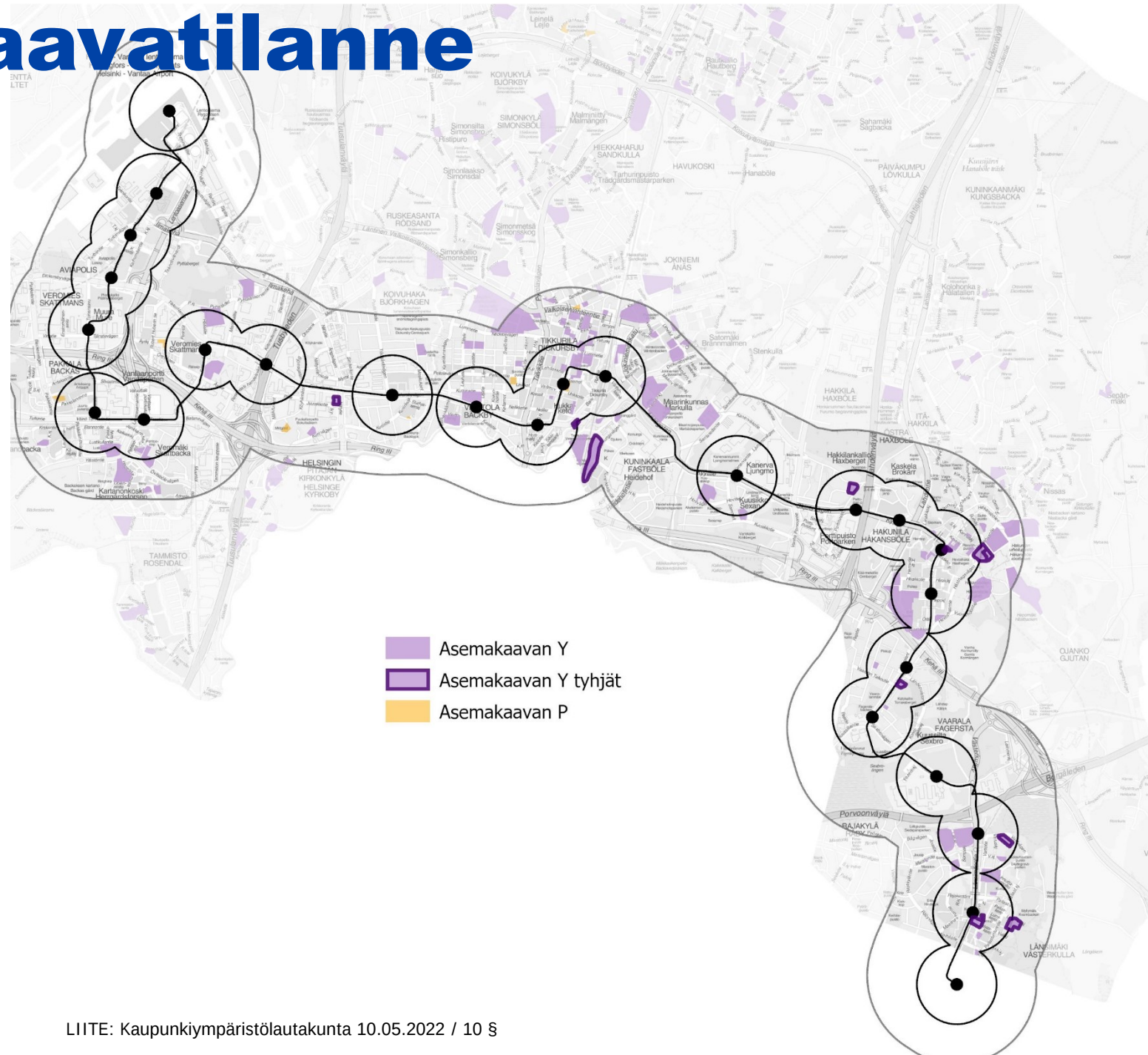


Kaupunkikulttuuri / liikunta

- Hakunilan urheilupuiston kävijämäärä noin 1 miljoona / vuosi. Monipuolinen ympärivuotinen käyttö sisä- ja ulkoliikuntapaikoilla, lisäksi monipuolinen tapahtumien järjestämisen paikka. Alueelle rakennetaan Vantaan ensimmäinen iso tekojää, käyttäjiä laajalta alueelta Itä-Vantaalta. Ratikan pysäkit turvavat sujuvat yhteydet puistoon. Ratikan jatke palvelisi merkittäväällä tavalla puiston käyttäjiä ja tapahtumatoimintaa.
- Tarpeita lähiliikunnan paikoille on mm. Kuussillassa, Viertolassa, Aviapoliksessa.
- Vaaralanlammille uintipaikan lisäksi suunnitteilla lähiliikuntapaikka. Varmistettava sujuva yhteys ratikan pysäkiltä.
- Hakunilan suuralueella tarve sisäliikuntahallille (2020 keväällä valmistunut liikuntahalliselvitys). Halli on sijoitettu tässä vaiheessa Kaskelan koulun läheisyyteen palvelemaan koulu-, opetus- ja vapaa-ajan käyttöä
- Aviapoliksen alueelta puuttuvat asukasmäärän edellyttämät liikuntapalvelut: mm. liikuntahallit, lähiliikuntapaikat, reittiyhteydet. Varmistettava hyvä saavutettavuus, asuinalueiden, koulujen ja oppilaitosten läheisyys



Asemakaavatilanne



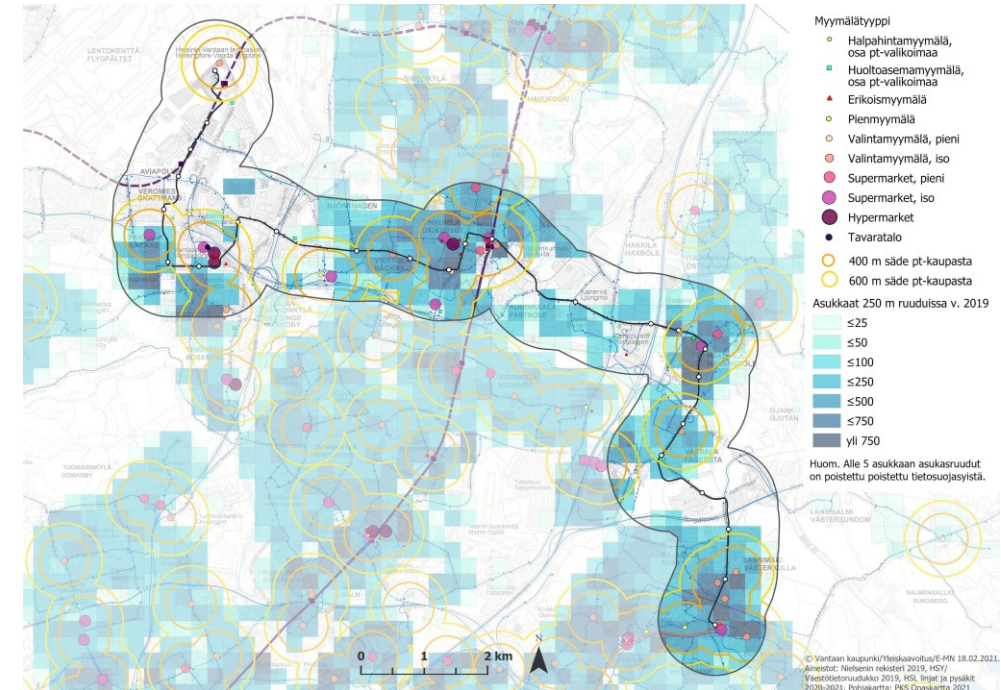
SELVITYKSET JA TAUSTA-AINEISTOT

Elinkeinot ja työpaikat

Kauppa ja päivittäistavarakaupan verkosto



- Aviapoliksen kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Jumbon ympäristöön. Nykyinen keskusta-alue muodostuu suurelta osin Jumbon kauppakeskuksesta ja Flamingon viihdekeskuksesta, jotka ovat myös keskuksen kaupallisia ytimiä. Alueen päivittäistavarakaupan kehitys tulee suuntautumaan pieniin ja keskiuuriin yksiköihin, sillä alueella sijaitsee jo huomattavia seudullisia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Voimakas väestön kasvu mahdollistaa kuitenkin usean päivittäistavarakaupan toteuttamisen alueelle pitkällä aikavälillä.
- Aviapoliksen alueella sijaitsevat Tammiston ja Vantaanportin kaupan alueet. Pohjoisosa Tammiston nykyisestä kaupan alueesta on Yleiskaavassa 2020 osoitettu asumisen ja kaupallisten palveluiden alueeksi, jonka myötä alueen on mahdollista kehittyä osittain asumiseen.
- Tikkurilan alueen kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Tikkurilan keskusta-alueelle, jota kehitetään erikoiskaupan, päivittäistavarakaupan ja kaupallisen palvelujen keskuksena. Alueella on suuri potentiaali varsinkin kaupallisten palveluiden sijoittumispaikkana sen kaupunkirakenteen ja kasvavan väestön johdosta.
- Kuninkaalan kaupunginosassa on tällä hetkellä selkeä päivittäistavarakaupan palveluaukko. Kaupunginosan liki 3 000 asukkaalla ei ole omaa päivittäistavarakauppaa.
- Tikkurilan suuralueelle sijoittuvat Koivuhaan sekä Porttipuiston kaupan alueet. Koivuhaan kaupan alue keskittyy Tikkurilantien varteen ja on profiloitunut autokaupan alueeksi. Porttipuiston kaupan alue on puolestaan yksi Vantaan vetovoimaisimmista kaupan alueista. Pohjoisosa alueesta on osoitettu Yleiskaavassa 2020 asumisen ja kaupallisten palveluiden alueeksi, jonka on mahdollista kehittyä osittain asumiseen.
- Hakunilan keskusta-alueella ostoskeskukseen on sijoittunut hyvin suuri osa alueen kaupoista ja yksityisistä palveluista. Tulevaisuudessa Hakunilan keskeisin laajenemissuunta on Kyytitietä länteen linja-autovarikolle. Hakunilan suuralue menettää nykytilanteessa merkittävästi päivittäistavarakaupan ostovoimaa siirtymänä erityisesti Helsingin suuntaan.
- Kaupan palveluverkkoselvityksestä on käynnistymässä päivitystyö, joka antaa valmistuessaan eväitä kaavarunkotyöhön.

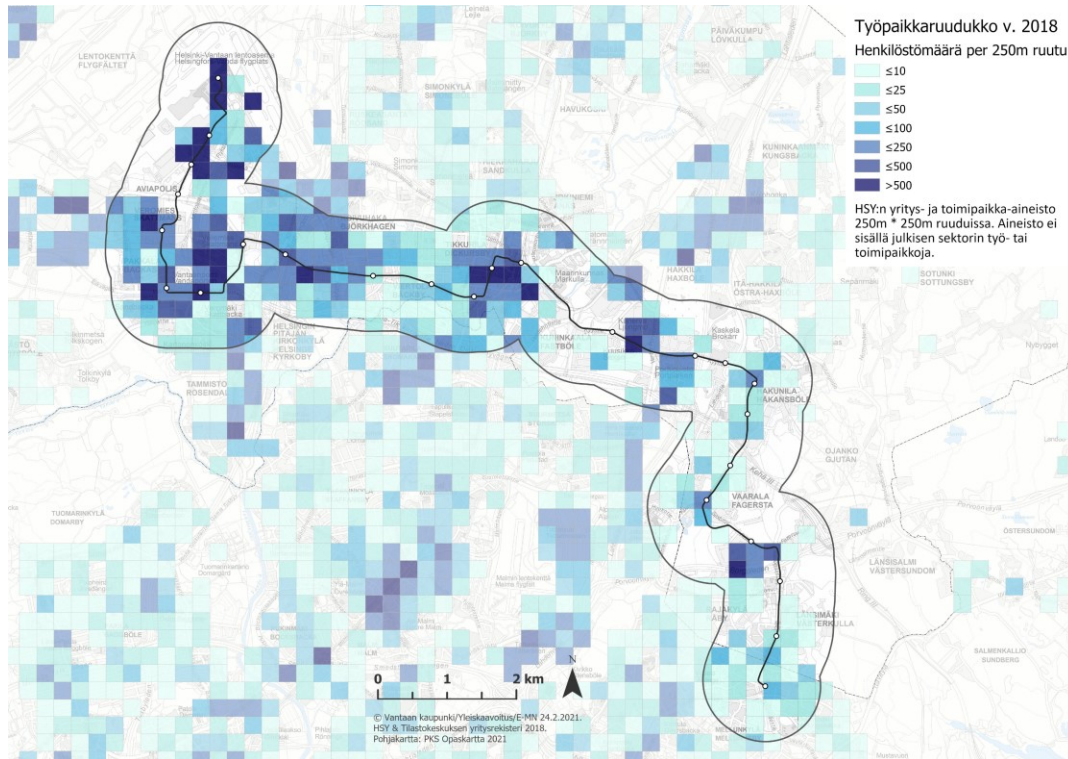


Päivittäistavarakaupan verkosto sekä asukasmäärä v. 2019. Lähde: AC Nielsen 2019, HSY väestöruudukko 2019

Työpaikkatarkastelut ratikan vaikutusalueella

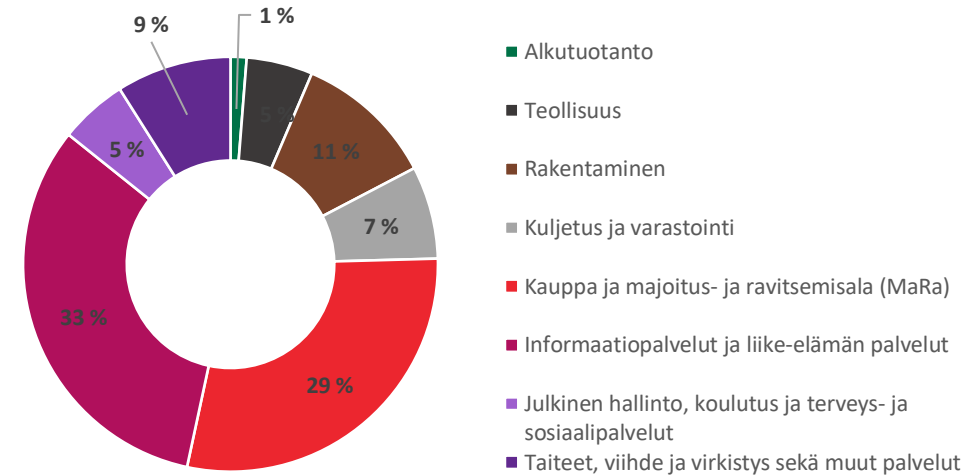
Ratikan vaikutusalue on jo nykyisin merkittävä kehityskäytävä (tilanne v. 2018)

- Yhteensä n. 51 600 työpaikkaa joka on lähes 50 % koko Vantaan työpaikoista
- Yritystyöpaikkoja n. 41 600
- Julkisia työpaikkoja yhteensä n. 8 800



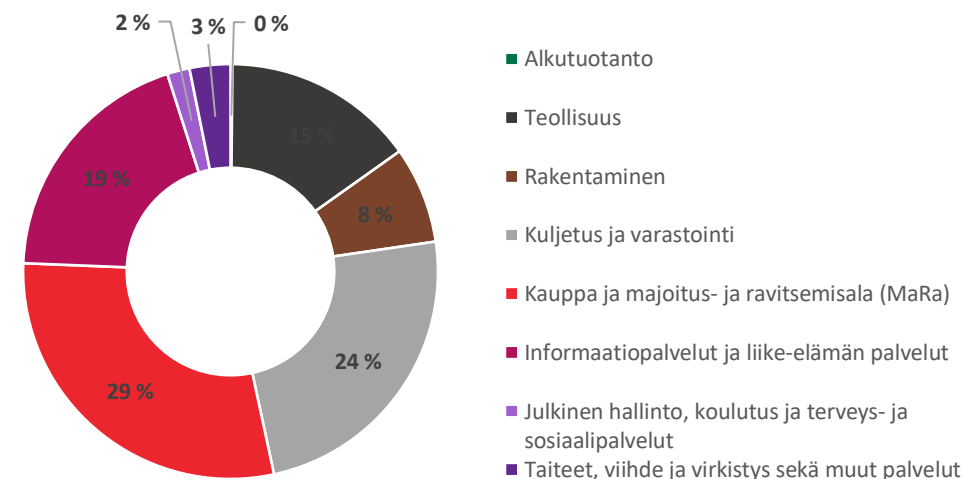
Yritystyöpaikkojen sijoittuminen kaavarunkoalueella v. 2018. Lähde: HSY/yritys- ja työpaikkaruudukko v. 2018
LHTE: Kaupunkiympäristöautokunta 16.03.2022 / 16 s

Yritysten toimipisteiden jakautuminen toimialoittain v. 2018



Lähde: HSY/Seutudata 2020 & Tilastokeskus

Yritysten henkilöstömäärien jakautuminen toimialoittain v. 2018



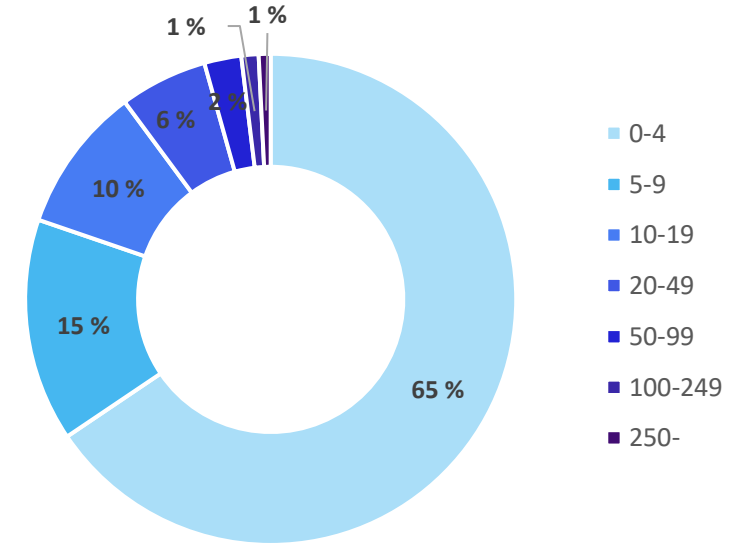
Lähde: HSY/Seutudata 2020 & Tilastokeskus

Työpaikkatarkastelut ratikan vaikutusalueella

Yritysten koko (henkilöstöön perustuen)

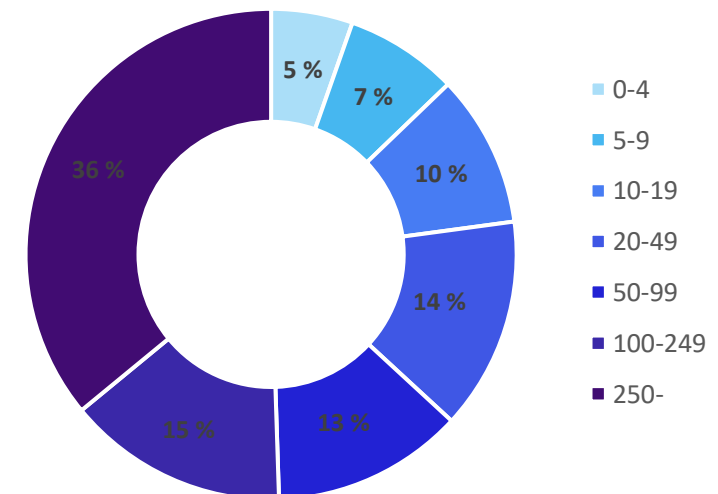
- Mikroyrityksiä (alle 10 henkeä) n. 80 %
 - Pieniä yrityksiä (10-49 henkeä) n. 16%
 - Keskisuuria yrityksiä (50-249 henkeä) n. 3 %
 - Suuryrityksiä (250- henkilöä) n. 1 %
-
- **n. 80 % toimipisteistä alle 10 hengen yrityksiä (n. 12 % henkilöstömäärästä)**
 - **n. 36 % henkilöstöstä yli 250 hengen yrityksissä**
-
- Suurimpia työllistäjiä mm.
 - Finnair
 - Kesko
 - Fazer
 - Swissport Finland
 - HKScan
 - Airpro
 - Tikkurila Oyj
 - Barona
 - Jne.
 - Erityisesti Aviapoliksessa suuria yksittäisiä toimijoita

Yritysten koko toimipisteiden jakautumisen mukaan
v. 2018



Lähde: HSY/Seutudata 2020 & Tilastokeskus

Yritysten koko henkilöstön jakautumisen mukaan v. 2018



Lähde: HSY/Seutudata 2020 & Tilastokeskus



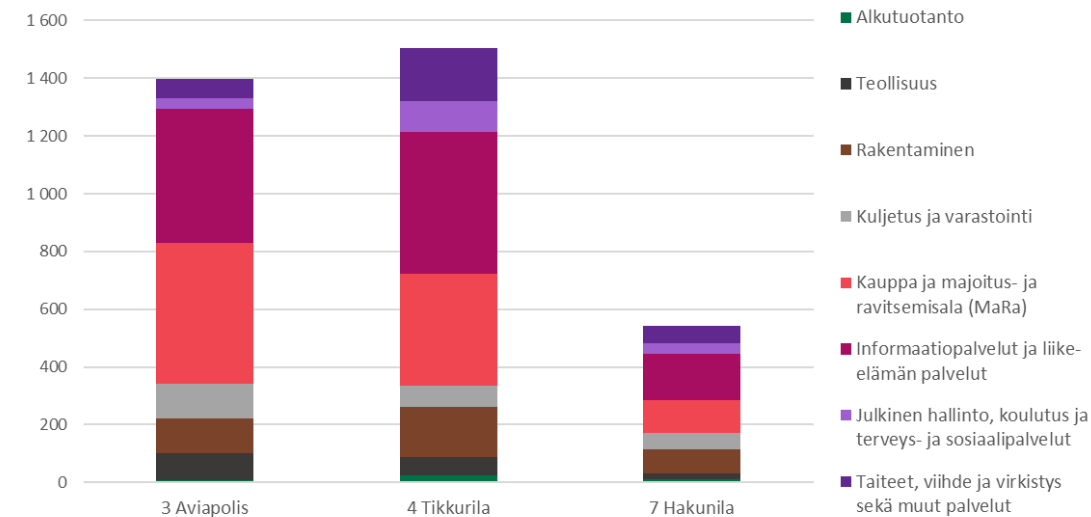
Työpaikkatarkastelut ratikan vaikutusalueella

- **Tikkurilan ja Aviapoliksen keskustoja kehitetään monipuolisina ja seudullisesti vetovoimaisina toimistojen, kaupan ja palvelujen keskittyminä.** Elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulisi pyrkiä keskittämään keskusta-alueilla. Keskustojen kehittäminen ei voi kuitenkaan perustua pelkästään kaupan varaan.
- **Tavoite vaatii työpaikkarakentamisen osoittamista keskustojen keskeisille korttelialueille** ja riittävän liiketilamäärän rakentamista tärkeimpien kulkuyhteyksien varsille. Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tulisi keskusta-alueilla varmistaa asuntorakentamisen ohella myös toimitilarakentaminen ja sitä kautta positiivinen työpaikkakehitys.
- Tavoitteena on varmistaa lentokentän kasvun edellytykset sekä lentämisen ympäristöhäiriöiden hallinta ja lentokentän lähialueiden kasvu.
- **Kärkiklusterit:**
1) logistiikka ja ilmailu, 2) korkean osaamisen tuotanto, 3) ruoka ja juoma sekä 4) kiinteistönhallinta
+ kiertotalous

YK0048 Vantaan yleiskaava 2020:

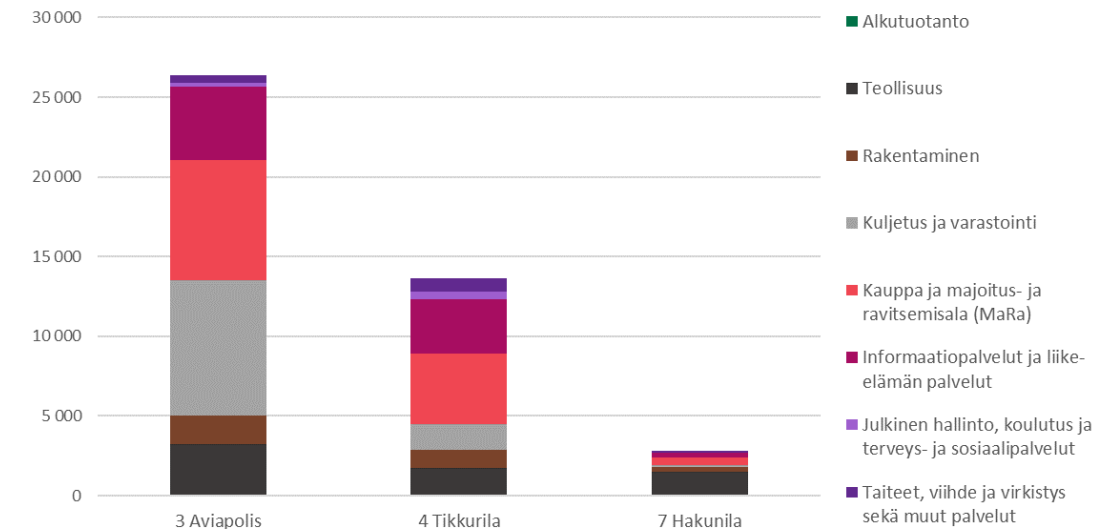
Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi

Yritysten toimipisteiden jakautuminen toimialoittain v. 2018 ratikan vaikutusalueella (800 m)



Lähde: HSY/Seutudata 2020 & Tilastokeskus

Yritysten henkilöstömäärän jakautuminen toimialoittain v. 2018 ratikan vaikutusalueella (800 m)

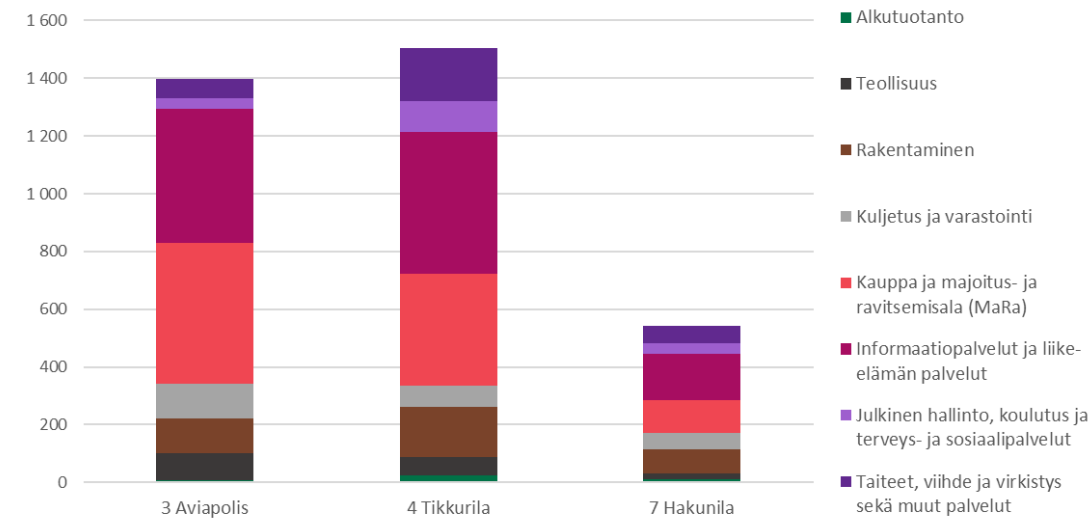


Lähde: HSY/Seutudata 2020 & Tilastokeskus

Työpaikkatarkastelut ratikan vaikutusalueella

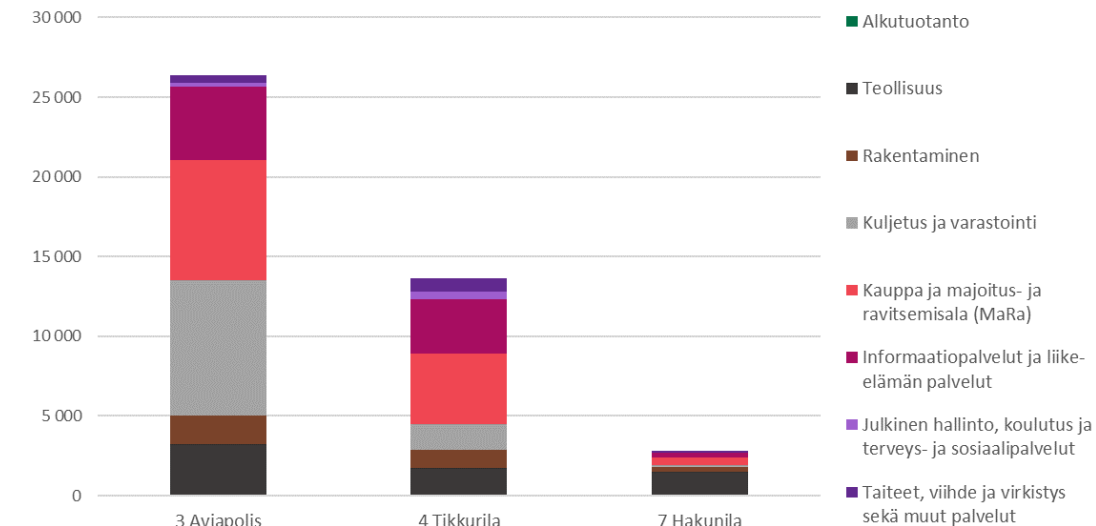
- **Parhaat mahdollisuudet yritysklustereiden muodostumiselle** on tiiviillä ja rakenteeltaan monipuolisilla alueilla, joita ovat yleiskaavassa osoitetut **monipuoliset työpaikka-alueet (TP)** ja **kaupunkikeskusten alueet (C)**.
- Erityisesti tietointensiivisten toimialojen sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan.
- Tehokkuuden kasvu tulee jatkumaan kaikilla toimialoilla. Koronapandemian kaltaiset muutokset ja etätyön lisääntyminen voivat osaltaan lisätä tehokkuuden kasvutavoitteita erityisesti toimistotyyppisillä ja tietointensiivisillä toimialoilla.
- Myös logistiikassa on nähtävissä tehokkaan ja älykkään logistiikan lisääntyminen, mikä vähentää tilantarvetta nykyiseen verrattuna.

Yritysten toimipisteiden jakautuminen toimialoittain v. 2018 ratikan vaikutusalueella (800 m)



Lähde: HSY/Seutudata 2020 & Tilastokeskus

Yritysten henkilöstömäärän jakautuminen toimialoittain v. 2018 ratikan vaikutusalueella (800 m)



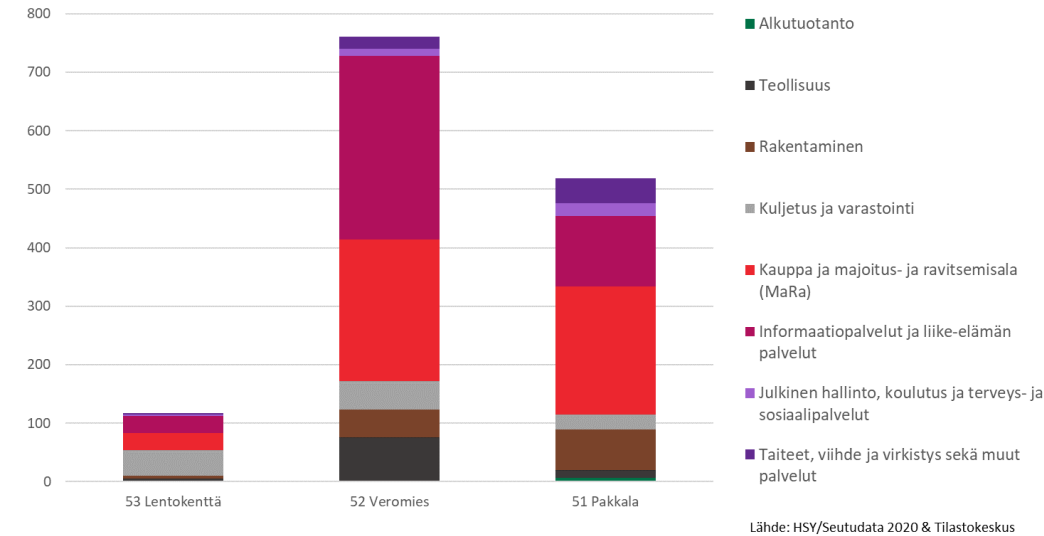
Lähde: HSY/Seutudata 2020 & Tilastokeskus

Aviapoliksen suuralue ratikan vaikutusalueella

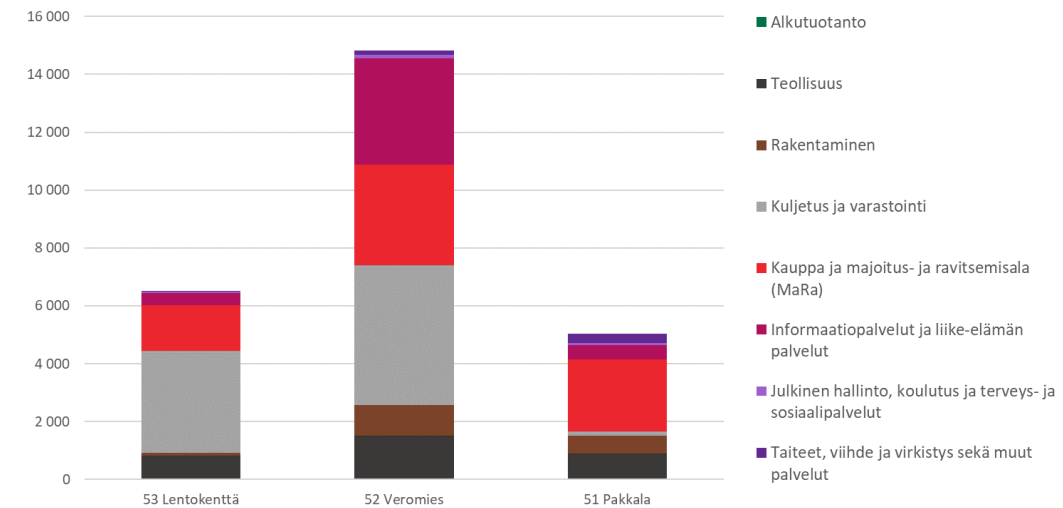
- Päätoimialat: Kauppa ja majoitus- ja ravitsemisala (MaRa), kuljetus- ja varastointi sekä informaatiopalvelut ja liike-elämän palvelut
- **Houkuttelee jatkossakin tietointensiivisten toimialojen työpaikkoja**
- Toimistotyöpaikkojen sijoittuminen alueelle edellyttää täydennysrakentamista ja olemassa olevien toimistotilojen uudistamista
- Kehä III pohjoispuoli (Lentokenttä ja Veromies) on houkutteleva lento- ja juna-asemien sekä uusien toimitilojen ja logistisen sijainnin ansiosta. Logistiikan lisäksi **houkuttelee uutta toimistorakentamista**.
- Kaupallinen palvelutarjonta on seudullisesti merkittävää: Jumbo, Vantaanportti ja Tammisto

*YK0048 Vantaan yleiskaava 2020:
Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi*

Yritysten toimipisteiden jakautuminen toimialoittain v. 2018
ratikan vaikutusalueella (800 m)



Yritysten henkilöstömäärien jakautuminen toimialoittain v. 2018
ratikan vaikutusalueella (800 m)



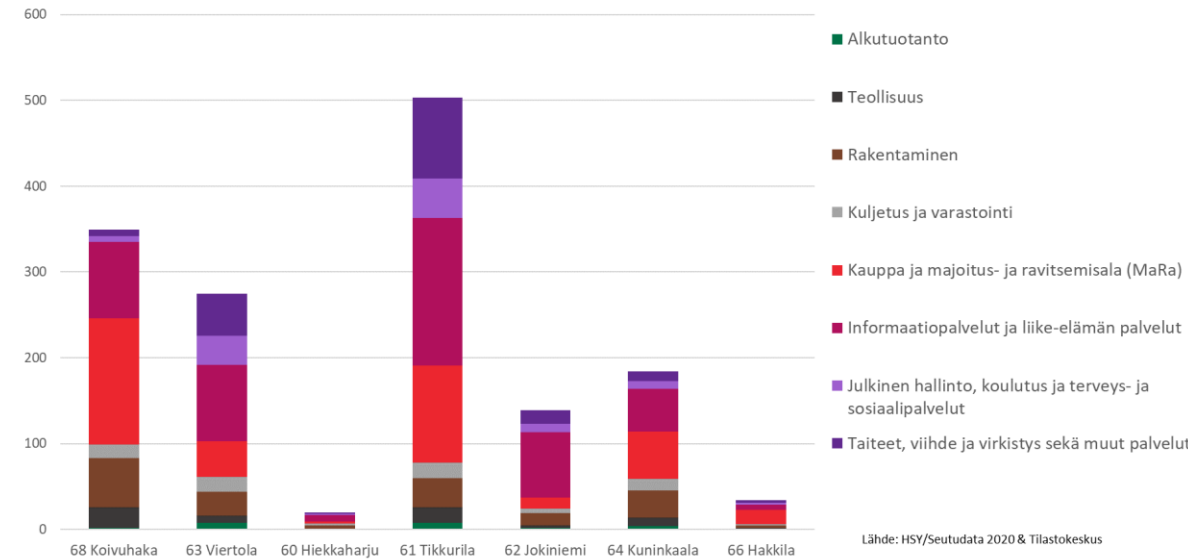
Tikkurilan suuralue ratikan vaikutusalueella

- Päätoimialat: Kauppa ja majoitus- ja ravitsemisala (MaRa) ja informaatiopalvelut ja liike-elämän palvelut
- Tikkurilan keskusta on kaupungin vahvin keskus ja Tikkurilan suuralueen suurin työpaikkakeskittymä.
- Tikkurilassa on Aviapoliksen ohella eniten potentiaalia toimistotyöpaikkojen klusterille. Tikkurilan aseman lähialue on houkutteleva alue toimistotiloille ja kaupalle.
- Toimistotyöpaikkojen sijoittuminen alueelle edellyttää täydennysrakentamista ja olemassa olevien toimistotilojen uudistamista
- Kaupunkirakenteen uudistumispaine näkyy toimitila-alueiden muutoksessa. Huomattava osa vanhoja toimitila-alueita keskustan itäpuolella ja Tikkurilantien varressa on osoitettu asumisen ja työpaikkojen alueiksi.
- Muuntuvat alueet ovat kuitenkin pääosin asumisen ja työpaikkojen alueita, jotka mahdollistavat monipuolisen maankäytön. **Suunniteltu työpaikkalisäys edellyttää toimitila-alueiden tiivistämistä ja työpaikkatehokkuuden kasvua.**

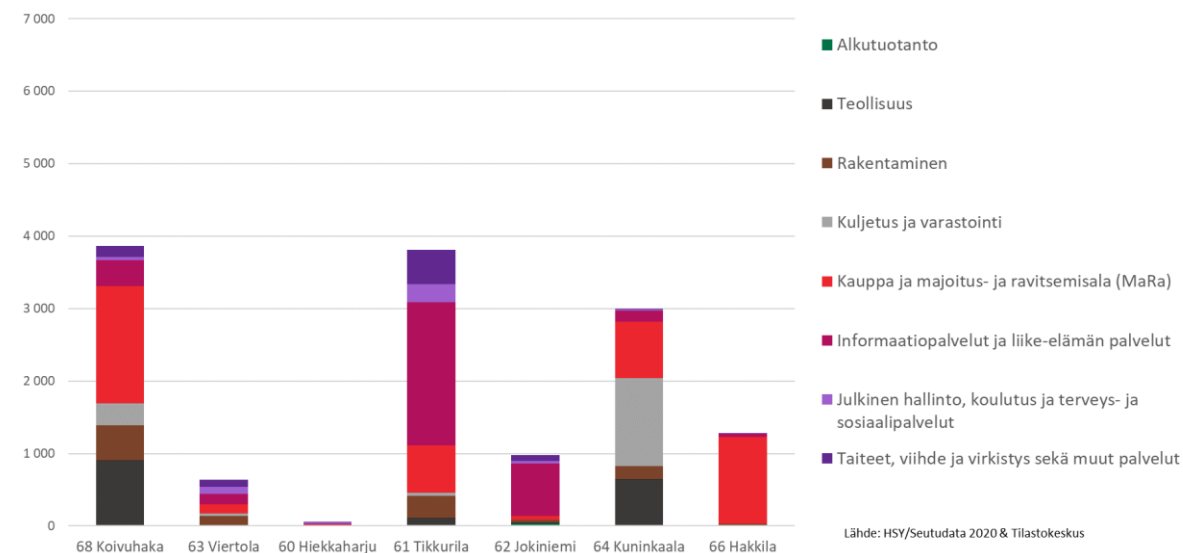
YK0048 Vantaan yleiskaava 2020:

Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi

Yritysten toimipisteiden jakautuminen toimialoittain v. 2018 ratikan vaikutusalueella (800 m)



Yritysten henkilöstömäärien jakautuminen toimialoittain v. 2018 ratikan vaikutusalueella (800 m)

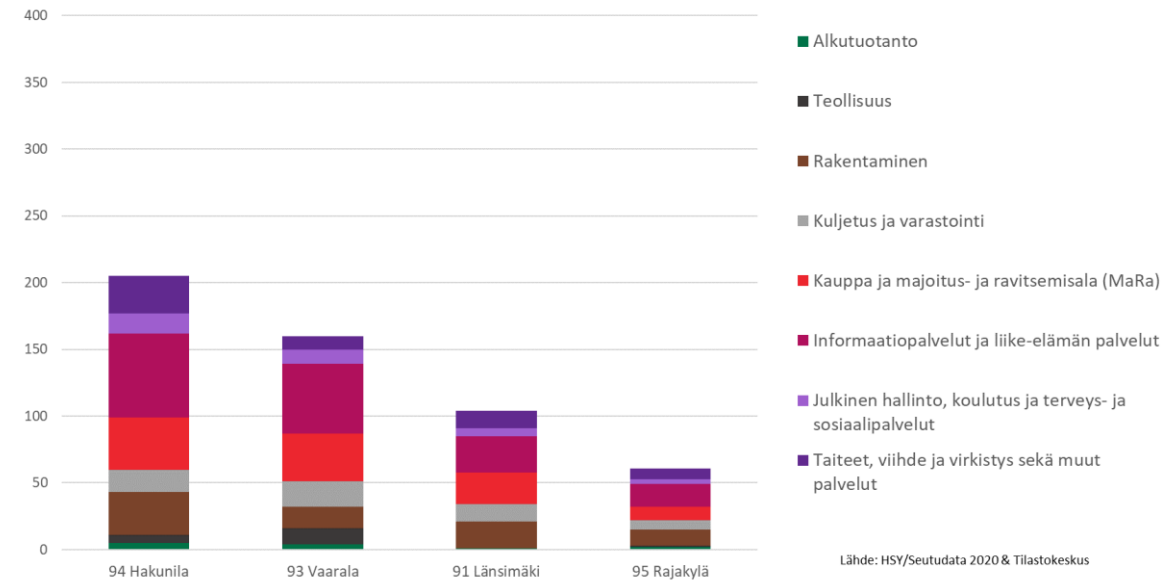


Hakunilan suuralue ratikan vaikutusalueella

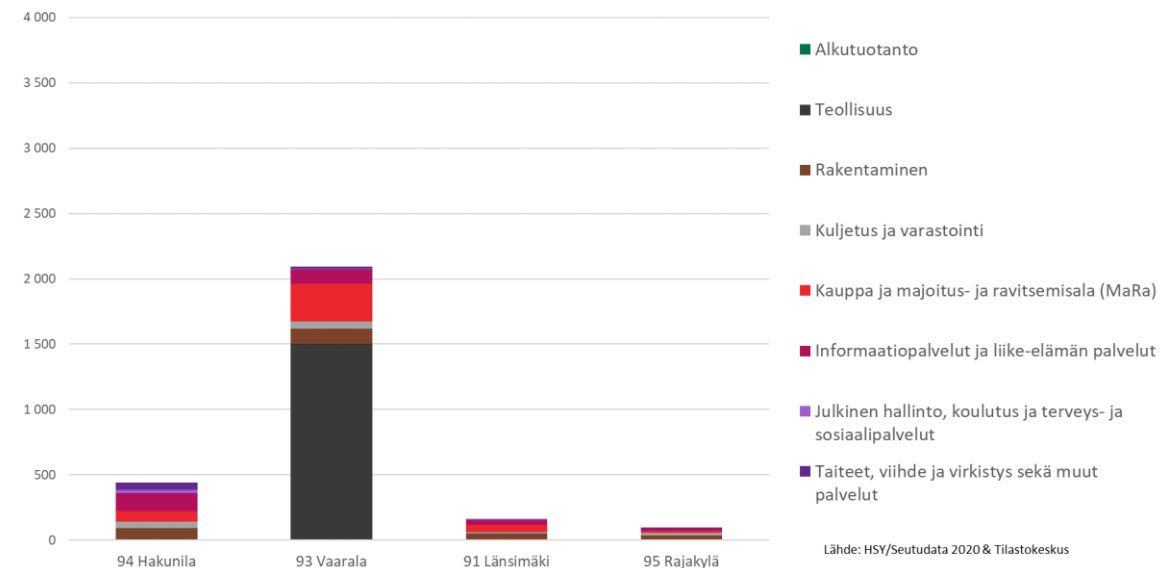
- Teollisuus on alueen merkittävin työllistäjä.
- Hakunilan alue soveltuu logistiikan ja tuotantotoiminnan tarpeisiin, esim. elintarvikkeiden jalostus ja varastointi.
- Itä-Helsingissä ja Itä-Vantaalla asuu paljon alojen työvoimaa, ja Vuosaaren satama sijaitsee lähellä.
- Tukkukauppa ja Porttipuiston alue lisäävät alueen mielenkiintoa kaupan kannalta.
- Itä-Vantaalla Hakkilan alue ja Lahdenväylän varsi ovat kiinnostavia tilaa vievän teollisuuden ja logistiikan näkökulmasta.

*YK0048 Vantaan yleiskaava 2020:
Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi*

Yritysten toimipisteiden jakautuminen toimialoittain v. 2018 ratikan vaikutusalueella (800 m)



Yritysten henkilöstömäärien jakautuminen toimialoittain v. 2018 ratikan vaikutusalueella (800 m)



SELVITYKSET JA TAUSTA-AINEISTOT

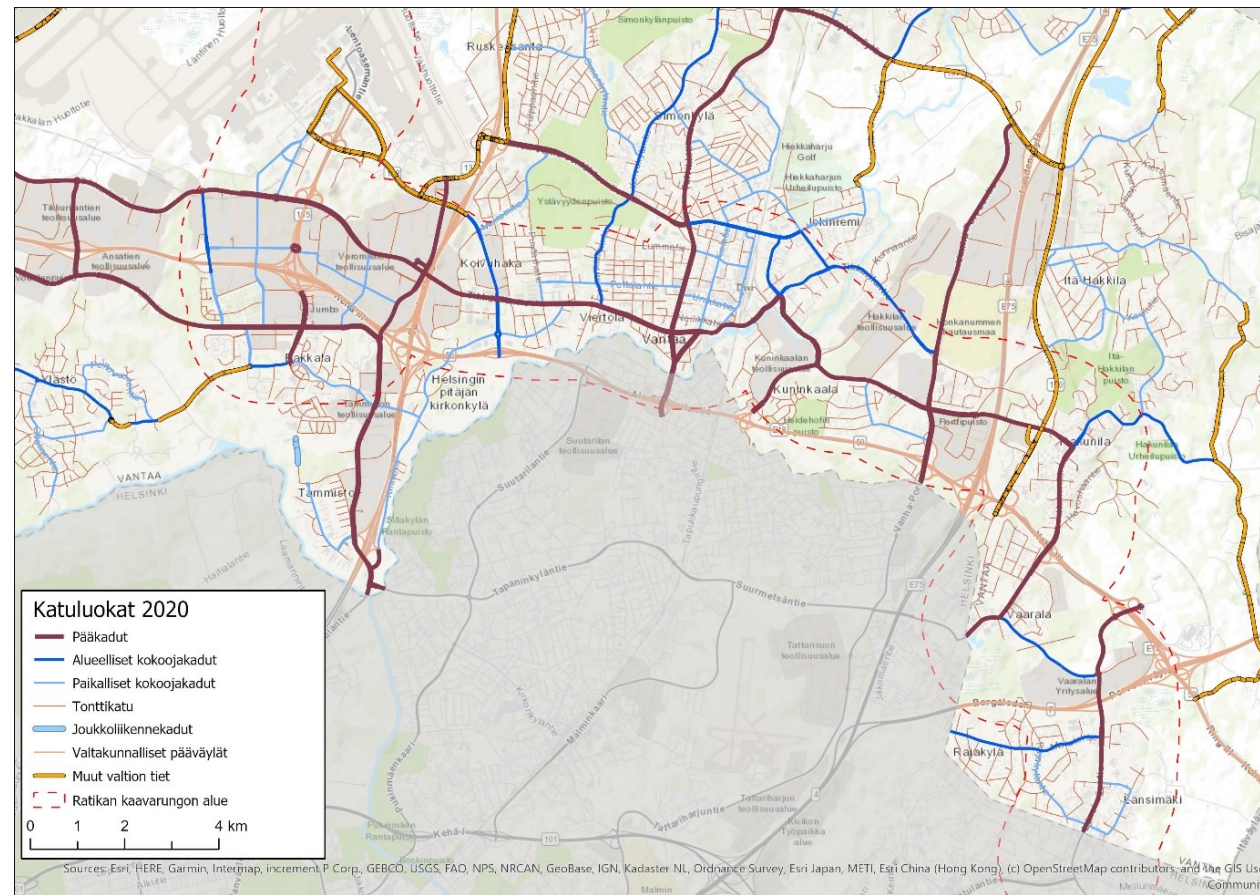
Liikenne

Suunnittelualueen nykyinen tie- ja katuverkko



Valtakunnalliset pääväylät sekä päärata halkovat monin paikoin ratikan kaavarungon sisälle sijoittuvia alueita. Väylät palvelevat valtakunnallista ja myös paikallista liikennettä, mutta toisaalta ne aiheuttavat myös merkittäviä estevaikutuksia maankäytön rakenteeseen. Alueiden välistä liikennettä palvelevat lisäksi pääkadut sekä muu tieverkko ja kokonaisuutta täydentää eritasoiset kokooja- sekä tonttikadut.

Liikennemääriltään merkittävimpiä yhteyksiä suunnittelualueella ovat pääväylät: Kehä III, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Porvoonväylä. Estevaikutusten lisäksi väylien suurista liikennemääristä aiheutuvat melu ja päästöt muodostavat omat haasteensa niiden lähialueiden suunnitteluun.



Kuvassa on esitetty katuluokat vuoden 2020 tilanteessa ratikan kaavarungon alueella.

Joukkoliikenne

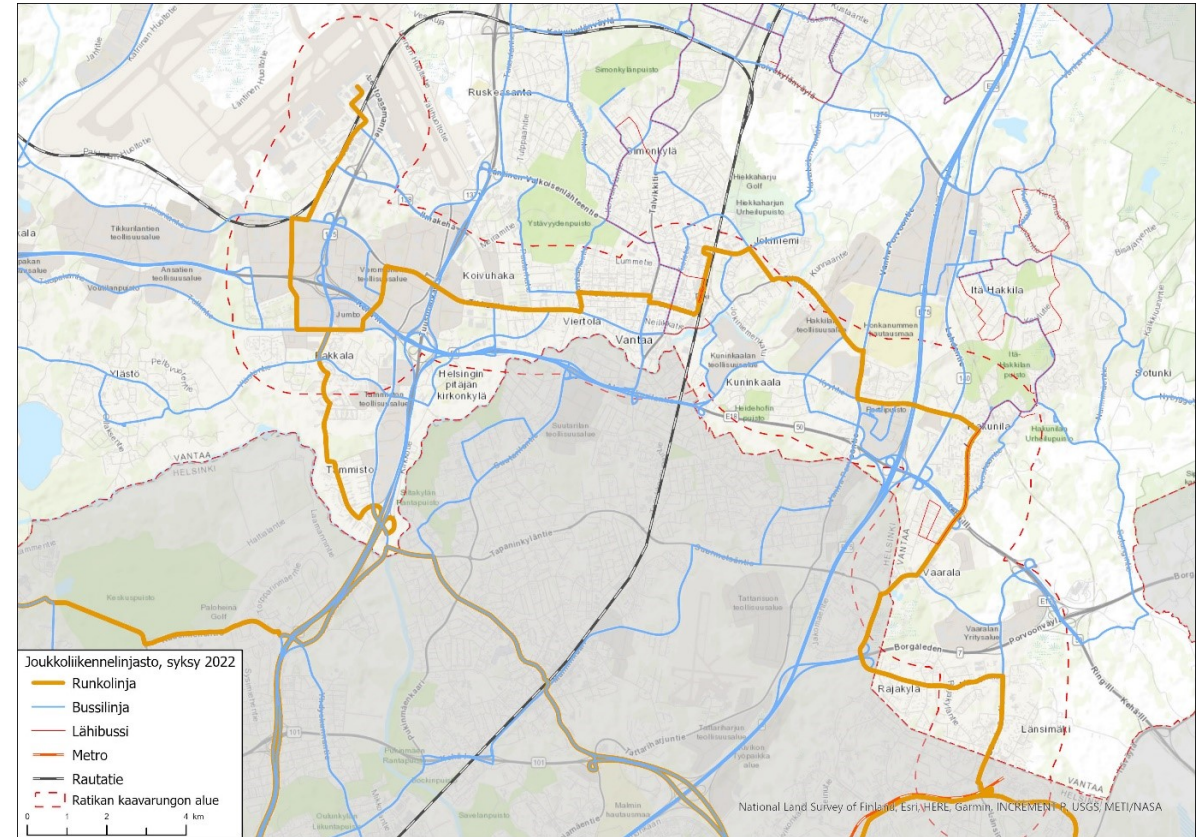


Tikkurilan ja Aviapoliksen alueita palvelee jo nykyisen raideliikenne. Pääradalla kulkee sekä kauko- että lähiliikenteen junia, ja Aviapoliksen sekä Lentoaseman juna-asemilla pysähtyy Kehäradan junat. Raideliikenne toimiikin näiden alueiden joukkoliikenteen runkoyhteytenä asemien ollessa keskeisiä vaihtopaikkoja linjasta ja kulkumuodosta toiseen.

Hakunilan joukkoliikenne perustuu puolestaan bussiliikenteeseen. Alueelta liikennöi useita linjoja Helsingin keskustaan sekä myös eri puolille Vantaata. Koko suunnittelualueen joukkoliikennelinjasto uusiutui isolta osalta elokuussa 2021, kun HSL-alueella aloitti Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisen linjaston liikennöinti. Samalla Vantaalla aloitti uusi runkolinja 570 ja oleellinen osa linjastomuutosta oli myös Hakunilan varikkotoimintojen siirtyminen Ojankoon. Syksyllä 2022 linjasto muuttuu vielä lisää, kun Tuusulanväylän linjastosuunnitelman mukainen linjasto otetaan käyttöön. Osana sitä liikennöinnin aloittaa runkolinja 600 välillä Lentoasema – Kartanonkoski – Rautatientori.

Ennen runkolinjaa 570 välillä Mellunmäki - Hakunila – Tikkurila – Aviapolis liikennöi bussilinja 562, joka oli käyttäjämääriltään Vantaan suosituin bussilinja. Linjan muuttuessa runkolinjaksi sen päätepysäkki siirtyi Aviapoliksen asemalta Lentoasemalle ja linjan reitti muuttui hieman myös Muuran alueella. Runkolinja liikennöi pitkälti samalla käytävällä kuin Vantaan ratikka korvautuen aikanaan mahdollisella raitiotiellä.

Runkolinja 570 toimii Vantaan ratikan tavoin keskeisenä linkkinä suunnittelualueella olevien keskustojen, metron ja juna-asemien välillä. Vuoden 2022 syksyllä runkolinjaa aloitetaan liikennöidä sähkönivelbusseilla.



Kuvassa on esitetty Vantaan joukkoliikennelinjasto syksyn 2022 tilanteessa.

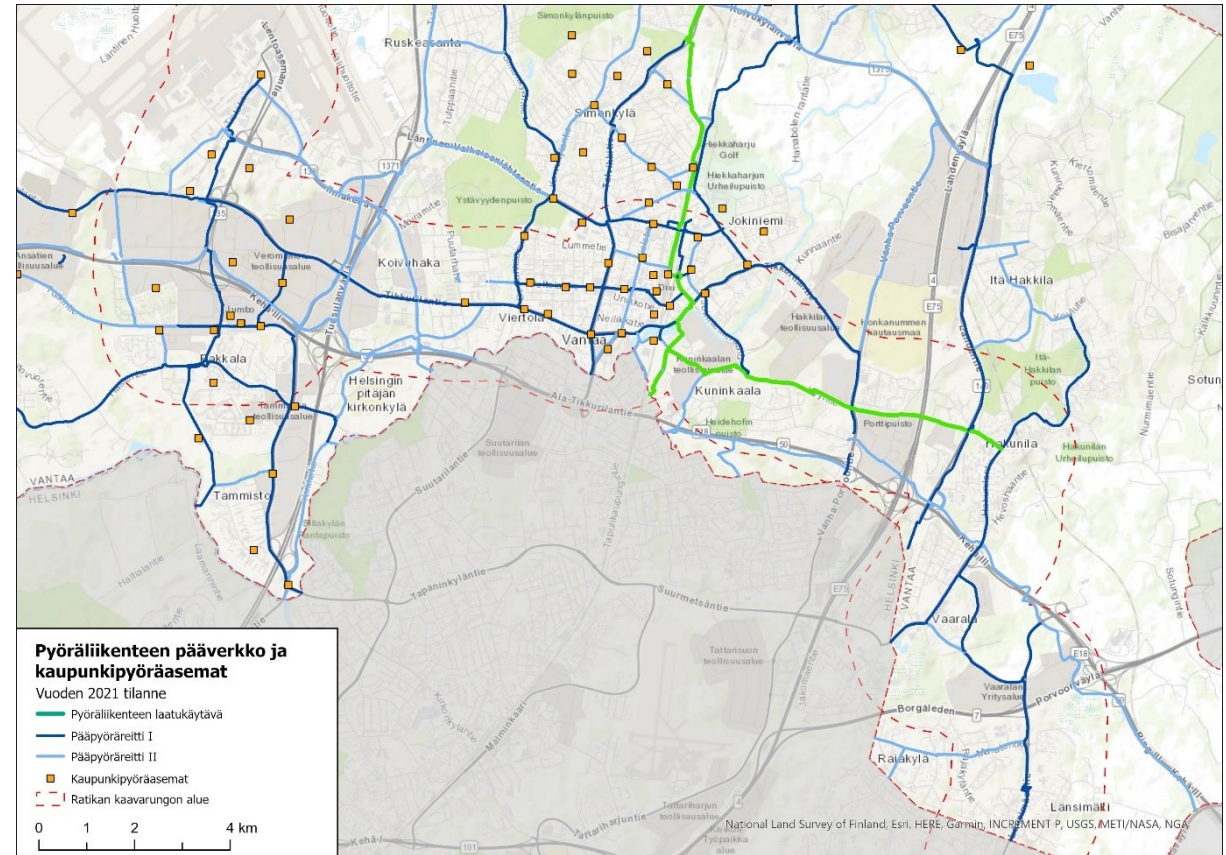
Jalankulku ja pyöräliikenne



Jalankulku palvelee erityisesti paikallista liikennettä ja pyöräliikenne puolestaan sekä paikallista että pitkämatkaista liikennettä. Varsinkin pitkämatkaisen pyöräliikenteen tukemiseksi Vantaalla on toteutettu viime vuosina pyöräliikenteen laatukäytäviä, jotka toimivat myös pyöräliikenteen baanojen esiasteena. Suunnittelualueella laatukäytäviä sijaitsee kaksi: Tikkurila – Hakunila välinen yhteys sekä pääradan suuntainen yhteys Helsingistä Keravalle.

Jalankulku ja pyöräliikenne ovat lisäksi keskeinen osa monia matkaketjuja, erityisesti joukkoliikennematkoja, ja tällöin korostuu laadukkaat, houkuttelevat ja turvalliset yhteydet pysäkeille ja asemille sekä toisaalta myös yhteydet pysäkeiltä ja asemilta eri palveluihin. Jalankulun ja pyöräliikenteen verkko muodostuu nykyisin pyöräliikenteen laatukäytävistä ja pääpyöräreiteistä sekä niitä täydentävistä muista pyöräteistä ja jalkakäytävistä.

Vantaalla otettiin kaupunkipyöräjärjestelmä käyttöön vuoden 2019 aikana ja vuonna 2021 Vantaalle tuli lisäksi vuokrattavia sähköpotkulautoja yksityisten operaattorien toimesta Tikkurilan ja Aviapoliksen alueille. Palveluina järjestelmät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjuja ja tarjoavat myös vaihtoehtoisen kulkutavan, jos esimerkiksi omaa pyörää ei ole tai se ei ole käytettävissä. Suunnittelualueella kaupunkipyöräasemia sijaitsee Tikkurilan ja Aviapoliksen alueilla.



Pyöräliikenteen pääverkko sekä kaupunkipyöräasemien sijainnit kaavarunkoalueella (vuoden 2021 tilanne).

Logistiikka ja erikoiskuljetukset



Ratikan kaavarunkoalueelle sijoittuu useita logistiikka- ja teollisuusalueita. Monesti näiden toiminta aiheuttaa merkittävän määrän raskasta liikennettä ja sitä kautta myös ympäristöhäiriöitä. Maankäytön kehittyminen tuo muutoksia monille näistä alueista ja tämä vaikuttaa myös niiden liikenteeseen, mikä on huomioitava suunnitelmissa. Toisaalta tiiviillä ja sekoittuneilla keskusta-alueilla on tärkeää huomioida citylogistiikan ja muun huoltoliikenteen toimivuus.

Muun tavaraliikenteen lisäksi Vantaalla on useita erikokoisia erikoiskuljetusreittejä. Monet näistä reiteistä risteävät Vantaan ratikan kanssa tai kulkevat raitiotien rinnalla. Erikoiskuljetusten ja raitiotien yhteensovittaminen aiheuttaa omat haasteensa erityisesti ratikan suunnitteluun, ja erikoiskuljetukset vaikuttavatkin monin paikoin katutilan mitoitukseen ja poikkileikkaukseen. Reittien huomiointi suunnitteluvaiheessa on erittäin tärkeää, jotta kuljetukset aiheuttavat mahdollisimman vähän häiriöitä valmiissa ympäristössä.

Joukkoliikennekaupunki Vantaa 2020



Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työ on valmistunut vuonna 2016. Tämän jälkeen Vantaan bussilinjasto on HSL:n toimesta suunniteltu uusiksi. Aikaisempi, koko Vantaan kattava bussilinjasto otettiin käyttöön Kehäradan avauduttua liikenteelle kesällä 2015. Uusi linjasto on suunniteltu osina ja se koostuu viidestä linjastosuunnitelmasta: Tuusula ja Kerava, Lahdenväylä, Hämeenlinnanväylä ja Vihdintie, Kivistö, Tuusulanväylä. Merkittävä muutos nykyiseen linjastoon verrattuna on uudet runkolinjat, joita on suunniteltu varsinkin Länsi-Vantaalle.

Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelma on otettu käyttöön syksyllä 2019. Lahdenväylän linjasto tuli käyttöön elokuussa 2021 ja osana sitä aloitti Vantaalla myös runkolinja 570. Elokussa 2021 aloitti Länsi-Vantaalla myös runkolinja 30. Muut linjastosuunnitelmat on tarkoitus ottaa käyttöön vuosien 2022/2023 aikana ja niiden myötä Vantaalle tulee vielä lisäksi viisi uutta runkolinjaa: 300, 400, 520, 530 ja 600.

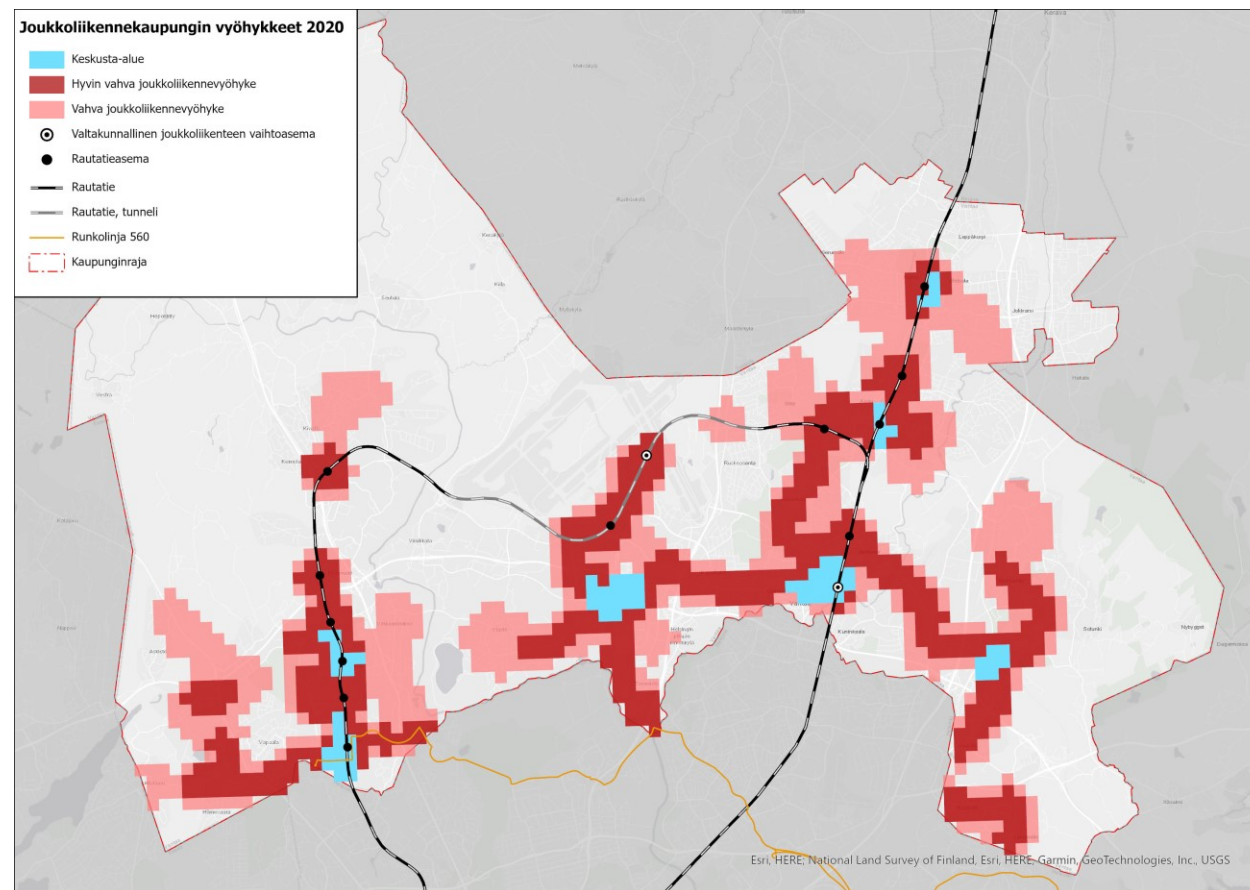
Toinen merkittävä ja suunnittelussa oleva muutos Vantaan joukkoliikenteeseen on Vantaan ratikka, jonka yleissuunnitelma hyväksyttiin jatkosuunnittelun pohjaksi joulukuussa 2019. Arvio jatkosuunnittelun valmistumisesta on vuonna 2022. Jos kaupunki hyväksyy ratikan rakentamisen aloittamisen, se voidaan aloittaa vuonna 2024. Rakentamisvaiheen kestoksi on arvioitu noin neljä vuotta. Tällöin Vantaan ratikka valmistuisi noin vuonna 2028 korvaten samalla bussirunkolinjan 570.

Uusien suunnitelmien myötä on siis noussut tarve päivittää vuonna 2016 valmistunut selvitys. Vantaan ratikka sekä uudet runkolinjat vaikuttavat erityisesti hyvin vahvaan joukkoliikennevyöhykkeeseen ja toisaalta niihin pohjautuva linjasto vaikuttaa vyöhykkeiden sijaintiin myös yleisemminkin. Joukkoliikennekaupungin vyöhykkeet on päivityksessä laadittu vuosille 2020 ja 2030+.

Joukkoliikennekaupunki 2020



Vuoden 2020 tilanteessa hyvin vahva joukkoliikennevyöhyke sijoittuu juna-asemien ympärille sekä runkolinjan 560 ja muiden tiheästi liikennöitävien bussilinjojen tai -reittien varrelle. Hyvin vahvoina vyöhykkeinä erottuvat erityisesti linjat 562 (runkolinjan 570 edeltäjä) ja 615 (runkolinjan 600 edeltäjä) sekä reittiosuudet Tikkurilan ja Leinelän välillä ja Myyrmäestä länteen.



Joukkoliikennekaupunki 2030+

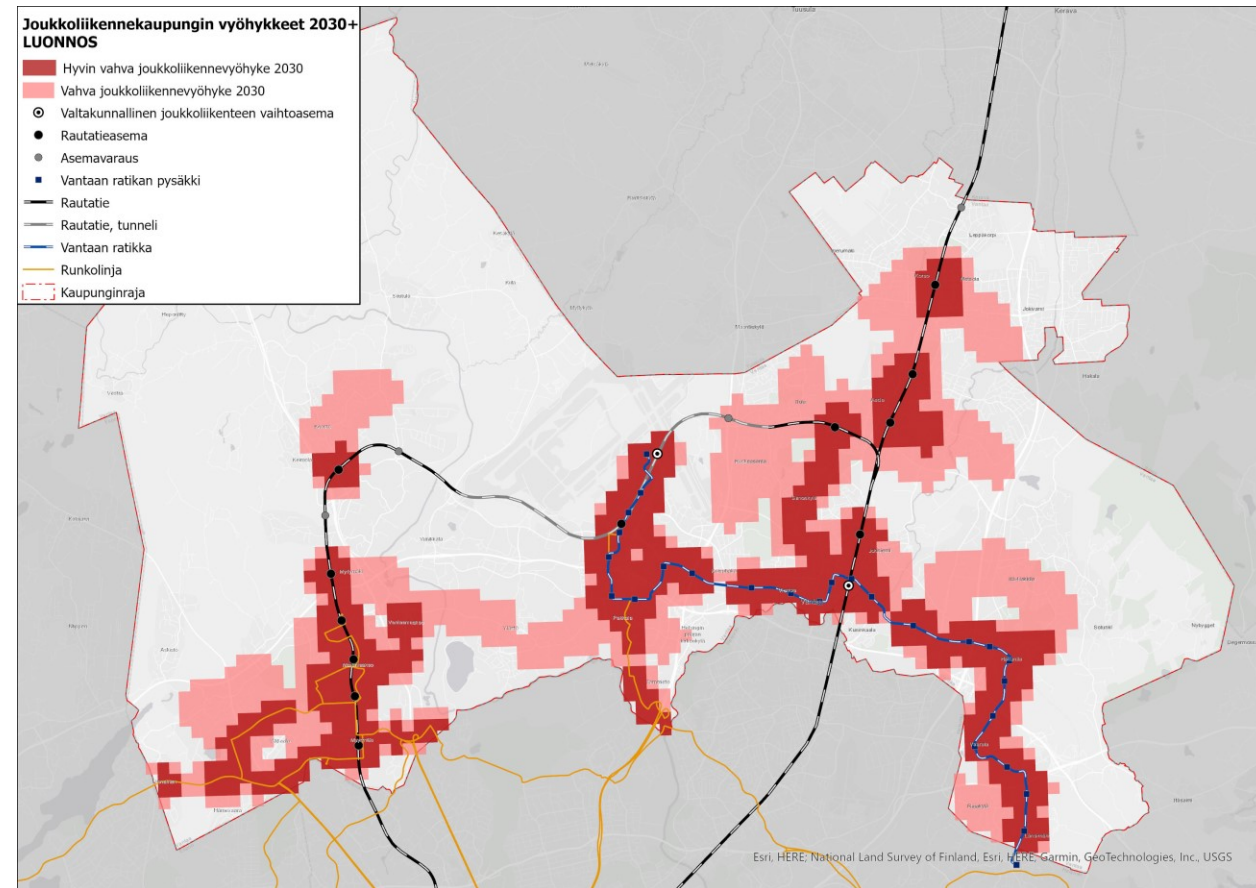


2030+ -tilanteessa hyvin vahvat joukkoliikennevyöhykkeet sijaitsevat pääosin juna-
asemien ja Vantaan ratikan pysäkkien ympärillä sekä bussirunkolinjojen varrella.
Uusia runkolinjoja on vuoteen 2020 verrattuna useita: 30 (Kamppi – Myyrmäki), 300
(Elielinaukio – Myyrmäki, Vihdintietä), 400 (Elielinaukio – Vantaankoski,
Hämeenlinnanväylää), 520 (Martinlaakso – Leppävaara – Matinkylä), 530 (Myyrmäki
– Espoon keskus – Matinkylä) sekä 600 (Rautatientori – Kartanonkoski – Lentoasema,
Tuusulanväylää). Lisäksi Vantaan ratikka on korvannut bussirunkolinjan 570.

Vuoden 2030+ tilanteessa ei ole huomioitu mahdollisia uusia katuyhteyksiä, kuten
Valkoisenlähteentietä ja Kivistön alueen uusia katuja, koska niiden vaikutuksista
bussilinjastoon ei ole vielä täyttä varmuutta. Yhteydet vaikuttavat toteutuessaan
todennäköisesti lähinnä vahvaan joukkoliikennevyöhykkeeseen.

Vyöhykkeiden laadinnassa on kuitenkin huomioitu bussipysäkkien sijoittumisen
suhteen:

- Vantaan ratikka
- Korson ja Kivistön bussiterminaalit
- Runkolinjojen toteutussuunnitelmat



Tutkimuskatsaus (FT Miika Norppa)



- Katsaukseen on koostettu pikaraitioteiden kasvukäytävissä havaittuja vaikutuksia, erityisesti maankäytön ja kaupunkikehittämisen näkökulmasta.
 - Vaikutukset kiinteistöjen ja maan arvoon, maankäyttöön ja kaupunkikehittämiseen käytävän varrella
 - Millaisia talousvaikutuksia pikaraitioteihin liittyvällä kaupunkikehittämisellä on ollut
 - Vaikutukset asukkaisiin ja asuinympäristöön
 - Vaikutukset liikenteeseen ja päästöihin
 - Millaisia vaikutuksia Vantaan ratikalla voi olla kaupunkikehittämisen näkökulmasta?
- Aineistona n. 140 lähdettä, joista suurin osa tieteellisiä tutkimuksia ja tutkimuskatsauksia. Lisäksi mukana erilaisia selvityksiä ja raportteja.
- Antaa osviittaa **mahdollisista vaikutuksista**.
- Julkaistu Vantaan nettisivuilla

PIKARAITIOTIE KAUPUNKIKEHITYSHANKKEENA – TUTKIMUSKATSAUS



Vantaan kaupunki / Miika Norppa
Yleiskaavoituksen julkaisuja 2021





11 § Asemakaavan muutos 002436 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 60 Hiekkaharju / Suopursuntie / TLA

VD/9048/10.02.04.00/2019

TLA/MY/TKO/VIK

Suopursuntien asemakaavan muutoksella mahdollistetaan uudiskerrostalon ja korvattavan pien- tai pienkerrostalon rakentaminen. Tontin käyttötarkoitus on asuinrakennusten korttelialue (A). Uudiskerrostalon kerrosala on 2900 k-m², lisäksi 60 k-m² liiketilaa. Kerrosluvut ovat V, VI ja VIII. Korvattava kaksikerroksinen rakennus on noin 200 k-m². Asuinrakennukset mahdollistavat yhteensä noin 55 asuntoa. Muodostettavan tontin pinta-ala on 2180,2 m² ja tonttitehokkuus 1,45. Tontin aikaisempi rakennustehokkuus oli 0,25 ja rakennusoikeus 380 k-m². Kerrosalamäärä kasvaa 2580 k-m²:lla. Autopaikkoja on uudiskerrostalossa 10 autotallissa ja 18 pihalla. Korvattavan rakennuksen autopaikkoja on kolme. Ympäristöään tehokkaamman maankäytön perustelee sen sijainti yleiskaava 2020:n tiivistyväällä alueella Tikkurilan keskustan pohjoisella rajalla, merkittävässä risteyskohdassa, ja lähellä Hiekkaharjun asemaa.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 60053 ja katualuetta, kaupunginosassa 60, Hiekkaharju. Muutos koskee osia kumoutuvissa asemakaavoissa 600100, 610900 ja 001720 osaa korttelista 60053 ja katu- ja torialuetta, kaupunginosassa 60, Hiekkaharju.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osaa korttelista 60053.

Alue sijaitsee Hiekkaharjussa Tikkurilan keskustan pohjoisella rajalla. Kaavamuutosaluetta rajaavat Kielotie, Valkoisenlähteentie, Suopursuntie sekä Hiekkaharjun pientalokortteli kaavamuutosalueen itäpuolella.

Hakija

Yksityinen hakijataho edustajanaan Jalon Rakentajat Oy (myöhemmin Jalon Uusimaa Oy).

Maanomistus

Kaavamuutosalueen maan omistavat yksityinen maanomistaja ja Vantaan kaupunki.

Valmistelu

Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ajak Arkkitehdit kaavamuutoksen hakijoiden konsulttina. Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava

Kaavamuutosalue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa pientaloaluetta (A3), jolle saa ensisijaisesti rakentaa pientaloja. Oikeusprosessissa olevassa uudessa yleiskaavassa 2020 alue on merkitty AC:ksi, joka on kaupunkikeskustan asuinalue, jota kehitetään asuntovaltaisena, monipuolisena ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä.

Asemakaavamuutos

Asemakaavamuutos mahdollistaa asuinrakennuksen rakentamisen sekä rakennusperintökohteen korvaavan asuinrakennuksen rakentamisen. Tontin käyttötarkoituksmerkintä on A, asuinrakennusten korttelialue. Kerrosalaa on uudiskerrostalossa 2900 k-m² asumiselle ja 60 k-m² liiketilalle, korvattavan rakennuksen kerrosala on noin 200 k-m². Kaava-alueen tuleva tonttitehokkuus on 1,45. Ratkaisu tiivistää Kielotien ja Valkoisenlähteentien risteysaluetta. Kaava-alue liittyy Hiekkaharjun



pientaloalueeseen, jonka tiivistämisen yleiskaava 2020 mahdollistaa. Sitä perustelee myös sijainti Tikkurilan keskustan pohjoisena osana sekä Hiekkaharjun aseman läheisyys.

Kaavan mahdollistama uudiskerrostalo on polveileva massa, yhdistelmä 5-, 6- ja 8-kerroksisia osia. Se madaltuu kohti naapurirakennuksia ja on korkein risteyskohdassa, jossa se muodostaa Tikkurilan keskustan pohjoisen porttiaiheen yhdessä risteyskohdan muiden kerrostalojen kanssa. Punatiili ja vaalea rappaus liittyvät lähiympäristön väri- ja materiaailimaailmaan. Korvattava rakennus toistaa mahdollisimman hyvin rakennusperintökohteen ulkoisia piirteitä. Rakennus on kaksikerroksinen. Sen korvaaminen on mahdollista alkuperäisen rakennuksen huonon kunnon ja toimimattomien rakenneratkaisujen vuoksi.

Uudiskerrostalon pysäköintipaikat on järjestelty autotalleihin ja pihalle. Niiden määrää on rajattu, jotta pihalla säilyisi oleskelu- ja leikkitilaa. Pysäköintipaikat tulee rajata istutuksin. Korvattavan rakennuksen pihalla pysäköintipaikkoja on 3. Pihan leikki- ja oleskelualue sijaitsee sisäpihalla suojassa katualueen melulta ja ilman epäpuhtauksilta. Kaava-alueelta edellytetty vihertehokkuusluku on 0,9, joka täyttyy kaavan mukaisilla ratkaisuilla ja edellyttää monipuolisia istutuksia. Uudiskerrostalon etupihalle osaksi risteysaluetta on määrätty laadukas, katutilaan liittyvä kokonaisuus, jonne tulee sijoittaa istumispaikka yleisön käyttöön.

Tontti muodostetaan yhdistämällä olemassa oleva tontti Suopursunaukioon ja pieneen kiilaan katualuetta. Osa tontin pohjoisreunasta otetaan Suopursuntien jalkakäytäväksi.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 18.5.2020.

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin kahdeksan kappaletta.

Kaavamuutostyötä esiteltiin yrittäjille suunnatussa Tikkurila-foorumissa 18.5.2021 ja 19.5.2021 järjestetyssä Uudistuva Tikkurila -teams live -asukastapahtumassa, jotka järjestettiin verkossa koronatilanteen vuoksi.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa 2580 k-m² uutta asutokerrosalaa (Uudiskerrostalossa asumista 2900 k-m², n. 52 asuntoa), sekä pientalon tai pienkerrostalon rakennuspaikan (1 kpl). Työpaikkarakentamista kaavassa on 60 k-m² (liiketila).

Sopimus

Asemakaavamuutokseen liittyy maankäytösopimus.

Muutostokustannukset maksaa hakija ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisättyä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.4.2022 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että



- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.4.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002436 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 60 Hiekkaharju / Suopursuntie,
- b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
- c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että Jalon Uusimaa Oy maksaa muutuskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Käsittely:

Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle lautakunnan seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.4.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002436 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 60 Hiekkaharju / Suopursuntie,
- b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
- c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että Jalon Uusimaa Oy maksaa muutuskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Käsittely:

Kaupunkisuunnittelujohtaja täydensi esitystään tiivistelmäliitteellä, jossa on kuvattu kaava-alueella sijaitsevan, korvattavaksi esitettävän rakennuksen kuntoa sekä suojeluarvoja koskevien selvitysten keskeinen sisältö.

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Merkittiin, että sosialidemokraattien ja vasemmistoliiton lautakuntaryhmät jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

"Vantaan kaupungin on kartoitettava vanhat suojellut kohteet ja samalla kartoitettava myös niiden kunto, jotta voidaan arvioida korjaustarve ja aikataulu. Näin vältetään turhilta arvonalentumisilta ja kulttuuriperinnön tuhoutumiselta."

Liite:

- Asemakaavamuutoksen selostus 5.4.2022
- Asemakaavamuutos 002436 Suopursuntie, Asemakaavatyön yhteydessä tehtyjen selvitysten tiivistelmä



Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878

asemakaava-arkkitehti Terhi Kuusisto, p. 050 302 9691

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaa

002436 SUOPURSUNTIE

HIEKKAHARJU



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 5.4.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002436. Kaavoitus on tullut vireille 18.5.2020.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

osa korttelia 60053 ja katualuetta kaupunginosassa 60, Hiekkaharju (kumoutuvan asemakaavan osa korttelia 60053 ja katu- ja torialueet kaupunginosassa 60, Hiekkaharju).

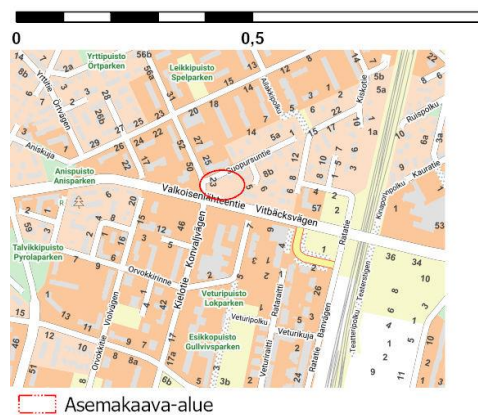
Tonttijako ja tonttijaon muutos: osa korttelia 60053 kaupunginosassa 60, Hiekkaharju.

Suopursuntien asemakaavan muutoksella mahdollistetaan uudiskerrostalon ja korvattavan pien- tai pienkerrostalon rakentaminen muodostettavalle tontille. Tontin käyttötarkoitus on asuinrakennusten korttelialue (A). Uudiskerrostalon kerrosala on 2900 k-m², jonka lisäksi pohjakerrokseen sijoittuu 60 k-m² liiketilaa. Rakennuksen kerrosluvut ovat V, VI ja VIII. Korvattava kaksikerroksinen rakennus on noin 200 k-m². Asuinrakennukset mahdollistavat asumista noin 60 asukkaalle. Muodostettavan tontin pinta-ala on 2180,2 m² ja tonttitehokkuus siten 1,36 ilman korvattavaa rakennusta ja sen kanssa 1,45. Tontin aikaisempi rakennustehokkuus oli 0,25 ja rakennusoikeus 380 k-m², määrä kasvaa 2580 k-m²:lla (ilman korvattavaa rakennusta). Ympäristöään tehokkaamman maankäytön perustelee sen sijainti tiivistyvällä alueella Tikkurilan keskustan pohjoisella rajalla, merkittävässä risteyskohdassa, ja lähellä Hiekkaharjun asemaa. Autopaikkoja on uudiskerrostalossa 10 autotallissa ja 18 pihalla. Korvattavan rakennuksen autopaikkoja on kolme sen pihapiirissä. Kaavan yhteydessä tehdään maanvaihto kaupungin kanssa. Tontti muodostetaan yhdistämällä olemassa oleva tontti Suopursunaukioon ja pieneen kiilaan katualuetta. Osa tontin pohjoisreunasta otetaan Suopursuntien jalkakäytäväksi. Kaavamuutokseen liittyen tehdään tonttijako ja tonttijaon muutos. Kaavaan liittyy toteuttamissopimus.

Kaavan laatija: Terhi Kuusisto, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;

etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 050 302 9691

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Hiekkaharjussa Tikkurilan kaupunginosan pohjoisrajalla Kielotien ja Valkoisenlähteen risteyskohdassa. Suunniteltavaan alueeseen kuuluu Suopursuntien länsipään maarekisteritila osoitteessa Suopursuntie 12 sekä sen viereinen Suopursunaukio ja osa ympäröivistä katualueista.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Yksityisen hakijatahon jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 14.11.2019. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002436.
- Kaavoitus tuli vireille 18.5.2020.
- Mielipiteet pyydettiin 18.6.2020 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta.
- Hanke esiteltiin Tikkurila-foorumi -yrittäjätalaisuudessa 18.5.2021 ja Uudistuva Tikkurila -asukastalaisuudessa 19.5.2021.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	4
2. Lähtökohdat	5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	5
2.2 Suunnittelutilanne	14
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	17
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	17
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö	17
3.3. Asemakaavan tavoitteet.....	20
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot.....	24
4. Asemakaavan kuvaus.....	26
4.1 Kaavan rakenne	26
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	27
4.3 Aluevaraukset.....	28
4.4 Kaavan vaikutukset.....	29
4.5 Ympäristön häiriötekijät.....	34
5. Asemakaavan toteutus	34
6. Kaavatyöhön osallistuneet	35
7. Asemakaavan seurantalomake.....	36
8. Asemakaavakartta ja –määräykset.....	38
9. Muu suunnitelma-aineisto	44
9.1 Hulevesisuunnitelma, GeoPro consulting Oy	
9.2 Hulevesiputkien siirtosuunnitelma, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy	
9.3 Kaavamuutoksen vihertehokkuuskortti, Vantaan kaupunki	
9.4 Otteet meluselvityksestä, Promethor 7.4.2020	
9.5 Ympäristön pyöräilyreitit, Vantaan kaupunki	

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Korjaustarveselvitys, Suopursuntie 12, Sitowise 19.3.2020
- Jatkotutkimus liittyen rakennuksen korjattavuuden arviointiin, Sitowise 6.4.2021
- Rakennushistoriallinen selvitys, Suopursuntie 12, Maiju Rinne-Kanto / Innovarch 23.3.2020
- Liikennemeluselvitys, Suopursuntie 12, Promethor 7.4.2020

Kannen kuva, Arkkitehtitoimisto AJAK

1. TIIVISTELMÄ

Kaavamuutoksella mahdollistetaan kahden asuinrakennuksen rakentaminen. Toinen on uudiskerrostalo ja toinen tontilla sijaitsevan rakennusperintökohteen korvaava pien- tai pienkerrostalo. Korttelialue merkitään asuinrakennusten korttelialueeksi (A). Rakennusoikeus on uudiskerrostaloille 2900 k-m² ja sen liiketilalle 60 k-m², pien- tai pienkerrostalon rakennusoikeus tarkentuu myöhemmin tehtävällä olemassa olevan rakennuksen mittauksella ja on noin 200 k-m². Kerrosluvut uudiskerrostalossa ovat V, VI ja VIII, korvattava rakennus on kaksikerroksinen. Mikäli korvattavan talon pinta-ala on 200 k-m², on kaava-alueen tonttitehokkuus 1,45, ilman korvattavaa rakennusta 1,36. Hanke edellyttää maanvaihtoa kaupungin ja hankkeen kesken. Hanke tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta.

Asemakaavaprosessin aikana arvioitiin kahta eri vaihtoehtoa. A-vaihtoehdossa tontilla sijaitseva funkistalo ajateltiin suojeltavaksi ja risteyskohdan kerrostalo oli 6-, 7- ja 8-kerroksinen kokonaisuus. B-vaihtoehdossa suojeltavaksi ajateltu talo suunniteltiin korvattavaksi. Risteyskohdan kerrostalon siipiä madallettiin 5- ja 6-kerroksisiksi, jolloin rakennus sopeutui paremmin ympäristöönsä. Ratkaisussa päädyttiin vaihtoehtoon B. Tontin rakennusperintökohde olisi joka tapauksessa täytynyt rakentaa lähes kokonaan uusiksi sen huonon kunnon ja toimimattomien rakennerratkaisujen vuoksi. Rakennuksen korvaaminen uudisrakennuksella ja yhdistelemällä uudis- ja korjausrakentamisen mahdollisuuksia arvioitiin hyväksi valinnaksi, jota hanke itse ehdotti. Kerrostalon siipien madaltaminen vastasi niin naapureiden toiveisiin pienimittakaavaisemmasta ratkaisusta, vähensi pysäköinnin vaatimaa tilaa ja lisäsi tontinkäytön mahdollisuuksia.

Risteyskohdan uudiskerrostalo muodostaa näyttävän päätteen Kielotien keskustaosuudelle sen pohjoiseen päähän. Korkein osa on risteyksessä aukion reunalla. Rakennus muodostaa risteysympäristöä muiden sitä reunustavien rakennusten kanssa. Sen edessä on aukio, jolle on määrätty puu sekä istuin. Rakennuksen materiaaleiksi on määrätty ympäristön materiaaleja, punatiiltä ja vaaleaa rappautusta. Ehdotus on ympäristöään tehokkaampi ja sitä perustelevat yleiskaava 2020:n tavoitteet alueen tiivistymisestä sekä sijainti lähellä Hiekkaharjun asemaa ja Tikkurilan keskustan pohjoista osaa. Rakennusperintökohteen korvaava uudisrakennus luo muistuman menneestä ja jäljittelee sitä mahdollisimman tarkasti.

Arkkitehtuurin, materiaalien ja pihan ominaisuuksista on määrätty erikseen. Pysäköinti on järjestetty autotalleihin ja tontille. Autotalleissa paikkoja on 10, pihalla 18, korvattavan talon paikkoja on yhteensä 3 sen yhteydessä. Leikki- ja oleskelualue sijoittuu keskelle pihaa, suojaan melulta ja huonolta ilmanlaadulta. Ajoväylä on määrätty asfaltoitavaksi ja pysäköintiruudut tulee toteuttaa puoliläpäisevinä. Piha tulee istuttaa monipuolisesti ja olemassa olevia puita ja pensaita pyritään säilyttämään.

Kuva: Julkisivuluonnos kohti etelää Valkoisenlähteentielle. Kuva AJAK Arkkitehdit



2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Hiekkaharju sijaitsee Tikkurilan kaupunginosan pohjoispuolella. Aluetta rajaa päärata sen itäpuolella, Valkoisenlähteen tie etelässä, Talvikkitie lännessä ja pohjoisessa Rekolanjoenlaakso ja Malmipellon viljelyaukea.



Hiekkaharju on kaupungin ainoa harju ja se on kaupunginosan kohdalla tasoittunut laajaksi selänteeksi. Alue on pientalojen ja kerrostalojen aluetta. Hiekkaharjun pientalot on rakennettu 1920-luvulta lähtien, kerrostalot taas 1950-luvulta lähtien. Hiekkamaalle on ollut helppo rakentaa.

Hiekkaharju sijaitsee Tikkurilan palveluiden ja hyvien joukkoliikennedyteyksiä äärellä. Hiekkaharjun rautatieasemalta on yhteys lähijunaliikenteen palvelualueelle, mm. lentoasemalle. Alueelta löytyy paikallisia palveluita ja oma pieni liikekeskittymä aseman länsipuolella.¹

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Hiekkaharju sijoittuu hiekkaharjulle, joka on osa Helsingin Kallvikinniemiä Vantaan ja Keski-Uudenmaan läpi kulkevaa 60 kilometrin pituista harjumuodostelmaa, joka on jääkauden jälkeisten merivaiheiden seurauksena tasoittunut. Harju on luodekaakkosuuntainen. Uuden vesitornin ympäristö on vielä jäljellä korkeammasta harjumuodostelmasta. Kaupunginosan pohjoisosassa alue laskee loivasti kohti Rekolanjoa ja sen viereisiä peltoalueita. Alue on pääosin rakennettua ympäristöä lukuun ottamatta kaupunginosan pohjoista aluetta, joka on peltoa. Rakennukset ovat pienimittakaavaisia pien- ja pienkerrostaloja. Aseman lähellä on muutama korkea kerrostalo.^{2,3}

Vesistöt ja vesitalous

Osa Hiekkaharjun alueesta on Valkealähteen pohjavesialuetta, joka on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue. Hiekkaharjun pohjoisosassa kulkee kiemurteleva Rekolanjo, joka kerää vesiä Rekolanjoen valuma-alueelta. Rekolanjo on vesilain tarkoittama puro. Rekolanjoon liittyy Rekolanjoen alajuoksu, joka on virtaveden arvokas luontokohde ja alueeltaan hieman puroa laajempi.⁴

¹ Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki, Tietopalveluyksikkö

² Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki, Tietopalveluyksikkö

³ Vantaan kaupungin karttapalvelu, vampatti.vantaa.fi

⁴ Maanmittauslaitoksen paikkatietoikkuna, www.paikkatietoikkuna.fi

Maaperä

Kaavamuutosalueen maaperä on karkeaa hietaa. Hiekkaharju sijaitsee tärkeällä pohjavesialueella, jonka raja kulkee kaavamuutosalueen pohjoispuolitse: Kaavamuutoshanke ei sijaitse alueella. Tikkurilan alueella on sijainnut lyijyä käsitteleviä toimintoja, minkä vuoksi kaavamuutosalueen maaperän mahdolliset raskasmetallipitoisuudet tulee tarkistaa ja maaperä mahdollisesti puhdistaa.^{5,3}

Topografia

Hiekkaharju on suhteellisen tasainen alue lukuun ottamatta uuden vesitornin ympäristöä, jossa maaston korko on +38,0. Koko alueen korot vaihtelevat kaupunginosan eteläisen rajan +19,2-20,6:sta pohjoisen kaupunginosan Malmipellon +21,2:een. Kaavamuutosalueen korot vaihtelevat välillä +20,7 ja +22,1.³

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Hiekkaharjussa asui 5348 henkeä vuoden 2019 alussa. Vuosien 2009–2018 aikana alueen väkiluku on kasvanut 1354 hengellä. Hiekkaharjun asukkaista suurin osa on työikäisiä 25–64 -vuotiaita, sen jälkeen eläkeikäisiä 65+. Lapsista ja nuorista suurin ikäluokka on 16–24 -vuotiaat, 0-6 ja 7-15 -vuotiaita on vähiten, ja keskenään lähes sama määrä. Koko Tikkurilan suuralueella oli 44 311 henkeä 1.1.2019. Vuonna 2009 luku oli 37 064, joten kasvua on ollut kymmenen vuoden aikana 7 247 henkilöä.^{6,7}

Asuminen

Kaavamuutosalue sijaitse risteyksessä, jossa naapureina on sekä kerrostaloja että pientaloja. Toisella puolella Valkoisenlähteentietä sijaitsee työpaikkarakentamista; poliisi- ja oikeustalo, kaavamuutosalueen naapurina risteyksessä vanhusten palvelutalo sekä senioritalo. Ympäröivä rakenne on eri-ikäistä, sillä alue on uusiutunut vaihteittain. Myös ympäröivien rakennusten kokoluokka vaihtelee.⁸

Sosiaalinen ympäristö

Tikkurilan ikärakenne on aikuisvaltainen, eniten alueella on 45–64 -vuotiaita, sen jälkeen 30-44 -vuotiaita. Tämän jälkeen ikäryhmistä yleisimpiä ovat 16–29 -vuotiaat ja sen jälkeen eläkeläiset 65+. Vähiten on 0–15 -vuotiaita. Perherakenne alueella on perinteinen. Asukkaat ovat useimmiten aviopareja, joko lapsiperheitä tai lapsettomia. Lapsettomia avopareja sekä yksihuoltajaperheitä on lähes sama määrä ja vähiten alueella asuu avopareja, joilla on lapsia. Alueella 2,7 % asukkaista puhuu muuta kieltä kuin suomea, saamea tai ruotsia. Työttömyysaste vuoden 2018 lopussa oli luokassa 5,0–6,9 %, kun se koko Vantaalla oli 8,7 %.^{9,10}

Palvelut ja työpaikat

Hiekkaharjussa oli 457 työpaikkaa 31.12.2017. Suurin osa työpaikoista oli terveys- ja sosiaalialan työpaikkoja, joita alueella oli 189 paikkaa. Tämän jälkeen yleisimpiä olivat rakentamisen, koulutuk-

⁵ Geologian tutkimuskeskuksen karttapalvelu, gtkdata.gtk.fi/maankamara

⁶ https://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset

⁷ <http://www.aluesarjat.fi/>

⁸ www.vampatti.vantaa.fi, Vantaan kaupungin sisäinen karttapalvelu

⁹ http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset

¹⁰ www.aluesarjat.fi

sen, majoitus- ja ravitsemistoiminnan, ammatillisen, tieteellisen ja teknisen toiminnan sekä tukku- ja vähittäiskaupan työpaikat, joita kaikkia oli muutamia kymmeniä.⁹

Yhdyskuntarakenne

Hiekkaharju on pääradan varren asutuskeskittymä. Sen naapurissa on Vantaan hallinnollinen keskusta, Tikkurila. Hiekkaharjun asemalta on yhteys muille lähijunaliiketeen asemille. Alueella on vähän työpaikkoja ja tukeutuu muihin palvelu- ja liikekeskuksiin, mm. Tikkurilaan. Hiekkaharjussa on kuitenkin jonkin verran paikallisia lähipalveluita, mm. Hiekkaharjun aseman läheinen vaatimaton ostari aukioineen. Hiekkaharjun kaupunginosa on pääosin rakentunutta asuinalueutta, mutta alueen pohjoispää on rakentamaton Malminpelto. Pääradan itäpuolella Jokiniemessä ja Havukoskella on runsaat virkistysmahdollisuudet, mm. golfkenttä ja kävely- ja pyöräilyreitit. Hiekkaharjun alueen läpi kulkee bussiliikennettä, mikä liittyy sen joukkoliikenteellä muihin Vantaan alueisiin. Alueen maamerkki on uusi vesitorni Malminmäellä.¹¹

Kaupunkikuva

Hiekkaharju on vehreää pientalo- ja kerrostaloaluetta, jossa kerrokorkeudet ovat maltillisia. Hiekkaharjun ostari ja asemanseutu toimivat alueen keskuksena. Hiekkaharjun vaatimaton ostoskeskus on alueen palvelukeskittymä. Lisäksi keskustan alueella sijaitsee perinteikäs Puistikulma, jossa on järjestetty tansseja 50 vuoden ajan. Malminmäki vesitorneineen on alueen toinen kiintopiste. Alueen rakennuskanta on ajallisesti kerroksellista ja rakennuksia on 1900-luvun alusta tälle vuosikymmenelle. Osa niistä on arvotettu rakennusperintökohteiksi, mm. pientaloalueella sijaitseva rintamamiestalokeskittymä Kullerotien ja Metsätähdentien varressa. Hiekkaharjun alueen pohjoisosassa rakentamisen reuna on siirtynyt pohjoisemmaksi uuden rakentamisalueen toteutumisen myötä.^{12, 11}

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavamuutosalueen kansanfunkista edustava pienkerrostalo on kaupunginmuseon arvottama, kulttuurihistoriallisesti merkittävä (R2), Talo Lagström, arviolta vuosilta 1936–1940. Rakennuksen on suunnitellut Sigurd Johansson, rakennusmestari, joka on suunnitellut kansanfunkisrakennuksia myös Helsingin puolelle. Rakennuksella on harvinaisuusarvoa, sillä vastaavanlaisia rakennuksia on vain vähän Vantaalla. Rakennusta ei ole päivitetty vuosien kuluessa, minkä vuoksi rakennuksen alkuperäisosa on paljon jäljellä. Rakennuksella on siten säilyneisyysarvoa ja edustavuusarvoa, sekä oman aikakautensa todistusvoimaisuutta.^{13,14}

Rakennus on kaksikerroksinen asuinrakennus ja siinä on alun perin ollut neljä asuntoa, kaksi pohjakerroksessa ja kaksi toisessa kerroksessa. Myöhemmin toisen päädyn asunnot on yhdistetty yhdeksi asunnoksi. Julkisivu on rapattu, rakennus on puurunkoinen, kellari betonirunkoinen. Julkisivu edustaa funkista, mutta siinä on myös 1920-luvun klassismin piirteitä, mm. julkisivun symmetrisyys. Vaalean rappauksen kontrastina ovat tummanvihreät ikkunapuitteet sekä ruskeat ulko-ovet. Rakennuksella on aumakatto.

Rakennus on osiltaan pitkälti säilynyt, mutta hyvin huonossa kunnossa. Rakennushistoriallinen selvityksen kanssa samanaikaisesti laadittiin korjaustarveselvitys, jossa talon kuntoa ja korjaustarpeita on arvioitu. Osa toteutetuista rakennusparannuksista eivät ole terveitä ja turvallisia. Rakennus vaatii mittavat korjaustoimet, ja suurin osa rakenteista sekä pintamateriaaleista tulee vaihtaa, muut-

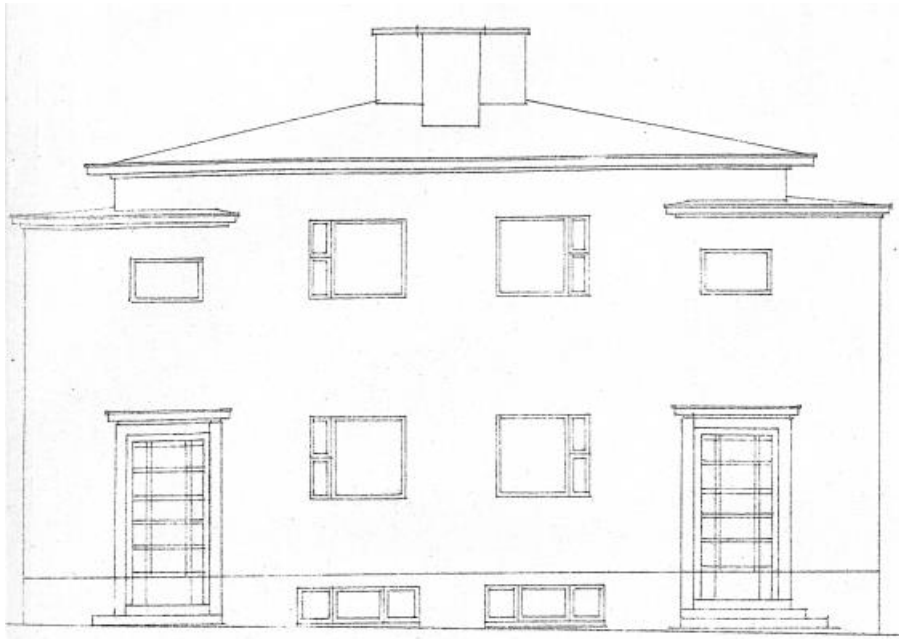
¹¹ www.vampatti.vantaa.fi, Vantaan kaupungin sisäinen karttapalvelu

¹² Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki, Tietopalvelu

¹³ Vantaan kaupunginmuseo, arvio aloituskokouksessa 29.4.2020, Anne Silanto

¹⁴ Suopursuntie 12, Vantaa, Rakennushistoriallinen selvitys 23.3.2020, Maiju Rinne-Kanto, Innovarch

taa, vahvistaa ja/tai uusia, mikäli se halutaan korjata asuinkäyttöön, joka täyttää tekniset vaatimukset ja täyttää vaatimukset turvallisesta ja terveellisestä rakennuksesta.



Kuva: Suopursuntie 12:n talo Lagström, Suopursuntien puolen katujulkisivu.

Kaavamuutosalueen arvorakennuksen lisäksi Hiekkaharjussa on muita yksittäisiä rakennusperintökohteita, jotka kaupunginmuseo on arvottanut. Kullerotie-Metsätähdentien yhtenäinen rintamamiesalue on tunnistettu. Kaavamuutoshankkeen kanssa saman katuakselin varressa, Vanhan Sahatien itäpäässä, on arvotettu 1907 vuoden pientalo Kiskotie 3:ssa. Myös tämän tontin talousrakennus on nähty arvokkaana, se on vuodelta 1910.¹⁵

Virkistys

Malmipelto Hiekkaharjun pohjoisosassa on tärkeä virkistysalue. Alue laskee Rekolanojan varteen. Jokivarressa kasvaa rehevä kasvusto, joka houkuttelee lintuja. Pääradan itäpuoli on monipuolisten liikuntaharrastusten aluetta, siellä sijaitsee Hiekkaharjun urheilupuisto, jossa voi harrastaa mm. golfia, tennistä, sulkapalloa ja squashia.¹⁶

Liikenne

Kaavamuutosalue sijaitsee Suopursuntien ja Valkoisenlähteentien sekä Kielotien risteyksessä, kii-lamaisessa korttelinosassa korttelinsa päässä. Suopursuntie on liityntäkatu, joka on itäpäästään muutettu kävely- ja pyöräily-yhteydeksi. Suopursuntien länsipäästä on kulku Kielotielle, joka on kokoojakatuluokassa paikallinen kokoojakatu. Kielotien eteläpäästä, Tikkurilan keskusta-alueen eteläreunalta, on yhteys Kehä III:lle. Valkoisenlähteentie on osin pääkatu ja kaavamuutosalueen kohdalla alueellinen kokoojakatu, jota pitkin on lännessä yhteys Tuusulanväylälle.¹⁷ OAS-vaiheen

¹⁵ vampatti.vantaa.fi, Vantaan kaupungin sisäinen karttapalvelu

¹⁶ Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki, Tietopalvelu

¹⁷ www.vampatti.vantaa.fi, Vantaan kaupungin sisäinen karttapalvelu

asukasmielipiteiden mukaan Suopursuntien ja Kielotien risteys ruuhkautuu helposti ja Suopursuntieltä on haastava kääntyä Kielotielle.¹⁸

Hiekkaharju on Pääradan ja Kehäradan varrella. Asemalta on yhteys lentokentälle ja lähiliikenteen palvelualueelle, esimerkiksi Pasilaan ja Helsingin rautatieasemalle. Asemalta lähtevät junat I, P, K ja T. K-junalla on yhteydet kaikille Hiekkaharjun pohjoispuolisille asemille Keravalle asti. T-juna liikennöi Riihimäelle asti.¹⁹

Hiekkaharjun eteläosassa bussiliikenne palvelee Hiekkaharjuntietä, Talkootietä sekä Kielotietä ja Valkoisenlähteentietä. Tontin läheisyydessä on Suopursuntien pysäkki, josta on yhteys busseihin 735 (Maarukka-Tikkurila), 736 (Ruokkitie-Tikkurila) ja 619 (Simonsilta-Tikkurila). Lähempänä junarataa Ratatiellä pysähtyvät linjat 562, 562N, 711, 712, 712A ja 724N.²⁰

Kaavamuutosalueelta on lyhyt matka pääpyöräteille Kielotielle, Valkoisenlähteentielle ja Hiekkaharjuntielle. Paikallispyörätieverkko on pääpyörätieverkkoa tiheämpi. Esimerkiksi Tikkurilan keskusta-alueella paikallispyörätieverkko on hyvin tiheä. Pidemmällä aikavälillä Pääradan varteen kehitetään pyöräilyn laatukäytävä. Tämä kohta radanvarresta nähdään jo vuoteen 2025 ajoittuvassa suunnittelussa.²¹

Suopursunttiellä ei ole eroteltua jalankulkuyhteyttä. Katu muuttuu itäpäässään kävelyn ja pyöräilyn reitiksi. Reitti jatkuu itään Vanhana Sahatietä, joka on myös katu, jonka reunoilla ei ole jalankulkutietä. Valkoisenlähteentietä ja Kielotietä reunustaa katujen molemmilla puolilla jalankulkuväylät.

Vesihuolto

Kaava-alue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

Vedenjakelu

Kaava-alue tukeutuu vedenjakelussa Suopursunttiellä olevaan vesijohtoon (VJ 110 M 2010).

Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Vesitornin varastotilavuus on 8000 m³.

Käyttövesi saadaan Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta. Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.

Alueen painetasot vaihtelevat välillä +75m... +80 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemärinti

Kaava-alueen jätevesiviemäri sijaitsee Suopursunttiellä vesijohdon yhteydessä (JV 200 M 2010).

Kaava-alueen jätevedet johdetaan Suopursunttieltä Kielotien runkoviemäriin, josta vedet kulkevat Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesijärjestelmä

Kaava-alueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Suopursunttiellä (HV 300 B 1997) sekä Valkoisenlähteentiellä (HV 315 M 1991).

¹⁸ OAS-vaiheen asukasmielipide

¹⁹ <https://www.hsl.fi/reitit-ja-aikataulut/reittikartat>

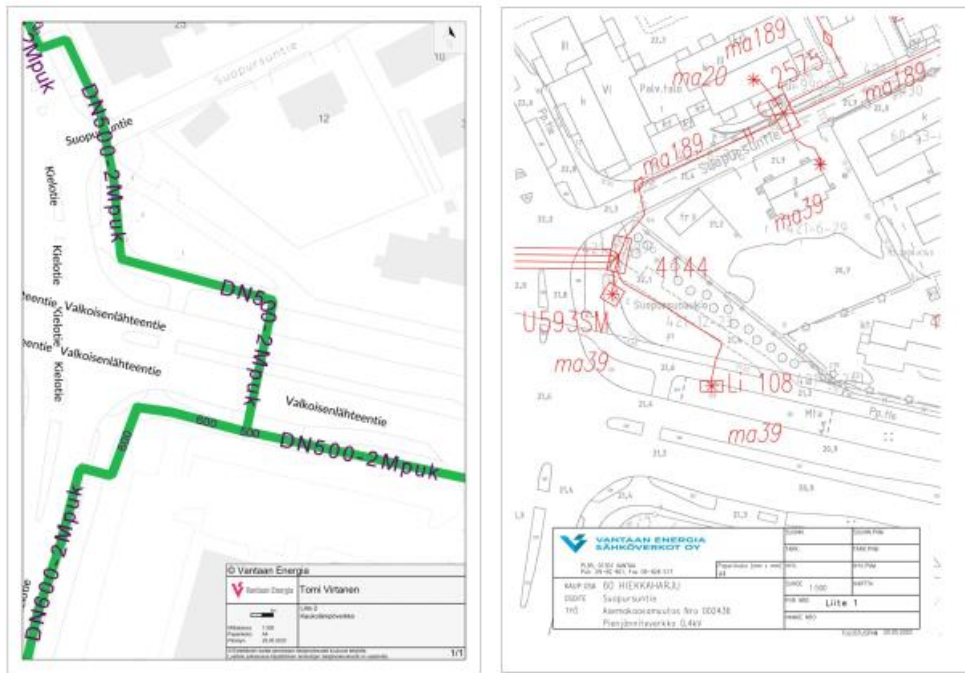
²⁰ <https://reittiopas.hsl.fi/pysakit/HSL:4610239/kartta>

²¹ www.vampatti.vantaa.fi, Vantaan kaupungin sisäinen karttapalvelu

Kaavamuutosalueen hulevedet johtuvat nykytilanteessa Valkoisenlähteen tien hulevesiviemäriin ja siitä eteenpäin hulevesiviemäreissä Tikkurilan keskustan kautta Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämmön siirtolinja DN500 sijaitsee alueella ja kulkee Kielotielä, Suopursunaukiolla sekä Valkoisenlähteen tiellä. Mikäli kaukolämpöputkia tulee siirtää, toimitaan kustannusten osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 sopimuksen mukaisesti.²²



Kuvat: Vantaan Energia: kaukolämmön siirtolinja sekä Vantaan Energia Sähköverkot Oy: pienjänniteverkko alueella.

Sähköverkko

Alueella ei ole keskijännitekaapeleita. Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Suopursunttiellä sekä Suopursunaukiolla. Lisäksi aukiolla on pienjänniteverkon jakokaappi (4144). Kaapeleiden sijainti tulee huomioida ja kun niitä tulee siirtää, toimitaan maksuasioissa kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 sopimuksen mukaisesti. Hankkeen myötä jakokaapille tulee löytää paikka nykyisen läheisyydestä.²³

Ympäristöhäiriöt

Melu

Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992 määrittelee maankäytössä noudatettavat melun ohjearvot ulkona ja sisällä. Melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa 55 dB (7-22) eikä yöohjearvoa 50 dB (22-7, vanha alue). Sisällä melutason tulee alittaa päiväohjearvo 35 dB ja yöohjearvo 30 dB.

Valtioneuvoston päätöksen lisäksi melua koskee Vantaalla Vantaan kaupungin rakentamishje ”Rakennuksen ulkovaipan ääneneristysvaatimukset, 30.10.2007”. Asuinrakennusten julkisivujen

²² Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot Oy, OAS-mielipide

²³ Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, OAS-mielipide

äänitasoerovaatimukset ovat sen mukaan 30 dB meluvyöhykkeellä 55–59,9 ja 35 dB vyöhykkeellä 60–64,9. Yli 65 dB:n vyöhykkeellä tarvitaan erillinen selvitys. Kaavaa varten on teetetty liikennemeluselvitys, josta lisää tuonnempana.

Kaavamuutosalue ei sijaitse **lentomelu**alueella. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen mukaan koko Vantaan alueella on kuitenkin meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Rakennusjärjestyksen ääneneristysvaatimukset on huomioitu kaavaa varten tehdyssä liikennemeluselvityksessä.

Vantaan kaupungin karttapalvelun vuoden 2016 melukarttojen mukaan kaavamuutosalue sijaitsee junaliikenteen aiheuttaman **rautatiemelun** vyöhykkeillä <50 dB ja 50–55 dB (7–22). Yöllä kaavamuutosalueen meluvyöhyke on <45 dB (22–7). Ulkoalueiden melutason ohjearvo alittuu päivällä (55 dB, 7–22), samoin yöohjearvo (45 dB uusi alue, 50 dB vanha alue, 22–7).

ELYn opas melun ja tärinän torjunnasta ohjeistaa maankäytön suunnittelua. Sen mukaan asuinalueiden viihtyisyyttä edistää rakennusten julkisivuun kohdistuvien **enimmäisäänitasojen** L_{Amax} huomiointi kaavoituksessa. Lyhytaikaista melua tuottaa esimerkiksi raskas tavarajunaliikenne. Oppaan mukaan maksimimelun suositus on, että se ei ylitä öisin toistuvasti tasoa 45 dB AF_{max} . Tämä ohje on huomioitu tehdyssä liikennemeluselvityksessä.

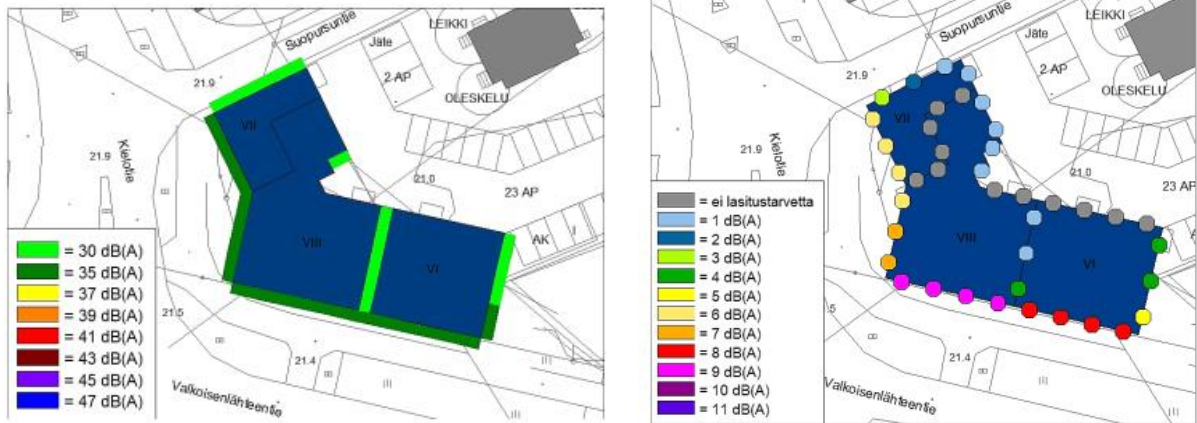
Tieliikennemeluvyöhykkeitä (tiedot 2016) on kaavamuutosalueella neljä päivällä ja kolme yöllä. Päivän vyöhykkeet (7–22) ovat <50 dB, 50–55 dB ja 55–60 dB ja 60–65 dB. Suurin melutaso on lähellä katuja. Yöajan vyöhykkeet alueella ovat <45 dB, 45–50 dB ja 50–55 dB. Tiemelu vuoden 2016 tiedoilla edellyttää melun suojausta ja/tai kaava-alueen rakennusten ja/tai rakenteiden sekä ulko-oleskelutilojen sijoittamista siten, että melun ohjearvot ulko-oleskelutiloissa täyttyvät (päivä 55 dB ja yö 45 dB).

Kaavaa varten laaditussa **liikennemeluselvityksessä** on tarkasteltu melutasoja ennustetilanteessa 2040. Kaavaan laitettavissa melun ohjearvoissa tulee liikenteen ennustetilanne ottaa huomioon. Ennustetilanteen melut eroavat vuoden 2016 melukarttojen arvoista, sillä liikenteen ennustetaan kasvavan.

Promethorin laatima liikennemeluselvitys tarkastelee melua Valtioneuvoston päätöksen ja Vantaan kaupungin mitoitushjeen ohjearvojen pohjalta. Lisäksi on huomioitu ELYn opas raideliikenteen lyhytaikaisesta maksimimelutasosta. Meluarvojen mitoituksessa on otettu huomioon ennustetilanteen tieliikenne ja radan aiheuttama maksimimelutaso.

Liikennemeluselvityksen laskentatulosten mukaan ennustetilanteessa ulko-oleskelualueilla ylittyy päiväajan ja yöajan ohjearvot, kun tarkastellaan nykyistä maankäyttöä. Ohjearvot niin päivä- kuin yöaikaan kuitenkin täyttyvät, kun tarkastellaan ehdotettua, uutta maankäyttöä. Uusi rakennus sijoittuu siten, että se ehkäisee kadun meluhaitat pihalta.

Julkisivujen melutaso on suurimmillaan Valkoisenlähteen tien julkisivuilla, 64 dB päivällä ja 57 dB yöllä (keskiäänitaso). Rautatieliikenteen aiheuttama maksimiäänitaso on suurimmillaan 47–48 dB Valkoisenlähteen tien julkisivulla ja uuden rakennusmassan itäisimmällä julkisivulla. Liikennemeluselvityksen mukaan julkisivujen tulee täyttää äänitasoerovaatimus 30 dB tai 35 dB riippuen julkisivusta. Kuva alla näyttää tilanteen. Oikeanpuolinen kuva näyttää parvekkeiden äänitasoerovaateet.



Kuvaotteet Promethorin liikennemeluselvityksestä, julkisivujen äänitasoerovaatimukset ja parvekkeiden äänitasoerovaatimukset.

Liikennemeluselvityksen mukaan parvekkeet tulee lasittaa valtaosalla julkisivuista, suurin vaatimus on Valkoisenlähteentien julkisivun parvekkeilla. Parvekkeita voidaan sijoittaa vapaasti, sillä päiväjän keskiäänitaso 65 dB ei ylitä millään julkisivulla.

24, 25, 26, 27, 28

Tärinä ja runkomelu

Maaperä kaavamuutosalueella on hiekkaa ja karkeaa hietaa. Kaavamuutosalue sijaitsee 290 metrin päässä Pääradasta ja maaperä tällä välillä on kovaa ja karkearakenteista kivennäismaalaji hiekkaa. Tästä suunnasta tärinää ei tarvitse tarkastella. Valkoisenlähteentien ja Kielotien puoli on hiekkaa. Kaavamuutosalue rajautuu näihin katuihin. Liikenteen aiheuttama mahdollinen tärinä tulee huomioida rakennuksen suunnittelussa. Rakennusluvan yhteydessä on selvítettävä Valkoisenlähteentien ja Kielotien liikenteen aiheuttama tärinä ja siitä mahdollisesti seuraavat ratkaisut tärinän vähentämiseksi tärinän heilahdusnopeuden raja-arvon 0,30 mm/s alle. Tällöin rakennus on Norjan standardin NS 8176 (1999) mukaisen luokituksen värähtelyluokassa C, joka on suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa. Luokka on korkeampi kuin mitä vanhoille alueille täydennysrakennettaessa edellytettäisiin (D).^{29, 30} Tällä varmistetaan asumisen korkea laatu.

VTT:n selvityksessä Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi käsitellään maaliikenteen runkomeluvaikutuksia, ohjearvoja ja arviointia. Selvityksen mukaan runkomelu on ”maaperän kautta rakennukseen siirtyvää värähtelyä, joka muuttuu ääneksi”. Sitä ei havaita tärinänä, eikä se vahingoita rakenteita. Runkomelun haitat ovat suurimmat, kun äänilähteen ja rakennuksen perustukset ulottuvat suoraan kitkamaahan tai peruskallioon. Pääradan ja kaavamuutosalueen välinen maaperä on hiekkaa. Kaavamuutosalueen etäisyys Päärataan on kuitenkin 290 metriä, jolloin värähtelytarkastelu ei ole tarpeen. VTT:n selvityksen mukaan turvaetäisyys on 130 m (IC-juna, 160 km/h) ja se täyttyy.^{31, 29}

²⁴ Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992

²⁵ www.vampatti.vantaa.fi, Vantaan kaupungin sisäinen karttapalvelu

²⁶ Liikennemeluselvitys, Suopursuntie 12, Vantaa, Promethor, 7.4.2020

²⁷ Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa, ELY, Hannu Airola, Opas 02/2013

²⁸ Rakennuksen ulkovaipan ääneneristysvaatimukset, 30.0.2007, Vantaan kaupunki, rakennusvalvonta

²⁹ <https://gtkdata.gtk.fi/maankamara/>

³⁰ Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksista, VTT 2278, Talja 2004, s. 25

³¹ Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi, VTT 2468, Talja ja Saarinen, 2009

Pienhiukkaset

"Autoliikenne Vantaalla 2016/2017" mukaan Valkoisenlähteentien liikennemäärät olivat 9550 ajoneuvoa vuorokaudessa.³² HSY:n ilmanlaatuviyöhykkeiden mukaisesti tällä liikennemäärällä asuinrakennusten suositusetaisyys on 20 metriä kadun ajoradan reunasta ja minimietaisyys 7 metriä. Kaavamuutosalueen raja on 11,7 metrin etaisyysdellä ajoradasta. Minimietäisyyttä sovelletaan kaavoja muutettaessa jo rakennetuilla alueilla sekä täydennysrakennettaessa.³³

Maaperän epäpuhtaudet

Tikkurilassa sijainneen lyijysulaton ilmapäästöt ovat aiheuttaneet raskasmetallijäämiä maaperään laajalle alueelle. Hiekkaharjun ja Tikkurilan alueella on tehty tähän liittyen lyijyllä pilaantuneiden maa-alueiden kunnostustoimenpiteitä.³⁴ Asia tulee tarkistaa myös kaavamuutoskohteessa. Tarvittaessa maaperä on puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

Seveso-laitokset

Tikkurila Oyj on Seveso direktiivi III:n mukainen turvallisuusselvityslaitos, joka sijaitsee kaavamuutosalueen lähellä. Laitoksen konsultointivyöhyke on 1 kilometri. Kaavamuutosalue sijaitsee juuri kantaman ulkopuolella, joten laitoksen aiheuttamia riskejä ei tarvitse ottaa huomioon maankäytössä ja rakentamisessa.^{35, 36}

2.1.4 Maanomistus

Kaavamuutosalue koostuu maarekisteritiloista 92-421-6-29 ja 92-421-12-23 (Suopursunaukio) sekä pienestä palstan osasta, joka on osa 11-palstaista kiinteistöä 92-421-12-996 (osa Suopursunaukiota). Lisäksi kaavamuutosalueeseen kuuluu pieni kiila katualueesta, joka koostuu 4 palstasta, 92-60-9901-0 sekä pieni maarekisteripala 92-421-0003-0241.

Lähtötilanne / kiinteistöt:

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-421-6-29	Yksityinen taho	0,1702
92-421-12-23	Vantaan kaupunki	0,0677
92-421-12-996	Vantaan kaupunki (osa 1/11 palstaa)	0,0033
92-60-9901-0	Vantaan kaupunki (osa 1/4 palstasta)	0,0030
92-421-3-241	Vantaan kaupunki	0,0005
Yhteensä	Yhteensä	0,2412

Lopputilanne:

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
x	Yksityinen taho	0,2180
x	Vantaan kaupunki	0,0232
Yhteensä		0,2412

³² Autoliikenne Vantaalla 2016/2017, Vantaan kaupunki ja ELY

³³ Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa, ELY ja HSY, Airola ja Myllynen, opas 2, 2015

³⁴ www.vampatti.vantaa.fi, Vantaan sisäinen karttapalvelu: Pilaantuneet maat

³⁵ Seveso-laitokset ja maankäytön suunnittelu, Lonka ja Halonen, Kaakkois-Suomen yke, 369 / 2004

³⁶ Kemikaalilaitosten konsultointivyöhykkeet, tuks, 2.5.2019

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

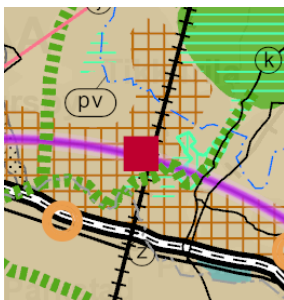
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan on edistettävä toimivien yhdyskuntien ja kestävä liikunnan kehittymistä, esimerkiksi edistämällä monikeskuksista ja verkottuvaa sekä hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta ja luomalla edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle. On tukeuduttava olemassa olevaan rakenteeseen ja varmistettava riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto. Asemakaavatasolle ja tähän kaavamuutostyöhön sopivien tavoitteiden mukaisesti on myös taattava terveellinen ja turvallinen elinympäristö; tulee varautua sään ääri-ilmiöihin ja ilmastomuutokseen ja sijoittaa uusi rakentaminen nämä sisällöt huomioon ottaen. Melun, värinän ja huonon ilmanlaadun aiheuttamia haittoja tulee ehkäistä ja terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavia riskejä tulee hallita. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen vaikutusten arviointi -kohdissa.

Tavoitteissa mm.

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastomuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, värinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.³⁷

Maakuntakaava



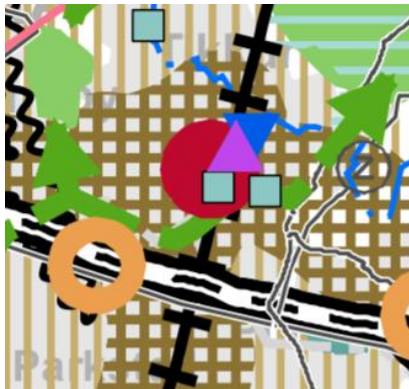
Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmässä kaavamuutosalue on tiivistettävää taajamatoimintojen aluetta. Päärata kulkee alueen itäpuolitse. Tikkurilan keskusta on keskustatoimintojen aluetta. Tikkurilantielle on osoitettu pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli. Keravanjoen varressa ja Tikkurilan keskuspuistossa on viheryhteystarve, yhteydet yhdistyvät Jokiniemessä Rekolanjoen laaksossa, joka on myös merkitty maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi (Hanabölen kylämaisema 277). Lähempänä Tikkurilan keskustaa ovat maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö "Tikkurilan kulttuuri- maisema" ja valtakunnallisesti merkittävä rakennetun kulttuuriympäristön (RKY 2009) kohde Tikkurilan rautatieasema sekä aluekohde Jokiniemen koelaitoksen alue. Kaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.^{38, 39}

³⁷ Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017

³⁸ Missä maat on mainiommat, Uudenmaan kulttuuriympäristöt, Uudenmaan liitto, julkaisu E 114, 2012

³⁹ <https://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/>

Uusimaa-kaava 2050

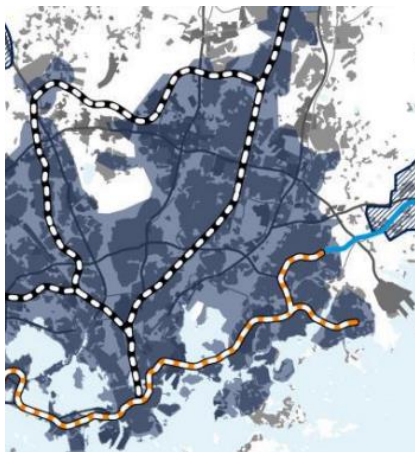


Uusimaa-kaava 2050 on tullut pääosin voimaan 24.9.2021 Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltä jätetyt valitukset. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset ratkaistaan korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Valitukset eivät koske asemakaava-aluetta koskevia merkintöjä.

Kartalla punainen ympyrä merkitsee Tikkurilan keskustan keskustatoimintojen alueeksi. Päärata jakaa alueen. Ruskeasävyiset rasterit (viiva ja ruutu) tarkoittavat taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Liila ja sininen kolmio tarkoittavat joukkoliikenteen vaihtopaikkaa ja liityntäpysäköintialuetta. Vaaleanturkoosit ruudut

merkitsevät kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta, rautatieasemaa ja Jokiniemen koelaitoksen aluetta. Jokirantaa seurailee viheryhteystarve-merkintä. Kartan yläosassa näkyy Valkealähteen pohjavesialue. Kehä III on valtakunnallisesti merkittävä kaksiajorainen tie. Z-merkitty voimajohto kulkee Jokiniemen ja Hakkilan reunavyöhykkeellä. Sen vierellä kulkee maakaasun runkoputki.^{40, 41}

MAL 2019 -suunnitelma



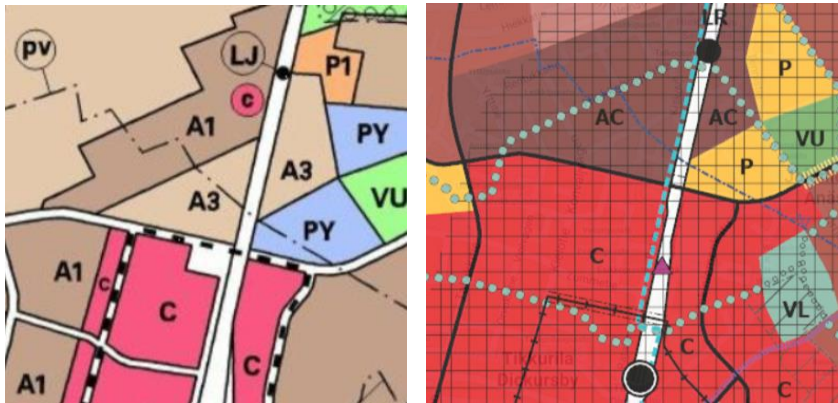
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritetty mm. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrittävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu

ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Uusin MAL-sopimus on Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–2031, jonka pohjana on ollut MAL-suunnitelma 2019. Suopursuntien kaavahanke sijoittuu MAL-suunnitelman maankäytön ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle (kuvassa sininen).⁴²

⁴⁰ https://www.uudenmaanliitto.fi/files/24933/Kartta_Helsingin_seudun_vaihemaaakuntakaava.pdf

⁴¹ https://www.uudenmaanliitto.fi/files/24927/Merkinnat_ja_maaraykset_HELSINKI.pdf

⁴² MAL 2019, Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne, MAL-sopimus 2020-2031 Hki:n seutu



Yleiskaava

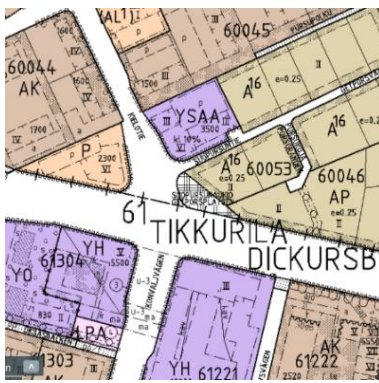
Yleiskaava 2007

Alueella on voimassa Vantaan yleiskaava vuodelta 2007 (KV 17.12.2007, tullut voimaan kuulutuksien 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010). Alue on yleiskaavassa 2007 pientaloaluetta (A3), jolle saa ensisijaisesti rakentaa pientaloja. Hiekkaharjun ostoskeskuksen ympäristö on merkitty ”keskustatoimintojen alakeskukseksi”. Päärata on merkitty raideliikenteen alueeksi (LR). Alue sijaitsee tärkeällä pohjavesialueella (pv). Heti kaavamuutosalueen pohjoispuolella on tehokas asuntoalue (A1).

Yleiskaava 2020

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021, mutta siitä on valittu, joten se ei ole vielä voimassa selostuksen kirjoitusaikana.

Yleiskaavassa 2020 kaava-alueen ympäristö on merkitty AC-merkinnällä, joka tarkoittaa ”kaupunkikeskustan asuinalueita” aikaisemman yleiskaavan A3-pientaloalueluokituksen sijaan. AC-alueita kehitetään asuntopolittaisena, monipuolisena ja toimintoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Kaikki talotyyppit ovat sallittuja. Tikkurilan ydinkeskustan punainen ”kaupunkikeskustan alue” on laajentunut. Päärata on liikennealuetta ja sen päälle keskustassa on merkitty seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Raitiotiemerkintä kulkee Kielotietä, Lummekujaa sekä Valkoisenlähteentietä kohti Jokiniemeä. Merkittävimmät katuyhteydet on merkitty mustalla viivalla, joka on paikallista liikennettä palveleva liikenneyhteys. Pyöräilyn baana seurailee Päärataa. Vihreällä palveluviivalla on merkitty virkistysalueyhteydet. Valkealähteen pohjavesialue näkyy kartalla Hiekkaharjun alueella.^{43, 44}



Asemakaava

Asemakaavassa kaavamuutosalue sijoittuu käyttötarkoitukseltaan monipuoliselle paikalle. Tontilla, jossa kaavamuutosalueen 1930-luvun rakennus sijaitsee, on voimassa Hiekkaharjun alueen ensimmäinen asemakaava ”600100 Hiekkaharju” vuodelta 1980. Siinä kortteli 60053, jossa rakennus sijaitsee, on merkitty asuntorakennusten korttelialueeksi (A16). Tonttitehokkuus on 0,25 ja sallittu kerrosluku korkeintaan kaksi. Tontin reunoille on määrätty istutettava alue. Suopursunaukio sijaitsee viereisen, vuoden 1987 asemakaavan ”Tikkurilan keskusta B, 610900” alueella ja se on merkitty katuaukioksi. Valkoisenlähteentie on katualuetta. Kaavamuutosalueen poh-

⁴³ www.vampatti.vantaa.fi, Vantaan sisäinen karttapalvelu

⁴⁴ <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020> / Yleiskaavaehdotuksen selostus

joispuolella on voimassa asemakaavamuutos "001720 Hiekkaharju" vuodelta 2002. Kaavamuutosalueen tonttia vastapäätä sen pohjoispuolella on "sosiaalitointa palvelevien laitosten ja asuntoloiden sekä asuinrakennusten korttelialue, YSAA". Rakennusoikeus on 3500 k-m², josta liiketilaa tulee olla 10%. Kerrosluvut ovat III ja VI. Tämän tontin reunassa on "katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää". Pysäköinti on järjestelty YSAA-tontin koillisreunaan. Kielotien länsipuolella on P:llä merkitty "palvelurakennusten korttelialue". Rakennusoikeutta tontilla on 2300 k-m² ja sallittu kerroskorkeus VI. Pysäköinti on P-tontin luoteisreunassa. Valkoisen lähteen tien eteläpuolelle sijoittuvat YH-alueet eli hallinto- ja virastorakennusten korttelialue sekä AK-merkitty asuinkerrostalojen korttelialue.⁴⁵

Rakennuskielto

Maarekisteritilat ovat rakennuskiellossa. Kaavamuutosalueelle tulee tehdä tonttijako ja tonttijaon muutos. Kaavamuutosalueeseen kuuluvat maarekisteritilat 92-421-6-29, sekä katu- tai aukioalueena olevat maarekisteritilan palsta 92-421-12-996 (pieni palsta Suopursunaukiota on osa maarekisteritilaa, johon kuuluu 11 hallintayksikköä eri osoitteissa) ja maarekisteritila 92-421-12-23 (Suopursunaukio). Lisäksi pieni kiilamainen maarekisteritila, joka on kaupungin, liitetään osaksi muodostettavaa tonttia, 92-321-3-241. Lisäksi kaavamuutosalueeseen kuuluu pieni kiila nykyistä katu- aluetta, joka on useasta katualueesta koostuvan kiinteistön 092-60-9901-0 osa, myös se liitetään osaksi tonttia.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Yksityisen hakijatahon jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 14.11.2019. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002436. Kaavoitus tuli vireille 18.5.2020.

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- Kaavamuutoksen hakijat
- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat, mm. Vantaan kaupunginmuseo ja rakennusvalvonta
- Muut viranomaiset ja yhteisöt, mm.: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, TUKES, Uudenmaan ELY-keskus, Pelastuslaitos, Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Elisa Oyj, Finavia, Yhdyskuntasuunnittelun seura ry

⁴⁵ www.vampatti.vantaa.fi, Vantaan kaupungin sisäinen karttapalvelu

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Tikkurilan alueellisessa uutiskirjeessä 062020 ja Vantaan Sanomissa 31.5.2020 sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan saatiin seitsemän kirjallista mielipidettä. Lisäksi vastaanotettiin yksi puhelu yksityiseltä mielipiteenantajalta. Mielipiteitä saatiin siten yhteensä kahdeksan.

Carunalla ja Fingridillä ei ollut kommentoitavaa OASiin, sillä heillä ei ole johtoja/verkkoa alueella.

HSYn mukaan kaavamuutosalueella ja sen läheisyydessä sijaitsee pääosin vuosina 1997 ja 2010 rakennettua vesihuoltoa. Kaavamuutosalue on liitettävissä Suopursuntien rakennettuun vesihuoltoon. Suopursunaukiolla sijaitsee hulevesiviemäri, joka tulee muutoksen myötä siirtää hankkeen toimesta ja sen kustannuksella.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy lausui sähköverkon pienjännitemaakaapeleista sekä kaukolämmön siirtolinjasta, joita sijaitsee alueella. Alueella ei sijaitse keskijännitekaapeleita. Kaavamuutosalueella sijaitsee pienjänniteverkon jakokaappi 4144 sekä pienjännitekaapeleita. Jakokaapille tulee etsiä paikka nykyisen läheisyydestä. Maakaasu- ja sähköverkon maakaapeleiden ja siirtolinjan sijainnit tulee ottaa huomioon. Mikäli niitä tulee siirtää, toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 sopimuksen mukaisesti.

Senaatin lausunnossa kerrottiin kaavamuutosalueen naapurissa sijaitsevasta Senaatti-kiinteistöjen hallinnoimasta Vantaan oikeus- ja poliisitalon kiinteistöstä osoitteessa Kielotie 21. Kiinteistössä tapahtuvan viranomaistoiminnan erityisvaatimukset on huomioitava kaavamuutoksen suunnittelussa ja asiasta tulee neuvotella Senaatti-kiinteistöjen kanssa, jotta viranomaistoiminnan edellytykset täyttyvät.

Kaupunginmuseo lausui rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Kaavamuutosalueella sijaitsee 1930-luvun rakennuksen, joka tyyliltään yhdistelee funktionalismia ja klassismia. Rakennus on kulttuurihistoriallisesti merkittävä. Suojeluperusteiden selvittämiseksi on teetetty rakennushistoriallinen selvitys. Museo määrittelee selvityksen perusteella rakennuksen suojelun osana kaavatyötä. Alueella ei tunneta muinaismuistolaila rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Ryhmä yksityisiä naapuruston taloyhtiöiden edustajia jätti yhteisen mielipiteen. Ryhmä vastustaa asemakaavan muutosta. Ryhmän mukaan alue on kaavoitettu pientaloalueeksi ja Tikkurilasta olisi hyvä löytää myös houkuttelevia pientaloalueita, kiinnostavia ja arvokkaita. Mielipiteessä on arvioitu Suopursuntien liikennemääriä, melua, ehdotetun rakennuksen korkeutta ja vaikutuksia näkymiin risteyksessä, vaikutuksia pientalojen yksityisyyteen ja varjostukseen, Suopursunaukiota ja sen käyttöä, eriarvoisuutta ja pysäköintiä. Lisäksi on mainittu pohjavesialue, joka sijaitsee lähellä. Johdopäätöksenä mielipiteessään ryhmä vastustaa kaavamuutosta, kerrostalot ovat liian korkeita vanhaan talokantaan nähden, hanke vaikuttaisi negatiivisesti liikenneturvallisuuteen, yksityisyydensuojaan, alueen melutasoon sekä viihtyvyyteen, turvallisuudentunteeseen ja naapuriasuntojen arvoon. Jos kaavaa kuitenkin muutetaan, on mielipiteeseen kerätty ajatuksia tulevasta rakentamisesta. Ryhmä ehdottaa kahta kolmikerroksista rakennusta ja niiden sijoittamista kaavamuutosalueen läntiseen päättyyn. Kerrostalolle parempi vaihtoehto olisi luhti-, pari- ja rivitalorakenne ja rakentamisen tulisi sopia pientaloalueelle.

Kirjallisten mielipiteiden lisäksi saatiin yksi mielipide puhelulla. Yksityinen soittaja kertoi Suopursuntien liikenteestä, Kielotien risteyksen ruuhkautumisesta ja oli huolissaan Vanhan Sahatien yhteyden mahdollisesti avaamisesta. Lisäksi OASissa ehdotettu kerrostalo oli liian korkea ja soittaja ehdotti nelikerroksista rakennusta. Ehdotettu korkeus vaikuttaisi naapureiden yksityisyyteen sitä häiritsevästi.

Vastineet mielipiteisiin

HSY:n lausunnon mukaisesti kaavamuutosalueen hulevesiyhteydet tulee suunnitella ja toteuttaa uusiksi. Hanke on laatinut suunnitelman, jossa katualueen hulevesiputket uudelleen linjataan. Tontin hulevedet viivytetään tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäristöön.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaukolämpöputket ja pienjänniteverkon jakokaappi ja kaapeleita sijaitsee kaavamuutosalueella. Kaukolämpöputken suojaetäisyydet on huomioitu. Pienjänniteverkon kaapeleita sekä jakokaappi tulee siirtää.

Senaatin kanssa on neuvoteltu hankkeen mukaisesta ratkaisusta ja Valkoisenlähteentien eteläpuoleisen tontin nykyinen toiminta ja tulevaisuuden kehittäminen eivät vaarannu tai vaikeutu.

Kaupunginmuseon mielipiteen mukaisesti Suopursuntien pientalosta on teetetty rakennushistoriallinen selvitys, korjaustarveselvitys ja sen tarkennus. Vierailun seurauksena päädyttiin ratkaisuun, jossa rakennus on mahdollista korvata, sillä rakennuksen terveyden saattoi kyseenalaistaa pelkäämään aistinvaraisin huomioon, lisäksi osa rakennerratkaisuista oli toimimattomia. Ratkaisu tarkoittaa käytännössä uudelleen rakentamista.

Yksityisten mielipiteiden ehdotuksena oli kolme- ja nelikerroksiset rakennukset. Huolta aiheutti ehdotetun ratkaisun korkeus, liikenneturvallisuus, melu, viihtyvyys ja yksityisyys. Suunnitelmaa kehitettiin siten, että mielipiteiden huomiot otettiin mahdollisimman hyvin huomioon. Kerrostalorakennus sijoitettiin kaavamuutosalueen läntiseen reunaan, kuten palautteissa toivottiin, mahdollisimman kauas naapuritonteista. Rakennus muodostaa Kielotien ja Valkoisenlähteentien risteykseen muiden risteysten kerrostalojen kanssa kaupunkimaisen kohdan, joka toimii porttiaiheena Tikkurilan keskustan ja Hiekkaharjun taitteessa. Rakennusmassaa madallettiin siten, että sen pohjoinen siipi on kuusikerroksinen kuten sen pohjoispuoleinen palvelutalo, itäinen siipi taas madallettiin viiteen kerrokseen. Risteyskohta, joka toimii Kielotien keskustaosuuden pohjoisena pääteenä, on kahdeksankerroksinen. Tämä korkein rakennuksen kohta on mahdollisimman kaukana naapureistaan. Yksityisyydentunteen turvaamiseksi on rakennuksen itäisin osa viisikerroksinen. Se on lähimpänä naapurin pientalotontteja. Kaavamääräyksellä on ohjattu parvekkeiden sijoittaminen siten, että niitä ei saa ulottaa itäisen julkisivun ulkopuolelle, lisäksi kaiteet on määrätty umpinaisen vaikutelman antaviksi. Tällä on pyritty huomioimaan itäpuolen pientalotontin yksityisyyttä ja samalla sitä, että kadulle avautuvat parvekkeet näyttäytyvät siisteinä, vaikka parvekkeilla säilytettäisiin tavaroita.

Yksityisten mielipiteissä mainittu liikenneturvallisuus on huomioitu. Kaavamuutosalueen pohjoiseen reunaan on rajattu aikaisempaa leveämpi katualue (1,6 metriä) ja nyt Suopursuntien eteläreunaan saa jalkakäytävän kaavamuutosalueen kohdalla. Ratkaisu leventää katutilaa, mahdollistaa jalankulun turvallisesti kaavamuutosalueen kohdalla ja mahdollistaa autoilijoille paremmat näkymät Kielotien risteyksessä. Liikenteen määrän arvioidaan kasvavan muutamalla kymmenellä autolla.

Rakennus suojaa piha-alueitaan ja sen takana sijaitsevia tontteja Valkoisenlähteentien ja Kielotien melulta. Kaavamääräys ohjaa kerrostalotontin rajaamiseen, mikä tarkoittaa käytännössä aitaa, joka myös torjuu melua Valkoisenlähteentien puolella kohdassa, jossa rakennusta ei ole.

Yksityisiä mielipiteitä huolestuttanut naapurikiinteistöjen arvon aleneminen tai yleneminen Tikkurilan kehityksen myötä ja vireillä olevan kaavamuutoksen myötä on haasteellista arvioida. Tässä vaiheessa kaupunki ei pysty ottamaan kantaa mahdolliseen kiinteistöjen arvon alenemisiin. Muutokset voivat tuoda eteen myös tilanteen, jossa kiinteistöjen arvo nousee. Alue on osa Tikkurilan keskusta-alueen kehittymistä ja sen tonttien tulevaisuutta voidaan tarkastella monella eri tavalla. Rakennukset on mahdollista myydä kehitettäväksi tonttimaaksi tai toisessa ääripäässä säilyttää, korjata ja asua niin kauan kuin asukas itse haluaa.

Asukastilaisuudet

Kaavamuutos oli mukana yrittäjille suunnatussa Tikkurila-foorumissa 18.5.2021 ja 19.5.2021 järjestetyssä Uudistuva Tikkurila -teams live -asukastapahtumassa, jotka järjestettiin verkossa koronatilanteen vuoksi.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen. Muistutusten ja lausuntojen huomioiminen.

Tämä kohta lisätään nähtävillä olon jälkeen.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin.

Tämä kohta lisätään nähtävillä olon jälkeen.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Vantaan vision mukaan kaupunki on rohkea, rento ja viihtyisä kestävyiden edelläkävijä. Arvot ovat avoimuus, rohkeus, vastuullisuus ja yhteisöllisyys. Kuusi painopistettä ohjaa kaupungin työtä, ne ovat 1 taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki, 2 hyvät asukaslähtöiset palvelut, 3 eriarvoistumisen estäminen, 4 resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa, 5 kukoistavat kaupunkikeskukset sekä 6 merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella. Tähän on poimittu painopisteiden tavoitteita, jotka soveltuvat tähän kaavahankkeeseen. 1-kohdan tavoitteista on Vantaa vetovoimaisen asumisen kaupunkina. Resurssiviisaan ja hiilineutraalin Vantaan (4) yksi tavoitteista on luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen. Kukoistavat kaupunkikeskustat (5) tavoittelee viihtyisiä, turvallisia ja toimivia keskustoja, luontoa, joka on lähellä, mm. pihalla, keskustaa, jossa liikkuminen on helppoa ja yritysten kehittymisedellytykset ovat hyvät. Yksi neljästä kärkihankkeesta on Vantaan ratikka, jonka lähin pysäkki on Tikkuraitin pysäkki.⁴⁶

MAL-tavoitteet, MAL-sopimus 2020–2031

Valtion ja Helsingin seudun kuntien MAL-sopimus on maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus, joka perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Se luo edellytykset seudun monipuoliselle asuntotuotannolle sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiselle. Sopimuksessa on tavoitetilat, joihin päästää sovittuja kehityspolkuja ja toimenpiteitä edistämällä. Sopimus uusitaan 2023, jolloin tavoitetilat ja toimenpidepolut tarkistetaan ja sovitaan uusista toimenpiteistä. Alla on lisää sopimuksen tavoitetiloista.

Kestävän ja vähähiilisen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tavoitetila 2030+ mukaan yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä muodostavat kestävää kasvua tukevan kokonaisuuden, jonka myötä sujuva ja turvallinen arki turvataan. Liikkumisen valintojen tulee olla mahdollista kestävästi, mitä tukee kaupunkirakenteen kehitys. 85 % väestöstä sijoittuu kestävä liikumisen vyöhykkeille ja 65 % kulkutapaosuudesta on kestävää liikkumista. Seutu on houkutteleva työvoiman ja yritysten näkökulmista ja toimintaympäristössä on hyvä. Kansainvälinen, Suomen sisäinen ja seudullinen liikkuminen huomioidaan.

Asumisen ja elinympäristön laatu on oma otsikkonsa ja sille on laadittu oma **tavoitetila 2030+**. Sen mukaan seudulle rakennetaan 2030 mennessä noin 200 000 asuntoa ja 90 % tästä sijoittuu

⁴⁶ Valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022)

ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille joukkoliikenteen ääreen. Laadukas ja riittävä kaavoitus mahdollistaa seudun väestönkasvun ja koko- sekä hallintamuotojakaumaltaan monipuolisen asuntotuotannon. Seudun asuntomarkkina tukee työvoiman saatavuutta ja työmarkkinoiden toimivuutta. Monipuolinen asukasrakenne on sosiaalisesti kestävä ja heikoimmassa asemassa olevat huomioidaan, asunnottomuus pyritään poistamaan. Erikseen on nostettu puurakentaminen, jonka osuutta halutaan kasvattaa niin asuin- kuin muussa rakentamisessa.

Maapoliittiset maa- ja asuntopoliittiset linjaukset (Kv 18.6.2018)

Tavoitetiloja:

- ”Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista.
- Maa- ja asuntopoliitiikka on seudullisesta vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista.
- Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävä. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.
- Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.
- Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolla ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja jo olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Maankäytösopimuksia käytetään aktiivisesti maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa.
- Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.
- Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti.”⁴⁷

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015), mm.:

- ”Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Takaamme laadukasta ja kohtuuhintaista asumista keskeisille paikoille.
- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.
- Korostamme keskeisten väylien ja ratojen arkkitehtuuria ja viherrakentamisen laatua.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestäväan rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.”⁴⁸

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat mm.:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.
- Maankäytön suunnittelun lähtökohtana on resurssi- ja energiatehokkuus⁴⁹

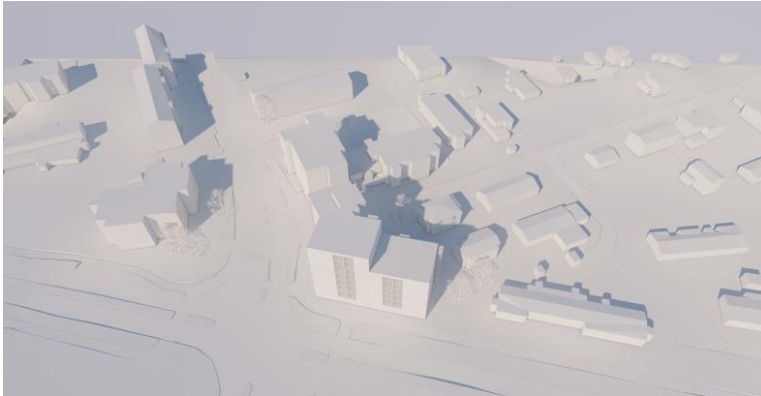
⁴⁷ Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset (18.6.2018)

⁴⁸ Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015, Vantaan kaupunki

3.3.2 Muut tavoitteet

Kaavamuutoksen hakijatahojen tavoitteet

Kaavamuutoksen hakijatahojen ja sen edustajan tavoitteena on rakentaa muodostettavalle tontille risteyskohtaan sijoittuva kerrostalo, jonka pohjakerroksessa sijaitsee liiketilaa. Ehdotetussa suunnitelmassa tonttiin liitetään Suopursunaukio ja pieni kiila katualuetta. Pysäköinti sijaitsee tontilla ja osin autotalleissa rakennusrungon sisällä. Oleskelupiha sijoitetaan suojaan Valkoisenlähteen tien melulta. Kerrosluvut vaihtelevat massan eri osissa kuudesta seitsemään ja korkeimmassa massassa risteyskohdassa kahdeksaan. Tontilla sijaitseva pienkerrostalo halutaan joko korvata tai korjata.



Kuva. Kuvassa osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukainen suunnitelma, jota on lähdetty kehittämään kaavamuutosehdotukseksi. Kuva Jalon Oy ja Arkkitehtitoimisto Ajak.

Osallisten tavoitteet

Yksityisten palautteiden joukossa on toivottu ehdotettua matalampaa rakennusta, vaihtoehtoksi tarjottiin kolmi- ja nelikerroksisia rakennuksia ja luhti-, pari ja rivitalorakennetta sekä rakennuksen sijoittamista tontin länsipäähän. Suopursuntien avaamista läpiajettavaksi Vanhalle Sahatielle ei toivottu. Kielotien risteys on jo nyt ruuhkautunut ja ruuhkien vaikeutumisesta oltiin huolissaan. Suopursunaukion penkki on tärkeä esim. viereisen palvelutalon asukkaille.

Asemakaavaprosessissa tarkentuneet tavoitteet

Asemakaavan tavoitteena on kehittää Kielotien ja Valkoisenlähteen risteyksestä Tikkurilan keskusta-alueen pohjoinen portti. Tätä tukee kaavassa risteykseen sijoittuvan kerrostalon mahdollistaminen. Kaava-alueen rakennusperintökohdetta haluttiin kunnioittaa mahdollistamalla toisinto, joka tuo kaupunkirakenteeseen muistuman Tikkurilan historiasta.

Kaavatyössä päädyttiin kerrostaloratkaisuun, joka on oman alueensa rakennetta tehokkaampi. Perusteluja tälle ovat eri kaava- ja suunnitelmatasojen; maakuntakaavan, MAL-2019 -suunnitelman ja Vantaan uuden yleiskaavan (2020) tiivistämistä puoltavat sisällöt. Lisäksi sijainti Tikkurilan keskustan pohjoisella rajalla ja lähellä Hiekkaharjun asemaa perustelee pientaloympäristöä tehokkaamman ratkaisun.

Maakuntakaavassa alue on tiivistettävällä taajamatoimintojen alueella. MAL 2019 -suunnitelmassa alue on vyöhykkeellä, jolle pääkaupunkiseudun kasvu ensisijaisesti ohjataan. Yleiskaavan 2020 luonnoksessa alue on tiivistä kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC). Alueen kehittämisessä tulee mm. parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä. Pääradan myötä alueella on ”kestävän kasvun vyöhyke”, jolle ohjataan maankäyttöä tehostuva rakentaminen. Voimassa olevassa yleiskaavassa (2007) alue

⁴⁹ Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki, Ympäristökeskus 2019:2

on pientaloaluetta (A3), jolle saa ensisijaisesti rakentaa pientaloja. Esitetty ratkaisu on poikkeus tästä, ja toissijaisesti on valittu määräystä tehokkaampi ratkaisu, mikä on mahdollista yleiskaavan yleispiirteisyyden perusteella: heti Valkoisenlähteentien eteläpuolella on C-alue (keskusta). Ratkaisua tukee myös kaavamuutosalueen sijainti Hiekkaharjun aseman sekä Tikkurilan aseman läheisyydessä sekä uusi yleiskaava 2020. Lisäksi alueen pohjoispuolella on Hiekkaharjun kerrostaloalue, ja kaavamuutosalueen viereisen risteuksen rakennukset ovat kerrostaloja.

Kaavaproessin aikana ja naapureiden palautteiden myötä rakennuksen kokoa tarkennettiin osin matalammaksi. Polveilevan rakennuksen kerrokorkeudet suunniteltiin vaihteleviksi: Suopursun palvelutalon kuusikerroksisen massan viereen valittiin saman korkuinen massa, joka ottaa kiinni naapuriinsa. Risteyskohdassa kahdeksan kerrosta korostaa rakennuksen sijaintia risteyksessä ja Kielotien keskustaosuuden päätteessä. Itäpuolisen pientalonaapurin päässä rakennusta kerroksia on viisi, jotta huomioitaisiin naapurin yksityisyys ja pienimittakaavaisuus. Tällä julkisivulla ei sallita rakennusalaan ulosvedettyjä parvekkeita. Kuten palautteissa toivottiin, sijoittuu rakennus tontin länsipäähän.

Rakennushanke ei vaikuta Suopursuntien avaamiselle Vanhalle Sahatielle, katu päättyy jatkossakin, kuten asukaspalautteissa toivottiin. Uuden kerrostalotontin pohjoiseen reunaan varattiin tila 1,6 metrin jalkakäytävälle, jotta jalankulku sujuvoituisi nyt kapealla kadulla. Rakennuksen sijainti tontilla on pyritty uuden jalkakäytävän kanssa asemoimaan niin, että ajonäkemät olisivat mahdollisimman hyvät risteyksissä Kielotiellä.

Suopursunaukio käytetään hankkeen myötä rakentamiseen, minkä vuoksi rakennuksen tontille sen kadunpuolelle on suunniteltu pieni aukio. Aukiolle on määrätty istumispaikka yleiseen käyttöön sekä puu istutettavaksi. Sekä toisen porrashuoneen, että liiketilan ulko-ovet avautuvat aukiolle ja siitä muodostuu pieni paikka kohtaamisille. Liiketilassa on mahdollisuus pienen yrityksen toiminnalle.

Tontin piha on pieni ja sille on mahdutettu lukumäärältään rajattu pysäköinti ja kulkuväylät siten, että kävelyn tila on erotettu ajoväylästä. Oleskelu ja leikki sijoittuu tontin keskelle suojan melusta ja huonosta ilmanlaadusta. Piha tulee toteuttaa vihertehokkaasti ja huolehtia hulevesien hallinnasta. Koska piha on pieni ja aamuauringossa, on asukkaille varattu yhteistilaa yhteisestä saunatilasta, joka tulee sijoittaa seitsemänteen tai kahdeksanteen kerrokseen läntiselle julkisivulle iltaurinkoon.

Kaavamuutoksella on ehkäistyt ympäristöhäiriöt rakennuksesta ja tontilta. Karttaan on merkitty meluntorjunnan desibeliarvot. Valkoisenlähteentien mahdollisesti aiheuttama tärinä tulee selvittää ja ehkäistä. Ilmanotto tulee sijoittaa rakennuksen puhdasilmaisemmille puolille. Maaperän mahdolliset epäpuhtaudet tulee selvittää ja kunnostaa.

Suopursuntien pientalo korvataan tai korjataan nykyistä vastaavaksi sen huonon kunnon vuoksi. Korjaamiselle on jätetty mahdollisuus, mutta korvaaminen on todennäköisempi ratkaisu, sillä rakennuksen kunto on huono ja rakenneratkaisut eivät ole toistettavia toimimattomien tai puutteellisten ratkaisujen vuoksi. Käytännössä pääosa rakennuksesta tulisi joka tapauksessa korvata. Koska rakennuksessa on alun perin ollut neljä asuntoa eri kerroksissa, on rakennus tosiasiallisesti pienkerrostalo, jossa myöhemmin toinen pääty on yhdistetty yhdeksi kaksikerroksiseksi asunnoksi. Korvattavan tai korjattavan pientalorakennuksen ratkaisu (A) mahdollistaa sekä pien- että pienkerrostalon rakentamisen. Rakentaja voi itse valita omaan toimintaansa ja markkinatilanteeseen paremmin sopivan ratkaisun. Asemakaavan vaihtoehtoisissa alla on kuvattu syyt, miksi rakennuksen suojeluun ei päädytty (3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet).

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT



Vaihtoehto A: Kaavamuutoshakemuksen mukainen ratkaisu, jossa risteykseen sijoittuu 8-, 7- ja 6-kerroksinen kerrostalo ja Suopursuntien rakennusperintökohde suojellaan. Kuva: Ajak

Vaihtoehto A: 8-, 7- ja 6-kerroksinen kerrostalo ja suojeltu rakennusperintökohde

Vaihtoehdossa Kielotien ja Valkoisenlähteentien risteykseen sijoittuu kaupunkikuvaa ryhdistävä, ympäristöön nähden verrattain kookas rakennus. Rakennus muodostaa päätteen Kielotien keskustaosuudelle sen pohjoispäässä ja sopeutuu risteuksen muuhun kerrostalomaailmaan. Suopursuntien rakennusperintökohteeksi arvotettu rakennus ajateltiin tässä vaiheessa säilytettäväksi, sillä tarkempia korjaustarveselvityksiä ei vielä ollut tehty.

Vaihtoehto B: 8-, 6- ja 5-kerroksinen kerrostalo ja rakennusperintökohteen korvaaminen ja osin korjaaminen

Vaihtoehtoiseksi suunnitelmaksi kehitettiin kevennetty versio kaavamuutoshakemusvaiheen suunnitelmasta. Risteyskohdassa kerrostalon korkein kohta jätettiin kahdeksankerroksiseksi, mutta sen pohjoista ja itäistä siipeä madallettiin, jotta se sopeutuisi paremmin ympäristöönsä. Suopursuntien palvelutaloa vastapäätä sijaitseva siipi laskettiin 6 kerrokseen, kuten palvelutalo naapurissa ja itäinen siipi pientalotontin vierellä madallettiin 5 kerrokseen.

Rakennusperintökohteen korjaustarveselvityksen ja lisäselvitysraportin sekä kohteessa vierailun seurauksena asemakaavoitus ja kaupunginmuseo päättivät lähteä kokeilemaan hankkeen ehdottamaa rakennusperintökohteen korvaamista uudella rakentamisella; korvaamisella ja korjaamisella niissä kohdissa, missä se olisi taloudellisesti ja terveysturvallisesti mahdollista. Käytännössä tämä tarkoittaa lähes kaikkien rakenteiden korvaamista ja päivittämistä toimiviksi. Rakennuksen osia sen sijaan on mahdollista säilyttää, korjata tai huoltaa ja uudelleen käyttää. Ratkaisu on poikkeuksellinen ja samalla kokeilu siitä, miten tämänkaltaisen valinta onnistuu.



Vaihtoehto B: Kuvassa kaavamuutosalueen kerrostalorakennus, joka sijoittuu Kielotien ja Valkoisenlähteen risteyskseen. Korkein 8-kerroksinen kohta muodostaa Kielotien keskustaosuudelle päätteen, siipiosat taas madaltuvat kohti naapuruston mittakaavaa ja ovat A-vaihtoehtoa matalammat. Pientalorakennus sijoittuu rakennuksen taakse; se ei näy kuvassa.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Kaavaehdotuksen pohjaksi valittiin vaihtoehto B, jossa nykyisen pientalon paikalle rakennetaan sitä mahdollisimman hyvin vastaava, korvaava ja korjaava, asuinrakennus ja tontin risteyskohtaan sijoitetaan 5-, 6- ja 8-kerroksinen kerrostalo, jonka pohjakerrokseen sijoittuu liiketilaa.

Kuva: Asemapiirros. Uudiskerrostalo ja korvattava rakennus uudella tontilla. Kuva AJAK Arkkitehdit



Kaavaprosessiaikana käydyissä keskusteluissa hankkeen sekä kaupunginmuseon kanssa päädyttiin toteamaan, että tontilla sijaitsevan funkisrakennuksen suojeleminen on haastavaa sen erittäin huonon kunnan vuoksi ja edellyttäisi monessa kohtaa uudelleenrakentamista. Lisäksi toteutuneet

rakenneratkaisut eivät olleet turvallisia ja/tai terveitä, mm. eristyskerros rungon välistä ja tuuletusväli pintamateriaalien takaa puuttuivat kokonaan. Vierailun aikana oli aistinvaraisesti haistettavissa vahva maakellarin haju, joka säilyi vaatteissa päiviä käynnin jälkeen. Kellarin lattian alapuolelle kertyi pieneen kaivantoon vettä, jota pumpattiin pois. Kellarin yläpohja oli lotkolla ja puurungon alajuoksujen alta/perustuksen päältä puuttui kosteuskatko. Yläpohjassa katonrajassa rungossa oli lahoa. Rakennuksen ympärillä ei ollut salaojia, vaikka ollaan pohjavesialueen vieressä. Lisäksi tekniset järjestelmät olivat käyttökänsä loppupäässä. Suurin osa koko rakennuksesta tulisi siten joka tapauksessa korvata ja päivittää terveeksi sekä turvalliseksi. Ainoat säästettävät ja kunnostettaviksi sopivat osat ovat rakennuksen ovia, osia ikkunoista ja tulisijoja. Edellisistä syistä päädyttiin kohteeseen hankkeen itse ehdottamaa uudelleenrakentamista, eli nykyisen rakennuksen korvaamista ja korjaamista niiden osien osalta, jotka ovat mahdollisia. Ratkaisu ei ole tavallinen, mutta siihen lähdettiin ennakkoluulottomasti ja keräämään kokemusta tämänkaltaisesta ratkaisusta.

Koska korvattava rakennus on alun perin ollut pienkerrostalo, päädyttiin kaavamääräykseen A, joka mahdollistaa niin omakotitalon, paritalon kuin kolme- tai neliasuntoisen pienkerrostalon rakentamisen. Tämä antaa mahdollisuuden hankkeelle punnita paras vaihtoehto toteutukseen. Ratkaisun pysäköintipaikat (3) on sijoitettu korvattavaa rakennusta ympäröivälle pihanosalle.

Uudiskerrostalon massa sovitetiin ympäröivään rakenteeseen ja sitä madallettiin pohjois- ja itäsiivistään asukaspalautteen seurauksena. Risteyskohta säilyi kahdeksankerroksisena. Risteyskohdan liiketilaosa on kuusimetriä korkea ja muodostaa kaupunkimaisen päätteen Kielotien keskustassa kulkevan osan pohjoiseen päähän. Rakennuksen edessä on aukio, johon on määrätty puu ja istuin, jotta se olisi kaupunkimainen ja edustava. Materiaalimaailma valittiin ympäröivästä rakenteesta, vaalea rappaus ja punatiili. Sisäpihalla parvekkeet saa ulottaa rakennusalan yli. Pysäköintipaikat on rajattu, 10 autotalleissa ja 18 pihalla. Pihan keskiosassa on leikki- ja oleskelualue. Koska piha on osin päivästä varjossa, on asumisviihtyvyyttä lisätty määräämällä saunatilan läntiselle puolelle rakennusmassaa, ilta-auringon suuntaan.

Asukkaat toivoivat matalampaa ratkaisua kuin OASissa esitelty ja uudiskerrostalon massaa onkin kevennetty pohjois- ja länsisiivistään. Rakennus on länsipäässä tonttia, kuten palautteissa toivottiin. Suopursuntietä ei ole avattu liikenteelle, mikä huolestutti asukkaita. Korvattava rakennus tuo muistuman menneestä ja niveltää tontin osaksi sen itäpuolista mittakaavaa.

Ratkaisussa on huomioitu alueen tulevaisuus; sijainti Hiekkaharjun aseman läheisyydessä tarkoittaa sitä, että alueella on mahdollisuuksia tiivistyä. Ympäristöään tehokkaampi ratkaisu on käsitelty tarkemmin kohdassa 3.3.2 Muut tavoitteet / Asemakaavaprosessissa tarkentuneet tavoitteet.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutos mahdollistaa kerrostalon ja pien- tai pienkerrostalon rakentamisen muodostettaville tonteille. Korvattava rakennus on toisinto tontilta purettavasta rakennusperintökohteesta, joka oli liian huonokuntoinen ja riski korjattavaksi, minkä vuoksi päädyttiin ratkaisuun sen korvaamisesta. Korjaaminen jätettiin kuitenkin mahdolliseksi, jolloin sekin olisi pääosin korvaamista. Risteyksen kerrostalo on viisi-, kuusi- ja kahdeksankerroksinen polveileva kokonaisuus, jonka ensimmäiseen kerrokseen sijoittuu liiketilaa. Se muodostaa kokonaisuuden risteysympäristön kerrostalomittakaavan kanssa.

Kaavamuutos sallii 2900 k-m² asuinkerrosalaa ja 60 k-m² liiketilaa uudiskerrostalolle ja kaavamääräyksissä mainittujen mittapiirustusten mukaisen pinta-alan korvattavalle rakennukselle, jonka voi toteuttaa pien-, pari- tai pienkerrostalona. Kerrostalon kerroskorkeudet ovat V, VI ja VIII, korvattavan rakennus on kaksikerroksinen. Pysäköinti on järjestelty pihalle ja autotalleihin. Kaavan viher-
tehokkuus on tarkastettu ja se täyttää vaatimuksen 0,9. Leikki- ja oleskelualue sijoittuu uudisker-

rostalotontin keskiosaan. Kerrostalon eteen muodostuu pieni aukio, jolle on määrätty penkki sijoitettavaksi yleisön käyttöön.

4.1.1 Mitoitus

Rakentaminen mahdollistaa asuntorakentamista noin 58 asukkaalle. Asuntotyyppijakaumasta määrätään maankäyttösovimuksessa; max. 30 % yksiöitä, min. 30 % kolmioita ja suurempia.

Asuinrakennusten korttelialue A

Tontin pinta-ala 2180,2 m².

Rakennusoikeus on kerrostalolle 2900 k-m² ja 60 k-m² liiketilalle, korvattavalle rakennukselle nykyistä käytettyä rakennusoikeutta vastaava rakennusoikeus, joka todentuu mittapiirustusten myötä, noin 200 k-m². Tehokkuusluku koko kaavamuutosalueella on kaavamuutoksen seurauksena 1,45 (ilman korvattavaa taloa 1,36).

Pysäköinti:

- autopaikkoja: 1 ap/110 asuntok-m², kuitenkin vähintään 1 ap / 2 asuntoa
- 1 ap/ 60 k-m² liiketilak-m² kuitenkin vähintään yksi paikka per liiketila
- 1 ap / 5000 k-m² huollolle
- 1 ap / 1500 k-m² vieraille
- Paikoista kaksi tulee mitoittaa liikuntaesteisille.
- nimeämättömistä asuntojen pihapaikoista tulee vähentää 15 %
- kerrostalon pihalle saa sijoittaa enintään 18 pysäköintipaikkaa
- 10 paikkaa tulee sijoittaa autotalleihin
- pysäköintipaikoille tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin
- korvattavalle tulee mitoittaa vähintään 2 autopaikkaa, jos se toteutetaan pientalona, muuten toimitaan uudiskerrostalon mitoituksen mukaisesti
- pyöräpaikkoja tulee olla vähintään 2 kpl / asunto

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavaratkaisulla ja sen määräyksillä on pyritty varmistamaan rakentamisen ja ympäristön laatu. Kaavan mukainen rakentaminen tiivistää yhdyskuntarakennetta ja tukeutuu joukkoliikenteeseen kestävänsä kehityksen mukaisesti.

Kaupunkikuva kehittyy nykyisestä. Erityisesti Kielotien ja Valkoisenlähteen tien risteysalueen kaupunkikuva kehittyy. Risteys on portti Tikkurilan keskusta-alueelle. Kerrostalo sopeutuu Valkoisenlähteen tien pohjoisreunan ja risteysalueen korkeampaan kerrostalomittakaavaan. Pientalorakentamista tehokkaampi ratkaisu perustellaan sen sijainnilla niin kehittyvän Valkoisenlähteen tien varressa kuin Hiekkaharjun aseman läheisyydessä. Ratkaisu on Vantaan uuden yleiskaavan mukainen. Korvattava funkistalo sopeutuu Suopursuntien varren pientalomittakaavaan. Tavoitteena on korkealaatuinen ratkaisu, jossa rakennusperintökohdetta kunnioittaa vanhan korvaava/osin korjaava ratkaisu, jossa on vanhan rakennuksen henkeä ja muistuma siitä. Ratkaisu on samalla kokeilu siitä, miten tämänkaltaisen valinta toteutuu.

Yleismääräyksissä on annettu rakentamisen ja arkkitehtuurin laatua käsitteleviä määräyksiä. Korvattavan rakennuksen materiaalimailma seurailee purettavan rakennuksen materiaali- ja väripalettia. Risteyskohdan kerrostalon tulee olla yhdistelmä paikallamuurattua punatiiltä ja vaaleaa rappautusta, jolloin se sopeutuu niin risteyskohdan punatiilimailmaan kuin kaavamuutosalueen korvattavan/korjattava pientalon vaaleaan, rapattuun väri- ja materiaalimailmaan. Kerrostalon ensimmäisen kerroksen käsittelystä on määrätty ja katualueen puolella tulee olla avoin, toiminnallinen

ja visuaalisesti kahden kerroksen korkuinen kivijalkakerros, mikä korostaa rakennuksen sijaintia Tikkurilan keskusta-alueen pohjoisessa risteyksessä. Sisäänkäyntejä ja kivijalkakerrosta tulee korostaa.

Kaavamuutoksen mukainen rakentaminen täyttää vihertehokkuusmääräyksen. Tontilla sijaitsevia puita on pyrittävä säilyttämään, kuitenkin siten, että maaperän puhdistustyöt ja rakentamisen toimintamahdollisuudet huomioidaan. Kulkuväylät ja pysäköintiruudut tulee päällystää puoliläpäisevällä pinnoitteella ja tontti istuttaa monipuolisin istutuksin. Rakennuksen kiertää sisäpihalta käveltävä väylä, joka on erotettu ajoväylästä. Leikki- ja oleskelualue sijoittuu keskelle tonttia ja on melulta suojassa.

4.3 ALUEVARAUKSET

Kaavamuutosalue jakautuu asuinkerrostalojen korttelialueeseen ja katualueeseen. Muodostettava tontti merkitään asuinrakennusten korttelialueeksi (A).

4.3.1 Korttelialueet

A, asuinrakennusten korttelialue

5-, 6- ja 8-kerroksinen, katulinjojen mukaan nivelletty asuinkerrostalo sijoittuu Kielotien ja Valkoisenlähteentien risteykseen. Se madaltuu kohti pohjoispuolista kuusikerroksista palvelutaloa sekä itäpuolen rivitaloa. Korkein osa massaa sijoittuu risteykseen mahdollisimman kauas pientalorakenteesta. Pihaan ajetaan Suopursuntietä ja pysäköinti on järjestelty pihapaikoille ja autotalleihin. Oleskelupiha sijoittuu talomassan pohjoispuolelle, suojaan melulta ja huonolta ilmanlaadulta. Rakennuksen Kielotien puolelle muodostuu aukiomainen tila liiketilaosan eteen.

Asuinkerrostalon rakennusoikeus on 2900 k-m² asumiselle ja 60 k-m² liiketilalle. Kaksi ensimmäistä kerrosta muodostavat kaupunkimaisen kivijalkakerroksen ja liiketilan etuosan korkeus on 6 metriä, joka muodostaa risteykseen näyttävän ja urbaanin päätteen. Materiaalimaailma on lainattu naapurirakennuksilta: punatiili ja vaalea rappaus.

Tontilla sijaitseva rakennusperintökohde tulee korvata uudella, vastaavalla rakennuksella ja osin korjata. Rakennuksesta tulee teettää mittapiirustukset ja korvaavassa rakennuksessa jäljitellä rakennusperintökohteen muotoa ja yksityiskohtia ja julkisivun pintakäsittelyä. Kellarin saa jättää rakentamatta korkealla olevan pohjaveden vuoksi. Myös rakenteet saa valita parhaiten korvaavaa ratkaisua tukevaksi ja päivittää. Sisätiloissa tulee ottaa lähtökohdaksi rakennusperintökohteen ratkaisut, mutta tiloja saa päivittää nykymitoitusta vastaavaksi. Lisäksi toteuttajalle on annettu vapaus valita, onko ratkaisu omakoti-, pari- vai asuinkerrostalo. Värimaailma, detaljit ja kunnostettavat osat tulee ottaa osaksi ratkaisua.

Uudiskerrostalon pihalle tulee sijoittaa oleskelu- ja leikkialue, joka on aamuauringossa. Tontilla olevia isoja puita ja pensaita tulee pyrkiä säilyttämään ja alueelle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Vihertehokkuus 0,9 täyttyy kaavamukaisella ratkaisulla.

4.3.2 Muut alueet

Katualue ja tonttialue muuttuvat kaavamuutoshankkeen myötä. Suopursuntien katualue levenee 1,6 metriä, jotta sen eteläiseen laitaan kaavamuutosalueen kohdalle voidaan rakentaa jalkakäytävä. Tämä helpottaa kävelyn turvallisuutta ja sujuvuutta sekä leventää näkymiä autolla ajettaessa Suopursuntien ja Kielotien risteykseen. Suopursunaukio taas otetaan osaksi tonttia, lisäksi Valkoiselähteen tien ja Kielotien risteyskohdan katualueesta siirtyy suikale tontinosaksi.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle Hiekkaharjun alueelle ja on Tikkurilan keskusta-alueen yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikennelähtökohtien varteen lähelle Hiekkaharjun asemaa sekä bussiyhteyksiä. Hanketta voidaan pitää kestävästä kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

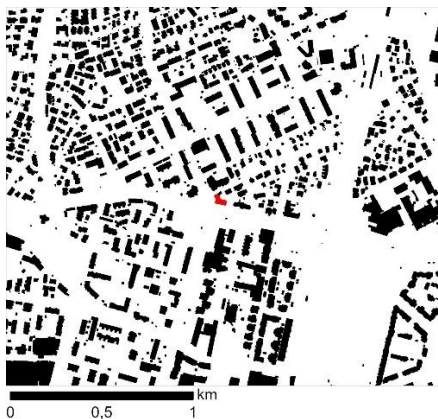
4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Hanke täydentää Tikkurilan keskusta-alueen tehokkaasti rakennettua aluetta. Se sijoittuu Tikkurilan keskusta-alueen pohjoiselle rajalle Hiekkaharjun puolelle ja muodostaa risteystä ympäröivän rakenteen kanssa keskustan pohjoisen portin. Rakennusperintökohteen korvaavan/korjattavan rakentamisen toteutumisen myötä Tikkurila saa uuden kohteen, jossa rakennusperintöä on kunnioitettu uudella tavalla. Hanke on samalla kokeilu siitä, miten tämänlainen ratkaisu toteutuu ja toimii. Ratkaisuun päädyttiin kohteen huonon kunnon ja taloudellisten seikkojen yhteisvaikutuksesta. Muistuma ei ole suojelua, mutta sillä on oma jännittävä ja kokeileva arvonsa kertomassa hankkeen myötä menetetystä, paikallisesti merkittävästä rakennusperintökohteesta.

Väestön rakenne ja kehitys

Hanke mahdollistaa asumista noin 60 asukkaalle. Erikokoiset asunnot mahdollistavat asumisen eri elämäntilanteiden vaiheissa. Hiekkaharjussa oli 5410 asukasta vuonna 2020, joten lisäys on noin prosentti alueen asukasmäärään.

Yhdyskuntarakenne



Kaavamuutoshanke toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, se täydentää Tikkurilan keskusta-alueen pohjoista rajaa ja olemassa olevaa kaupunkirakennetta, tukeutuu hyviin joukkoliikennelähtökohtiin ja hyödyntää jo rakennettua infrastruktuuria.

Kaavamuutosalue sijaitsee Tikkurilan keskusta-alueen pohjoisella rajalla ja päivittäispalvelut löytyvät kävelyetäisyydeltä. Se on myös osa radanvarren asuinalueita: läheinen Hiekkaharjun asema mahdollistaa yhteydet lentokentälle ja seudulle.

Alue sijaitsee lähellä Jokiniemen runsaita virkistysmahdollisuuksia.

Kaupunkikuva

Hanke kehittää kaupunkikuvaa nykyistä tiiviimmäksi. Se sopeutuu Tikkurilan keskustan ja Valkoisenlähteentien risteysalueen mittakaavaan ja ryhdistää risteysalueen kaupunkikuvaa. Korvattu/korjattu pientalo ottaa kiinni Suopursuntien pientalorakenteen mittakaavaan ja niveltää kaavamuuotosalueen mittakaavan sen itäpuolisiin naapureihin. Kerrostaloratkaisu aktivoi katutilaa, sen sisäänkäynnit ja liiketila sijoittuvat pienen aukion ja kävelyraitin yhteyteen. Risteyskohdan itäisin siipi on madallettu ja huomioi naapurin mittakaavaa. Pientaloaluetta tehokkaampi ratkaisu on perusteltu sijainnilla: Hiekkaharjun asema Päärata ja Kehärata yhteyksineen tuo nopeat yhteydet seudulle ja lentokentälle. Ratkaisu noudattaa myös Vantaan uuden yleiskaavan 2020 linjaa alueen tiivistymisestä.

Asuminen

Kaavamuutos mahdollistaa kerrostalon ja pientalon rakentamisen. Asukkaita hanke mahdollistaa noin 60. Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen, se lisää mahdollisuuksia monipuoliselle asuntotuotannolle raideliikenneyhteyksien varten. Monipuolinen asuntojakauma mahdollistaa monen erilaisen asumistarpeen mukaiset asunnot ja asumisen elinkaaren eri vaiheissa.

Palvelut ja työpaikat

Kerrostalorakennukseen tulee rakentaa 60 k-m²:n liiketila, joka mahdollistaa pienen yrityksen toiminnan ja muutaman työpaikan sijoittumisen tontille. Tikkurilan keskusta-alue on työpaikkakeskittymä, joka on hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Hanke kasvattaa työpaikkojen sijoitumismahdollisuuksia keskustan alueella ja edistää elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymistä.

Sosiaalinen ympäristö

Rakennushanke mahdollistaa tilat noin 60 asukkaalle. Kerrostaloasuntojen huoneistotyyppijakaumaa säädellään siten, että yksiöitä saa olla maksimissaan 30 % asuntomäärästä ja vähintään 30 % tukee olla kolmioita tai suurempia. Asuntojakauma mahdollistaa asumisen eri elämänkaaren vaiheissa ja tukee siten sosiaalisesti tasapainoisen kokonaisuuden rakentumista. Iäkkäille kohde tarjoaa esteettömän asumisen mahdollisuudet lähellä Tikkurilan keskustaa. Hanke edistää VAT:n mukaista sosiaalisesti kestävä kehitystä.

Virkistys

Hanke sijoittuu lähelle laajoja virkistysalueita, Jokiniemessä sijaitsevaa Hiekkaharjun liikuntapuiستoa ja Tikkurilan urheilupuistoa Viertolassa ja lisää niiden käyttäjämäärää. Hanke ei vaaranna VAT:n pyrkimyksiä edistää luonnon monimuotoisuutta tai huolehtia virkistysalueiden riittävydestä.

Liikenne

Hanke sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä ja lisää joukkoliikenteen käyttäjiä. Kohde on kävelyetäisyydellä Hiekkaharjun juna-asemasta, josta on yhteydet seudulle ja lentoasemalle. Bussireitti kulkee tontin ohitse. Uudet käyttäjät parantavat joukkoliikenteen kannattavuutta.

Hanke lisää liikennettä Suopursuntiellä muutamalla kymmenellä henkilöautomatkalla. Liikenne on

asukkaiden liikennettä, lisäksi tontilla on muutama paikka vieraille ja huoltoliikenteelle. Suopursuntie on päättävä katu ja yhteydet Kielotielle kulkevat kadun länsipäästä kaavamuutosalueen vierestä. Naapureiden mukaan risteys on ruuhkainen. Uusi rakentaminen lisää liikennettä Kielotien ja Suopursuntien risteyksessä. Suopursuntien katualuetta on levennetty 1,6 metriä kaavamuutosalueen kohdalta, jolloin katutila väljenee nykyisestä. Levennys on varattu jalkakäytäväksi. Tämä lisää tilaa ja näkyvyyttä kadulla ja helpottaa kävelijöiden kulkua muuten kapealla Suopursuntiellä.

Vesihuolto

Uudet rakennuksen voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkkoon. Yleistä vesihuoltoverkostoa ei tarvitse kaavamuutosta varten laajentaa.

Kaavamuutoksen mukainen rakentaminen edellyttää olemassa olevan hulevesiviemäröinnin siirtämistä pois tulevien rakennusten alta Suopursuntiellä sekä Valkoisenlähteentiellä. Yhteensä siirrettäviä osuuksia on noin 160 metriä. Siirrettävät osuudet on esitetty hulevesiviemärin siirtosuunnitelmassa.

Energiatalous

Rakennus on mahdollista riittää rakennettuun kaukolämpöverkkoon. Vantaan Energia pyrkii fossiilittoman energian tuotantoon vuoteen 2026 mennessä. Lämmitys on siten mahdollista järjestää kestävästi. Käyttöenergian hankinta uusiutuvilla on mahdollista ja riippuu asujien valinnoista. Hanke lisää energiantarvetta ja sen käyttöä.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Maisemarakenne

Alue on rakennettua ympäristöä. Maisemarakenne laajana kokonaisuutena säilyy. Hiekkaharju on kaavamuutosalueen kohdalla tasaista hiekkamaata, joka on osa luodekaakkosuuntaista pitkää harjua. Harju on tasoittunut jääkauden jälkeisten merivaiheiden aikana. Se jatkuu Helsingin puolelta Hiekkaharjuun ja jatkaa Keski-Uudellemaalle. Harju on Vantaan ainoa. Maisemarakenne ei muutu, mutta rakennettu lähimaisema muuttuu, kun risteysalueelle rakennetaan aiempaa tontin käyttöä tehokkaampi rakennus. Rakennus korostaa risteyskohtaa, joka on pohjoinen portti Tikkurilan keskusta-alueelle.

Luonnonolot, luonnon monimuotoisuus

Uudisrakentaminen sijoittuu rakennetulle alueelle, eikä sillä ole merkittävää vaikutusta luonnonoloihin. Tontti on määrätty istutettavaksi monipuolisista istutuksista, mikä osaltaan huolehtii kasvullisen maan rikkaasta käsittelystä. Olemassa olevia puita on pyrittävä säilyttämään. Mikäli maaperä tulee puhdistaa, sillä saattaa olla vaikutuksia mahdollisuuksiin säästää olemassa olevia istutuksia ja puita. Pihan istutuksia koskevat määräykset tukevat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden periaatetta luonnon monimuotoisuuden edistämisestä.

Maaperä

Kaavamuutosalueen maaperä on harjumuodostelman reuna-alueen hiekkaa ja karkeaa hietaa. Ajoväylät on määrätty asvaltoitavaksi, muut päällysteet puoliläpäiseviksi. Pelastustien kohdalla pohjamaa tulee vahvistaa kantavaksi. Maaperän raskasmetallipitoisuudet tulee tarkistaa ja tarvittaessa puhdistaa ennen rakennustöiden aloittamista. Kaavamuutostyön aikana teetetyn ympäristökatselmuksen mukaan tontilla on kohonnut riski koskien maaperän pilaantuneisuutta ja selvitys suosittelee maaperän pilaantuneisselvityksen tekemistä. Riskit liittyvät lyijysulatto Oy Grönberg Ab:n aiheuttamiin mahdollisiin lyijylaskelmiin, mahdolliseen maanalaiseen öljysäiliöön (epätodennäköinen) sekä alueella aiemmin olleeseen saunarakennukseen ja sen purkujätteiden mahdolliseen käsittelyyn. Kaavamääräyksen mukaan kaavamuutosalueen maaperän mahdolliset epäpuhtaudet tulee selvittää ja maaperä mahdollisesti kunnostaa.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on osin rakennettua, osin kasvullista maata. Uusi kerrostalo peittää osan aikaisemmasta kasvullisesta maasta ja rakennetun pinnan määrä kasvaa. Hulevesien määrä lisääntyy ja kaavamääräyksen mukaan kattovesiä tulee imeyttää sekä niitä ja muita hulevesiä viivyttaa tontilla ennen vesien johtamista hulevesiviemäriin. Vain ajoväylät saa asfaltoida, pysäköintiruudut päällystetään puoliliipäisevällä pinnoitteella. Vihertehokkuusluku 0,9 pitää saavuttaa pihasuunnitelmassa, laskuri huomioi myös hulevedet.

Rakennetulta tontilta saa poistua mitoitusadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin tontilta poistuisi luonnontilassa. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi hetkellisesti kertyä piha- ja pysäköintialueille ja lopulta johtua hallitusti tulvareittejä pitkin yleisille alueille.

Korttelien hulevedet tulee hallita kaavavaiheessa laaditun hulevesisuunnitelman mukaisesti. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia päivitetty hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

4.4.3 Muut vaikutukset

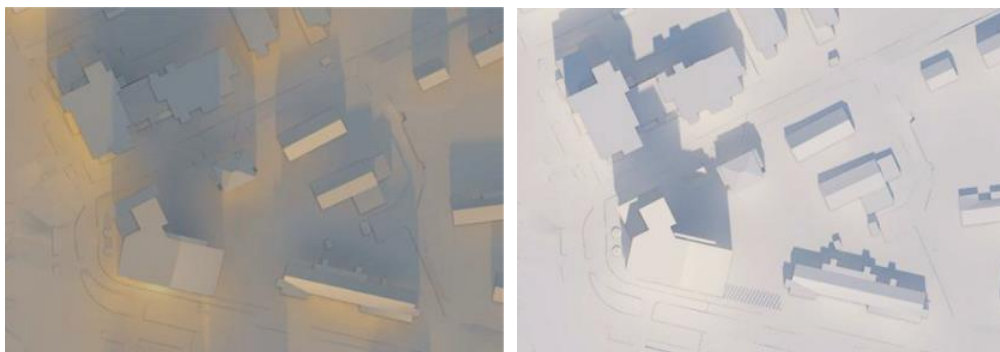
Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

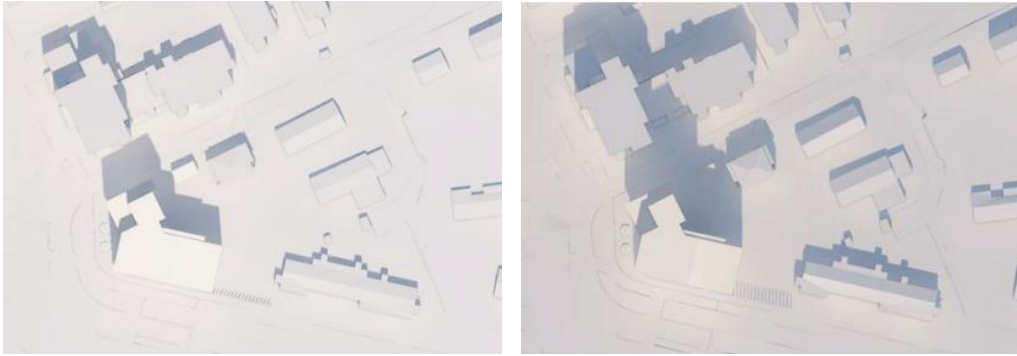
Rakentaminen lisää kasvihuonepäästöjä, samoin rakennuksen käytönaikainen lämmön- ja sähkönkulutus. Hanke on mahdollista liittää kaukolämpöön, mikä on Vantaalla 2026 lähtien fossiilitonta. Sähkön voi hankkia uusituvilla, mikä riippuu kuluttajan valinnasta. Rakentaminen tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, mikä taas vähentää esimerkiksi liikkumisen tarvetta ja sitä kautta liikenteen päästöjä. Rakennus tukeutuu hyvin joukkoliikenneyhteyksiin ja tukee niiden kehittymistä ja käyttöä. Hanketta voidaan pitää kestävästä kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

Vihertehokkuus-menetelmän avulla toteutetaan kestävä kehitys ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita ja luodaan viihtyisää elinympäristöä. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää valitulla alueella. Menetelmää on testattu Vantaan asemakaavoituksessa vuodesta 2016 lähtien. Suopursuntien hankkeen asemakaavavaiheen vihertehokkuuslaskemien perusteella kaavamuutosalueen tavoitetaso 0,9 on saavutettavissa. Vihertehokkuuslaskurin tulostulokortti on selostuksen liitteenä. Säilyttämällä olemassa olevaa kasvustoa ja istuttamalla uutta kaavassa päästään tavoitelukuun. Hulevesien hallintasuunnitelma edistää ilmastonmuutokseen sopeutumista vesien hallinnan suhteen.

Rakennusten sijoittelu edistää suojaosan pienilmaston syntymistä. Suojaisalla sisäpihalla on mahdollista oleskella tuulettomassa ja varjoisassa kohdassa. Riippuen päivän ajankohdasta, piha-alue on auringossa tai varjossa.

Kuvat: Varjotarkastelut kello 12 talvella ja keväällä 21.12. ja 21.3., seuraavalla sivulla klo 12 kesällä ja syksyllä, 21.6. ja 21.9., kuvat Ajak Arkkitehdit





Taloudelliset vaikutukset

Uudet asunnot lisäävät asukas pohjaa ja alueen työvoimaa, mikä tukee alueen palveluiden säilymistä ja kehittymistä. Rakennuksen pohjakerrokseen sijoittuva liiketila mahdollistaa pienimuotoista yrittäjätoimintaa.

Kaavan toteuttamiseen liittyvän kunnallisteknisen rakentamisen kustannus on verrattain vähäinen. Vanhan Sahatien eteläreunaan rakennetaan kaavamutosalueen kohdalle jalkakäytävä. Johdotoverkostot on rakennettu valmiiksi ja uusi rakentaminen voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkostoon ja rakennukset on mahdollista liittää kaukolämpöverkostoon.

Hankkeen tulee kustantaa katualueen hulevesien uusi järjestely. Myös sähköverkon kaapeleita ja tietoliikennekaapeleita tulee siirtää rakentamisen alta ja Suopursunaukion jakokaapille tulee löytää uusi paikka. Sähköverkon siirron kustannusasioissa toimitaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 sopimuksen mukaisesti. Tietoliikenteen kaapeleista tulee olla yhteydessä palvelutarjoajaan ja sopia yksityiskohdista.

Tontille osoitetaan 2900 k-m² uutta asuinkerrosalaa ja 60 k-m² liiketilakerrosalaa, joista kaupunki saa korvauksen, jolla hakija osallistuu yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin. Korvattavan rakennuksen rakennusoikeus on noin 200 k-m² ja se tarkentuu tehtävien mittausten seurauksena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehitykseen

Kerrostalon ensimmäiseen kerrokseen tulee sijoittaa 60 k-m²:n kokoinen liiketila. Tila mahdollistaa pienessä määrin yritystoimintaa ja edistää sitä kautta toimivan kilpailun kehittymistä.

Vaikutukset ympäristöhäiriöihin

Melu

Meluntorjunta on huomioitu sitä koskevien määräysten, ohjeiden ja työtä varten tehdyn meluselvityksen pohjalta. Julkisivuille on määrätty äänitasoerovaatimukset 30 dB ja 35 dB. Uuden kerrostalorakennuksen sijainti tontilla ehkäisee melua piha-alueelta, jolla sijaitsee leikki- ja oleskelutila. Koko Vantaata koskevan lentomelun, tieliikenteen aiheuttaman melun sekä ratamelun aiheuttamat häiriöt ovat kaavamääräyksiin ja rakennuksen sijoittelulla ehkäisty.

Tärinä

Kaavamääräyksillä on määrätty mahdollisen tärinän selvittämisestä ja vähentämisestä tärinän heilahdusnopeuden raja-arvon 0,3 mm/s alle. Mikäli tärinämittausten mukaan tärinää esiintyy, on kaavamääräyksellä ehkäisty sen haitat asumiselle.

Maaperä

Kaavamääräyksen mukaan maaperän mahdolliset epäpuhtaudet tulee selvittää ja maaperä kunnostaa ennen rakennustöiden aloittamista. Teollisuushistorian perintönä alueella on havaittu pi-

laantuneita maa-alueita. Päästöjä ovat aiheuttaneet pääradan varrella sijainnut lyijysulatto ja pääkirjaston paikalla sijainnut akkutehdas. Vantaan ympäristökeskus ei suosittele vihannesten, marjojen tai sienien käyttöä ravinnoksi, ellei maata ole todettu puhtaaksi tai tontin maaperää kunnostettu.

Ilmanlaatu

Rakennus sijaitsee noin 11 metrin päässä kadusta, jolla kulkee 9550 autoa vuorokaudessa. HSY:n suositusetaisyys ei täyty, mutta minimietäisyys 7 metriä ylittyy. Minimietäisyyttä voi soveltaa, kun tehdään kaavamuutosta jo rakennetulle alueelle. Rakennuksen tuloilma on määrätty otettavaksi pihapuolelta, jossa ilmanlaatu on puhtaampaa.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Ympäristöhäiriöiden vähentäminen ja terveellisen elinympäristön rakentuminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon. Kaavan vaikutuksia ympäristöhäiriöihin on käsitelty tarkemmin kohdassa 4.4.3 / Vaikutukset ympäristöhäiriöihin.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen, kaava on saanut lainvoiman ja hankkeelle on saatu rakennuslupa.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Jalon Rakentajat Oy:	En Janne	
	Rentto Kalle	
Ajak Oy:	Jaakko Kettunen	arkkitehti
Sitowise:	Tomi Valkeapää	korjaustarveselvitys
Innovarch:	Rinne-Kanto Maiju	RHS
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Kotilainen Ritva	ak-arkkitehti/ alue-arkkitehti
	Niva Seppo	vs. alue-arkkitehti
	Kuusisto Terhi	asemakaava-arkkitehti
	Huhtala Tuuli	asemakaava-arkkitehti
	Kaunismäki Leena	kaavatekninen koordinaattori
	Vanhala Anna-Liisa	kaavoitusteknikko
	Kujala Ritva-Leena	asemakaavakoordinaattori
	Ekroos Elina	Kestävä kaupunki, maisema
	Eitsi Eeva	Kestävä kaupunki, maisema
Kadut ja puistot:	Luomala Paula	vesihuollon suunnittelu
	Keinänen Harri	vesihuollon suunnittelu
	Pajunen Jarmo	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Kärki Matti	kaupunkikuva-arkkitehti
	Panu Latvala	lupa-arkkitehti
	Ilkka Laitinen	lupa-arkkitehti
	Rekonen Ilkka	lupapäällikkö
	Tuire Sulkava	tarkastusinsinööri
	Risto Levanto	rakennusvalvontapäällikkö
	Tommi Hietanen	rakennuslakimies
Kaupunginmuseo:	Silanto Anne	rakennustutkija
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Toljander Wilma	asumisen erityisasiantuntija
Ympäristökeskus:	Lundén Pyry	ympäristötarkastaja

VANTAAN KAUPUNKI, Kaupunkirakenne ja ympäristö, Asemakaavoitus / Tikkurila

Vantaalla, 5. päivänä huhtikuuta 2022

Terhi Kuusisto
asemakaava-arkkitehti

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

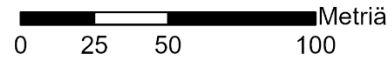
Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	11.02.2022
Kaavan nimi	002436 60 Hiekkaharju kaupunginosa Suopursuntie		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	18.05.2020
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002436
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,2447	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,2447
Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]		
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset	
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset	

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	0,2447	100,0	2960	1,21	0,0000	2581
A yhteensä	0,2180	89,1	2960	1,36	0,0662	2581
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0267	10,9	0		-0,0662	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]	
Yhteensä						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	1	0	0	0

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	0,2447	100,0	2960	1,21	0,0000	2581
A yhteensä	0,2180	89,1	2960	1,36	0,0662	2581
A	0,2180	100,0	2960	1,36	0,0662	2581
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0267	10,9	0		-0,0662	
Kadut	0,0267	100,0	0		0,0052	
Katuauk./torit	0,0000		0		-0,0714	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset			Suojeltujen rakennusten muutos		
	[lkm]	[k-m²]		[lkm +/-]	[k-m² +/-]	
Yhteensä	1	0		0		0
Asemakaava	1	0		0		0
Ei-asemakaava						



Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002436	Päiväys Datum 5.4.2022
Vantaan kaupunki SUOPURSUNTIE Kaupunginosa 60, Hiekkaharju Asemakaavan muutos Osa korttelia 60053 ja katualuetta. Tonttijako ja tonttijaon muutos Osa korttelia 60053. 1:2000	Vanda stad GETPORSVÄGEN Stadsdel 60, Sandkulla Ändring av detaljplanen Del av kvarteret 60053 och gatuområdet. Tomtindelning och ändring av tomtindelningen Del av kvarteret 60053. 1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Asuinrakennusten korttelialue.

Kaava-alueella sijaitsevat rakennukset on toteutettava ja otettava käyttöön samanaikaisesti tai siten, että korvattava rakennus on toteutettava ja otettava käyttöön ensimmäiseksi.

Uudiskerrostalo

Uudiskerrostalon kerrosala on 2900 k-m². Tämän lisäksi rakennuksen risteyskohtaan tulee sijoittaa liiketilaa katutasoon vähintään 60 k-m².

Asumista palvelevat yhteistilat, varastotilat, tekniset tilat, pysäköintitilat sekä parvekkeiden ja terrassien kiinteästi lasitetut osat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat eivät mitoiteta autopaikkoja tai väestönsuojia.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia. Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuone saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoiteta autopaikkoja tai väestönsuojia.

Risteysalueen etupiha tulee suunnitella laadukkaasti ja siitä tulee muodostaa katutilaa luontevasti liittyvä kokonaisuus. Aluetta ei saa aidata. Alueelle tulee sijoittaa istutamispaikka yleisön yhteiseen käyttöön.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvarteretsområde för bostadshus.

Byggnaderna som ligger i planområdet ska uppföras och tas i bruk samtidigt eller på så sätt att den ersättande byggnaden uppförs och tas i bruk först.

Det nya flervåningshuset

Det nya flervåningshusets våningsyta är 2900 m²-vy. Utöver detta ska minst 60 m²-vy affärsutrymme placeras i byggnadens gatuplan i korsningen.

Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, förråd, tekniska utrymmen, parkeringsutrymmen samt balkongernas och terrassernas fast inglasade delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser eller skyddsrum anvisas.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp. På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Gårdsplanen framför korsningsområdet ska planeras så att den är av hög kvalitet och den ska bildas till en helhet som anknyter till gaturummet på ett naturligt sätt. Området får inte inhägnas. I området ska en sittplats placeras för allmänhetens gemensamma bruk.

Jokaisesta porrashuoneesta tulee olla uloskäynti kadulle ja pihan puolelle. Rakennuksen edessä sijaitsevalta aukiolta tulee järjestää sisäänkäynti porrashuoneeseen ja liiketilaan.

Asukkaita palveleva yhteinen saunatila tulee sijoittaa seitsemänteen tai kahdeksanteen kerrokseen. Tilojen tulee avautua länteen.

Katutasokerroksen vähimmäiskorkeus on 3,0 metriä. Katuun rajautuvilta osin liiketilan kerroskorkeuden tulee olla vähintään 6 metriä. Katualueen puolelle tulee muodostaa avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kahden kerroksen korkuinen kivijalkakerros.

Kivijalkakerrosta ja sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja/tai valaistuksella.

Rakennuksen julkisivujen tulee olla paikalla muurattua punatiltia ja vaaleaa rappautua. Tiilijulkisivussa tulee käyttää vaihtelevia muuraustapoja ja yksityiskohtia.

Väestönsuoja voidaan osin tai kokonaan sijoittaa Valkoisenlähteentien julkisivun kohdalle. Ikkunatonta julkisivua väestönsuojan kohdalla tulee korostaa muusta julkisivusta poikkeavalla tiililadonnalla.

Uudiskerrostalon kulkuaukkoja tulee korostaa ja ne tulee rajata kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein, jotka liittyvät kivijalkakerroksen arkkitehtuuriin. Jätetilat tulee rajata katutilasta ja pihasta.

Parvekkeet saa pihan puolella ulottaa rakennusalan yli kolmannelta kerroksesta lähtien. Rakennuksen itäisimmällä julkisivulla parvekkeet eivät saa ylittää rakennusalan rajaa. Parvekkeen kaideosan tulee antaa umpinainen vaikutelma. Pääosa parvekkeista tulee lasittaa.

Parvekkeiden taustaseinät voivat materiaaliltaan poiketa muusta julkisivusta. Sandwich-elementtirakennetta saa käyttää vain parvekkeiden taustaseinissä.

Parvekkeita ei saa tukea maahan.

Tekniset tilat ja laitteet tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin. Katolle sijoittuvat tekniset tilat tulee sijoittaa pihajulkisivuun rajautuen.

Melu

Valkoisenlähteentien ja Kielotien liikenne aiheuttaa melua, joka tulee huomioida parvekkeiden suunnittelussa. Teknisiin ratkaisuihin tulee huolehtia, ettei ohjeiden mukainen melutaso ylitä.

Tärinä

Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä tärinäselvitys, joka sisältää tärinämittaukset, tulokset ja ratkaisut tärinän vähentämiseksi tärinän heilahdusnopeuden raja-arvon 0,30 mm/s alle.

Ilmanlaatu

Rakennuksen tuloilma tulee ottaa riittävän korkealta rakennuksen puhdasilmaisemmilta puolilta ja suodattaa tehokkaasti.

Maaperä

Tontin maaperän mahdolliset epäpuhtaudet tulee selvittää ja maaperä tarvittaessa kunnostaa ennen rakennustöiden aloittamista.

Piha

Pihalle on varattava leikki- ja oleskelualue tontin yhteiseen käyttöön.

Olevia isoja puita ja pensaita tulee mahdollisuuksien mukaan pyrkiä säilyttämään.

Alueelle on laadittava yhteinen pihasuunnitelma, jossa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja, niittyä ja nurmikkoa. Pihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä tai leikki- ja oleskelualueina, on istutettava.

Från varje trapphus ska det finnas en utgång till gatan och gårdssidan. Från den öppna platsen som ligger framför byggnaden ska en entré ordnas till trapphuset och affärsutrymmet.

Det gemensamma bastuutrymmet som betjänar de boende ska placeras på sjunde eller åttonde våningen. Utrymmena ska öppna sig västerut.

Gatuplansvåningens minimihöjd är 3,0 meter. Till de delar som gränsar till gatan ska affärsutrymmets våningshöjd vara minst 6 meter. På gatuområdets sida ska en öppen, funktionell och visuell, två våningar hög stenfotsvåning bildas.

Stensfotsvåningen och entréerna ska framhåvas med arkitektoniska medel genom ett stort antal öppningar, material, färger, byggnadsdelar och/eller belysning.

Byggnadens fasader ska bestå av platsbyggnad rött tegel och ljus puts. I tegelfasaden ska varierande murningssätt och detaljer användas.

Skyddsrummet kan delvis eller helt placeras vid fasaden på Vitbäcksvägen. Den fönsterlösa fasaden vid skyddsrummet ska framhåvas med tegelsättning som avviker från den övriga fasaden.

Det nya flervåningshusets passager ska framhåvas och de ska avgränsas med konstruktioner som håller hög kvalitet med avseende på stadsbilden och anknyter till stenfotsvåningens arkitektur. Soprummen ska avgränsas från gaturummet och garden.

På gårdssidan får balkongerna sträcka sig över byggnadsytan räknat från tredje våningen. På byggnadens östligaste fasad får balkongerna inte sträcka sig över byggnadsytans gräns. Balkongens räckesdel ska ge ett solitt intryck. Största delen av balkongerna ska inglasas.

Balkongernas fondväggar kan till sina material avvika från den övriga fasaden. Sandwich-elementkonstruktioner får användas endast på balkongernas fondväggar.

Balkonger får inte stötta mot marken.

Tekniska utrymmen och anordningar ska anpassas till byggnadens arkitektur. Tekniska utrymmen som placeras på taket ska placeras så att de gränsar till gårdsfasaden.

Buller

Vitbäcksvägens och Konvaljvägens trafik orsakar buller som ska beaktas i planering av balkonger. Genom tekniska lösningar ska man söra för att bullernivån enligt anvisningarna inte överskrider.

Vibrationer

Till bygglovshandlingarna ska en vibrationsutredning bifogas som innehåller vibrationsmätningar, resultat och lösningar för att minska vibrationernas svängningshastighet till under 0,30 mm/s.

Luftkvalitet

Byggnadens tilluft ska tas från en tillräckligt hög höjd på de sidor av byggnaden där luften är renare, och filteras effektivt.

Jord

Eventuella föroreningar i tomtmarken ska utredas och marken ska vid behov saneras innan byggarbetena inleds.

Gårdsplan

På gården ska ett lek- och vistelseområde reserveras för tomtens gemensamma bruk.

Man ska sträva efter att i mån av möjlighet bevara befintliga stora träd och buskar.

För området ska en enhetlig plan för gårdsplanen utarbetas i vilken behoven hos användare i olika åldrar ska beaktas. Gårdsplanen ska förverkligas som ett område med mångsidig växlighet där det planteras träd, buskar, perenner, ängar och gräs med beaktande av årstidernas växling. De delar av gårdsplanen som inte används som nödvändiga gångvägar eller för lek och utevistelse, ska förses med planteringar.

3/5

Pihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Kattovedet imeytetään ensisijaisesti tontilla siten, että naapurikiinteistöille ei aiheudu haittaa. Mikäli hulevesiä on johdettava tontilta pois, on niiden kulkua viivytettävä. Pysäköinti- ja ajoväylien hulevedet tulee johtaa viivytyksen jälkeen hulevesiviemäriin.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Vain ajoväylät saa asfaltoida. Pysäköintipaikat tulee päällystää puoliipäisevillä pinnoitteilla.

Pysäköintialueet tulee rajata istutuksin.

Pysäköinti

Uudiskerrostalo:

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Kerrostaloasunnot 1/110 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/2 asuntoa. Lisäksi 1/1500 k-m² vieraille ja 1/5000 k-m² huoltoa varten. Liiketoille 1/100 k-m², kuitenkin vähintään yksi paikka per liiketila.

10 autopaikkaa tulee sijoittaa autotalleihin.

Uudiskerrostalon yhteyteen saa sijoittaa enintään 18 pihapysäköintipaikkaa. Pihan asuntoja varten mitoitettujen pysäköintipaikat tulee toteuttaa nimeämättöminä.

Pihalla sijaitsevista autopaikoista saa vähentää 15 % silloin, kun paikat ovat nimeämättömiä.

Pysäköintipaikoilla tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Pihan 18:sta autopaikasta 2 tulee mitoittaa liikuntaesteisille. Paikat sisältyvät perusmitoitukseen.

Pyrörypysäköintipaikkoja tulee varata vähintään 2/asunto.

Korvattava rakennus:

Mikäli korvattava rakennus toteutetaan pientalona, mitoitetaan sille vähintään 2 autopaikkaa. Mikäli korvattava rakennus toteutetaan pienkerrostalona, mitoitetaan se uudiskerrostalon perusmitoituksella. Korvattavan rakennuksen autopaikat eivät sisälly uudiskerrostalon pihapaikkamäärään vaan mitoitetaan näiden lisäksi korvattavan talon yhteyteen sen pihalle.

Säilytettävä rakennus/uusi rakennus.

Ominaispiirteiltään, historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus.

Rakennus on pääosin korvattava ja siinä on käytettävä alkuperäisen rakennuksen osia.

Suunnittelun ja toteuttamisen järjestys

Alkuperäisestä asuinrakennuksesta on tehtävä mittapiirustukset. Kaava-alueelle saa hakea rakennuslupaa vasta, kun rakennuksen inventointitiedot ja mittapiirustukset on toimitettu rakennusvalvontaan.

Korvattavan rakennuksen rakennus- tai purkamislupahakemuksen yhteydessä tulee toimittaa selvitys korvattavan rakennuksen kunnostettavista ja korjattavista osista sekä niiden varastointisuunnitelma.

Korvattavan rakennuksen tai sen osan saa purkaa vasta kun korvaavan rakennuksen rakennuslupa on myönnetty ja purkamislupa on myönnetty.

Korjaamiseen liittyvät määräykset

Korvaavassa rakennuksessa on uudelleenkäytettävä korvattavan rakennuksen alkuperäisiä, käyttökelpoisia rakennusosia kuten ikkunoita tai niiden osia, ulko- ja sisäovia sekä vanhoja puuhelloja ja tulisijoja. Osat tulee tarvittaessa korjata tai kunnostaa.

Korjattavat ja kunnostettavat osat tulee varastoida suojattuina kuivissa tiloissa. Varastoinnista tulee laatia suunnitelma.

Gärden ska ha minst 0,9 i gröneffektivitet. Kalkylen över gröneffektiviteten bifogas bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Takvatten infiltreras i första hand på tomten på ett sådant sätt att detta inte medför olägenhet för grannfastigheterna. Om dagvatten ska avledas från tomten ska avrinningen fördröjas. Dagvatten från parkeringar och körvägar ska efter fördröjning avledas till dagvattenavloppet.

För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.

Endast körbanorna får asfalteras. Parkeringsplatserna ska beläggas med halvgenomsläppliga ytbeläggningar.

Parkeringsplatserna ska avgränsas med planteringar.

Parkeringsplatser

Det nya flervåningshuset:

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder i flervåningshus 1/110 m²-vy, dock minst 1 bp/2 bostäder. Dessutom 1/1500 m²-vy för gäster och 1/5000 m²-vy för underhåll. För affärsutrymmen 1/100 m²-vy, trots minst en plats per affärsutrymme.

10 bilplatser ska placeras i garage.

I anslutning till det nya flervåningshusets gård får högst 18 parkeringsplatser placeras. Parkeringsplatser som dimensionerats för gårdens bostäder ska anläggas så att de är omarkerade.

De bilplatserna på gården får minskas med 15 % när platserna är omarkerade.

Parkeringsplatserna ska ha beredskap för laddningställen för elbilar.

Av gårdens 18 bilplatser ska 2 dimensioneras för rörelsehindrade. Platserna är inkluderade i grunddimensioneringen.

Minst 2/bostad ska reserveras för cykelparkeringsplatser.

Byggnad som ska ersättas:

Om den ersättande byggnaden byggs som ett småhus ska minst 2 bilplatser dimensioneras för det. Om den ersättande byggnaden byggs som ett läghus dimensioneras det enligt det nya flervåningshusets grunddimensionering. Bilplatserna för den ersättande byggnaden ingår inte i det nya flervåningshusets gårdsplatsantal, utan dimensioneras utöver dessa i anslutning till det ersättande huset på dess gård.

Byggnad som ska bevaras/ny byggnad.

Byggnad som till sina specifika drag är historiskt och stadsbildsmässigt värdefull.

Byggnaden ska huvudsakligen ersättas och den ursprungliga byggnadens delar ska användas vid ersättandet.

Ordningsföljd för planering och genomförande

Måttitningar ska göras över det ursprungliga bostadshuset. Bygglov får ansökas för planområdet först då byggnadens inventeringsuppgifter och måttitningar lämnats in till byggnadstillsynen.

I samband med ansökan om bygglov eller rivningstillstånd för byggnaden som ersätts ska en sammanställning lämnas in över de delar av byggnaden som sätts i skick och repareras samt en lagringsplan för dem.

Byggnaden som ersätts eller en del av den får rivas först då den ersättande byggnadens bygglov och rivningstillstånd har beviljats.

Bestämmelser i anslutning till renoveringen

I den ersättande byggnaden ska man från byggnaden som ersätts återanvända ursprungliga, användbara byggnadsdelar, såsom fönster eller delar av dem, ytter- och innerdörrar samt gamla vedspisar och eldstäder. Delarna ska vid behov repareras eller sättas i skick.

Delar som repareras och sätts i skick ska lagras skyddade i torra utrymmen. En plan ska göras upp för lagringen.

sr/ura

Korvaavaa rakennusta koskevat määräykset

Korvaava rakennus tulee toteuttaa asuinrakennuksena. Korvaavan rakennuksen ensimmäiseen ja toiseen kerrokseen saa sijoittaa korvattavan rakennuksen mitattujen ulkomittojen mukaan rakennusoikeutta.

Korvaavan rakennuksen kellarin saa jättää rakentamatta. Mikäli kellarin rakennetaan, saa sinne sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja. Tilat voi rakentaa ensimmäisen ja toisen kerroksen mitatun rakennusoikeuden lisäksi.

Alkuperäinen rakennus on korvattava sitä ulkonäöltään ja mitoittaan vastaavalla uudisrakennuksella. Lähtökohtana on alkuperäistä rakennusta ulkoisilta osilta vastaavan rakennuksen rakentaminen. Tarvittaessa voidaan huomioida uudisrakennuksen rakenteiden vaatimukset.

Rakentamisen lähtökohtana on ulkonäöltään alkuperäisten rakenteiden ja rakennusosien kuten julkisivujen, vesikaton, ikkunoiden, ulko-ovien, savupiippujen ja niiden yksityiskohtien, ominaispiirteiden, materiaalien, mittojen ja värin käyttäminen siten kuin mitta- ja inventointisuunnitelmissa on todettu.

Rakennuksen rakenneratkaisut tulee toteuttaa toimivina, terveellisinä ja turvallisina. Rakennuksen kantavat rakenteet ja sisätiloja jakavat väliseinät saa toteuttaa kiviaineisena.

Sisätilojen lähtökohtana tulee pääosin olla korvattavan rakennuksen tilajako.

Korvaavan rakennuksen suunnittelussa ja toteutuksessa voi soveltaa korjausrakentamista koskevaa lainsäädäntöä.

Bestämmelser i den ersättande byggnaden

Den ersättande byggnaden ska byggas som ett bostadshus. På första och andra våningen i den ersättande byggnaden får byggrätt placeras enligt de uppmätta yttermåten hos den byggnad som ersätts.

Den ersättande byggnadens källare får lämnas obyggd. Om källaren byggs få utrymmen som överensstämmer med det huvudsakliga användningsändamålet placeras i den. Utrymmena kan byggas utöver den första och andra våningens uppmätta byggrätt.

Den ursprungliga byggnaden ska ersättas med en nybyggnad som till utseendet och dimensionerna motsvarar originalet. Utgångspunkten är att uppföra en byggnad som motsvarar den ursprungliga byggnaden till de yttre delarna. Vid behov kan kraven på nybyggnadens konstruktioner beaktas.

Utgångspunkten för byggandet är att konstruktioner och byggnadsdelar som till utseendet motsvarar originalen används enligt det som konstaterats i dimensions- och inventeringsplanerna, såsom fasader, yttertak, fönster, ytterdörrar, skorstenar och deras detaljer, specifika drag, material, mått och färger.

Byggnadens konstruktionslösningar ska förverkligas så att de fungerar, är hälsosamma och säkra. Byggnadens bärande konstruktioner och mellanväggar som delar upp inomhusutrymmena får byggas av stenmaterial.

Utgångspunkten för inomhusutrymmena ska i huvudsak vara rumsindelningen i den byggnad som ersätts.

I planeringen och byggandet av den ersättande byggnaden kan lagstiftning om reparationsbyggande tillämpas.

-+--+

Kaupunginosan raja.**Stadsdelsgrens.**

—/—

Kortteleiden välinen raja.**Gräns mellan kvarter.**

———

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**Kvarter-, kvartersdels- och områdesgräns.**

— · — · —

Osa-alueen raja.**Gräns för delområde.**———
⑥**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.****Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**

— × — × —

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.****HIEKKA****Kaupunginosan nimi.****Stadsdelens namn.****60****Kaupunginosan numero.****Stadsdelsnummer.****60053****Korttelin numero.****Kvarternummer.**

SUOPURSUN

Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.**Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**

2900

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**

2900 + kl60

Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa asuntokerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku liikehuoneistojen kerrosalan neliömetrimäärän.**Talserie vars första tal anger bostadsvåningsytan i kvadratmeter och andra tal våningsytan i kvadratmeter för affärslokaler.**

VIII

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**

———

Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**

———

Rakennusala.**Byggnadsyta.**

35dB

Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.**Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i yttersikt ska vara minst 35 dB.**

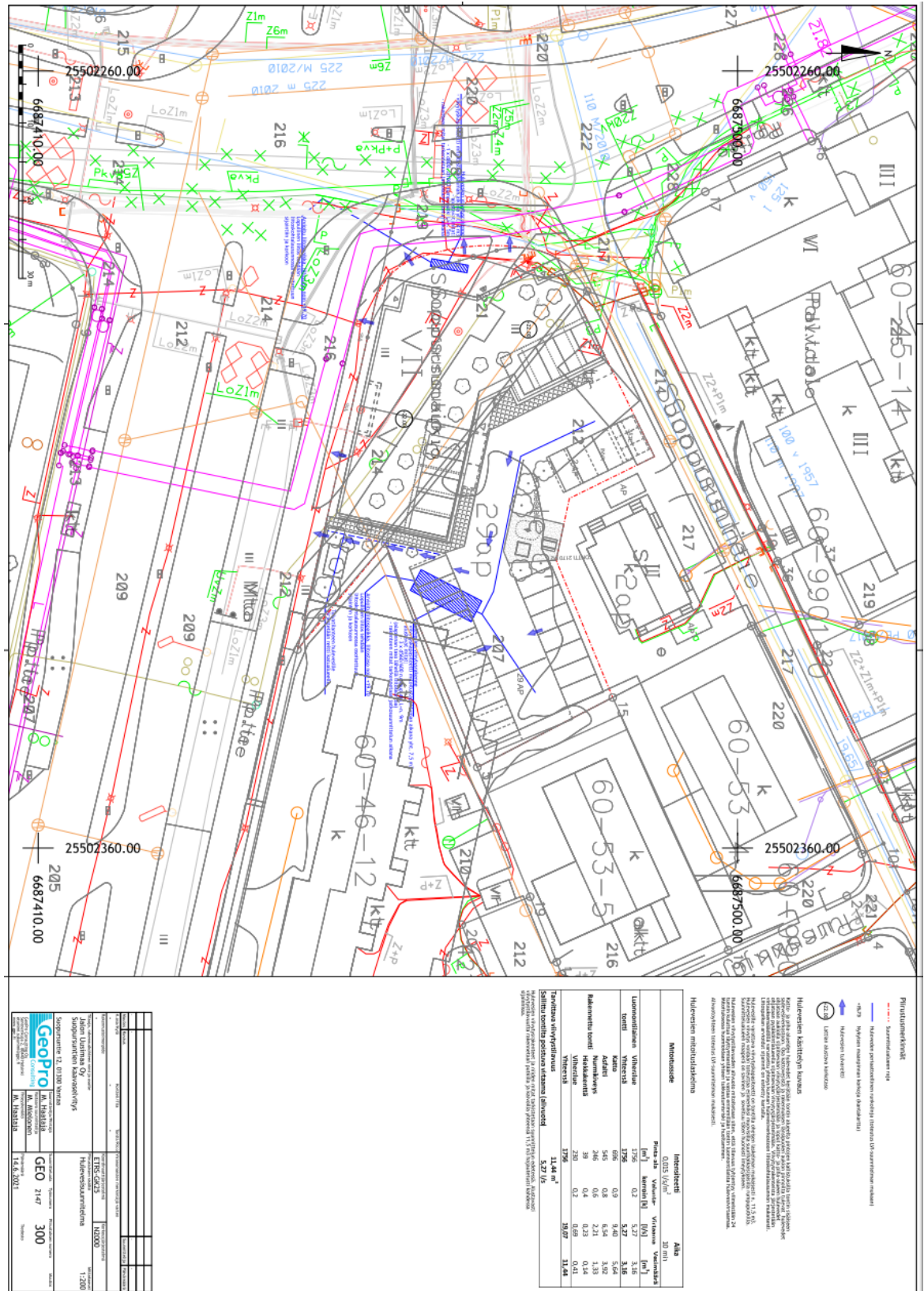
5/5

	Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa	För lek och utevistelse reserverad del av område
	Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.	Områdesdel som ska beläggas med plattor eller sten.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som skall planteras.
	Istutettava puu.	Träd som ska planteras.
	Katu.	Gata.
	Ajoyhteys.	Körförbindelse.
	Pysäköimispaikka.	Parkeringsplats.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för underjordisk ledning.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden
	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.

Kaupunkirakenne ja ympäristö Asemakaavoitus		Stadsstruktur och miljö Detaljplanering	
Mittaus- ja geopalvelut Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.		Mätning och geoteknik Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.	
Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Vantaalla / Vanda <Päiväys>	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.	
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa {Hyväksymispäivä}		Godkänd av stadsfullmäktige {Hyväksymispäivä}	

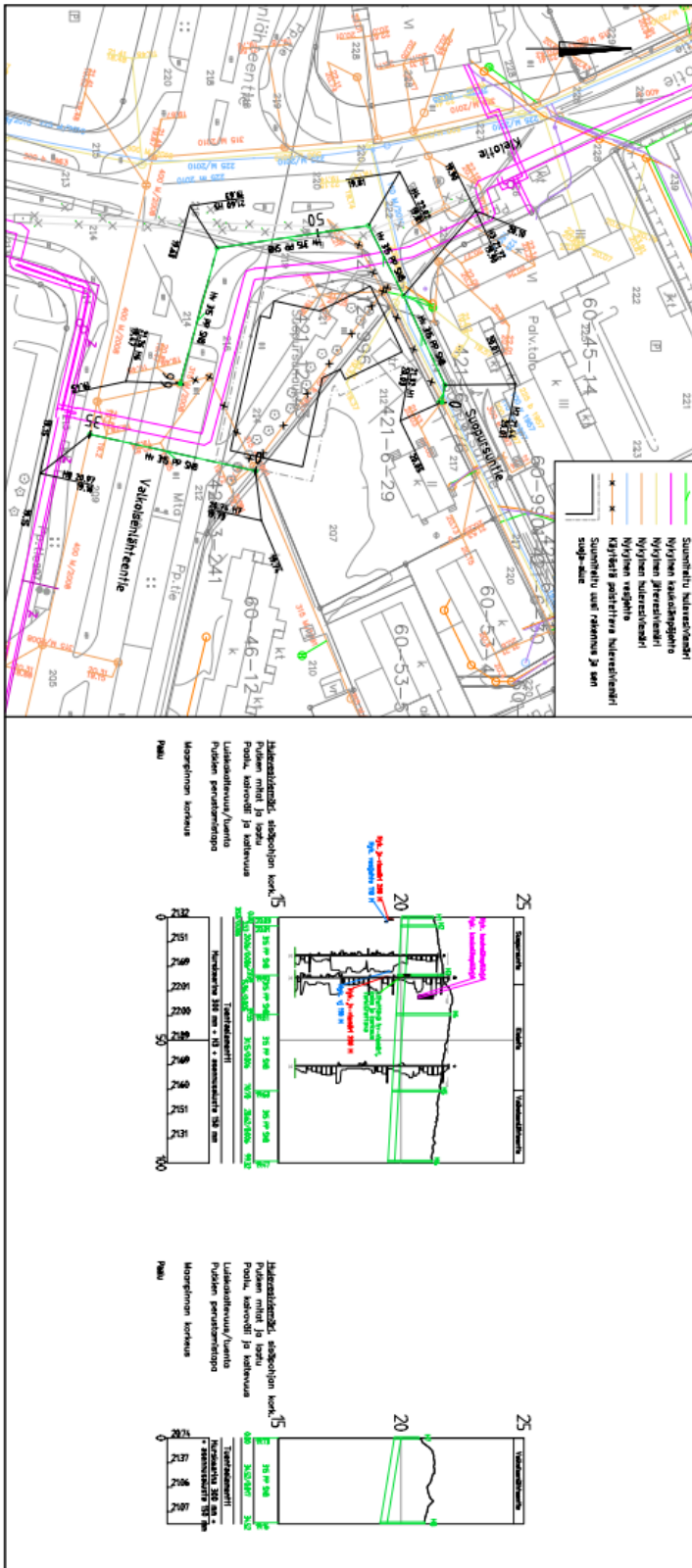
9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

9.1 ALUSTAVA HULEVESIEN HALLINTASUUNNITELMA

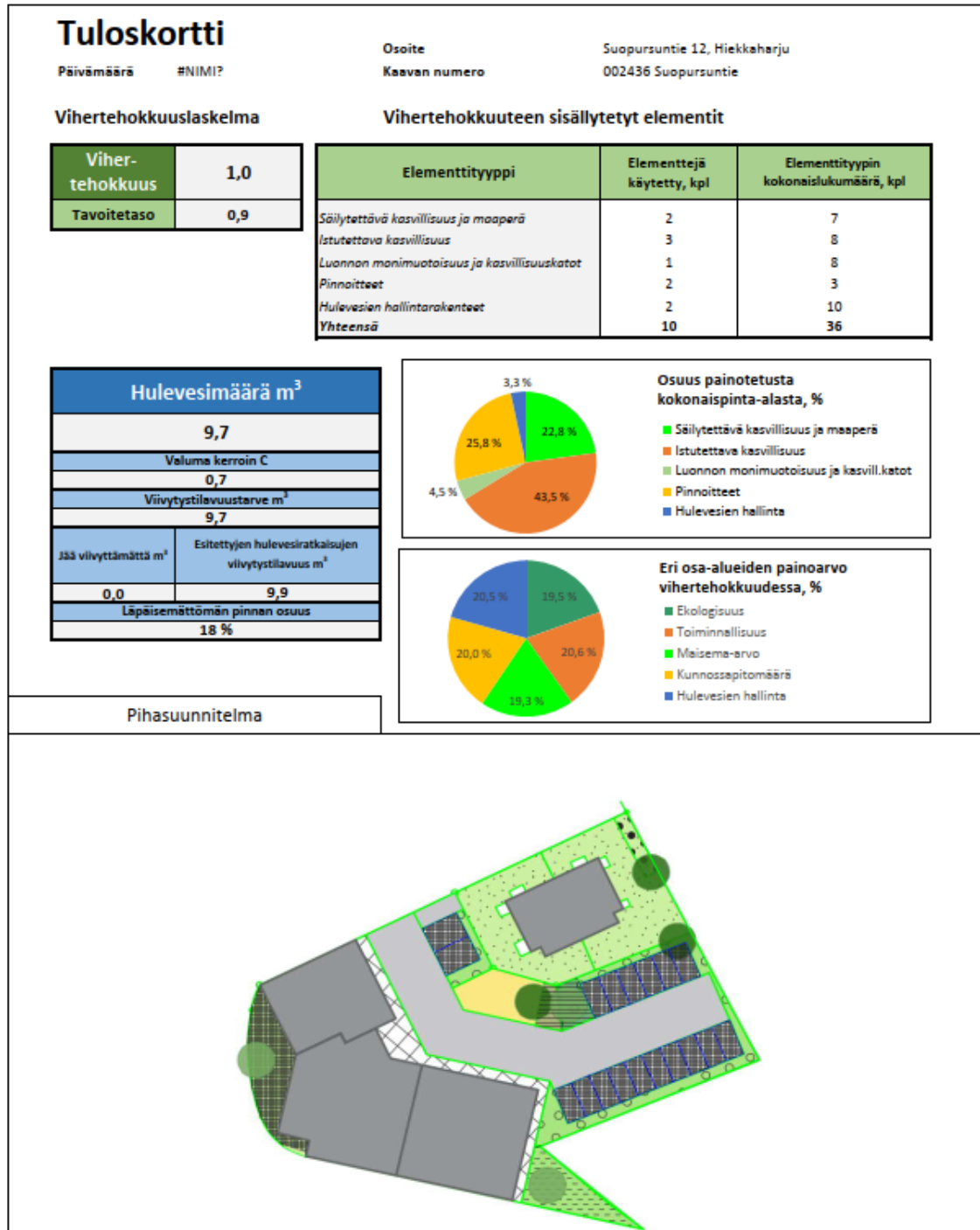


Hulevesisuunnitelma, GeoPro consulting Oy

9.2 HULEVESIPUTKIEN SIIRTOSUUNNITELMA



	HEY:n maksutiedot Laskutus 1 PL 104 00084 HEY 04301 5641, www.hey.fi	NR0	myy. 22.10.2021	L. Karhinen
			TAKN. 22.10.2021	J. Paunonen
Kaupunginosa/kylä	Kortteli/tila	Tontti/mo	Viranomaisen merkintä	
Kakemuksen numero/Kakemusten numerot/Kakemustunnus/Kakemustunnukset				
Kakemustalotemppe	Piirustustaaj			Jouko.no
Mittausalue Jalon Uusimaa Oy Suppustenien hulevisviemärien siirto Suppustenitie 12 Vantaa	Mittauskavet Asemapiirustus Pituusleikkaukset 1:500 1:1000/1:100			
	FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy Suunnittelu 22, 2. krs. 20100 Turku Puh. 0104000 www.fcg.fi			Suunnitteluku, tylinumero ja piirustuksen numero VHT P41575 100 Tiedote Q:\Tui\P41575_1C_suunnittelu\C3_tyyl\piirustukset
Päiväys 16.10.2021	Päiväys			A S



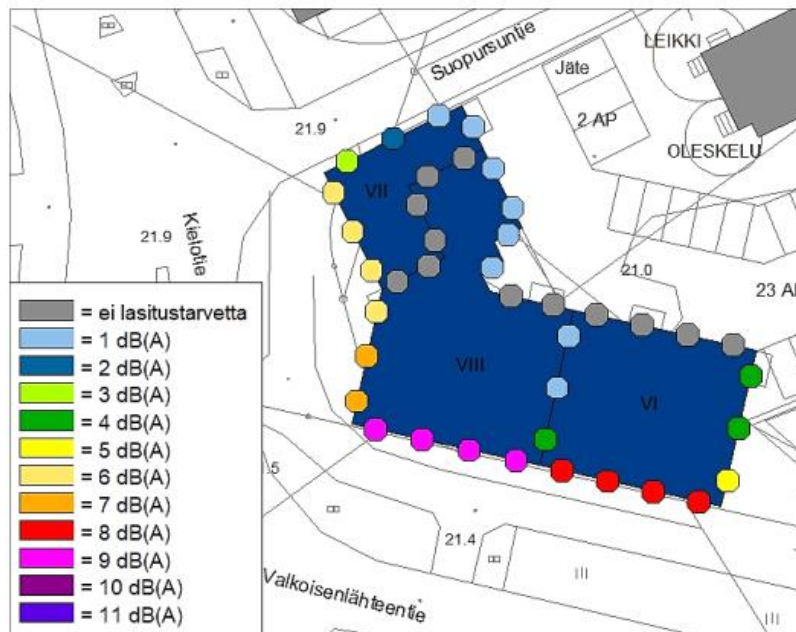
9.3 VIHERTEHOKKUUSLASKELMAN TULOSKORTTI

9.4 OTTEET MELUSELVITYKSESTÄ

Kuvaotteet meluselvityksestä, Promethor 7.4.2020

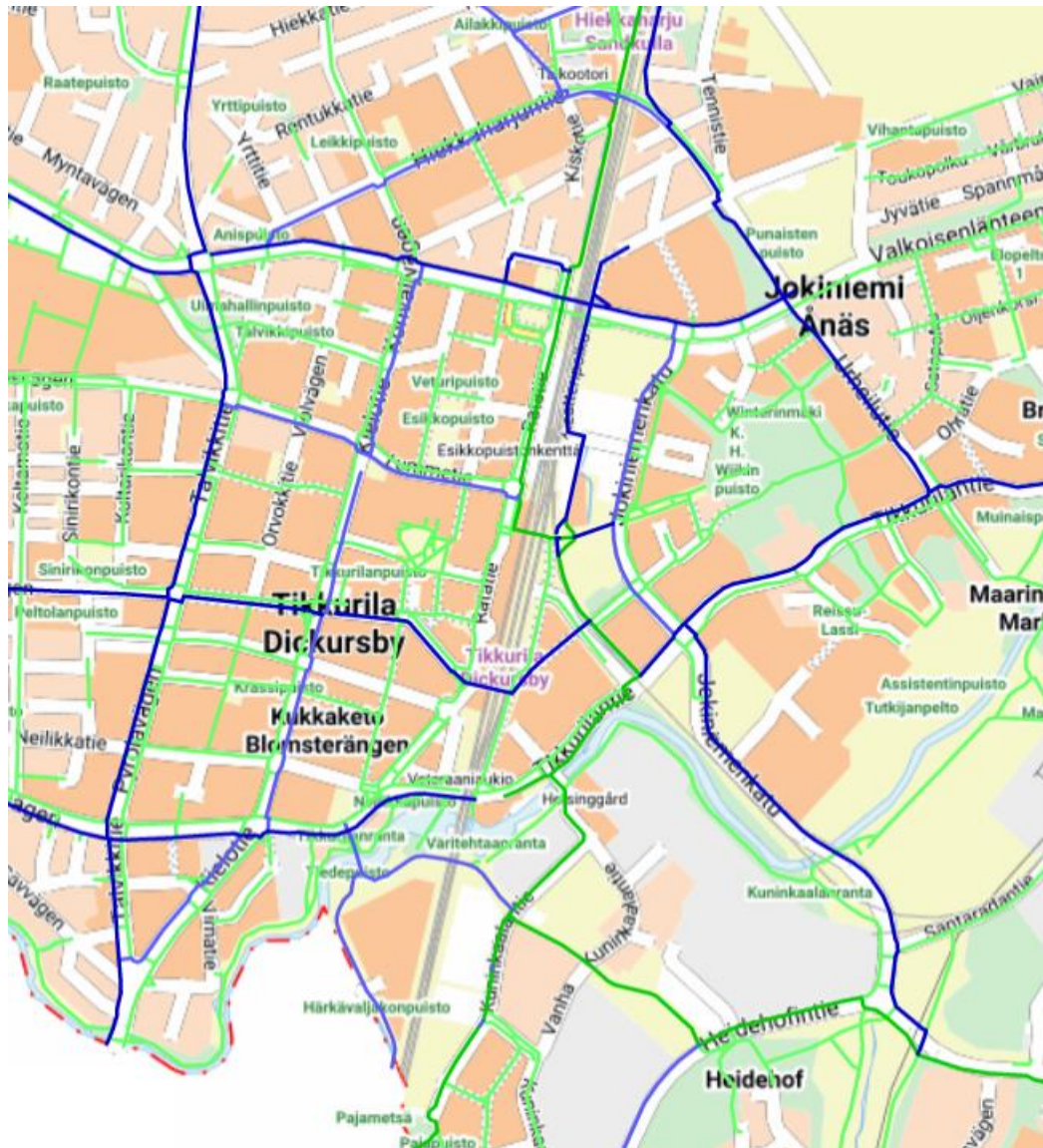


Kuva 3. Asuinhuoneistojen julkisivujen äänitasoerovaatimukset liikenteen melua vastaan.



Kuva 4. Asuinhuoneistojen parvekkeiden äänitasoerovaatimukset liikenteen melua vastaan.

9.5 PYÖRÄILYN VERKOSTO ALUEELLA



- Pääpyöräreitti I
- Pääpyöräreitti II
- Laatukäytävät
- Muut pyöräreitit



Vantaa

002436 SUOPURSUNTIE

HIEKKAHARJU

Liite 1

Asemakaavatyön yhteydessä tehtyjen selvitysten tiivistelmä

Suopursuntie 12 rakennusperintökohteen Rakennushistoriaselvitys,
Korjaustarveselvitys ja sen jatkotutkimus, kaava-alueen Ympäristöriskikatselmus
sekä johtopäätökset kaavaratkaisuun



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS
10.5.2022

SISÄLLYSLUETTELO

1 Asemakaavaprosessin yhteydessä tehdyt johtopäätökset sekä perustelut rakennusperintökohteen kaavaratkaisuun

2 Selvitysten tiivistelmät:

I Rakennushistoriallinen selvitys

JOHDANTO

KOHDE

RAKENNUS

II/III Korjaustarveselvitys ja sen jatkotutkimusselvitys

KORJAUSTARPEET

MAHDOLLISESTI SÄILYTETTÄVÄT RAKENNE- JA RAKENNUSOSAT

KORJAUSTEN AIHEUTTAMAT VAIKUTUKSET RAKENNUKSEN JULKISIVUUN

IV Ympäristöriskikatselmus

TULOKSET

Kansikuva: Suopursuntie 12, julkisivu kadulle, kuvaote rakennushistoriaselvityksestä.

1 Asemakaavaproessin yhteydessä tehdyt johtopäätökset sekä perustelut rakennusperintökohteen kaavaratkaisuun

Suopursuntie 12:n Rakennushistoriaselvitys ja Korjaustarveselvitys sekä sen jatkoselvitys muodostavat pohjan asemakaavatyöprosessin aikana tehdyille ratkaisulle, jonka mukaan tätä Vantaan kaupunginmuseon arvottamaa rakennusperintökohdetta ei suojella, mutta sen uudelleenrakentaminen mahdollistetaan. Alle on kuvattu asemakaavaproessin aikana tarkentuneet johtopäätökset ja kaavaratkaisun perustelut. Tämän jälkeen löytyvät tiivistelmät selvityksistä. Edellä mainittujen selvitysten lisäksi tähän liitteeseen on tiivistetty myös Ympäristöriskikatselmus, jonka johtopäätösten seurauksena on yksi kaavamääräys mahdolliseen maaperän pilaantuneisuuteen liittyen.

Rakennushistoriaselvityksen ja asemakaavaproessin myötä syntynyt kaavaratkaisu perusteluineen

Vantaan kaupunginmuseo lausui 18.6.2020 kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseo totesi, että suunnittelualueella sijaitsee rakennus, joka on inventoinneissa esitetty kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi (R2). Rakennuksen suojeluperusteiden selvittämiseksi tilattiin kaavaa varten rakennushistoriallinen selvitys, jonka perusteella museo voisi määritellä rakennuksen mahdollisen suojelutarpeen kaavaproessin aikana. Kohteesta teetettiin myös korjaustarveselvitys ja sen tarkennusraportti, sillä omistajan kertoman mukaan rakennus oli erittäin huonokuntoinen. Kaupunginmuseon rakennustutkija tutustui selvityksiin ja kävi paikan päällä kohteessa. Selvitysraporteissa esitetyt kunnostus- ja korjaustarpeet oli mahdollista todentaa myös aistinvaraisin havainnoin rakennuksessa.

Kohdekäynnin jälkeen museo totesi kaavoittajan kanssa käydyissä keskusteluissa, että rakennuksen korjaaminen terveysturvalliseksi merkitsisi laajaa purkamista ja näin ollen oleellisten rakennusperintöarvojen häviämistä. Mikäli rakennus päädyttäisiin korjaamaan, sen historia- ja alkuperäisyysarvot menetettäisiin, eikä rakennuksen suojeluun olisi museon näkökulmasta riittävästi perusteita. Museo huomioi päätelmässään myös sen, että rakennuksen arvot ovat nykyiselläänkin melko vähäisiä. Rakennus on Vantaalla paikallisesti merkittävä, mutta ei omaa sellaisia kulttuurihistoriallisia arvoja kuin merkittävimpiin paikallisiin rakennusperintökohteisiin kuuluvat. Tällaisia ovat mm. julkiset rakennukset, joihin liittyy erityisiä arkkitehtonisia tai kaupunkikuvallisia arvoja tai esimerkiksi historiallista todistusvoimaisuutta kunnan vaiheista ja sen kehittymisestä kertovana merkkirakennuksena.

Kaupunginmuseo toi keskusteluissa esille myös sen, että mikäli rakennus päädytään purkamaan ja omistajan esityksestä rakentamaan tilalle vanhaa rakennusta imitoiva uusi rakennus, ei sitä pidä sekoittaa rakennuksen suojeluksi, eikä museo suojeluviranomaisena ohjaa uudisrakentamisen suunnittelua.

Rakennusperintökohteen arvot

Suopursuntie 12 on Vantaan kaupunginmuseon toimesta arvotettu luokkaan R2, kulttuurihistoriallisesti merkittävä. Kaupunginmuseon Kirsti-tietokanta on kulttuuriympäristötietokanta, joka on osa museon Kirsti-kokoelmienhallintajärjestelmää ja jonka avulla hallinnoidaan Vantaan rakennetun kulttuuriympäristön ja arkeologisen kulttuuriperinnön aineistoja. Kirsti-tietokantaan on kirjattu seuraavat arvolausekkeet, jotka koskevat Suopursuntie 12:n päärakennusta:

Historiallisesti arvokas:

Rakennus on melko harvinainen tyylihistoriallisten piirteidensä kannalta Vantaalla. Funkis-tyylisiä asuintaloja on rakennettu melko vähän Vantaalle ja niitä on myöhemmin purettu, tai niiden ulkoasu on muutettu merkittävästi.

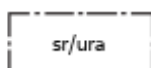
Rakennus on edustava esimerkki lajityyppinsä, kansanfunkiksen, tyyppillisestä tyylistä 1930–1940 -luvulta. Rakennuksen julkisivu edustaa funktionalistista tyyliä, mutta siinä on muistumia 1920-luvun klassismista. Rakennuksen noppamainen muoto, vaakasuuntainen ikkuna-aukotus ja minimalistinen puitejako ovat funkistyyllisiä. Sen sijaan aumakaton muoto on viittaus uusklassistiseen tyyliuntaan. Funkistyyllissä katto oli usein valetasakattoinen.

Kaupunkikuvallisesti arvokas:

Rakennuksella on kaupunkikuvallista merkitystä, sillä se sijaitsee Tikkurilan ja Hiekkaharjun kaupunginosien rajalla, näkyvällä paikalla, Kielotien ja Valkoisenlähteentien risteyskohdassa. Kaupunkikuvallinen merkitys on kuitenkin viime vuosina vähentynyt, sillä rakennus jää Valkoisenlähteentielle rakennetun meluidan, ja korkeaksi kasvaneen puuston peittoon.

Asemakaavamääräys rakennuksen arvoista

Asemakaavamuutokseen merkitty sanallinen määräys viittaa talon asemakaavaprosessin aikana todettuihin arvoihin. Arvot on tarkasteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, rakennusvalvonnan ja asemakaavoituksen kanssa. Alla kuvaote määräyksestä:



Säilytettävä rakennus/uusi rakennus.

Ominaispiirteiltään, historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus.

Korjaustarveselvityksen ja sen jatkoselvityksen sekä asemakaavaprosessin myötä syntynyt kaavaratkaisu perusteluineen

Suopursuntie 12:n päärakennuksen korjaustarpeita tarkasteltiin aistinvaraisesti ja rakenteita rikkovin menetelmin korjaustarveselvityksessä ja sen jatkotutkimusselvityksessä. Selvitysten mukaan rakennuksen kunto on erittäin heikko ja sen korjaustarpeet ovat raskaita. Mikäli rakennus säilytettäisiin, edellyttää se vaikeita, uudelleenrakentamiseen rinnastuvia korjauksia. Jatkotutkimusselvitys arvioi korjausasteen välille 80–120 %.

Korjaustarveselvityksen mukaan teknisesti korjaaminen olisi toteutettavissa, mutta erittäin vaikeaa ja laajuuden vuoksi todennäköisesti taloudellisesti kannattamatonta. Sen mukaan rakennuksen purkamiselle on tekniset ja taloudelliset perusteet.

Mikäli rakennus suojeltaisiin, suojeltaisiin sen ulkoasu, ei sisätilaa. Niin rakennuksen perustukset, alapohja, välipohjat, ulkoseinät, vesikatto ja yläpohja sekä runkorakenteet vaativat joko uudelleenrakentamista, uusimista, muuttamista/vaihtamista, korjaamista tai vahvistamista. Korjaustarpeiden vuoksi perusmuuria tulisi vahvistaa, mikä kasvattaisi sen paksuutta ja vaikuttaisi rakennuksen ulkovaippaan. Ulkoseinien peruskorjaus edellyttäisi seinien purkamista kokonaan lukuun ottamatta osia rungosta. Rakenteen paksuutta tulisi kasvattaa ja rakennetyyppi vaihtaa. Ikkunat ja ovet tulisi asemoida uudelleen. Kaikki tämä vaikuttaisi rakennuksen ulkoasuun. Vesikate tulee uusiksi ja vaikka sen ulkoasuun voisi toistaa, vaihtuisi materiaali uuteen. Koska koko ulkoasuun vaikuttava rakenne ja osa rakennusosista

tulisi uusia ja uudelleenrakentaa lukuun ottamatta käyttökelpoisia ovia ja ikkunoita, vertautuisi korjaaminen uudelleenrakentamiseen. Säilytettävä osa rungosta jäisi joka tapauksessa piiloon ja säilytettävät osat tulisi hioa mikrobivaurioiden poistamiseksi. Lisäksi talotekniikka tulisi laajamittaisesti uusia ja/tai vaihtaa, yksi merkittävistä haasteista on ilmanvaihto ja rakennuksen voimakas mikrobiperäinen haju ja todetut runsaat mikrobiesiintymät (Mesofiiliset sienet yhteensä ”runsas” (+++) kaikissa neljässä näytteessä). Käyttökelpoiset julkisivun rakennusosat, ovet ja ikkunat, ovat ainoita osia, joita voisi hyödyntää näkyvinä alkuperäisinä osina osana korjaamista.

Kaavaprosessin aikana tarkasteltu suojele osoittautui ratkaisuksi, jolle ei ole perusteita. Taloudellisesti toteutettavia, turvallisia ja terveellisiä, ulkoasun säilyttäviä korjausmahdollisuuksia ei kohteella nähdä selvitysten perusteella luontevasti olevan. Uudisrakentamiskorjaamiseen lähdettiin hankkeen ehdotuksesta. Syitä uudisrakentamiskorjaukselle ovat mm. teknisesti haastaviin ja kalliisiin korjaamistöihin verrattuna mahdollinen ja taloudellinen toteutettavuus, turvallisten ja terveellisten rakenteiden ja tilojen varmistaminen ja korjaamisen vaatimaan uudelleenrakentamiseen rinnastuva ulkonäkö. Lisäksi uudelleenrakentamisen kaavamääräykset mahdollistavat rakennusosien säilyttämistä laajemmin kuin ulkoasun suojele, mm. käyttökelpoiset sisäovet ja tulisivat.

Lopullisen kaavaratkaisun punnittavana ei ollut ”suojele vai uudelleenrakentaminen” vaan ”purkaminen ja tontinosan käyttö muuhun vai purkaminen ja uudelleenrakentaminen”. Korvaavan rakennuksen rakentamisessa kyseessä ei ole rakennuksen suojele ja uudelleenrakennettava rakennus vertautuu uudisrakennukseen. Asemakaavoitus ja rakennusvalvonta ovat yhdessä valmistelleet rakennusperintökohdetta koskevan kaavamuutossäädöksen tietoisena siitä, että kyseessä on mielenkiintoinen kokeilu, jonka myötä on mahdollista saada ymmärrystä tällaisesta poikkeuksellisesta ratkaisusta. Myös kaupungin museota on kuultu määräyksiä tehdessä, vaikka se ei suojeleviranomaisena ohjaa tätä uudisrakentamista. Rakennusperintökohdetta koskevat kaavamääräykset koskevat suunnittelun ja rakentamisen ajoitusta, rakennuksen todettuja arvoja ja rakennuksen tai sen osien korjaamista ja korvaamista.

Ympäristöriskikatselmuksen ja asemakaavaprosessin myötä syntynyt kaavaratkaisu perusteluineen

Mahdollisia ympäristöriskejä kaavan kohdealueella on kolme. Kaksi niistä on matalan riskitason tekijöitä – radon sekä asbesti ja mahdolliset muut haitta-aineet. Nämä tekijät liittyvät rakennuksen mahdollisiin korjaustoimenpiteisiin, johon kaavaratkaisussa ei päädytty. Rakennuksen korjaamista ei kuitenkaan ole kielletty, jolloin nämä tekijät tulee huomioida.

Kohonnut riski on maaperän pilaantuneisuusriski, mikä vaikuttaa kaavaratkaisuun yhden määräyksen osalta. Pääradan varren lyijysulatto, Tikkurilan keskusta-alueen akkutehdas, tontilta puretun saunan mahdolliset purkujätteet tontilla sekä mahdollinen, mutta epätodennäköinen öljysäiliö tontilla ovat mahdollisia maaperän pilaantuneisuutta aiheuttavia tekijöitä, ja asia tulee tarkastella maaperän pilaantuneisuusselvityksellä. Alla kuvaote määräyksestä:

Maaperä

Tontin maaperän mahdolliset epäpuhtaudet tulee selvittää ja maaperä tarvittaessa kunnostaa ennen rakennustöiden aloittamista.

2 SELVITYSTEN TIIVISTELMÄT

I Rakennushistoriallinen selvitys

Suopursuntie 12, Vantaa, Rakennushistoriallinen selvitys, 23.3.2020, Innovarch

JOHDANTO

Kohde

Suopursuntie 12

1936–1940

II-kerroksinen asuinrakennus

160 m²

Suunnittelija Sigurd Johansson, rakennusmestari

Sijainti

Vantaa, Hiekkaharjun kaupunginosa, Suopursuntie 12.

Sijaitsee alun perin Helsingin maalaiskunnan Tikkurilan kylässä.

Suunnittelija

Johansson, Sigurd, rakennusmestari Helsingin Oulunkylästä

Muita suunnittelijan kohteita

- Teininmäki 1, paritalo Helsingin Oulunkylässä, 1940-luvun alku, samantyylinen kuin Suopursuntie 12
- Korppaantie 1, asuinrakennus, Helsingin Haagassa, sr-3=paikallishistoriallisesti arvokas rakennus (2016)
- Helsingin puhelinyhdistyksen Herttoniemen keskus, laajennusosa
- Mariankatu 8, hissisuunnittelu, 1930-luku
- As. Oy Merilinna, keskuslämmityssuunnittelu

ALUEEN KEHITYS

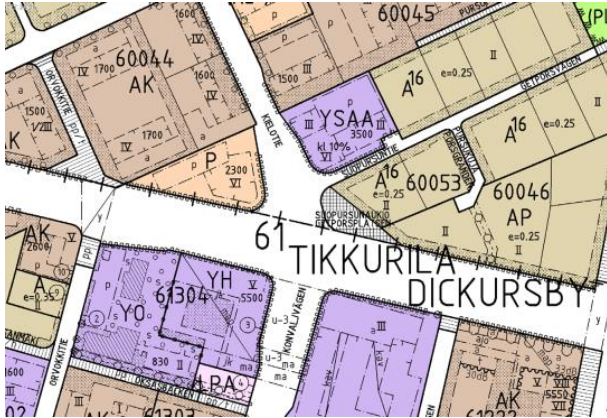
Aluerakenne

Rakennus on sijainnut haja-asutusalueella, eikä ole tarvinnut rakennuslupaa. Rakennuksen rakentamisajankohdasta ei siten ole varmaa tietoa, uudisrakennuksen pääpiirustukset on allekirjoitettu 25.11.1940. Vuoden 1933 pitäjänkartassa näkyy tontilla sijaitseva talousrakennus. Päärakennus on merkitty 1958 peruskarttaan.

Alue on tiivistynyt vähitellen peltomaisemasta. Hiekkaharju on 1950-luvulla ollut tiiviimpi kuin Tikkurilan keskusta-alue. Suopursuntie on sijainnut alueiden rajalla pelto eteläpuolellaan. Keskusta-alueen tiivistyminen on alkanut 1950-luvulla ja vuoden 1998 ortoilmakuvassa kohde on jo kahden kerrostaloalueen puristuksessa. Suuri muutos on ollut myös Valkoisenlähteentien rakentaminen 2010-luvun vaihteessa. Tällä hetkellä alue on eri-ikäisten rakennusten aluetta ja talotyypeiltään monenkirjava.

Asemakaava

Tontilla on voimassa alueen ensimmäinen asemakaava 9.1.1980. Ympäristössä on tehty useita asemaavan muutoksia ja tonttitehokkuuden nostoja. Tontti on suurimittakaavaisen ja pienimittakaavaisen alueen kohtaamispisteessä.



Kuva: Ajantasa-asemakaava.

RAKENNUS

Rakennus edustaa kansanfunkista 1930–1940 -luvulta, ne ovat asuinrakennuksia, jotka eivät ole arkkitehdin suunnittelemia. Sigurd Johanssonin muut asuinrakennukset, Korppaantie 2 ja Teininmäki 1 ovat myös kansanfunkiksen edustajia.

Kansanfunkista on Helsingissä erityisesti Tammisalossa, Marjaniemessä ja Vartioharjussa. Kohteita on myös Itä-Pakilassa ja Tapanilassa. Lisäksi löytyy yksittäisiä kohteita. Vantaan yksittäiset kohteet ovat Heidehofissa, Simonkylässä ja Korsossa. Espoossa kohteita on Westendissä, Mankkaalla ja Leppävaaran ja Lippajärven välisellä alueella. Muualla Suomessa kansanfunkista on erityisesti Tampereella, Turun ja Porin seudulla, Imatralla ja pääkaupunkiseudulla. Lisäksi löytyy yksittäisiä kohteita eri alueilta.

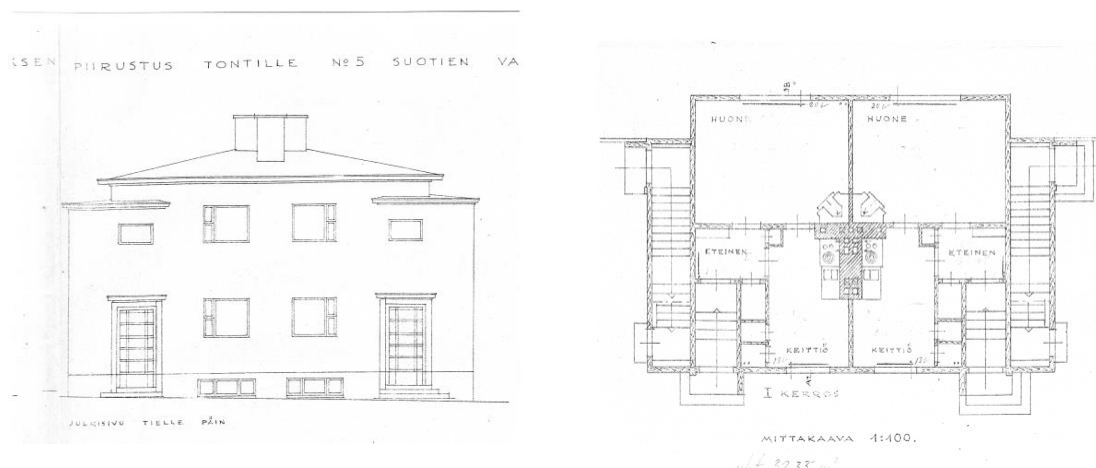
Puutarha avautuu kaakkoon, etelään ja lounaaseen. Tontti on alun perin ollut erimallinen. Tontilla on vanhaa kasvillisuutta. Piilarakennus on puurakenteinen sauna ja hyvin huonossa kunnossa, osin romahtanut.



Kuvat: Kansanfunkista edustava asuinrakennus ja pihasauna sekä tontin kasvillisuutta, kuvaotteet selvityksestä.

Suopursuntie 12:n rakennuksessa on kaksi asuinkerrosta ja kellarikerros. Alun perin talossa on ollut neljä asuntoa, tällä hetkellä kolme. Huonealaa on noin 160 m².

Julkisivuissa on funktionalistisia ja 1920-luvun klassismin piirteitä. Julkisivu on rapattu, koristeaiheita ei ole, katto on aumakatto. Rakennus on laatikkomainen, aukotus vaakasuuntaista, puitejaot ikkunoissa minimalistisia funktionalismin tyyliin. Aumakatto ja vahva symmetria ovat klassismin piirteitä.



Kuvat: Julkisivupiirros kadun suuntaan ja pohjapiirros 1. kerroksesta, kuvaotteet selvityksestä.

Julkisivu on vaalea, ikkunanpuitteet puisia ja tummanvihreitä. Kolmi- ja nelijakoiset ikkunat on sijoitettu lähelle julkisivupintaa. Ulko-ovet ovat puisia, neli-ikkunaruutuisia ja ruskeita. Katto on harmaa rivipeltikatto.

Julkisivut ovat säilyneet alkuperäisenlaisina, mutta ovat huonokuntoisia ja niitä on paikkarapattu. Peltikatto saattaa olla myöhäisempi, asukas muisteli katon olleen alun perin huopakatto.

Sadevesikourut ja syöksytorvet on uusittu 1990-luvulla. Ikkunat ovat alkuperäiset, yksittäisiä karmveja on uusittu lahon vuoksi. Ne on mahdollisesti maalattu uudelleen, mutta alkuperäistä vastaavalla värillä. Ikkunahelat ovat alkuperäiset. Neljästä ulko-ovesta kolme on alkuperäisiä.

Sisätilojen jako on säilynyt suurelta osin muuttumattomana. Ensimmäisen kerroksen asunnot on yhdistetty myöhemmin. Toinen keittiöistä on makuuhuone, mutta vanha puuhella on jäljellä.

Väliseinät ovat alkuperäisillä paikoillaan. Yläkerrassa komeroita on muutettu suihku- ja wc-tiloiksi. Väliseinät ovat alun perin pinkopahvilla päällystettyjä, nyt pääosin levytettyjä.

Vanhat kakluunit ovat säilyneet. Niiden tyyli on art decoa, väri ruskea tai loimukuviainen ruskea. Ne ovat mahdollisesti Rakkolanjoen kaakelitehtaan valmistamia.

Kahdessa asunnossa keittiön sisäkatto on mahdollisesti alkuperäinen, tummaksi käsitelty puu.

Vanhat puuhellat ovat säilyneet.

Sisätilojen väliovista osa on säilynyt, osa uusittu. Porrashuoneissa on puuviilupintaiset, lakatut, kaksiruutuiset ja pukinsarvikaivaiset alkuperäiset ovet.

Kellarikerros on asukkaan mukaan ollut ryömintätilainen ja maapohjainen. 1940-luvun pääpiirustuksissa kellarikerrokseen on piirretty tiloja. Rakennusajankohdasta ei ole varmuutta. Tällä hetkellä kellarissa on suihku, sauna ja varastona toimivaa tilaa.

Rakennushistoriaselvityksen kanssa on samanaikaisesti tehty **korjaustarveselvitys**. Sen mukaan rakennuksen tekninen kunto on erittäin heikko ja rakennus vaatisi mittavat korjaustoimet, jotka vaikuttaisivat rakennuksen toistaiseksi säilyneeseen arkkitehtuuriin merkittävästi.

II/III Korjaustarveselvitys ja sen jatkotutkimusselvitys

Suopursuntie 12, Vantaa, Korjaustarveselvitys, 19.3.2020, Sitowise

Liite: Materiaalinäytteen mikrobianalyysi, Työterveyslaitos, 6.3.2020

Suopursuntie 12, Vantaa, Jatkotutkimukset liittyen rakennuksen korjattavuuden arviointiin, 6.4.2021, Sitowise

Suopursuntie 12:n päärakennuksen korjaustarpeita tarkasteltiin aistinvaraisesti ja rakenteita rikkovin menetelmin korjaustarveselvityksessä ja sen jatkotutkimusselvityksessä, jossa painopisteenä oli rakennuksen runko.

Selvitysten mukaan rakennuksen kunto on erittäin heikko ja sen korjaustarpeet ovat raskaita. Mikäli rakennus säilytettäisiin, edellyttää se vaikeita, uudelleenrakentamiseen rinnastuvia korjauksia. Korjaustarveselvityksen mukaan rakennuksen purkamiselle on tekniset ja taloudelliset perusteet. Jatkotutkimusselvitys arvioi korjausasteen välille 80–120 %. Korjaustarveselvityksen mukaan teknisesti korjaaminen olisi toteutettavissa, mutta erittäin vaikeaa ja laajuuden vuoksi todennäköisesti taloudellisesti kannattamatonta.

Alla oleviin kappaleisiin on tiivistetty sekä korjaustarpeet että mahdolliset säilyttävät osat alueosista, talo-osista, rakenneosista ja järjestelmistä. Lisäksi on kuvattu korjausten aiheuttamat seuraukset rakennuksen ulkoasulle, mikäli se olisi päätetty suojella.

KORJAUSTARPEET

Kuivatusrakenteet ja salaojat

Perustukset

- ➔ Mikäli rakennus säilytetään, suositellaan tontille nykyaikaisten kuivatusrakenteiden rakentamista kauttaaltaan.

Talo-osat

Alapohja

- ➔ Kuivatusrakenteiden rakentamisen yhteydessä tulisi varautua alapohjan kattavaan tai osittaiseen uusimiseen.

Välipohjat

- ➔ Välipohjarakenteet tulee peruskorjata ja mikrobivaurioiden vuoksi täytöt tulee uusia.
- ➔ Kantavien palkkien kunto tulee varmistaa erityisesti ulkoseinien lähellä.

Ulkoseinät

- ➔ Ulkoseinien täydellinen peruskorjaus, runko osittain

Vesikatto ja yläpohja

- ➔ Vesikatto- ja yläpohjarakenteiden peruskorjaus: vesikatteen uusiminen, aluskatteen asennus, lahovaurioiden korjaukset, lämmöneristeen uusiminen, höyrynsulkurakenteen asentaminen, sisäkattorakenteiden uusiminen

Runkorakenteet

- ➔ Runkoon ja kantaviin osiin kohdistuu laajamittaisia toimenpiteitä.

- ➔ Perusmuurin vahvistaminen kasvattaa sen paksuutta ja vaikuttaa rakennuksen ulkovaippaan.
- ➔ Ulkoseinien peruskorjaus edellyttää sen purkamista kokonaan lukuun ottamatta osia rungosta, mm. rakenteen paksuutta on kasvatettava ja rakennetyyppi tulee vaihtaa, ikkunat ja ovet tulee asemoida uudelleen ja säilytettävä osa rungosta tulee hioa mikrobivaurioiden poistamiseksi. Muutostyöt vaikuttavat ulkonäköön huomattavasti.

Muut rakenneosat ja järjestelmät

Talotekniikka

- ➔ Vähintään osittainen vesijohtojen ja viemäreiden uusiminen, mahdollisesti tonttiliittymät
- ➔ Ilmanvaihdon peruskorjaus: hormien puhdistus, sisäpuolinen kunnostus, hallittu korvausilman tuonti
- ➔ Sähkö saneeraus: varauduttava kattavaan sähkö-, tele- ja liittymiskaapeleiden saneeraukseen
- ➔ Lämmitysjärjestelmän uudistaminen ja/tai lämmitysmuodon vaihtaminen

Muut rakenneosat

- ➔ Perusrakenteiden osittainen kunnostus: perustusten umpinaisten poteroiden siivous, tyhjennys ja tuuletuksen järjestäminen
- ➔ Märkätilojen saneeraus
- ➔ Ikkunoiden peruskorjaus tai uusiminen: vähintään ulkopuitteiden peruskorjaus, liittymät

Sisätilat

- ➔ Sisätilojen pintarakenteita ei voida säästää kosteusvaurioiden ja muotovaurioiden vuoksi.

Mikrobialyysi

Työterveyslaitos teki materiaalinäytteiden mikrobialyysin hankkeen tilauksesta.

Mikrobialyysia varten otettiin näytteet neljästä kohdasta. Analyysituloksen mukaan kaikissa tutkituissa neljässä näytteessä on vahvat viitteet vaurioista. Jokaisessa näytteessä on arvioitu näytteiden mikrobimäärät yhteensä, ja ne ovat Mesofiilisten sienten listassa runsaat (+++) jokaisessa neljässä näytteessä. Penicillium-sientä, esiintyy kaikissa näytteissä runsaasti (+++).

- ➔ Korjaustyössä säilytettävien, mutta mahdollisesti vaurioituneiden, materiaalien puhdistus
- ➔ Ilmanvaihdon peruskorjaus

MAHDOLLISESTI SÄILYTETTÄVÄT RAKENNE- JA RAKENNUSOSAT

- ➔ Rakennusrungon terveet osat säilytettävissä, mikrobivaurioiden vuoksi hiottava
- ➔ Ikkunat ja ovet, jotka ovat edelleen kunnostettavissa, voidaan säästää.
- ➔ Kakluunit ja puuhellat ovat hyödynnettävissä, mikäli niiden tekninen kunto sen mahdollistaa. (Suojelu ei suojelisi sisätiloja.)

KORJAUSTEN AIHEUTTAMAT VAIKUTUKSET RAKENNUKSEN JULKISIVUUN

MUUTTUVAA

- ➔ Perusmuurin vahvistaminen kasvattaa sen paksuutta ja vaikuttaa rakennuksen ulkovaippaan.

- ➔ Ulkoseinien peruskorjaus edellyttää sen purkamista kokonaan lukuun ottamatta osia rungosta. Rakenteen paksuutta on kasvatettava ja rakennetyyppi tulee vaihtaa, ikkunat ja ovet tulee asemoida uudelleen. Muutos vaikuttaa ulkonäköön huomattavasti. Säilytettävät osat rungosta jäävät joka tapauksessa piiloon.
- ➔ Vesikatteen uusiminen → materiaali uudeksi

SÄILYTETTÄVÄÄ

- ➔ Käyttökelpoiset ikkunat ja ovet ovat kunnostettavissa/säilytettävissä/käytettävissä uudelleen.
- ➔ Lisäksi sisätiloissa on mahdollisia säilytettäviä rakennusosia, mm. ovia ja tulisijoja. (Suojelu ei suojelisi sisätiloja.)

III Ympäristöriskikatselmus

Suopursuntie 12, Vantaa, Ympäristöriskikatselmus 13.10.2020, Vahanen

TULOKSET

Ympäristöriskikatselmuksen mukaan kohteessa on kolme mahdollista ympäristöriskiä, joista kaksi ovat matalia ja yksi kohonnut. Riskit jaotellaan kolmeen luokkaan; matala, kohonnut ja korkea. Matalan riskin kohdalla kohteeseen ei arvioida liittyvän merkittäviä ympäristöriskejä tai -vastuita. Kohonnut riski tarkoittaa kohonneita riskejä, korkeassa luokassa kohteeseen arvioidaan liittyvän merkittäviä ympäristöriskejä tai -vastuita.

Matalat riskit koskevat rakennuskohteen mahdollisia radonpitoisuuksia ja sen mahdollisia asbestia tai muita vaarallisia haitta-aineita sisältäviä materiaaleja. Kohonnut riskitaso liittyy maaperän pilaantuneisuuteen.

- ➔ Mikäli asuinrakennus säilytetään, suositellaan radonmittausta ja mahdolliset kohonneet pitoisuudet tulee huomioida korjaus- ja rakennustöissä.
- ➔ Mahdolliset haitta-aineet rakennuksessa tulee selvittää ja huomioida korjaus- ja purkutöissä ja ne voivat aiheuttaa lisäkustannuksia.
- ➔ Koko kohdealueelle suositellaan tehtäväksi maaperän pilaantuneisuusselvitys ja selvittää pintamaan pilaantuneisuus. Mikäli haitta-ainepitoisuudet todetaan kohonneiksi, vaikuttaa se kaivumassojen hyötykäyttömahdollisuuksiin, sijoitukseen ja kustannuksiin.



12 § Asemakaavan muutos 002488 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Tikkuri / TLA

VD/4399/10.02.04.00/2021

TLA/MYL/NIS/VIK

Kauppakeskus Tikkurin kortteli muutetaan keskustatoimintojen korttelialueeksi, C. Rakennusoikeus kasvaa nykyisestä yli kolminkertaiseksi 55 100 k-m²:iin, josta asumisen osuus saa olla enintään 34 000 k-m². Liiketiloiille pääosin varattu jalustaosa on kaksi-kolmekerroksinen, sen päältä kohoaa toimistorakennus ja neljä asuinrakennusta, joista korkein ulottuu 22 kerroksen korkeuteen. Korttelitehokkuus e on 4,62. Viitesuunnitelman mukaan voidaan rakentaa yhteensä 580 asuntoa. Kaava-alueen pinta-ala on 1,5 ha ja kokonaistehokkuus e=3,71.

Asemakaavamuutos koskee korttelia 61201 sekä katualuetta, kaupunginosassa 61 Tikkurila. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa korttelia 61201 sekä katualuetta, kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Tonttijaon muutos koskee korttelia 61201.

Alue sijaitsee Tikkurilan ytimessä kauppakeskus Tikkurin korttelissa. Tikkurilan asema ja liikekeskus Dixi ovat Ratatien vastakkaisella puolella. Aluetta rajaa pohjoisessa Asematie, lännessä Vehkapolku ja etelässä Unikkotie.

Hakijana ovat maanomistajat Vallmo Tikkuri Oy/Raha-Asema Oy ja Koy Tikkurilan Kauppakeskus/Vallmo Tikkuri Oy.

Maanomistus

Kortteli on yksityisessä omistuksessa, katualueet omistaa Vantaan kaupunki.

Valmistelu

Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit maanomistajan palkkaamana konsulttina.

Kaavaan liitetyt hakemukset

Koy Tikkurilan Kauppakeskus/Vallmo Tikkuri Oy:n lähettämä hakemus on kirjattu kaavamuutosnumerolla 002487, mutta se on yhdistetty tähän kaavamuutokseen.

Yleiskaava

Alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta, C. Unikkotielle oli osoitettu ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys ja asemalle joukkoliikenteen terminaali. Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta, C.

Asemakaavamuutos

Kaupungin tavoitteena on ollut keskustan ja aseman elinvoimaa ja vetovoimaa tukeva ratkaisu, toiminnoiltaan monipuolinen kortteli. Sen tulee hyödyntää sijaintinsa aseman vieressä liikennevirtojen äärellä. Tehokas ja Dixin puolella korkeakin, maamerkkimäinen rakentaminen on perustellumpaa kuin juuri missään muualla Vantaalla.

Kauppakeskus Tikkurin korttelin nykyinen kaavamerkintä K (liike- ja toimistorakennusten korttelialue) muutetaan keskustatoimintojen korttelialueeksi, C. Rakentamisen tehokkuus kasvaa nykyisestä



17 700:sta yli kolminkertaiseksi 55 100 kerrosneliömetriin. Siitä enintään noin 60 % saa olla asumista ja loput 40 % rakennusoikeudesta mahdollistaa liike-, myymälä-, hotelli, kulttuuri-, palvelu-, urheilu- ja toimitilojen rakentamisen kolmeen kerrokseen ja toimistorakennuksen kohdalla korkeimmillaan kymmeneen kerrokseen.

Uutta asumisen rakennusoikeutta tulee 34 000 k-m² ja liike-, työpaikka- yms. rakennusoikeuskin kasvaa vähintään 3 380 kerrosneliömetriä nykykaavaan verrattuna ollen 21 100 kerrosneliömetriä. Kortteliin tulee yhteensä noin 580 asuntoa arviolta 800 asukkaalle. Yksiöiden keskipinta-ala 28 m², kaksioiden n. 43 m² ja perheasuntojen n. 73 m².

Pilarein kannatettu rakennus ja tavanomaista korkeammat liiketilakerrokset mahdollistavat tilojen käytön joustavuuden. Jalustaosan korkeus noudattelee nykyisen Tikkurin räystäskorkeutta noin 12 metriä. Katutasen korkeus on noin 6 m ja toisen kerroksen korkeudestakin vähintään 45 % tulee olla käytännössä 6 m korkeaa tilaa. Lisäksi katutasoon tulee mahdollistaa kauppahalli, joka on vapaasti jaettavissa myymälä- ja ravintolatiloiksi. Toiseen kerrokseen on erikseen määrätty tilat elokuvateatterille.

Jalustaosan yläpuolella on kansipiha. Sinne johtaa julkisessa käytössä olevat luonnonkiviportaavat torin suunnasta. Portaiden yläpäässä on terassi, joka on joko toimistotilojen tai kahvila-ravintolatilojen käytössä ja siten julkinen. Kaava mahdollistaa myös päiväkodin sijoittumisen siten, että se voi hyödyntää kansipihaa leikkipihana.

Asuntoja kaava sallii erikseen osoitetuille neljälle rakennusalueelle toisesta tai kolmannelta kerroksesta ylöspäin, korkeimmillaan 22 kerrokseen asti. Rakennukset ovat vinokattoisia suunnikkaita, joiden korkeutta on rajoitettu kerroslukujen lisäksi kriittisimpien kohtien räystäskoroilla. Korkeimman tornin ylimpään kerrokseen tulee tehdä tilat julkisesti käytössä olevalle näköalaravintolalle tai kahvilalle sekä terassille.

Kaikki pysäköinti, 470 autopaikkaa sijoittuu kahteen kellarikerrokseen, jonne ajetaan Unikkotien suunnasta. Kellaripysäköinnin kautta järjestetään myös yhteys kadun alitse Asematien 1–3:n mahdolliseen pysäköintilaitokseen. Myös kauppakeskuksen vaatima huoltopiha sijoittuu Unikkotien puolelle.

Kaavassa on määrätty Raha-aseman näkyvien julkisivujen suojelusta. Rakennuksen sisään on suunniteltu spiraalimaisesti nousevaa pyöräpysäköintitilaa yhteensä 1450 pyörälle. Tikkurin kauppakeskuksen osalta jalustaosan mittakaava, materiaalit sekä mahdolliset säilytettävät fragmentit luovat muistuman paikalla sijainneesta 1990-luvun rakennuksesta.

Kaavatyön aikana on tarkasteltu erilaisia vaihtoehtoisia suunnitelmia kaavoituksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Järjestetyn työpajan antina saatiin kolme erilaista ja eri suunnittelijoiden tuottamaa ratkaisuehdotusta. Myös suojelukysymyksiä arvioitiin prosessissa. Kaavaratkaisu perustuu parhaaksi arvioituun suunnitelmaan, jossa ehdotuksen suhde Tikkurilan kirkkoon on onnistunut, raha-aseman kaupunkikuvallisesti merkittävä julkisivu säilyy osana Tikkurilan ajallisesti kerrostunutta kaupunkirakennetta ja purettavan Tikkurin julkisivun mittakaava, materiaalit ja arkkitehtuurin ominaispiirteet on tuotu osaksi uuden Tikkurin jalustaosan arkkitehtuuria.

Kaava-alueen koko on 1,5 ha, josta C-korttelia on 1,2 ha ja loput katualuetta. Kaavan tehokkuusluku, e on 3,71 ja korttelin 4,62.



Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty pvm 17.5.2020

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin seitsemän kappaletta.

Kaavasta järjestettiin TeamsLive-yleisötilaisuus 9.6.2021.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaava tuottaa uutta asuntokerrosalaa (34 000 k-m², n. 580 asuntoa) ja uutta työpaikkakerrosalaa 3 380 k-m².

Sopimus

Asemakaavamuutokseen liittyy kaksi maankäyttösopimusta.

Muutostkustannukset maksavat hakijat Vallmo Tikkuri Oy/Raha-Asema Oy ja Koy Tikkurilan Kauppakeskus/Vallmo Tikkuri Oy ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 4 (20 000 €), lisätyinä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 21 100 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.5.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002488 ja tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila / Tikkuri,
- b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
- c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakijat Vallmo Tikkuri Oy/Raha-Asema Oy ja Koy Tikkurilan Kauppakeskus/Vallmo Tikkuri Oy maksavat muutostkustannukset (20 000 €), lisätyinä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 21 100 €.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Asemakaavamuutoksen selostus 10.5.2022

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaavasuunnittelija Seppo Niva, p. 050 302 9298
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



002488 TIKKURI

TIKKURILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.5.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002488. Kaavoitus on tullut vireille 17.5.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Kortteli 61201 kaupunginosassa 61 Tikkurila sekä katualuetta. (Kumoutuvan asemakaavan kortteli 61201 sekä katualuetta, kaupunginosassa 61 Tikkurila).

Tonttijaon muutos:

Kortteli 61201.

Kauppakeskus Tikkurin kortteli muutetaan keskustatoimintojen korttelialueeksi, C. Rakennus-oikeus kasvaa nykyisestä yli kolminkertaiseksi 55 100 k-m²:iin, josta asumisen osuus saa olla enintään 34 000 k-m². Liiketiloiille pääosin varattu jalustaosa on kaksi-kolmekerroksinen, sen päältä kohoaa toimistorakennus ja neljä asuinrakennusta, joista korkein ulottuu 22 kerroksen korkeuteen. Korttelitehokkuus e on 4,62. Viitesuunnitelman mukaan voidaan rakentaa yhteensä 581 asuntoa; yksiöiden keskipinta-ala 28 m², kaksioiden n. 43 m² ja perheasuntojen n. 73 m². Asuntojen piha sijoittuu kansipihalle, osa pihakannesta on julkista. Autopaikkoja on kahdessa kellaritasossa yhteensä 470 kpl. Kellarin kautta on ajoyhteys Asematie 1–3: mahdolliseen pysäköintiin. Kaava-alueen pinta-ala on 1,5 ha ja kokonaistehokkuus e=3,71.

Kaavan laatija: Seppo Niva, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki;
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 050 3029298.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalueena on kauppakeskus Tikkurin kortteli Tikkurilan ytimessä. Tikkurilan asema ja liikekeskus Dixi ovat Rata-tien vastakkaisella puolella. Suunniteltavaan alueeseen kuuluu koko Tikkurin ja Raha-aseman kortteli 61201 sekä Asematie ja Vehkapolun katualuetta.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 23.4.2021.
- Kaavoitus tuli vireille 17.5.2021 ja sai numeron 002488.
- Kaavatyöstä järjestettiin Teams-livetilaisuus 9.6.2021.
- Mielenpito osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavan luonnosaineistosta (viitesuunnitelma) pyydettiin 24.6.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.

SISÄLLYSLUETTELO

Perus- ja tunnistetiedot	2
1. Tiivistelmä	4
2. Lähtökohdat.....	5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	5
2.2 Suunnittelutilanne	18
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet	23
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	23
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	23
3.3 Asemakaavan tavoitteet	24
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	25
4. Asemakaavan kuvaus	27
4.1 Kaavan rakenne.....	27
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	28
4.3 Aluevaraukset	31
4.4 Kaavan Vaikutukset.....	33
4.5 Ympäristön häiriötekijät	41
5. Asemakaavan toteutus.....	41
6. Kaavatyöhön osallistuneet	41
7. Asemakaavan seurantalomake	43
8. Asemakaavakartta ja –määräykset	45
9. Muu suunnitelma-aineisto.....	51
9.1 Vesihuollon yleissuunnite	51
9.2 Pihakasunselvitys	52
9.3 Vihertehokkuuslaskelma.....	53

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Viitesuunnitelma
- Uusi Tikkuri – Ympäristömeluselvitys, Akukon, 10.12.2021.
- Uusi Tikkuri – Runkomelu- ja tärinäselvitys, Akukon, 10.12.2021.
- Uusi Tikkuri – Jalankulkijoiden tuulivihihysselvitys virtauslaskennan avulla, Sweco Rakennetekniikka Oy, 24.2.2022.

LUETTELO MUISTA ASIAKIRJOISTA

- Tikkurilan raha-asema, rakennushistoriaselvitys, Ark-byroo oy, 19.3.2021.
- Kauppakeskus Tikkuri, rakennushistoriaselvitys, Ark-byroo oy, 29.6.2020.
- Raha-asema, Tikkurila, rakennettavuusselvitys, Ramboll Finland Oy, 22.11.2021.
- Tikkuri, Vantaa, maaperä- ja rakennettavuusselvitys, Ramboll Finland Oy, 11.9.2020.
- Tikkurilan ydinkeskustan pysäköintiselvitys, I/2022, WSP Finland Oy

1. TIIVISTELMÄ

Kauppakeskus Tikkurin kortteli uudistuu. Nykyinen kaavamerkintä K (liike- ja toimistorakennusten korttelialue) muuttuu keskustatoimintojen korttelialueeksi, C. Rakentamisen tehokkuus kasvaa nykyisestä 17 700:sta yli kolminkertaiseksi. Yhteenlaskettu rakennusoikeus on 55 100 kerrosneliömetriä. Siitä enintään noin 60 % saa olla asumista, joka sijoittuu sille osoitetulle neljälle rakennusalueelle. Niissä asumista saa sijoittaa toisesta tai kolmannelle kerroksesta ylöspäin korkeimmallaan 22 kerrokseen asti. Loput 40 % rakennusoikeudesta mahdollistaa liike-, myymälä-, hotelli, kulttuuri-, palvelu-, urheilu- ja toimitilojen rakentamisen kolmeen kerrokseen ja toimistorakennuksen kohdalla korkeimmallaan kymmeneen kerrokseen.

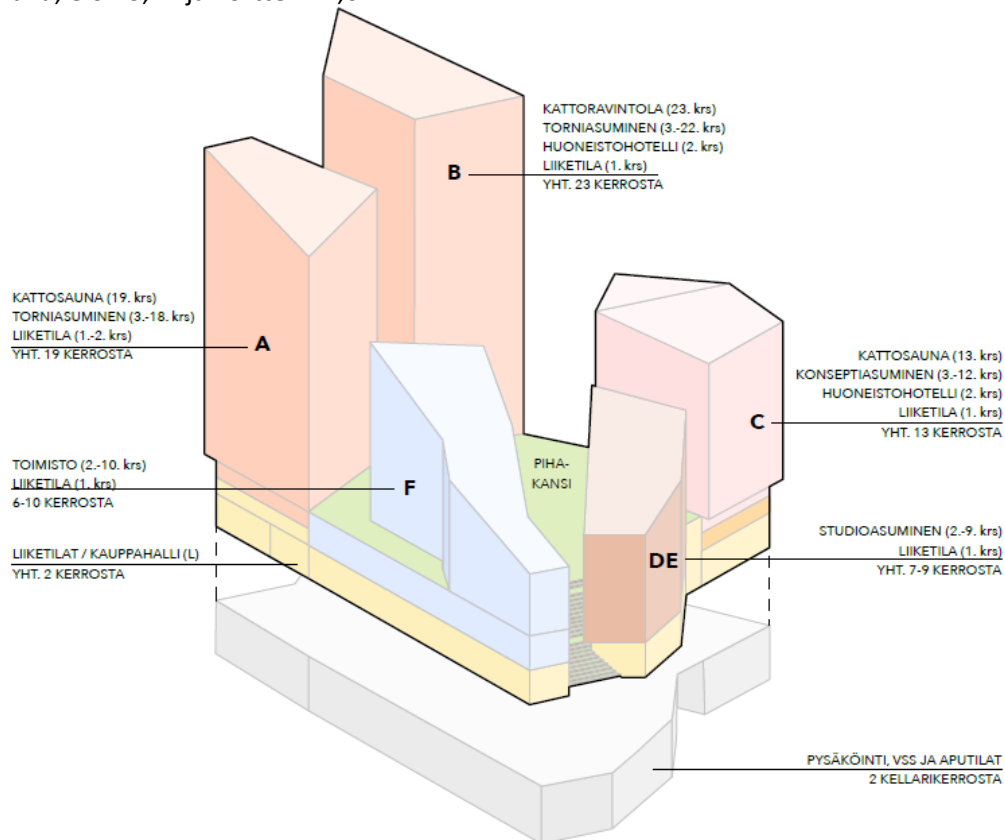
Kaikki pysäköinti sijoittuu kahteen kellarikerrokseen, jonne ajetaan Unikkotien suunnasta. Myös kauppakeskuksen vaatima huoltopiha sijoittuu Unikkotien puolelle. Asuntojen piha sijoittuu kansi-pihalle, osa pihakannesta on julkista.

Kaupungin tavoitteena on ollut keskustan ja aseman elinvoimaa ja vetovoimaa tukeva ratkaisu, toiminnoiltaan monipuolinen kortteli. Sen tulee hyödyntää sijaintinsa aseman vieressä liikennevirtojen äärellä. Tehokas ja Dixon puolella korkeakin, maamerkkinäinen rakentaminen on perustelumpaa kuin juuri missään muualla Vantaalla.

Kaavassa on määrätty Raha-aseman näkyvien julkisivujen suojelusta. Tikkurin kauppakeskuksen osalta jalustaosan mittakaava, materiaalit sekä mahdolliset säilytettävät fragmentit luovat muistuman paikalla sijainneesta 1990-luvun rakennuksesta.

Kaavaprosessin alussa tarkasteltiin myös kahta muuta eri arkkitehtitoimistojen tuottamaa vaihtoehtoa.

Kaava-alueen koko on 1,5 ha, josta C-korttelia on 1,2 ha ja loput katualuetta. Kaavan tehokkuusluku, e on 3,71 ja korttelin 4,62.



Kaaviokuva toimintojen sijoittumisesta. Korkeimmat rakennukset sijoittuvat lähimmäksi Dixiä. Kuva: ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Tikkurilan sijainti Helsingin pohjoispuolella pääradan ja Kehä III:n varrella sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä tarjoaa monipuoliset ja nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle, muualle Suomeen ja ulkomaille.

Tikkurila on ollut kunnan hallinnollinen keskus vuodesta 1946, jolloin entinen maalaiskunnan keskus Malmi liitettiin Helsinkiin. Tikkurilan hallinnollinen asema näkyy keskustan ilmeessä: kaupunginosassa on kaupungin ja valtion sekä Vantaan seurakuntayhtymän virastoja ja muita toimitiloja. Tiedekeskus Heureka, Keravanjoki, Silkkitehdas, Vernissatehdas, Tikkurilan vanha asema, 1950-luvun rakennusperintö ja Tikkuraitti kaupallisine palveluineen luovat alueelle vahvaa identiteettiä.

Kaava-alue sijoittuu Tikkurilan asemakeskuksen kupeeseen.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Keravanjoen ja Kylmäojan laakson savitasangolle. Vuonna 1870–1871 mitatussa Seenaatin kartassa näkyy, että alue on ollut osin peltoa ja osin niittyä. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykytilanteessa pääosin vettä läpäisemätöntä katto- ja asfalttipintaa. Kaavamuutosalue kuuluu Keravanjoen valuma-alueeseen. Keravanjoki yhtyy Helsingin ja Vantaan rajalla Vantaanjoen pääuomaan, joka laskee Suomenlahteen Helsingin Vanhankaupunginlahdella. Vantaanjoki on tulvaherkkä vesistö, jossa elää mm. vuollejokisimpukka.

Alue ei sijaitse pohjavesialueella. Pohjaveden pinnan taso on vaihdellut välillä +11,83...+14,40. ¹

Maaperä

Alueen luonnollinen maaperä on savea, joskin aiempien rakennustöiden yhteydessä sitä on muokattu. Alueen rakennukset joudutaan perustamaan paaluperustukselle. Ramboll Finland Oy on tehnyt alueesta maaperäselvityksen 11.9.2020.

Topografialtaan alueen maasto on hyvin tasaista, maanpinta nousee kohti alueen pohjois- ja koillis-itäosaa, jossa maanpinta on korkeimmillaan tasolla noin +18,5. Alueen lounaisosassa Vehkapölän ja Unikkotien risteyksessä maanpinta on alimmillaan ollen noin tasolla +17,7.

Alueella on tehty pohjatutkimuksia (n. 30 kpl pisteitä) noin 15...50 m välein. Alueen keskiosassa tutkimuspisteitä on hyvin rajallisesti. Aluetta ympäröivien katujen osalta pohjatutkimuksia on käytävissä enemmän ja niiden osalta pisteväli on pienempi. Alueella kevytkairaukset ovat päättyneet kiveen.

Alueella kallionpinnan taso vaihtelee noin tasolla +9,7...+12,2. Mikäli kohteeseen suunnitellaan kaksi maanalaista kerrosta, on rakennukset mahdollista perustaa suoraan kallion varaan/murskepatjan välityksellä kallion varaan. Sama koskee tilannetta, mikäli kohteeseen suunnitellaan useampia maanalaisia kerroksia kuin kaksi. Mikäli alueelle suunnitellaan yksi maanalainen kellari, tulevat

¹ Tikkuri, Vantaa, maaperä- ja rakennettavuusselvitys, Ramboll Finland Oy, 11.9.2020.

rakennukset perustettavaksi tukipaalujen/massanvaihdon/tiiviin moreenin varaan. Paikoin Asematien varrella maaperän tiiviit kitkamaakerrokset estävät lyötävien tb-paalujen käytön.

Tikkurin kohteessa tulee tehdä saven sulfiditutkimus tai alueelle rakennettaessa tason +15 alapuolelle ulottuvat rakenteet tulee tehdä sulfaatinkestävästä materiaalista.²

Asematie ja Vehkapolku sekä katualueilla oleva putkisto on perustettu maanvaraisesti.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilassa asui vuoden 2021 alussa n. 7 300 henkeä. Väkiluku on noussut vuodesta 2010 liki 2400 uudella asukkaalla. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli 46 210 henkeä, missä on kasvua vajaa 9000 henkeä viimeisen 10 vuoden aikana.³

Sosiaalinen ympäristö

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen ja lapsettomat avopariperheet. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanutta, mikä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen.

Palvelut ja työpaikat

Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Lähes 92 prosenttia 7 000 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

Tikkurilan keskustassa on monipuolisesti julkisia palveluja: terveyskeskus, kaupungintalo, kaupungin ja valtion paikallishallinnon virastoja, pääkirjasto näyttelytiloihin, Laurean ammattikorkeakoulu sekä seurakuntayhtymän virastot. Kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Kauppakeskus Tikkuriin ja Dixiin sekä Asematien ja Tikkuraitin varren liiketiloihin. Keskustan alueella on myös runsaasti ravintoloita.

Yhdyskuntarakenne

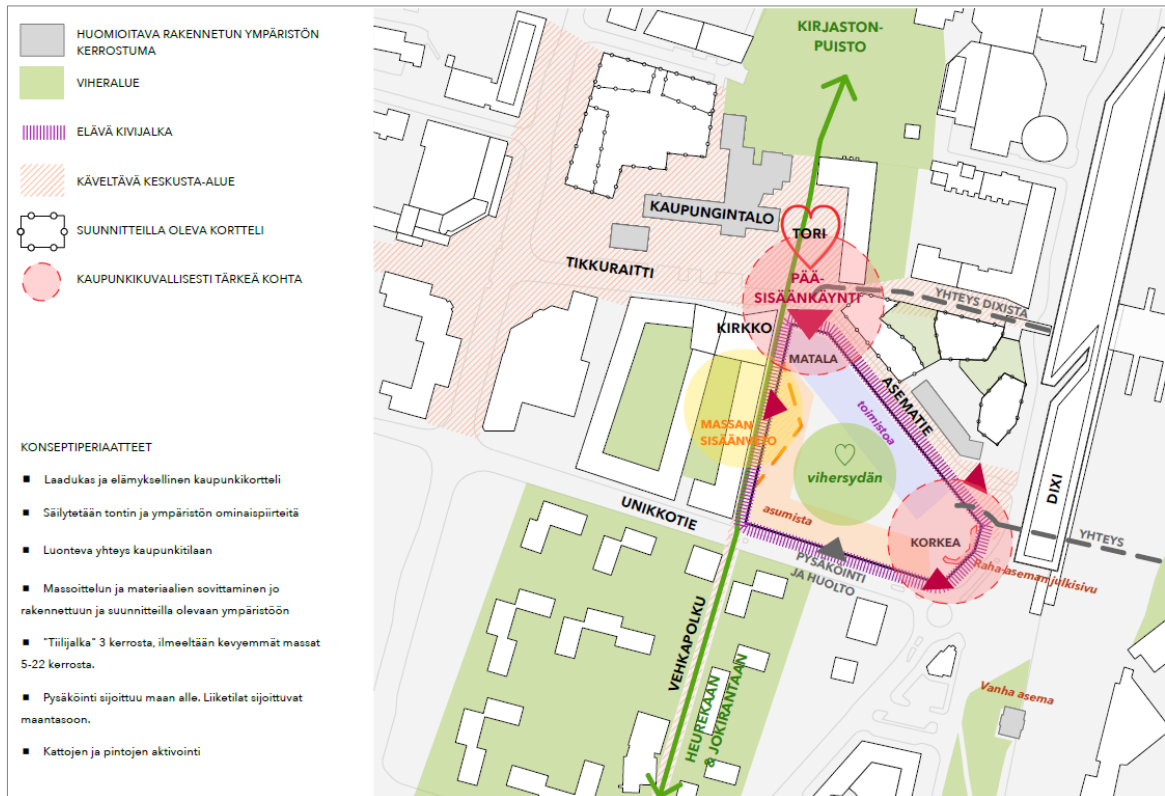
Suunnittelualue on Tikkurilan ydinkeskustassa matkakeskuksen kupeessa, joukkoliikenteen solmukohdassa. Kortteli sijoittuu Asematien varrelle vastapäätä kaupungintaloa ja uutta toria. Asematie on Tikkurilan kaupallinen pääakseli, joka johtaa Dixin liike- ja matkakeskuksesta Tikkuraitin kävelykadulle. Lähivuosina kävelykatua jatketaan koko Asematien matkalle.

Kaava-alueen länsipuolella on Tikkurilan tori, kaupungintalo ja kirkko. Kirkon kortteli on osittain vielä rakenteilla. Sinne sijoittuu seurakunnan tilojen lisäksi kivijalkaliikkeitä ja noin 500 asuntoa, joista osa on HOASin opiskelija-asuntoja. Asematien toisella puolella on asuin- ja liikekortteli, joka on sekin uusiutumassa lähivuosina.

Kaava-alueen eteläpuolella on 1970-luvun kerrostaloalue Kukkaketo, jota on jo osittain täydennysrakennettu ja uusia hankkeita alueelle on vireillä.

² Tikkuri, Vantaa, maaperä- ja rakennettavuusselvitys, Ramboll Finland Oy, 11.9.2020.

³ http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset



Konseptiperiaatteet, ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.

Kaupunkikuva

Tikkurilan keskusta on edelleen paikoin väljä ja matalasti rakennettu. Kaupunkikuvassa on löydetävissä 1950-luvun kirkonkylämaista tunnelmaa sekä 1970-luvun ihanteisiin perustuvaa autokaupunkia. Kaupungintalo, Tikkurilan vanha asema ja Silkkitehdas ovat tärkeitä identiteettitekijöitä. Tikkurilan 1980-luvun rakentaminen toi keskustaansa isoja kaupallisia yksiköitä, kuten Tikkurin ja Prismen sekä nykyisen Laurean ammattikorkeakoulun.

Ydinkeskusta on kuitenkin muuttunut muutaman viime vuoden aikana. Tori on siirretty uudelle paikalleen kaupungintalon eteen. Liike- ja toimistokeskus Dixin ensimmäinen vaihe 12-kerroksisine huippuineen valmistui vuoden 2014 alussa ja toinen vaihe keväällä 2017.

Kirkon kortteli on edelleen kesken, mutta itse kirkko ja Asematien puoleinen kortteli valmistuivat vuonna 2021. Kokonaisuutena kortteli on luonteeltaan hyvin urbaani. Arkkitehtitoimisto OOEPAAn suunnittelema kirkko kehystää toria ja muodostaa samalla vastaparin kaupungintalolle. Se luo voimakkaalla hahmollaan identiteettiä ja tunnistettavuutta alueelle. Tiiliverhoilu on elävä ja monivärinen. Osa tiilistä on käsin painettuja erikoistiiliä.

Kaupungintalon takana, Kielotien varressa on rakenteilla asuinkortteli entisen valtion virastotalon paikalle. Puretun kaupungin virastotalon tontille, Kielotie 13:een tehdään uusi virasto, johon sijoituu koko kaupunkiympäristön toimiala. Hybridikorttelin katolle tulee lisäksi asuinkerroksia.

Asematie muuttuu lähivuosina koko pituudeltaan kävelykaduksi. Kadun materiaaleihin ja kalusteisiin on panostettu. Katu rakennetaan luonnonkivipintaisena. Julkisen kaupunkitilan kohentaminen jatkuu kaupunginmuseon edustalle, kun Carl Albert Edelfeltinaukio rakennetaan. Kielotien katualueella ja Kirjastopuistossa käynnistyy puolestaan Vantaan ratikan rakentaminen. Päätös ratikan rakentamisesta tehdään 2023.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Vanhin osa Tikkurilan keskustan rakennuskannan historiallisista kerrostumista on hävinnyt vanhaa rautatieasemaa ja vernissatehdasta lukuun ottamatta. Tikkurilasta tuli Helsingin maalaiskunnan

hallinnollinen keskus vuonna 1946, kun siihen asti keskuksena ollut Malmi liitettiin osaksi Helsinkiä. Muutos käynnisti Tikkurilan kasvun. Tältä ajalta, joka myös osui yksiin suomalaisen arkkitehtuurin yhden merkittävän kukoistuskauden kanssa, on säilynyt useampia merkittäviä rakennuksia. 1950-luvun rakentamista edustavat Asematien varressa tärkeimpinä kaupungintalo (valm. 1957, arkkit. Eija ja Olli Saijonmaa) ja Asematie 1 (ns. Kassatalo, valm. 1956, arkkit. Tuomas Väyrynen).

Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930—1979 -inventointiraportissa kaupungintalo ja sen sivurakennus (ent. kirjasto) on arvotettu luokkaan A1, eli suojeltavaksi kohteeksi. Inventoinnissa todetaan, että niiden sisältämät arvot ovat niin ilmeiset, että suojelutarpeesta on voitu varmistua. Ne on voimassa olevassa asemakaavassa esitetty suojelumerkinnöin. Sen sijaan seurakunnan työkeskukseksi alun perin suunniteltu Tikkurilan kirkko vuodelta 1957 purettiin vuonna 2018.

Kaupungintalon kiinteistö on kaksiosainen; kaupungintalon vieressä on pergolalla kaupungintaloon yhdistetty sivurakennus, jossa on alun perin toiminut kirjasto. Rakennukset perustuvat Helsingin maalaiskunnan virastotalon suunnittelukilpailuun vuonna 1954. Rakennuksiin tehtiin peruskorjaus ja samalla rakennettiin valtuustosalin ja ruokalan käsittävä uudisosa. Vanha kirjasto-osa, sittemmin lastenkulttuurikeskus Pessi muutettiin Galleria K:ksi. Rakennustyö valmistui vuonna 2012. Alkuperäiset rakennukset on suojeltu asemakaavalla.

Asematie 1:n kiinteistö, ns. Kassatalo kadun itäpäässä on luokiteltu kuuluvaksi suojeluluokkaan A2. Luokitus tarkoittaa potentiaalista suojelukohdetta, jonka suojelukelpoisuus ja -laajuus tulee selvittää tarkemmalla inventoinnilla. Tämäkin kiinteistö on kaksiosainen; matalan liikeosan takana on pergolan yhdistämänä asuintorni. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Tuomas Väyrynen. Tikkurilan ydinkeskusta 1-asemakaavatyön yhteydessä Kassatalo pergoloineen todettiin säilyttämisen arvoiseksi, mutta kaava ei tullut kiinteistön osalta voimaan. Suojelua tutkitaan käynnissä olevassa asemakaavaprosessissa, jossa ainakin 2-kerroksinen liikerakennus on tarkoitus säilyttää ja suojella.

Raha-asema ja kauppakeskus Tikkuri sijoittuvat kaavoitettavaan kortteliin. Ensimmäisenä valmistui raha-asema Asematien eteläiseksi päätepisteeksi vuonna 1979. Sen rakennutti Kiinteistöosakeyhtiö Tikkurilan Raha-asema, jonka omistivat Vantaan kaupunki ja Helsingin Osakepankki. Vantaan kaupungilla oli 1970-luvun lopulla suuri toimistotilojen tarve, joten kaupunki oli usein osakkaana liiketiloja toteuttavissa kiinteistöosakeyhtiöissä.

Vantaan kaupunki teetti vuonna 2002 modernin rakennuskannan inventoinnin. Siinä Tikkurilan raha-asema arvotettiin toiseksi korkeimpaan arvoluokkaan, A2 eli potentiaalliseksi suojelukohteeksi, jonka suojelutarpeen ja arvojen selvittäminen vaatii tarkempaa inventointia.⁴ Ark-byroo Oy on tehnyt inventoinnin Mrec Investment Management Oyn tilaamana. Inventointi valmistui 19.3.2020. Raha-asema on Tikkurilan 1970-luvun rakennuskerrostumasta harvinaiseksi jäänyt toimistorakennus ja sijaintinsa vuoksi kaupunkikuvallisesti merkittävä eri suuntiin.

Raha-aseman suunnittelivat arkkitehdit Kirsti ja Egil Nordin. Rakennuksen monikulmainen pohjamuoto edustaa 1970-luvun lopun arkkitehtuuria ja leikkisä muodonanto enteili jo postmodernismia. Arkkitehtuuri on luonteeltaan arkista, mutta harkittua ja yksityiskohtaista. Punatiilipinta yhdistää rakennuksen vieressä olevaan Tikkurilan vanhaan asemarakennukseen (nyk. kaupunginmuseo). Paikan hengen huomioon ottava suunnittelu liittyi vahvasti postmodernismin ideologiaan. Rakennuksessa voidaankin nähdä yhtymäkohtia samaan aikaan rakennettuihin ja tuolloin näkyvillä olleisiin Raili ja Reima Pietilän suunnittelemiin rakennuksiin Tampereen Hervannassa. Valmistusvuonnaan raha-asema esiteltiin myös Arkkitehti-lehdessä.

Rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen sijoittui Helsingin Osakepankin pankkisali ja Vantaan kaupungin rahatoimisto sekä pieni liiketila. Kaksi ylempää kerrosta olivat kaupungin toimistotiloja. Rakennuksen arkkitehtonisia kohokohtia olivat yleisölle avoimet pankki- ja rahatoimistotilat sekä niitä toimistokerroksiin yhdistävä korkea valokuilu.

⁴ Eskola, A., 2002. *Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-1979: Inventointiraportti*. Vantaa: Vantaan kaupunki.

Tikkurilan raha-asema on rakennuksena nuori, sen julkisivut ja yleinen ilme ovat säilyneet hyvin, joskin julkisivutiili on jonkin verran kärsinyt. Sisällä pohjakerroksen pankkitilojen alkuperäisiä tiilipintoja on peitetty ja 1980-luvun alun ilme on pitkälti tiloista hävinnyt. Pankin tilarakenne on muutettu julkisluonteisesta pankkialista toimistotilamaiseksi. Rakennusta lävistänyt valokuilu on jaettu pystysuunnassa kerrosten mukaisin lasikatoihin, jolloin se on menettänyt alkuperäisen hahmonsaa, mutta se on kuitenkin palautettavissa. Toimistokerrokset ovat säilyneet paremmin. Helsingin Osakepankki lopetti toimintansa 1986, jonka jälkeen tiloissa on toiminut ainakin Helsingin Säästöpankki sekä Aktia-pankki. Ensimmäisen kerroksen pieni liiketila on yhdistetty osaksi pankkialia.⁵



Raha-asema koillisesta. Kuva Tikkurilan raha-asema, rakennushistoriaselvitys, Ark-byroo oy, 19.3.2021.

Kauppakeskus Tikkuri on Vantaan kaupunginmuseon kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi arvotama kohde. Se on valmistunut kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen rakennusvaihe käsitti korttelin Vehkapolun varressa olevan toimisto- ja liikerakennuksen, jonka suunnittelivat arkkitehdit Markjukka ja Hirvo Tyynilä. Tikkurilan Talo Oy:n rakennuttama rakennus valmistui vuonna 1984 Suomen Yhdyspankin ja Vantaan kaupungin käyttöön. Kaupungilta tiloihin kaavailtiin kuntasuunnittelutoimistoa ja asuntotoimistoa.

Kolmikerroksinen rakennus madaltui pohjoisen suuntaan siten, että Asematien varressa rakennusmassa oli yksikerroksinen. Asematien puolelle muodostettiin pieni edusaukio pankin sisäänkäynnin eteen. Virastotilat sijoitettiin rakennusrungon ylempiin kerroksiin, pohjakerros varattiin liiketiloiksi.

Rakennuksen sokkeli päällystettiin punaisella graniitilla ja julkisivut olivat punaista tiiltä. Pilari-palkki-rakenne näkyi julkisivussa ja kuhunkin julkisivumoduuliin asetettiin kaksi suorakulmaista toimistoikkunaa. Alimman kerroksen ikkunat olivat suuria näyteikkunoita. Kaikki ikkunat olivat ruskeaksi eloksoituja puu-alumiini-ikkunoita.

Vuonna 1986 järjestettiin arkkitehtuurikutsukilpailu Tikkurilan Kauppakeskuksesta, joka sijoittui korttelin keskiosaan. Kilpailun voitti arkkitehtitoimisto Juhani Katainen, ja rakennus valmistui vuonna 1991.

⁵ Tikkurilan raha-asema, rakennushistoriaselvitys, Ark-byroo oy, 19.3.2021.

Kolmekerroksinen kauppakeskus sijoittui tontin etelä- ja pohjoislaidoistaan kiinni katuun. Vehkapolun puolella kauppakeskus rakennettiin kiinni toimistotaloon. Idässä Tikkurilan Raha-aseman ja kauppakeskuksen väliin jäi lyhyt kaartuva kävelykatu. Pysäköintihalli sijoitettiin laajan rakennuksen keskiosiin ensimmäisen ja toisen kerroksen tasolle, minkä lisäksi kellarikerrokseen sijoitettiin laaja paikoitusalue.

Rakennuksen sisäänkäyntien väliset kulkuyhteydet ja kaupalliset tilat oli järjestetty y-kirjaimen muotoon. Kulkuakselien leikkauspisteen tuntumaan suunniteltiin korkea keskustila. Tila jatkui Asematien suuntaisena kaksikerroksinen kauppakäytävänä, jota tynnyriholvimainen kattoikkuna korosti.



Kuvassa keskuskäytävän kattoikkunat ja alkuperäisiä erkkereitä. Kuva Flickr/ Ark-byroo Oy.

Julkisivuissa kullekin kerrokselle suunniteltiin oma luonteensa. Katutasoa hallitsivat pilasterein erotetut näyteikkunat. Asematien puolella pilasteriaihe jatkui toiseen kerrokseen asti, jossa näyteikkuna vaihtui suureen ruutuikkunaan. Unikkotien puolella ensimmäisen kerroksen ikkunakentät tehtiin näyteikkunoiden sijaan lasitiilistä ja toisessa kerroksessa pilastereiden välit olivat valkoista betonipintaa tai vaaleaa klinkkeriä. Näitä pintoja rytmitettiin symmetrisesti asetetuilla pienillä neliömäisillä ikkunoilla. Kolmas kerros muodosti rakennusta kiertävän kentän, jota aukotettiin kapeiden ja korkeiden ikkunoiden ryhmillä. Ylimpänä julkisivussa oli voimakkaasti profiloitu ulkoneva räystäslista.

Porrashuoneet merkittiin julkisivussa kaarevalla, koko rakennuksen korkuisella teräsrakenteisella tornimaisella ikkunalla. Kauppakeskuksen sisäänvedetty pääsisäänkäynti sijoitettiin Asematielle, aseman puoleiseen kulmaan.

Sisätiloissa keskeisellä kauppakäytävällä liiketilojen sisäänkäynnit muodostivat pieniä teräs-lasi-erkkereitä, jotka on myöhemmin purettu. Rakennuksessa oli myös huolellisesti suunnitellut kaideprofiilit ja varta vasten suunniteltuja kiintokalusteita, kuten roska-astioita.

Kauppakeskus liittyy kiinteästi aiemmin valmistuneeseen toimistorakennukseen. Kauppakeskus sijoittui Tikkurilan kaupallisen akselin, Asematien varteen. Asematie pysyi pitkään pienipiirteisenä asemalle johtavana kauppakatuna, joskin 2010-luvulla ympäristö ja katumaisema ovat muuttuneet.

Tikkurin toimisto-osa edustaa Tikkurilan punatiilistä kokonaisuutta, mutta sen historiallinen merkitys on todettu vähäiseksi. Kauppakeskuksen on todettu olevan paikallisesti arvokas rakennusperintökohde ja edustavan laadukasta postmodernia arkkitehtuuria. (Tikkurilan kaavarunkoalueen modernin rakennuskannan inventointiraportti, Vantaan kaupunki, 2020). Erityisesti Asematien puoleisella osalla Tikkuria on myös kaupunkikuvallista arvoa ja se noudattaa Asematien pienipiirteistä 1950-luvulta periytyvä mittakaavaa.

Virkistys

Keravanjoen rantojen viheralueet ovat Tikkurilan keskustan vetovoimaisin viheraluekokonaisuus. Jokimaisemassa näkyvät eri vuosikymmenillä rakennetut Tikkurilan historiasta kertovat rakennukset, jotka liittyvät rautatiehen, teollisuuteen ja maatalouteen. Keravanjoen varrella virkistysalueet jatkuvat yhtenäisenä kokonaisuutena ja ulkoilureitit myötäilevät jokirantoja. Parhaat oleskelupaikat ovat Heureka-alueella jokea Tiedepuistossa.

Liikenne

Kaavamuutosalue on katuverkon ympäröimä. Pohjoisessa on Asematie, joka muuttuu lähivuosina kävelykaduksi. Idässä kortteli rajautuu Ratatiehen ja lännessä Vehkapolun kävelyraittiin. Ajoyhteys korttelia palvelemaan 300-paikkaiseen pysäköintilaitokseen on Unikkotien puolelta. Unikkotie on samalla vilkas joukkoliikennekatu, jota asemalle liikennöivät bussit käyttävät.

Kaava-alue sijaitsee käytännössä Tikkurilan asemalla, Suomen kolmanneksi vilkkaimmassa joukkoliikenteen solmukohdassa. Tikkurilan asemalla pysähtyvät kaikki pääradan ja Kehäradan junat. Tulevaisuudessa myös Vantaan ratikka kulkee Tikkurilan aseman kautta. Ratikka liikennöi Kielotielä, jonka pysäkki sijoittuu Asematien risteysalueelle.

Tikkuraitin kävelykatu jatkuu tulevaisuudessa koko Asematien pituudelle. Vehkapolku on varattu kevyelle liikenteelle jo nyt, joten kaava-alue on tulevaisuudessa kävelykatujen ympäröimä Unikkotietä lukuun ottamatta.

Alueella on kattavat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Asematie-Tikkuraitti on alueen läpikulkeva itä-länsisuuntainen pyöräilyn pääreitti. Vehkapolku taas johtaa pohjoisessa Kirjastopuistoon ja etelässä jokirannan pääpyöräilyreitille. Nykyisen Tikkurin kauppakeskuksen läpi on kävely-yhteys radan alittavan alikulun suunnasta Vehkapolulle.

Vesihuolto

Kaava-alue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

Vedenjakelu

Kaava-alueella palvelee pohjoisreunalla Asematielle rakennettu vesihuoltoverkosto ja kaakkoiskulmassa Unikkotien ja Vehkapolun risteysalueen asti rakennettu vesihuoltoverkosto.

Vedenjakelu

Kaava-alueen lähimmät yleiset vesijohdot sijaitsevat Asematiellä (VJ 150 V 1983, 225 M) sekä Vehkapolulla (VJ 200 V 1970). Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Vesitornin varastotilavuus on 8000 m³.

Käyttövesi saadaan Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta. Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan. Alueen painetasot vaihtelevat välillä +75m... +80 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemärinto

Kaava-alueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Asematiellä (JV 250 M 1983, JV 250 M 2011), Unikkotielä (250 M 1970) sekä Vehkapolulla (300 B).

Kaava-alueen jätevedet johdetaan Kielotien runkoviemäriin, josta vedet kulkevat Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesijärjestelmä

Kaava-alueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Asematiellä (HV 1000 B 1983), Unikko-tiellä (HV 500 B , 1970) ja Vehkapolulla (HV 300 B 1970).

Kaavamuutosalueen hulevedet johtuvat nykytilanteessa Rata-tien hulevesiviemäriin, jotka purkavat vedet Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Lämpöputki kulkee Vehkapolun alla.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia keskijännite- ja pienjännitemaakaapeleita on kaikilla katualueilla. Suunnittelualueella tulee varautua useamman kiinteistömuuntamon vaatimiin tilatarpeisiin Vantaan Energia Sähköverkot Oy:lle.

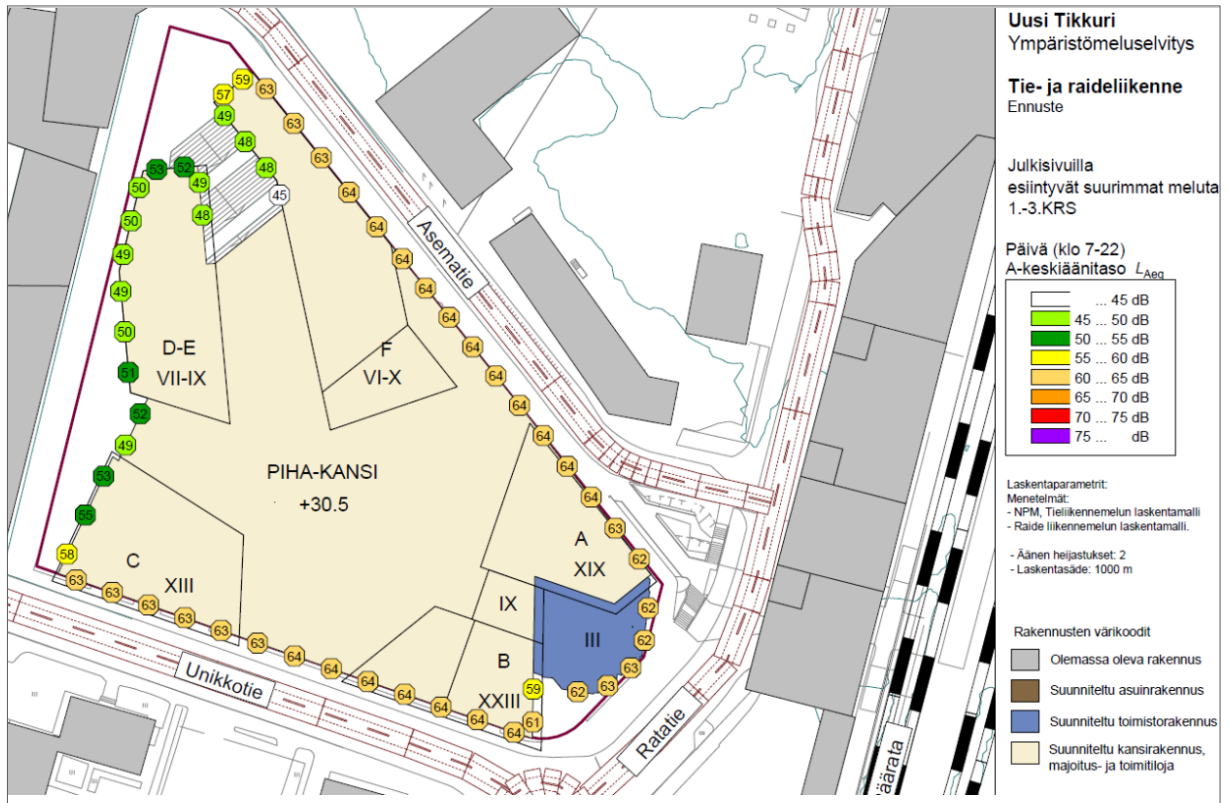
Ympäristöhäiriöt

Tieliikennemelu

Valtioneuvoston päätöksellä melutason ohjearvoista (993/1992) A-painotettu keskiäänitaso L_{Aeq} saa olla enintään 35 dB opetus- ja kokoontumistiloissa sekä 45 dB liike- ja toimistohuoneissa. Molemmissa tapauksissa sovelletaan ainoastaan melutason päiväohjearvoa. Asuin- ja majoitushuoneiden suositusarvo on päivällä 35 dB ja yöllä 30 dB. Melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB.

Vantaan kaupungin rakentamisohjeen mukaan äänitasoerotus ΔL_A on oltava 30 dB tieliikennemelua vastaan asuintalossa, jonka julkisivuun kohdistuu äänitaso 55–59 dB, ja 35 dB jos äänitaso on 60–65 dB. Mikäli tieliikenteen melutaso ylittää 65 dB, rakentamisohjeessa ei ole annettu erillistä äänitasoerotusvaatimusta.

Mrec Investment Management Oy tilasi Akukonilta kaava-alueen ympäristömeluselvityksen. Selvitys valmistui 10.12.2021. Siinä otettiin huomioon tieliikenne-ennuste vuodelle 2040, sekä raitio- ja junaliikenne.

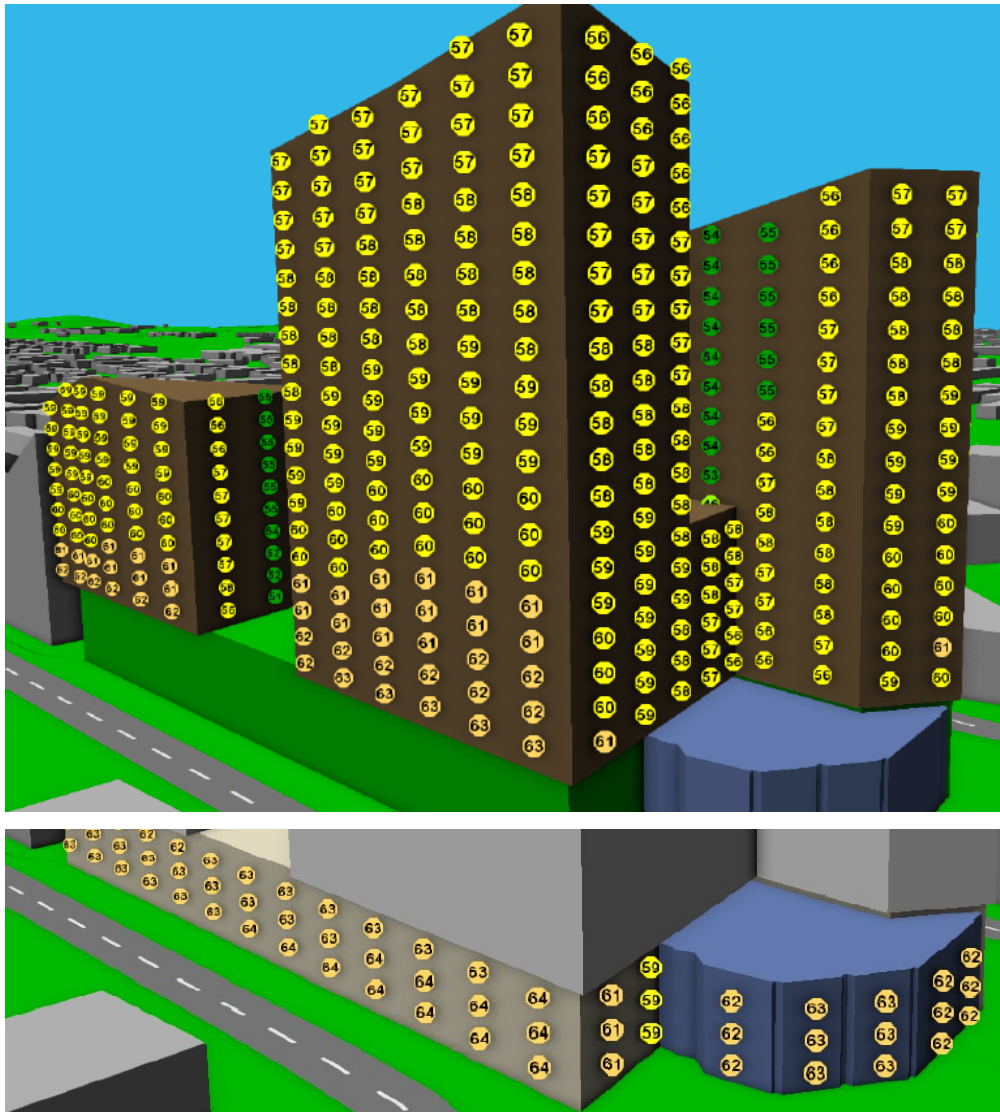


Julkisivuilla esiintyvät suurimmat melutasot 1.-3.krs.Päivä (klo 7-22) A-keskiäänitaso L_{Aeq} , Akukon.

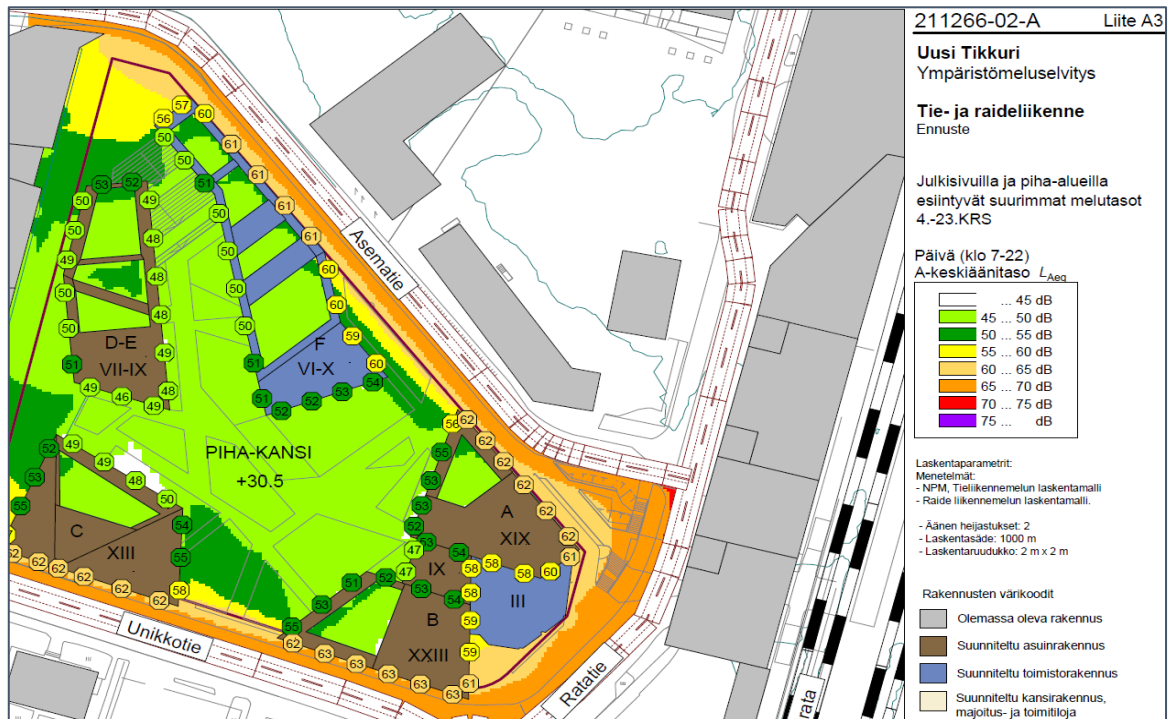
Kansirakennuksen (1.–3.krs) julkisivuihin kohdistuvat keskiäänitasot ovat enintään $L_{Aeq,7-22} = 64$ dB. Raitiotien tai junaliikenteen aiheuttamat hetkelliset enimmäisäänitasot kansirakennuksen julkisivuilla ovat enintään $L_{Amax} = 68$ dB. Nämä eivät aiheuta tavallista suurempia vaatimuksia julkisivun A-äänitasoeroitukselle ΔL_A , koska rakennuksen, jossa sijaitsee majoitustiloja, ulkovaipan ääneneristys on oltava vähintään 30 dB majoitustilojen kohdalla ja Vantaan rakentamissuunnitelman mukaan 35 dB.

Asuinrakennuksien Unikkotien puoleisille julkisivuille (4.–23.krs) kohdistuvat keskiäänitasot ovat enintään $L_{Aeq,7-22} = 63$ dB. Muihin asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuvat keskiäänitasot ovat 47...62 dB. Raitiotien tai junaliikenteen aiheuttamat hetkelliset enimmäisäänitasot asuinrakennusten julkisivuilla ovat enintään $L_{Amax} = 68$ dB. Nämä eivät aiheuta tavallista suurempia vaatimuksia julkisivun A-äänitasoeroitukselle ΔL_A , koska rakennuksen, jossa sijaitsee asuintiloja, ulkovaipan ääneneristys on oltava vähintään 30 dB ja Vantaan rakentamissuunnitelman mukaisesti yli 60 dB:n keskiäänitasolla 35 dB.

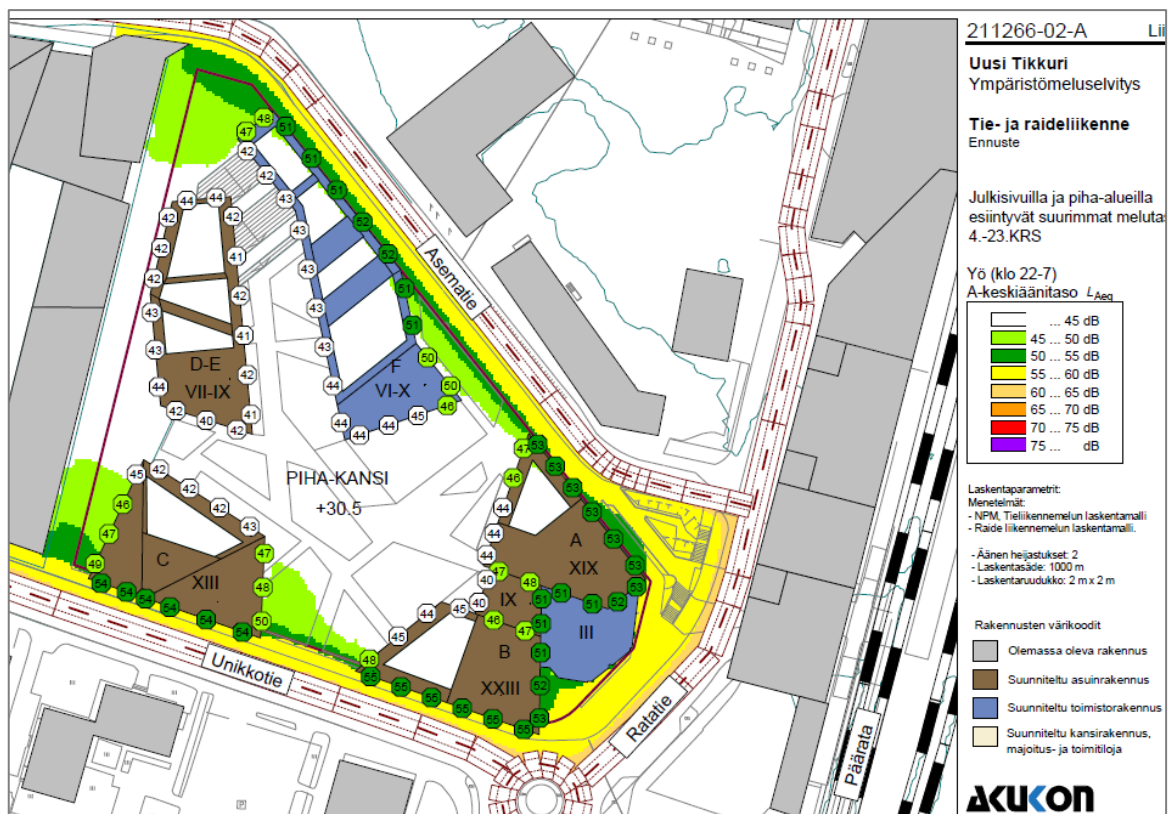
Toimistorakennukseen F kohdistuvat keskiäänitasot ovat suurimmillaan $L_{Aeq,7-22} = 61$ dB Asematien puolella. Tämän perusteella laskettu kaavavaatimusta vastaava A-äänitasoeroitus ΔL_A tulisi olla vähintään 16 dB (61–45 dB) kyseisellä julkisivulla sijaitsevilla toimistotiloissa.



Julkisivuilla esiintyvät suurimmat melutasot Unikkotien ja Ratatien puolella. Päivä (klo 7-22) A-keskiäänitaso L_{Aeq} , Akukon.



Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot päivällä, 4.-23.krs, Akukon, 10.12.2021



Perspektiivikuva, jossa esitetty ympäristön melutaso julkisivuilla ylempissä kerroksissa.

Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot yöllä, 4.-23.krs, Akukon, 10.12.2021.⁶

Runkomelu ja värinä

⁶ Uusi Tikkuri-Ympäristömeluselvitys, Akukon, 10.12.2021.

Akukonin laatima Uusi Tikkuri, runkomelu- ja tärinäselvitys on päivätty 10.12.2021.

Raideliikenteen aiheuttama värähtelyheräte kytkeytyy radan perustusten kautta maaperään ja edelleen maaperän ja kadun kovien pintarakenteiden välityksellä rakennuksiin. Kun värähtely siirtyy rakennusrunkoa pitkin asuinhuoneisiin, se voi aiheuttaa kuultavissa olevaa runkomelua tai havaittavaa tärinää. Tärinä on tunto- tai tasapainoaistilla havaittavaa pienitaajuisia värähtelyä (taajuusalue 1...80 Hz), ja runkomelu on värähtelyn aiheuttamaa korvin kuultavaa ilmaääntä (taajuusalue 16...500 Hz).

Pienitaajuinen tärinä etenee pehmeässä maaperässä tehokkaasti radan ympäristöön, mutta vaimenee kitkamailla melko nopeasti. Toisin kuin tärinä, runkomelu etenee kalliolla ja myös kitkamaalajeissa tehokkaasti. Kytkeytyminen rakennusrunkoon tapahtuu tyypillisesti rakennuksen perustusten kautta. Raideliikenteen varsilla runkomeluheräte voi lähietäisyyksillä kytkeytyä rakennukseen myös sivusuunnassa raidealueen ja rakennuksen väliin jäävän jäykän pintamaakerroksen ja kadun pintarakenteiden välityksellä.

Tärinän arvioinnin lähtökohtana käytetään Ympäristöministeriön asettamia liikennetärinän ohjearvoja. Värähtelyn ohjearvot ilmoitetaan w_m -painotetun värähtelyn nopeuden enimmäisarvoina $v_{w,95}$, joita rakennuksen rakenteissa esiintyvä liikenteen ohiajoista aiheutuva tärinä ei saa säännöllisesti ylittää.

Majoitus-, neuvottelu- ja toimistotilojen kohdalla suosittelemme, että tiloissa esiintyvä värähtely jää alle 0,3 mm/s. Liiketiloihin värähtelyn nopeuden ylärajan suositusarvona voidaan käyttää 0,6 mm/s. Asuinrakentamisen osalta uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa on ohjeena, että asuintiloissa esiintyvä värähtely jää alle 0,3 mm/s, jolloin keskimäärin vain 15 % asukkaista pitää värähtelyä häiritseväenä. Hyvät asuinolosuhteet saavutetaan värähtelyn jäädessä alle 0,1 mm/s, jolloin ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää.

Raideliikenteen runkomelun osalta kohteen sisätiloihin voidaan soveltaa Ympäristöministeriön ohjearvoja ja ääniympäristöohjetta sekä VTT:n esittämiä suositusarvoja runkomelun hetkellisille enimmäistasoille, $L_{A_{Smax}}$.

Asuinhuoneistoille runkomelun ohjearvo on 35 dB, mikäli kyseessä on avorata ja junien melua kohdistuu myös ilmaäänä asuintilojen julkisivuille. Huoneistoille, joista ei ole näkymää radalle, sovelletaan 30 dB ohjearvoa kuten tunnelissa kulkevalle raideliikenteelle. Hotellihuoneille ja tilapäisille majoitustiloille runkomelun ohjearvo on vastaava kuin asuintiloille. Suositeltuna ohjearvona laadukkaalle asuin- ja hotellitornien osalta voidaan pitää 25 desibeliä, jolloin runkomelun ylitys tavanomaisesta asuintilan taustamelutasosta jää vähäiseksi.

Liiketiloihin ja näihin verrattaviin oleviin tiloihin vastaavasti suositusarvona on 45 dB. Neuvottelutilojen ja muiden meluherkkien toimistotilojen osalta suosittelemme, että runkomelutaso ei ylitä 35 dB, ja avotoimistotilojen osalta 40 dB.

Raideliikenteen runkomelu- ja tärinävaikutuksia Uuden Tikkurin alueella selvitettiin mittausten avulla. Vallitsevassa tilanteessa olevasta rakennuksesta saadut mittaustulokset junaliikenteen aiheuttamasta tärinästä eivät ylittäneet havaintokynnystä 0,1 mm/s. Mikäli tuleva rakennus perustetaan asuin- ja hotellitornien osalta kalliolle, riski ohjearvon 0,3 mm/s ylittymiselle on pieni.

On kuitenkin huomioitava, että tärinä tyypillisesti voimistuu kohti ylempiä kerroksia. **Korkeiden rakennusosien yhteydessä tärinävaikutukset tulee arvioida rakenne- ja perustussuunnittelun edetessä sekä varmistaa tarvittaessa perustustasosta tehtävin mittauksin.**

Mittaustulosten pohjalta tehdyn laskennallisen mallinnuksen perusteella tehty arviointi osoittaa, että runkomelutasot voivat ylittää Ympäristöministeriön ohjearvon asuintilojen runkomelutasolle. Runkomelutasot riippuvat voimakkaasti uuden rakennusrungon perustuksesta, ja sitä myöten junaradan tuottaman maa- ja kallioperän värähtelyherätteen kytkeytymisestä rakennukseen. Runkomelun torjuntatarve saattaa vaikuttaa lähimmissä asuintorneissa jopa 10. kerrokseen saakka. Ylemmissä kerroksissa runkomelutasot jäävät todennäköisesti alle 30 desibelin, eikä vaimennustarvetta tältä osin ole.

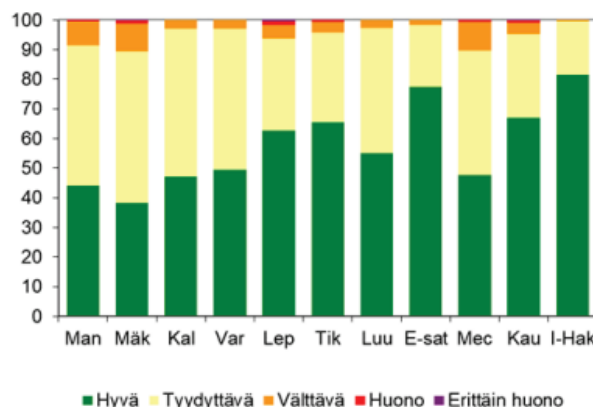
Suunnittelun kohteen rakennusrunkoon kytkeytyvää runkomeluheräte voidaan vaimentaa hyväksyttävälle tasolle rakennuksen perustuksiin kohdistuvilla runkomelueristysratkaisuilla. Raha-aseman vanhoja rakenteita hyödynnettäessä tulee erityisesti huomioida mahdollinen runkomeluherätteen kytkeytyminen uusiin rakennusosiin.

Torjuntatarpeen yksityiskohtaisempaa mitoitusta varten suositellaan tarkentavia mittauksia olevan rakennuksen purkamisen jälkeen kalliopinnasta. Mikäli suunnitellut käyttötavat tai melutasojen kriteerit muuttuvat suunnittelun edetessä, torjuntatarvetta tulee päivittää vastaamaan tavoitetasoa. Runkomelun ensisijaiseksi torjuntatavaksi suositellaan rakennusrungon anturatasolle toteutettavaa kelluttamista. **Runkomelun torjuntatoimet tulee suunnitella ja varmistaa yhteistyössä rakennesuunnittelijan ja akustikon kesken.**

Ilman pienhiukkaspitoisuudet

Tikkurilassa on seurattu ilmanlaatua vuodesta 1996 lähtien. Tikkurilan mittauspiste sijaitsee keskustan eteläpuolella, Tikkurilantien ja Ratatien risteyksen tuntumassa. Ilmanlaatuun vaikuttaa lähi-alueen vilkas liikenne ja katupöly. Mittausasemalla mitataan mm. typen oksidien (NO_x), hengitettävien hiukkasten (PM_{10}), pienhiukkasten ($\text{PM}_{2,5}$) ja mustan hiilen pitoisuuksia.

Typen oksideilla (NO_x) tarkoitetaan typpimonoksidia (NO) ja typpidioksidia (NO_2). Pääkaupunkiseudulla niiden suurimmat päästölähteet ovat energiantuotanto ja liikenne, erityisesti raskas liikenne. Tikkurilassa NO_2 -pitoisuus ei ylittänyt vuonna 2018 vuosiraja-arvoa $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tuntiraja-arvoa $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eikä vuorokausiohjearvoa $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Typpimonoksidin pitoisuudet laskivat voimakkaasti jo 1990-luvulla erityisesti autojen katalyysattoreiden myötä.



Pääkaupunkiseudun ilmanlaatu v. 2018 indeksillä arvioituna. Tikkurilan (Tik) ilmanlaatu on ollut n. 65 % ajasta hyvä.

Hengitettävät hiukkaset (PM_{10}) ovat katujen ja teiden läheisyydessä suurimmaksi osaksi liikenteen nostattamaa katupölyä. Ne voivat aiheuttaa haittaa terveydelle etenkin keväisin. Vuonna 2018 hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien vuosikeskiarvot vaihtelivat pääkaupunkiseudun pysyvillä mittausasemilla välillä $11 - 24 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pienimmät vuosipitoisuudet mitattiin Kallion tausta-aseamalla. Tikkurilassa WHO:n vuosiohjearvo ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ei ylittynyt, mutta raja-arvotason ylittäviä pölyisiä päiviä oli Tikkurilassa v. 2018 kymmenen. Suurin osa raja-arvotason ylityksistä ajoittui kevään katupölykauteen.

Pääkaupunkiseudulla ulkoilman **pienhiukkaset ($\text{PM}_{2,5}$)** ovat pääasiassa peräisin liikenteen ja puunpolton päästöistä. Lisäksi niitä kulkeutuu pääkaupunkiseudulle maan rajojen ulkopuolelta. Kaukokulkeumat aiheuttavat keskimäärin yli puolet pienhiukkasten pitoisuudesta jopa seudun vilkasliikenteisimmillä alueilla. Vuonna 2018 vuosikeskiarvot vaihtelivat eri mittausasemilla välillä $5,7 - 8,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vuosipitoisuudet olivat selvästi alle EU:n raja-arvon $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sekä myös WHO:n ohjearvon $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. WHO:n vuorokausiohjearvon $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ylittäviä päiviä oli Tikkurilassa kaksi vuonna 2018.

Ilman **mustalla hiilellä (BC)** tarkoitetaan voimakkaasti valoa sitovia hiukkasia, joissa on runsaasti epäorgaanista hiiltä. Musta hiili on peräisin epätäydellisestä palamisesta. Päästölähteitä pääkaupunkiseudulla ovat dieselajoneuvot, puunpoltto, laivaliikenne ja kaukokulkeuma. Musta hiili on pienhiukkasten ($\text{PM}_{2,5}$) kokoluokkaa. HSY on mitannut mustan hiilen pitoisuuksia vuodesta 2009

alkaen. Vuosipitoisuudet ovat keskimäärin 0,7 µg/m³ (Kallio) ja korkeimmillaan 2,6 µg/m³ (mitattu Töölöntullissa vuonna 2010). Etelä-Suomen puhtailla tausta-alueilla vuosikeskiarvo on noin 0,2–0,5 µg/m³. Mustalle hiilelle ei ole ohje- tai raja-arvoa.

Pienhiukkasten ja typpioksidin kulkeutumista sisäilmaan estetään käyttämällä koneellista tuloilmanottoa ja ottopaikkana kattotasa ja suuntausta puhtaammalta alueelta sekä F7-luokan tai tehokkaampia F9-luokan suodattimia.

2.1.4 Maanomistus

Kiinteistö 92-61-201-6 on Kiinteistö Oy Tikkurilan Kauppakeskuksen ja 92-61-201-1 Kiinteistö Oy Tikkurilan Raha-Aseman omistama. Katualueet ovat Vantaan kaupungin omistamia.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

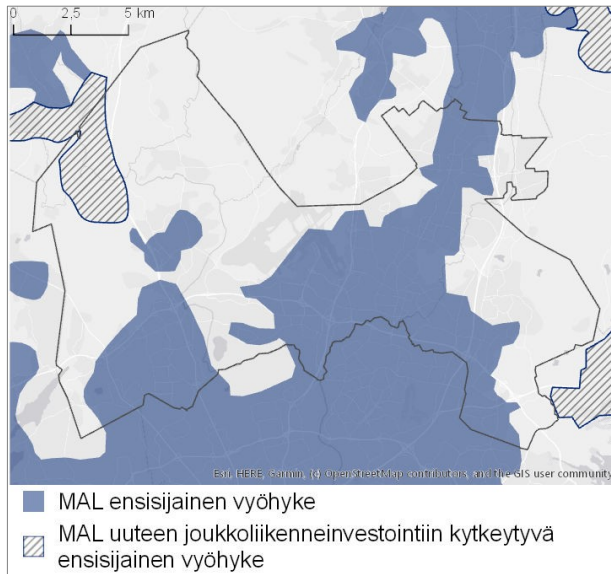
Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet.

Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.



Maakuntakaava



- Keskustatoimintojen alue, keskus
Område för centrumfunktioner, centrum
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
Huvudstadsregionens kärnzon
- Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie
Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå
- Päärata
Huvudbana
- ▲ Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omstigningsplats för kollektivtrafik
- ▼ Liityntäpysäköintialue
Område för anslutningsparkering
- Kaupan alue
Område för handel
- ↔ Viherystestarve
Behov av grönförbindelse
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden

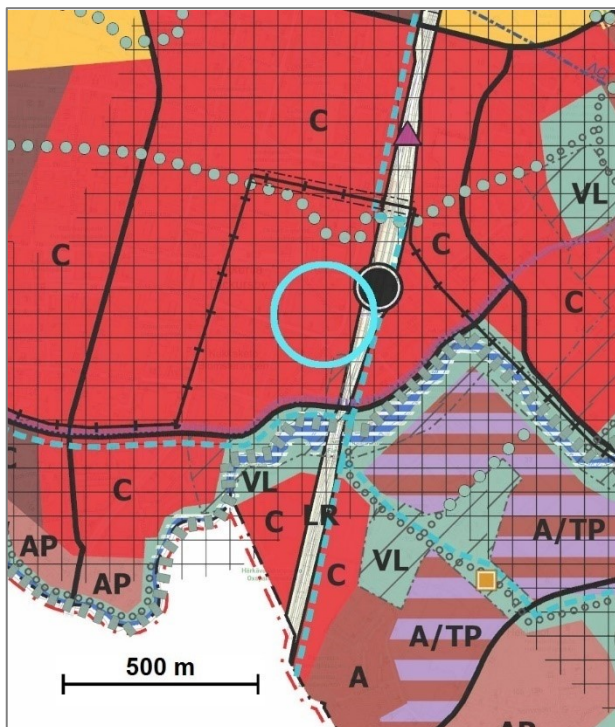
Ote maakuntakaavayhdistelmästä.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätösten myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä. Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Hyväksyttyjen valitusten osalta Uusimaa-kaavan ratkaisut ovat edelleen täytäntöönpanokielossa eivätkä voi tulla voimaan, ellei korkein hallinto-oikeus muuta tai kumoa hallinto-oikeuden ratkaisua. Lainvoiman kaavat voivat saada vasta, kun jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Yleiskaava

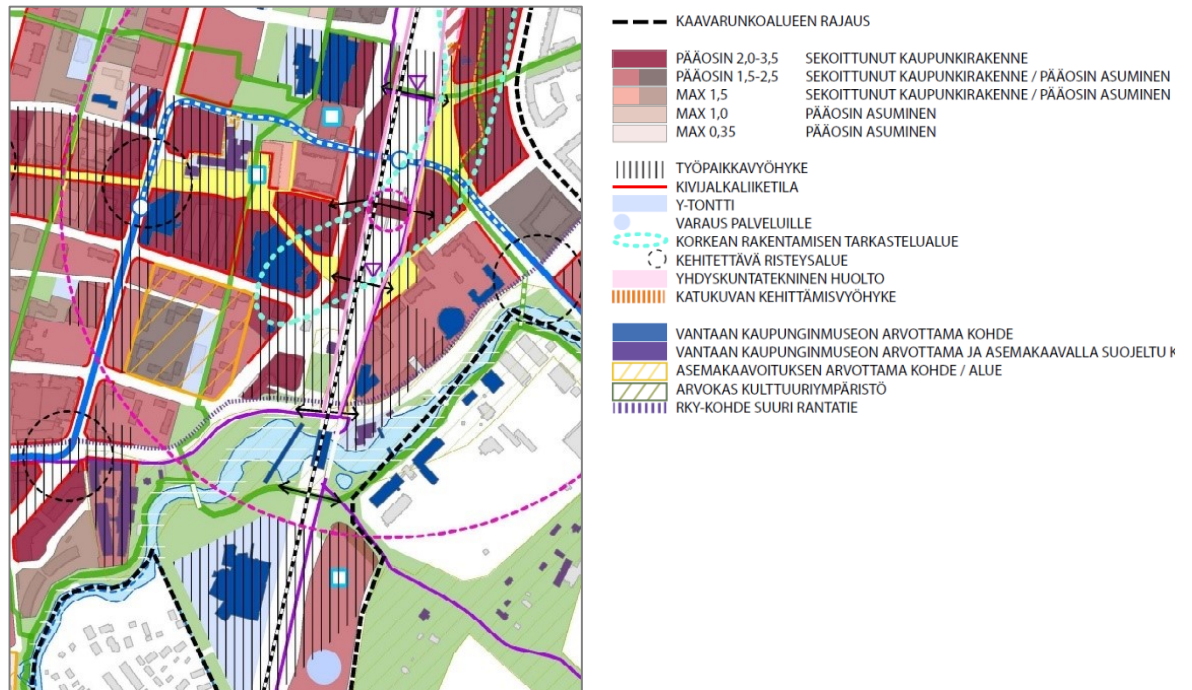
Vantaan yleiskaavassa (Kv 2007) alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi C. Unikkotielle oli osoitettu ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys ja asemalle joukkoliikenteen terminaali. Tikkurilantie on osoitettu historialliseksi tieksi, jolla kulkee ohjeellinen raideliikenteen linjaus. Jokivarsi on lähivirkistysaluetta VL, jolle on osoitettu ulkoilureitti.

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Yleiskaava 2020

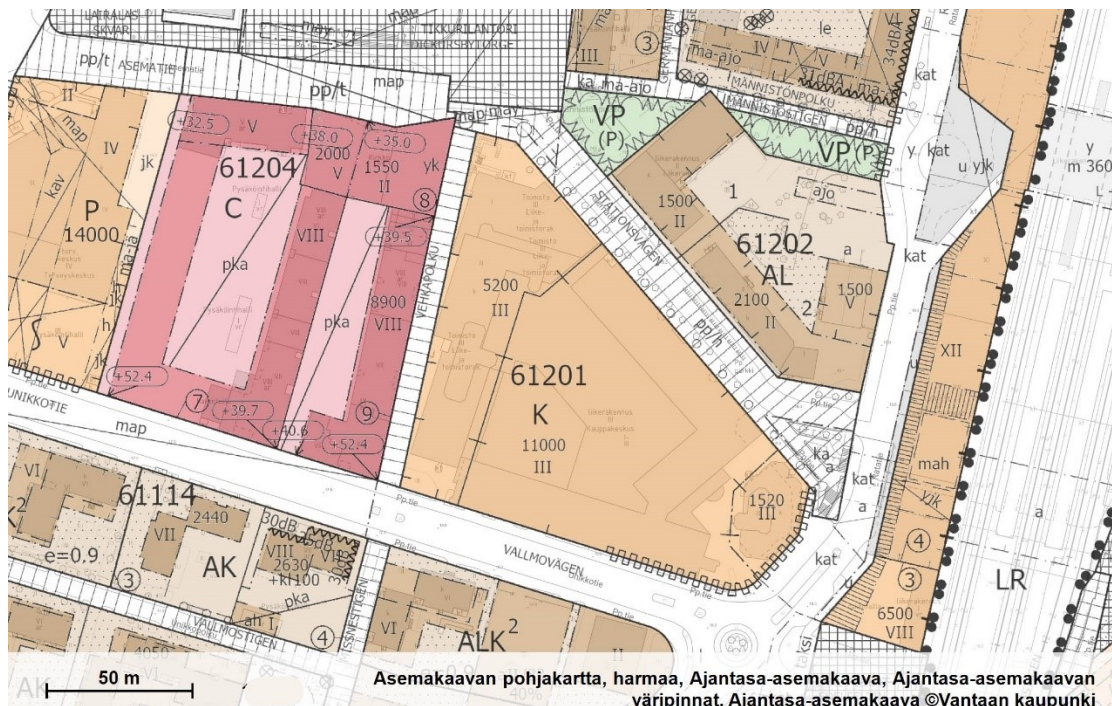
Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021, mutta ei ole vielä voimassa. Alue on merkitty kaupunkikeskustan alueeksi (C), jota kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alue sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Raskaan raideliikenteen alueelle (päärata) on merkitty valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtosema. Raitiotie on merkitty Kielotielle. Jokiranta on lähivirkistysaluetta, VL, jolle on merkitty ulkoilureitti.

Tikkurilan kaavarunko 2020



Tikkurilan kaavarunko 2020 on ollut nähtävillä 19.8.–3.10.2021. Tikkurin kortteli on siinä merkitty tehokkaasti rakennettavaksi sekoittuneen kaupunkirakenteen alueeksi, joka sijoittuu työpaikkavyöhykkeelle ja korkean rakentamisen tarkastelualueelle. Korttelin kaikille sivuille on osoitettu kivijalkaliiketiloihin ja Asematie ja Vehkapolku on näytetty kävelykeskustaa kuvaavalla värillä. Sekä kauppakeskus että Raha-asema ovat Vantaan kaupunginmuseon arvottamia kohteita. Hanke on uuden kaavarungon mukainen.

Asemakaava

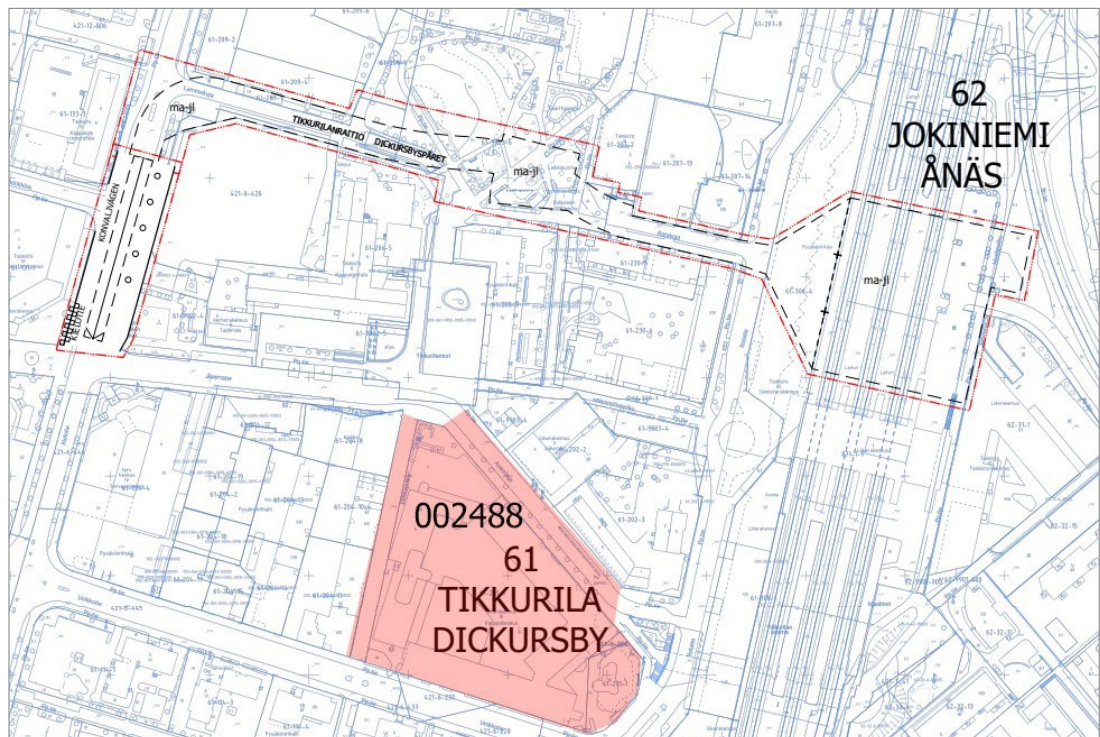


Alueen ensimmäinen asemakaava TIKKURILAN KESKUSTA A, 610800 (SM 5.3.1981) on edelleen voimassa Vehkapolun ja Unikkotien katualueella. Tikkurin kortteliin on tehty asemakaavamuutos nro 00957, jonka kaupunginhallitus on hyväksynyt 3.12.1990. Siinä kortteli on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K), jonne on saanut rakentaa enintään kolmeen kerrokseen. Rakennusoikeutta on ollut 17 720 kerrosneliömetriä, joka on jakautunut kolmelle tontille. Julkisivut on määrätty verhoiltavaksi pääosin punatiilellä ja sokkelit ja tukimuurit luonnonkivellä.

Asematien katualueella on voimassa asemakaavan muutos nro 001987 (kv. 14.12.2009).

Muut päätökset ja suunnitelmat

Vantaan ratikka



Vantaan ratikka kulkee maan alla Kielotien ja Jokiniemen välisellä osuudella. Kuvassa alueelle valmisteilla oleva maanalainen asemakaava.

Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan yleissuunnitelman pohjalta, edellyttäen että valtio sitoutuu 30 prosentilla ratikan suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin. Ratikalle haetaan vielä erikseen investointipäätöstä kaupunginvaltuustolta noin vuonna 2023. Raitiotien rakennustyöt voitaisiin aloittaa vuonna 2024, jolloin se voisi olla käytössä aikaisintaan vuonna 2028.

Ratikka kulkee Tikkurilantien ja Kielotien kautta. Lähimmät pysäkit sijoittuvat Kielotielle ja Tikkurilan asemalle kohdalle.

Asemakaavamuutos 002342, Asematie 1–3

Viereiseen kortteliin Asematien toiselle puolelle on käynnistynyt kaavamuutos jo vuonna 2017. Kaavamuutosta ovat hakeneet maanomistajat eli As Oy Tikkurilan Kassatalo ja Citycon Finland Oy. Tavoitteena on muuttaa asemakaavaa siten, että sinne voisi rakentaa liike-, toimisto- ja asuinrakennuksia.

Arkkitehtitoimisto B & M:n laatimassa suunnitelmassa vanha liikerakennus säilyisi, mutta nykyinen asuinrakennus purettaisiin ja paikalle sijoittuisi 22-kerroksinen asuintorni.

Männistönpolun puolelle sijoittuisi kuusikerroksinen toimistorakennus ja Asematien varteen asuintalo, jonka korkeus vaihtelee 5–8 kerroksen välillä. Liiketilaa sijoittuisi kuitenkin kaikkien rakennusten katutasoon ja ainakin osittain toiseenkin kerrokseen. Hankkeen kokonaiskerrosala olisi noin 24 000 kerrosneliömetriä. Korttelin pysäköinti sijoittuisi maan alle ja sinne ajettaisiin yhdystunnelia pitkin Unikkotieltä, tulevan Tikkurin pysäköinnin läpi. Kaava on tulossa kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn kevään 2022 aikana.



Näkymä torilta, Arkkitehtitsto B&M.



Asemapiirros, jossa on esitetty myös Tikkuria koskevat kaavavilut. Arkkitehtitoimisto B&M.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kaavoitus tuli vireille 17.5.2021. Mielenpitoet pyydettiin 24.6.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin seitsemän kappaletta.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: kaupunkirakenne ja -ympäristö (kiinteistöt ja tilat, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kadut ja puistot), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupungin museo.
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu kaavoituskatsauksessa, Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta (viitesuunnitelma) saatiin seitsemän kirjallista mielenpidettä.

- HSL ilmaisi huolensa bussiliikenteen toimivuudesta Unikkotiellä rakentamisen aikana ja lopputilanteessa.
- HSY kehotti varaamaan jätehuollolle riittävät tilat.
- Vantaan Energian mukaan tulee varautua useampaan kiinteistömuuntamoon.
- Väyläviraston mukaan junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja värinähdit tulee ottaa huomioon ja määrätä torjunnasta tarvittaessa kaavassa.
- Kaupunginmuseon mukaan tulee selvittää Raha-aseman ja Tikkurin kauppakeskuksen säilytämismahdollisuudet ja merkitä niitä tukevat suojelutavoitteet ja -määräykset kaavaan.
- Yksityishenkilö ilmoitti, ettei Tikkurilaan tarvita pieniä kahvilatiloja, vaan isompia mm. Clas Ohlsonille tai Lidlille soveltuvaa tilaa.
- Yksityishenkilö vaatii varjotarkastelujen tekemistä ja päätöstä Asematie 1:n asuinkeuhkoston suojelusta ennen kaavan hyväksymistä.

Saadut mielenpitoet on otettu huomioon kaavaprosessissa.

Hanketta on esitelty lyhyesti yleisötilaisuudessa 9.6.2021, joka järjestettiin koronapandemian takia TeamsLive-tilaisuutena.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyiden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Laadimme Vantaa kaupunkikeskuksille omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Neljästä kärkihankkeesta kaksi sivuaa Tikkurin kaavaa. Ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin yhdistämällä kaupungin itäisimpiä osia sujuvan raideliikenteen piiriin ja mahdollistamalla kaupungin kasvun kestävästi joukkoliikenteen varrelle ja Oppimiskampus tukee niin elinvoiman kuin jatkuvan oppimisen tarpeita.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastomuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Asemakaavassa alueelle määrätään vihertehokkuustaso vihertehokkuusmenetelmää käyttäen, samalla huomioidaan hulevesien hallinta.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

3.3.2 Muut tavoitteet

Kaupungin tavoitteena on ollut keskustan ja aseman elinvoimaa ja vetovoimaa tukeva ratkaisu, toiminnoiltaan monipuolinen kortteli.

Kaupungin museo on mielipiteessään ilmoittanut tavoitteeksi selvittää olemassa olevan arvokkaan rakennusperinnön säilyttämisen mahdollisuuden Raha-aseman ja Tikkurin

kauppakeskuksen osalta sekä niitä tukevien suojelutavoitteiden ja -määräysten merkitsemisen kaavaan.

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävä kehitys ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset

Vantaan kaupungin johtoryhmä hyväksyi 10.2.2020 Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset, joiden mukaan vantaalaisten kulttuuriympäristöt ovat rakkaita ja rikkaita. Ne ovat hyvin hoidettuja ja monikerroksisia. Kulttuuriympäristön arvojen välittymisestä tulevaisuuteen huolehditaan asemakaavoissa mm. seuraavasti:

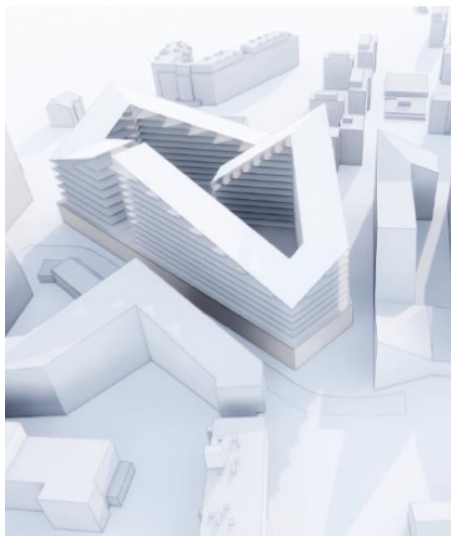
- varmistetaan kaavojen merkinnöillä ja määräyksillä, että merkittävät kulttuuriympäristökonaisuudet säilyvät
- selvitetään kulttuuriympäristön arvot ja ominaispiirteet, ja pyritään säilyttämään ne.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Tikkurin kiinteistön omistaja ja kaavamuutoksen hakija, Mrec Investement järjestivät yhdessä kaupungin kanssa työpajan, johon oli kutsuttu kolme nimekästä arkkitehtitoimistoa. Mukana olivat Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy, Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit Oy ja PES-Arkkitehdit Oy. Työpaja pidettiin 27.10.2020. Työpajan tarkoituksena oli tuottaa vaihtoehtoisia tarkasteluita Tikkurin korttelin kaupunkirakenteelliseksi ja toiminnalliseksi lähtökohdaksi. Vaihtoehtoilta haettiin ratkaisua myös nykyisiin rakennuksiin liittyvien suojeluarvojen ja keskustan kehittämisen ja elinvoiman kasvattamisen tavoitteiden yhteensovittamiseksi.

PES-Arkkitehtien työ oli umpikorttelimainen ratkaisu, jossa oli vahva kivijalka ja veistoksenomainen muoto. Sen ideana oli myös jatkaa punatiilistä Tikkurilaa kohti vanhaa asemaa. Kirkon edustalle oli muodostettu aukio ja Vehkapolun katutilaa oli avarrettu. Huonona pidettiin liiallista tehokkuutta ja kirkon jäämistä alisteiseen asemaan. Myös asuntojen näkymät ja valoisuus keräsi kritiikkiä. Kaiken kaikkiaan ratkaisua pidettiin lähiömäisenä.

PES ARKKITEHDIT



LAHDELMA & MAHLAMÄKI



Lahdelma & Mahlamäen ratkaisu sai kiitoksia mielenkiintoisesta massoittelemasta, joka mahdollisti läpikuljettavuuden ja laadukkaan asumisen sekä viherrakentamisen. Siinä oli jätetty tilaa kirkon viereen ja eikä ratkaisu tuntunut muutoinkaan raskaalta. Korkeat tornit oli sijoitettu strategisesti oikealle paikalleen.

Toisaalta katutasen konsepti jäi epäselväksi ja palveluiden ja liiketilojen riittävyys arvelutti. Suunnitelma oli vaihtoehtoista keskeneräisin ja massoittelemasta viittasi vinoine kattoineen ehkä liiankin suoraan Dixiin.

CEDERQVIST & JÄNTTI



Cederqvist & Jäntti Arkkitehtien vaihtoehdossa miellytti sen mittakaava, korkeus ja tehokkuus. Tiiliseen kivijalkaan oli sijoitettu liiketilat ja kauppahalli. Ratkaisu aktivoi Vehkapolkua ja asetui kunnioittavasti kirkon naapuriksi. Vanhan Tikkurin ja Raha-aseman hahmojen säilytys ansaitsi kiitokset, joskin niiden säilymisen aste herätti kysymyksiä. Myös asuntojen paksut rungot, ahtaus ja massiivisuus epäilytti. Sijainnin hyödyntäminen ja soveltuvuus jatkosuunnitteluun katsottiin toteutuvan tässä vaihtoehdossa parhaiten.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Kaupungin näkemys oli, että suunnitelman tulee olla hallittu kokonaisuus, ei lähdetä tavoittelemaan tiettyä kerrosneliämetrimäärää, vaan hyvää kaupunkikorttelia. Tavoitteena on toiminnallisesti monipuolinen kortteli, johon sijoittuu liike- ja toimitiloja, asumista ja myös kulttuuritiloja, kuten elokuvakeskus. Myös korkeammalle rakentamiselle oltiin avoimia, mikäli se sopeutuu ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja kaupunkikuvaan. Lahdelma & Mahlamäen esittämä torniratkaisu katsottiin mahdolliseksi myös kehittämisen pohjaksi valitussa C & J Arkkitehtien vaihtoehdossa. Asematien varteen sen sijaan kaivattiin matalampaa massoittelemasta, jotta kadun valoisuus säilyy. Suunnitelmien mukaista 60 000 kerrosneliömetrin rakennusoi-keutta pidettiin liiallisena.

Suhdetta kirkkoon pidettiin erityisen tärkeänä. Suunnitelman mukaiset portaat tontin kirkon viereisessä pidettävä alisteisena kirkolle. Portaiden yläpäähän kaivattiin yleisölle avointa tilaa, kuten kahvilaa. Vehkapolkulle kaivattiin sisäänvetoa, joka tuo lisää valoa ja tilaa kapealle kävelyn ja pyöräilyn yhteydelle. Ensimmäisen kerroksen avoimuus suunniteltava toimintojen

kanssa sopivaksi. Korttelin alin kerros tulee olla läpikuljettava. Erityisesti Unikkotien puoleisen katutasen avoimuutta kehitettiin suunnitteluprosessin kuluessa. Ajo pysäköintiin ja huoltopiha rajoittavat kaupallisen katujulkisivun määrää, mutta kapeankin liiketilan saaminen kadun varteen paransi tilannetta.

Alueen pysäköinti tulee ratkaista kokonaisuutena. Tavoitteena on keskitetty laajempi pysäköintiratkaisu ja liittymismahdollisuus Tikkuparkkiin ja Asematie 1–3:een. Tikkuri ja Raha-asema ovat molemmat kaupungin museon arvottamia kohteita, mitä vaadittiinkin huomioitavaksi jatkosuunnittelussa.

Suojelukysymyksiä käytiin läpi suunnittelun aikana. Lopulta Tikkurin alkuperäisten julkisivujen jättäminen paikalleen osoittautui liian vaativaksi: julkisivuelementtejä ei pystytty kohtuullisin ponnisteluin pitämään ehjinä, jos niiden takana olevat tilat puretaan ja perustukset kaivetaan kahden kellarikerroksen alapuolelle. Siitä syystä päädyttiin säilyttämään merkittävimpiä julkisivujen yksityiskohtia ja rakentamaan koko jalusta uudelleen, mutta vanhan mittakaavan ja materiaalivalikoiman mukaisesti. Raha-aseman kaupunkikuvallisesti merkittävän julkisivun säilyminen osana Tikkurilan asemanseudun kaupunkirakennetta ja ajallisesti kerrostunutta rakennettua ympäristöä sen sijaan on jatkosuunnittelussa osoittautunut mahdolliseksi.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Koko kortteli muuttuu keskustatoimintojen korttelialueeksi, C. Yhteenlaskettu rakennusoikeus on 55 100 kerrosneliömetriä. Siitä enintään noin 60 % saa olla asumista, joka sijoittuu sille osoitetulle neljälle rakennusalueelle. Niissä asumista saa sijoittaa toisesta tai kolmannelle kerroksesta ylöspäin korkeimmillaan 22 kerrokseen asti. Loput 40 % rakennusoikeudesta mahdollistaa liike-, myymälä-, hotelli-, kulttuuri-, palvelu-, urheilu- ja toimitilojen rakentamisen kolmeen kerrokseen ja toimistorakennuksen kohdalla korkeimmillaan kymmeneen kerrokseen.

Kaikki pysäköinti, noin 470 autopaikkaa sijoittuu kahteen kellarikerrokseen, jonne ajetaan Unikkotien suunnasta. Myös kauppakeskuksen vaatima huoltopiha sijoittuu Unikkotien puolelle. Kaavaan sisältyy myös Vehkapolun katualue, jonne sallitaan huoltoajoneuvojen liikenne ja Asematie, jonka alta osoitetaan ajoyhteys Tikkurin pysäköinnistä Asematie 1–3: pysäköintikellariin.

Kaavassa on määrätty Raha-aseman näkyvien julkisivujen suojelusta. Tikkurin kauppakeskuksen osalta jalustaosan mittakaava, materiaalit sekä mahdolliset säilytettävät fragmentit luovat muistuman paikalla sijainneesta 1990-luvun rakennuksesta.

Kaava-alueen koko on 1,5 ha, josta C-korttelia on 1,2 ha ja loput katualuetta. Kaavan tehokkuusluku, e on 3,71 ja korttelin 4,62.



Näkymä ylhäältä kaupungintalon suunnasta. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit

4.1.1 Mitoitus

Keskustatoimintojen korttelialue, C 1,2 hehtaarin alue. Rakennusoikeutta tulee yhteensä 55 100 k-m², josta asumisen osuus saa olla enintään 34 000 k-m². Tehokkuusluku e=4,62.

Korttelin rakennusoikeus kasvaa nykyisestä liike- ja toimistorakennusten korttelialueen 17 720 kerrosneliömetristä 37 380 kerrosneliömetrillä eli yli kolminkertaiseksi. Uutta asumisen rakennusoikeutta tulee 34 000 k-m² ja liike-, työpaikka- yms. rakennusoikeuskin kasvaa vähintään 3 380 kerrosneliömetriä nykyaavaan verrattuna ollen 21 100 kerrosneliömetriä.

Kortteliin tulee yhteensä noin 580 asuntoa arviolta 800 asukkaalle. Yksiöiden keskipinta-ala 28 m², kaksioiden n. 43 m² ja perheasuntojen n. 73 m².

- autopaikkoja on kahdessa kellaritasossa yhteensä 470 kpl : 1 ap/130 asuntok-m2 tai vähintään 1 ap/3 asuntoa; 1 ap/ 150 liiketilak-m2. Lisäksi vieraspysäköintiä varten varataan 1 ap/1500 k-m2 ja huoltopysäköinnille 1 ap/5000 k-m2.
- Pyöräpaikkoja on yhteensä 1450 kpl, joista asunnoille on 1040 kpl, ja liiketiloille 410 kpl. 1 pp/30 asuntok-m2 ja 1 pp/50 liiketilak-m2.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaupungin tavoitteena on ollut keskustan ja aseman elinvoimaa ja vetovoimaa tukeva ratkaisu, toiminnoiltaan monipuolinen kortteli. Sen tulee hyödyntää sijaintinsa aseman vieressä liikennevirtojen äärellä. Tehokas ja Dixonin puolella korkeakin, maamerkkimäinen rakentaminen on perustellumpaa kuin juuri missään muualla Vantaalla.

Hyvät palvelut, riittävästi liiketilaa, työpaikkoja ja asuntoja tuovat elämää kortteliin ja koko Tikkurilaan. Hankkeeseen sisältyy myös kalliita ratkaisuja, kuten pysäköinnin vieminen kahden tasoon maan alle. Jotta hanke olisi taloudellisesti ylipäättävä, on rakentamisen volyyymi ja varsinkin asuinrakentamisen määrä oltava riittävä.

Kaavassa on huomioitu uudisrakentamisen suhde ympäristöönsä. Matalampi rakentaminen sijoittuu korttelin luoteisnurkkaan. Rakennukset on määrätty räystäskorkomerkin

enintään kuusi–seitsemänkerroksisten rakennuksen korkuisiksi, jolloin ne eivät jätä Tikkurilan terävähuippuista kirkkoa kokonaan varjoonsa. Kunnioitus kirkkorakennusta kohtaan ilmenee myös pienen aukion muodossa, josta lähtevät kiviportaat kohti neljännen kerroksen tasolla olevaa korttelipihaa. Portaat toimivat samalla julkisina oleskelurappusina ja osa katopihastakin on julkisessa käytössä.

Uudessa Tikkurissa on katukuvaan mittakaavaa luova jalusta. Se on kolmen kerroksen koruinen, koko korttelia kiertävä teema. Jalustan korkeus noudattelee nykyisen Tikkurin rakennuksen korkeutta. Se johdattaa ajatukset 1990-luvun Tikkuriin myös julkisivumateriaalein ja -aihein säilyttäen Asematielle ominaista kauppakadun tunnelmaa. Elementtirakenteisesta nykyrakennuksesta ei ollut rakennusteknisesti mielekästä säilyttää julkisivun osia sellaisenaan, mutta sen osia, ikkunoita ja muita detaljeja voidaan hyödyntää myös uudessa rakennuksessa. Raha-aseman suojeluarvot ovat merkittävämmät ja siitä säilytetäänkin kaikki näkyviin jäävät julkisivut osana Tikkurilan asemanseudun ajallisesti kerrostunutta kaupunkirakennetta.

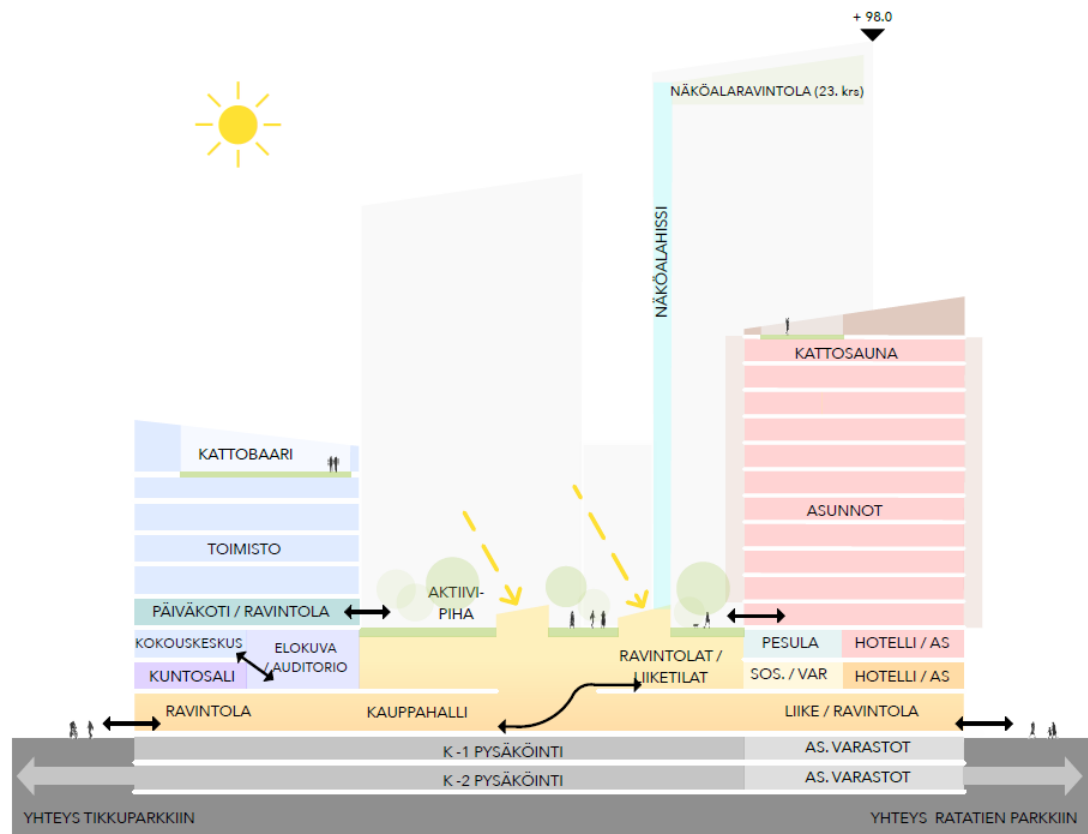
Jalustan liiketilat ja kauppahalli mahdollistavat kulun korttelin läpi. Liiketilat avautuvat myös katujen suuntaan, jolloin ne tuottavat elävää ja laadukasta keskustan kaupunkitilaa. Kun Asematie ja Vehkapolku peruskorjataan ja muutetaan luonnonkivipintaiseksi kävelykaduksi, muodostavat ne yhdessä Tikkurin ulkotilojen kanssa yhtenäisen, viihtyisän keskustaympäristön.

Asematien varteen sijoittuu toimistoille varattu rakennusmassa, jonka korkeus nousee torin suunnasta kohti Dixiä siten, että käytännössä torin laidalla oleva osuus on viisikerroksinen ja korkein osa kymmenkerroksinen. Korkein osuus on sisäänvedetty katujulkisivusta, jolloin kadun mittakaava saadaan pidettyä inhimillisempänä. Vehkapolun katumiljöötä saadaan avarrettua, kun rakennusalat vetäytyvät kadunreunasta kauemmas.

Korkeimmat asuintornit sijoittuvat korttelin Ratatien puoleiseen reunaan. Niiden heittämät varjot osuvat keskipäivällä Asematie 1–3:n kortteliin, joka sekin on uudistumassa. Ilta- ja iltavarjot suuntautuvat kohti Dixiä, jolloin varjostuksen haittavaikutukset asumiselle saadaan minimoitua. Korkean rakentamisen ehdoksi on asetettu yleisölle avoimen näköalavintolan sijoittaminen korkeimmalle huipulle.



Julkisivukaavio Asematielle. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.



Leikkaus, josta ilmenee toimintojen sijoittuminen kerroksittain. ARCO

Viherrakentamisesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien käsittelystä on määrätty kaavassa. Vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vihreä ympäristö turvaa ekosysteemi-palveluita ja luo kaavamuutosalueelle esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia.



Maantasokerrokseen sijoittuu mm. kauppahalli. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

C, keskustatoimintojen korttelialue

Keskustatoimintojen korttelialueen rakennusoikeus on 55 100 kerrosneliömetriä. Käyttötarkoituksmerkintä sallii lähes kaiken liike-, palvelu-, toimisto-, majoitus-, kulttuuri- ja urheilutoiminnan, joten kaavamerkintä on suunniteltu joustavaksi myös tulevaisuuden tarpeisiin. Asumisen osuus on kuitenkin rajattu 34 000 k-m²:iin. Sillä on haluttu varmistaa se, ettei liiketilojen ja työpaikkojen määrä ainakaan vähene suhteessa nykyiseen rakentamiseen.

Muuntojoustavuutta tukee myös valittu rakenneratkaisu, kantavien väliseinien sijaan pila-rein kannatetun rakennuksen tiloja voidaan muuntaa varsin vapaasti. Tavanomaista korkeammat liiketilakerrokset mahdollistavat myös tilojen muuntuvuuden. Jalustaosan korkeus noudattelee nykyisen Tikkurin räystäskorkeutta noin 12 metriä. Katutasen korkeus on noin 6 m ja toisen kerroksen korkeudestakin vähintään 45 % tulee olla käytännössä 6 m korkeaa tilaa. Lisäksi katutasoon tulee mahdollistaa kauppahalli, joka on vapaasti jaettavissa myymälä- ja ravintolatiloiksi. Toiseen kerrokseen on erikseen määrätty tilat vähintään 150 paik-kaiselle elokuvateatterille.

Korttelin kaikki julkisivut ovat katuihin rajautuvia keskustajulkisivuja, siksi on suunnittelussa huolehdittu siitä, että ne ovat aktiivisia julkisivuja ja niille kaikille sijoittuu liiketiloja.

Liikekeskuksen pääsisäänkäyntien tulee avautua Asematien ja Vehkapolun suuntaan. Sisäänkäyntejä tulee myös Unikkotien puolelle, sillä Unikkotien puolellekaan ei haluta takapiha-maista, epäaktiivista julkisivua. Kaduntasokerroksessa tulee olla vapaat ja väljät kulut si-säänkäynniltä toiselle. Liiketilojen tulee katutasossa avautua myös kadulle, joko ovin tai suu-rin, avattavin ikkunoin.

Jalustaosan arkkitehtuurin tulee ilmentää muistumaa vanhasta Tikkurista. Alkuperäisiä, ark-kitehtuurille tunnusomaisia ja arvokkaita rakennusosia tulee käyttää mahdollisuuksien mu-kaan. Julkisivumateriaalina on käytettävä lasia ja rouheaa, poltettua, muurattua tiiltä. Katu-julkisivut tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna. Näyteikkunapinnat on säilytettävä läpinäky-vinä eikä niitä saa kokonaan peittää esimerkiksi mainosjulisteilla.

Jalustaosan yläpuolella on kansipiha. Sinne on julkisessa käytössä olevat luonnonkiviporta-at torin suunnasta. Portaiden yläpäässä on terassi, joka on joko toimistotilojen tai kahvila-ra-vintolatilojen käytössä ja siten julkinen. Kaava mahdollistaa myös päiväkodin sijoittumisen siten, että se voi hyödyntää kansipihaa leikkipihana. Muutoin kansi on asukkaiden käytössä olevaa pihaa, jolle istutetaan puita, pensaita ja perennoja ja josta tulee mielenkiintoinen ympäristö eri vuodenaikoina.



Julkisivukaavio Vehkapolun suuntaan. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit

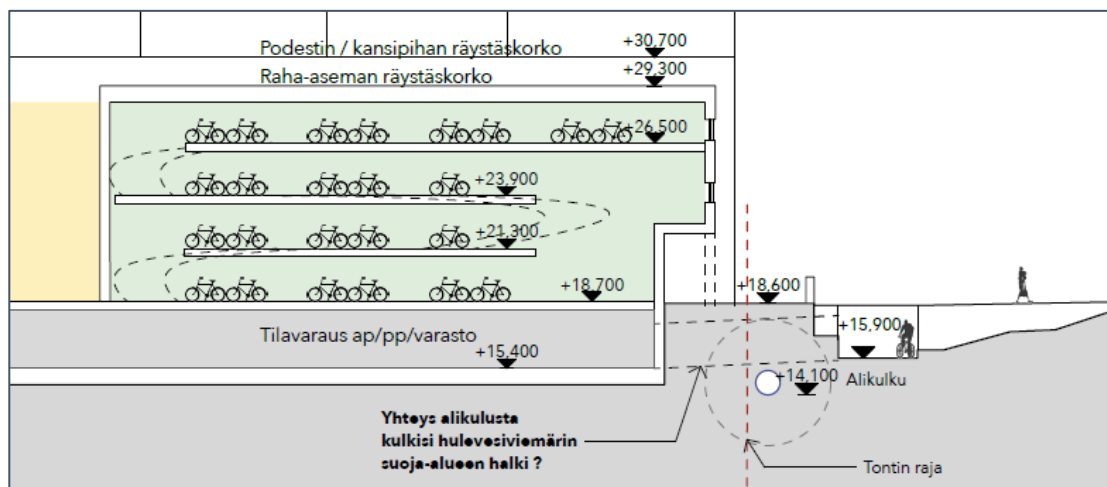
Asuntoja kaava sallii erikseen osoitetuille neljälle rakennusalalle. Niissä asumista saa sijoittaa toisesta tai kolmannelta kerroksesta ylöspäin korkeimmillaan 22 kerrokseen asti. Rakennukset ovat vinoja suunnikkaita, joissa on vinot lapekatot. Siksi kaavakartalle on merkitty vain suurin mahdollinen kerrosluku rakennuksen korkeimmassa osassa. Todellisuudessa korkeutta rajoitetaan räystäskoroilla, jotka on merkitty kartalle kriittisiin taitekohtiin määrittämään korkeinta mahdollista julkisivukorkeutta. Korkeimman tornin ylimpään kerrokseen tulee tehdä tilat julkisesti käytössä olevalle näköalaravintolalle tai kahvilalle sekä terassille. Toiseksi korkeimman, 19-kerroksisen tornin ylimpään kerrokseen tulee tehdä asukkaiden yhteistilat.

Poikkeuksena jalustaosan punatiiliarkkitehtuuriin, ylempien kerrosten julkisivumateriaalit ovat keveämpiä ja vaaleita, kuten vaalea muurattu tiili, vaalea metalli, lasi tai puu.

Kaava mahdollistaa kolme kellarikerrosta. Viitetsuunnitelmissa pysäköinti on kuitenkin saatu mahtumaan kahteen kerrokseen, mikä on taloudellisesti järkevää. Ajo pysäköintiin on osoitettu Unikkotien suunnasta. Kellariin saa sijoittaa asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi myös liiketiloja enintään 300 k-m², mikä mahdollistaa esim. auton tai pyörien huoltoon liittyvää toimintaa. Alemman kellaritason kautta on ajoyhteys kadun alitse Asematie 1–3:n tulevaan kellaripysäköintiin. Kaava velvoittaa yhteyden järjestämään, jos tarvetta ilmenee. Myös yhteyden Unikkotien alapuolitse Unikkotie 2:n mahdolliseen kellaripysäköintiin tulee rakenteissa varautua, vaikka yhteystarve ei juuri nyt kovin todennäköiseltä vaikutakaan.

Autopaikkoja on yhteensä noin 470 kpl, joista asunnoille on 1 autopaikka/ 130 asuntokerrosluonnetta tai vastaavasti 1 paikka 3 asuntoa kohti. Lisäksi on varauduttu vieraspysäköintiin sekä huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten. Liike- ja toimistotilojen normi on 1 ap / 150 k-m². Kellarista on suorat yhteydet keskukseen ja asuintorneihin. Unikkotie on merkittävä joukkoliikennekatu, joten pysäköintiyhteyttä varten tulee rakentaa erillinen kaista kääntyvälle liikenteelle, jotta se ei häiritse bussien kulkua liiaksi. Myös kaupakeskuksen vaatima huoltopiha sijoittuu Unikkotien puolelle. Myös asuntojen jätteet kerätään putkikeräyksellä keskitetysti huoltopihalle.

Kaavassa on määrätty Raha-aseman näkyvien julkisivujen suojelusta. Rakennuksen sisään on viitetsuunnitelmassa suunniteltu pyöräpysäköintiä. Pyöräpysäköinti on otettu yhdeksi hankkeen teemaksi. Sisäänkäynti on aseman suunnasta, josta spiraalimainen ramppi nousee, siten että pyöriä voi sijoittaa käytännössä neljään kerrokseen. Paikkojen yhteenlaskettu määrä on noin 1450 kappaletta. Pyöräpysäköinnin lisäksi rakennukseen voi sijoittua myös muita pääkäyttötarkoituksen mukaisia toimintoja.



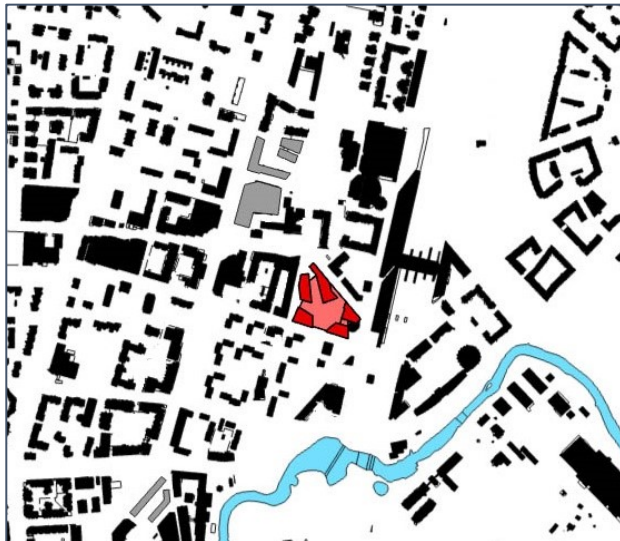
Leikkaus Raha-asemasta ja sinne sijoitetusta pyöräpysäköinnistä. ARCO / C & J Arkkitehdit.

Tontilla muodostuvia hulevesiä tulee imeyttää tai viivyttaa ennen vesien johtamista yleiseen hulevesiverkostoon. Hulevesien muodostumista kaava-alueella vähennetään mm. pihakannelle ja katoille tulevalla viherrakentamisella. Vehkapolulla rakennusmassaa on vedetty sisemmäs myös, jotta saadaan mahdollisuus maavaraiselle, kasvillisuuspintaiselle hulevesien viivytyspainanteelle.

Rakennetulta tontilta saa poistua mitoitusadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin tontilta poistuisi luonnontilassa. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi hetkellisesti kertyä piha- ja pysäköintialueille, joilla ei normaalitytilanteessa viivytetä vesiä. Tulvamiotoitus tehdään 30 minuuttia kestäväälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tontilta tulee suunnitella hallittu tulvareitti yleisille alueille. Tulvareitti on syytä mitoittaa 50 mm sadetilanteelle. Korttelin hulevedet tulee hallita kaavavaiheessa laaditun hulevesisuunnitelman mukaisesti. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia päivitetty hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla. Hulevesien määrä lasketaan rakennuslupavaiheessakin Vantaan IWater vihertehokkuuslaskurilla

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Asemakaavan muutoksen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista. Kaavan vaikutuksia on arvioitu myös laadittujen selvitysten kautta. Ympäristöhäiriöiden arvioimiseksi mm. tieliikenne- ja ratamelu ja raideliikenteen aiheuttama runkamelu ja tärinä on selvitetty. Selvitys on avattu kohdassa 2.1. ja siitä johdetut johtopäätökset kohdassa 4.4.1. Hulevesien hallinnan yleissuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma (kohta 9.3) on tehty, selvitys tuulisuudesta (kohta 4.4.1), kaupallinen selvitys sekä rakennushistoriaselvitykset olemassa olevista rakennuksista.



Rakeisuuskartta, jossa uudet rakennukset esitetty punaisella.

Hanke sijoittuu aivan Tikkurilan ydinkeskustaan jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakenteessa hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella heti aseman vieressä ja suunnitteilla olevan Vantaan ratikan vaikutusalueella. Hanketta voidaan pitää kestävästä kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena ja taloudellisena, sillä se tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta tukeutuen jo rakennettuun yhdyskuntarakenteeseen.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

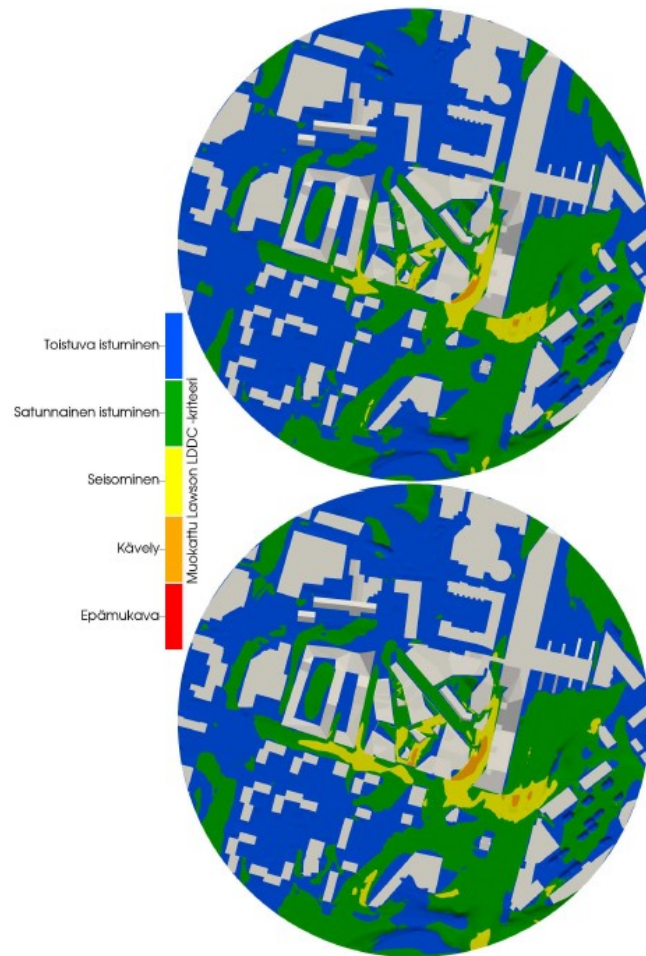
Kaavan mukainen rakentaminen muuttaa Tikkurilan asemakortteleiden kaupunkikuvaa, mitta-kaavaa ja tehokkuutta nykyisestä. Muutoksen aseman seudulla käynnisti jo Dixin

valmistuminen vuonna 2015. Silloin perinteinen, matala 2–4-kerroksinen kaupunkikuva sai uuden aiempaa huomattavasti korkeamman ja tehokkaamman kerrostuman. Uusi Tikkuri jatkaa Dixin viitoittamalla tiellä. Korkeimmat asuintornit muodostavat selvän downtown-henkisen ryppään, maamerkin Tikkurilan asemalle. Sinänsä korkea rakentaminen on juuri tällä kohtaa perusteltua keskeisestä sijainnista ja aseman läheisyydestä johtuen.

Sijainti Suomen kolmanneksi vilkkaimman rautatieaseman kupeessa on hyödynnetty ratkaisussa erinomaisesti. Asuntojen, liiketilojen, työpaikkojen ja palvelujen keskittymä sijoittuu liikenteelliseen solmukohtaan ja lisää Tikkurilan vetovoimaa merkittävästi vahvistaen samalla kaupungin hallinnollisen keskuksen elinvoimaa.

Pienilmasto ja varjostus

Tehdyistä varjotutkielmista ilmenee, ettei korkean rakentamisen aiheuttamasta varjostuksesta ole merkittävää haittaa ympäröivälle asutukselle. Pihakannen ulko-oleskelualueiden sijoittelussa on varjostus otettu huomioon ja etsitty toiminnoille parhaat mahdolliset sijainnit.



Kuva 22. Muokattu Lawson LDDC -kriteerin mukaiset tuuliviihtyyssuorat koko vuoden (ylempi kuva) ja "huonoin kausi" (alempi kuva) osalta.

Sweco Rakennetekniikka on tehnyt jalankulkijoiden tuuliviihtyysselvityksen virtauslaskennan avulla 24.2.2022. Tuuliviihtyysselvityksen arviointi perustuu osittain ihmisen kokemiin tunteuksiin, mikä tekee tuuliviihtyysselvityksen luotettavasti arvioinnista haastavaa. Tuuliviihtyysselvityksille tyypilliseen tapaan tämän työn analyysissä puustoa ja kasvillisuutta ei otettu huomioon. Tältä osin saadut tulokset useimmiten kuvaavat tuuliviihtyysselvityksen kannalta pahinta mahdollista tilannetta, ja täten tämän seikan suhteen ollaan turvallisella puolella.

Tuuliruusuista nähdään lounaan olevan todennäköisin tuulen suunta sekä kesä- että talvikaudella. Etenkin lounaan ja etelän osalta nähdään suurehkoja tuulen nopeuksia esiintyvän

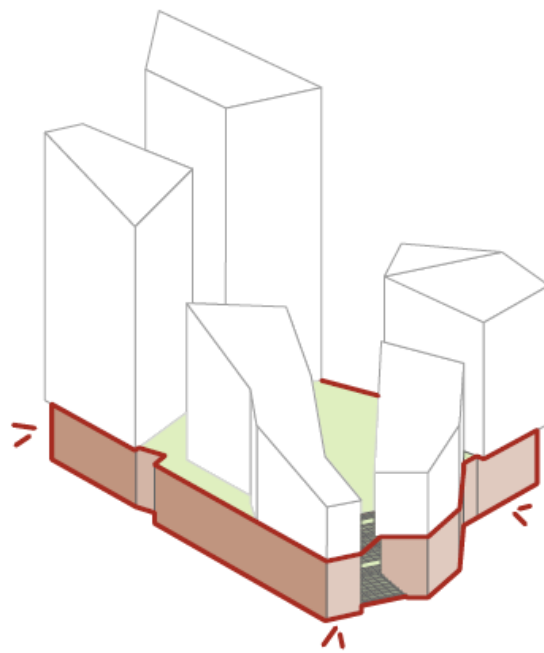
erityisesti talvikaudella. Tuulen vaarallisuuden osalta Uuden Tikkurin läheisyydessä ei esiintynyt vaarallisia alueita

Analysoitujen tuuliviihtyisyyskriteerien perusteella Uuden Tikkurin ympäristössä ei esiintynyt epämuukavia alueita. Lisäksi kaikki sisäänkäynnit saavuttivat tai alittivat tavoitetason ("B/C" (NEN-kriteeri) ja "Seisominen" (Lawson LDDC-kriteeri).

Ulkoilualueiden käyttö ja viihtyisyysvaatimukset painottuvat kesäkuukausiin. Pihasuunnitelmaa ja kesäkauden tuloksia vertaamalla nähdään, että pihakannen alueet saavuttavat tavoitetasonsa. Uuden Tikkurin lähialue ja pihasuunnitelma arvioidaan tämän työn tulosten perusteella soveltuvan tuuliturvallisuuden ja tuuliviihtyisyyden kannalta käyttötarkoitukseensa.⁷

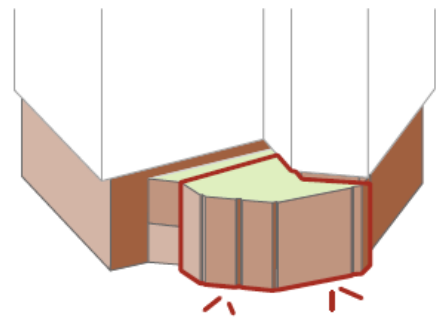
Kaupunkikuva, kulttuuriympäristö ja rakennussuojelu

Tikkurin kauppakeskuksen purkaminen hävittää paikallisesti arvokkaan postmodernia arkkitehtuuria edustavan rakennusperintökohteen ja siihen liittyvät tunnistetut edustavuus ja kaupunkikuvalliset arvot. Myös 1990-luvun kauppakeskuksen katoaminen kaupunkikuvasta on merkittävä muutos. Purkamisen mukana osa ajallista kerrostumaa väistämättä menetetään. Suunnitelmassa on kuitenkin kadun mittakaavaan sovitettu jalustaosa, joka hahmollaan ja punatiiliarkkitehtuurillaan jatkaa vanhan Tikkurin muistumana. Asematien ympäristö muuttuu kuitenkin myös kadun vastakkaisella puolella: vaikka matala Kassatalon liikerakennus säilyy, seuraa kortteli muutoin toiminnoiltaan ja muodoltaan uuden Tikkurin tiellä.



TIILIJALUSTA

- Muistumana Tikkurista uuden korttelin massoittelussa koko korttelia kiertää noin 2-3 kerrosta korkea tiilijalusta. Rakennusmassa on pääosin kiinni katulinjassa, kuten Tikkuri.



RAHA-ASEMAN KULMA

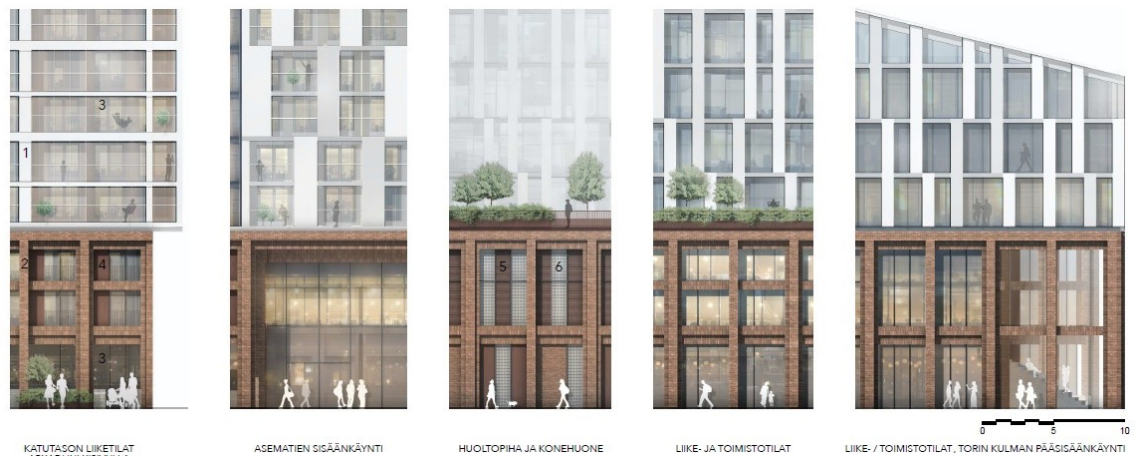
- Raha-aseman ja Dixin suuntaan aukeavat julkisivut huomioidaan

Periaatekaavio koko korttelia kiertävästä jalustasta ja sen päältä kohoavista asuin- ja toimistorakennuksista. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.

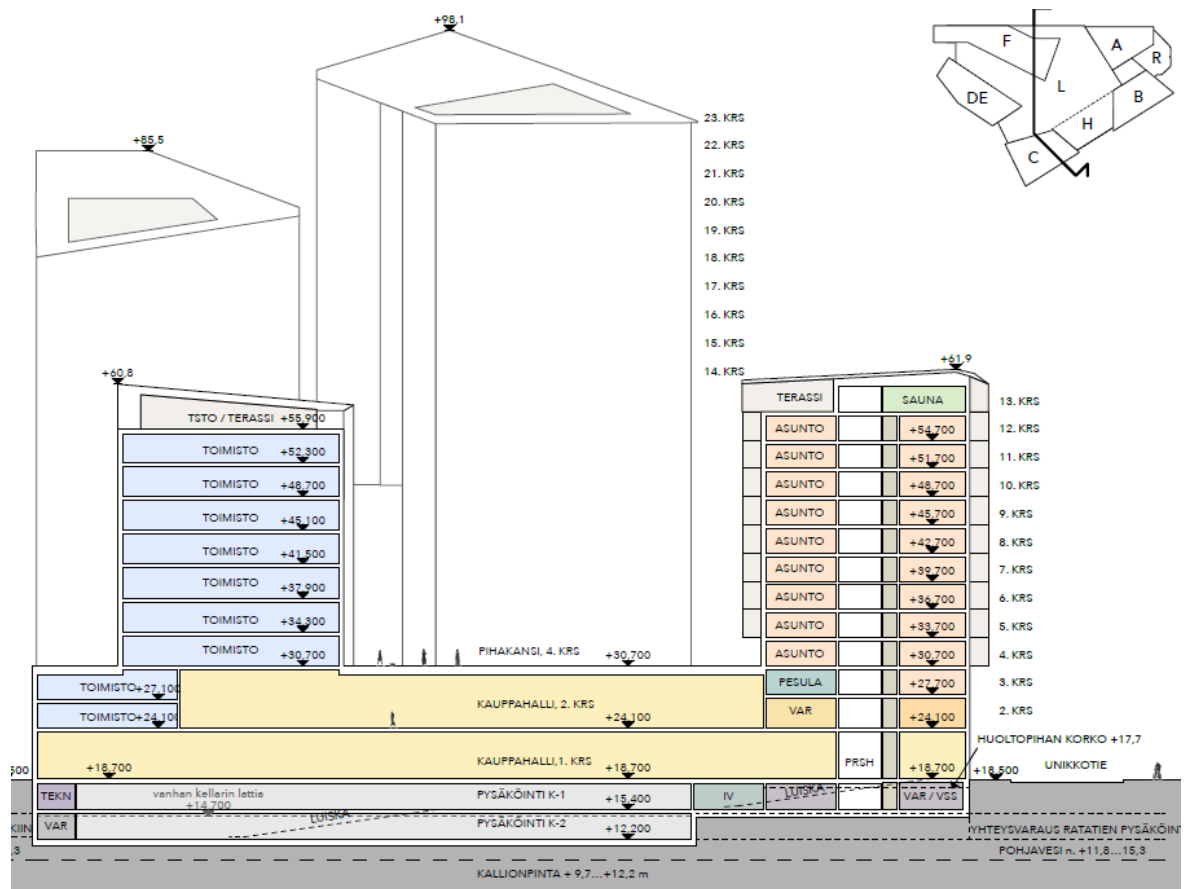
- ⁷ Uusi Tikkuri, Jalankulkijoiden tuuliviihtyisyys selvitys virtauslaskennan avulla, Sweco Rakennetekniikka Oy, 24.2.2022.

Raha-aseman suojelumerkinnällä varmistetaan siihen liittyvien kulttuuriperintöarvojen säilyminen. Lisäksi raha-aseman säilyminen näkyvällä paikalla osana asemanseudun rakennettua ympäristöä säilyttää osan korttelin kaupunkikuvallisista arvoista ja ominaispiirteistä sekä muodostaa osaltaan ajallisesti kerrostunutta kaupunkiympäristöä.

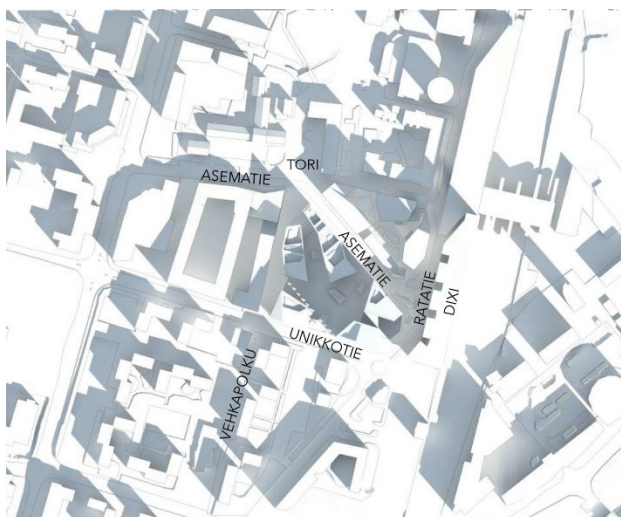
Tikkurin toimisto-osan purkamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia kulttuuriympäristöön tai suojeluarvoihin.



Jalustaosan arkkitehtuuri viittaa 1990-luvun Tikkuriin. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.



Leikkaus. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.



20.3.2021, KEVÄTPÄIVÄNTASAUS, KLO 10:00 (AUNRINGONNOUSU KLO 6:22)



21.6.2021, KESÄPÄIVÄNSEISAUS, KLO 10:00 (AUNRINGONNOUSU KLO 3:53)



20.3.2021, KEVÄTPÄIVÄNTASAUS, KLO 13:00



21.6.2021, KESÄPÄIVÄNSEISAUS, KLO 13:00



20.3.2021, KEVÄTPÄIVÄNTASAUS, KLO 16:00 (AUNRINGONLASKU KLO 18:35)



21.6.2021, KESÄPÄIVÄNSEISAUS, KLO 18:00 (AUNRINGONLASKU KLO 22:52)

Varjotarkastelu, ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.

Kävely-ympäristö ja yhteydet

Kaikille katujaulkisivuille sijoittuu liiketiloja ja näyteikkunajulkisivua, mikä lisää kävely-ympäristön viihtyisyyttä ja toiminnallista aktiivisuutta. Vaativin ympäristö on nykyiseen tapaan Unikkotien puolella. Se on korttelia ympäröivistä kaduista ainoana sallittu ajoneuvoliikenteelle, joten sisäänajo pysäköintiin sekä ajo rakennusrungon sisällä olevalle huoltopihalle on hoidettu sen kautta.

Kaavassa on varmistettu liikekeskuksen läpikuljettavuus. Pääsisäänkäyntejä sijoittuu nykyisen Tikkurin tapaan Asematien ja Vehkapolun suuntaan. Kaavassa on määräys myös Unikkotien suuntaan avautuvasta sisäänkäynnistä.



Julkisivukaavio Unikkotielle. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.



Katutasoon sijoittuu mm. kauppahalli. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Uusi kortteli on kohtuullisen kokoinen, asuntoja on viitesuunnitelman mukaan tulossa yhteensä noin 581 kappaletta, joista vähintään 50 % on vapaarahoitteisia omistusasuntoja. Korttelissa sovelletaan huoneistotyyppijakaumaa (asuntojen kokonaismäärästä (kpl) korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä ja vähintään 30 % on oltava kolmioita tai suurempia asuntoja). Tuettua Ara-tuotantovaatimusta ei tähän kohteeseen tule. Asuntojen koko on nykyiseen miniasuntomuotiin verrattuna kohtuullinen: yksiöiden keskipinta-ala on 28 m², kaksioiden n. 43 m² ja perheasuntojen n. 73 m².

Kortteliin tulee asuntoja noin 800 asukkaalle. Kauppakeskuksen yhteydessä olevat asuintornit tuottavat uudenlaisen asumisen konseptin Tikkurilaan, kun sisätiloja pitkin voi pistäytyä kaupapahallissa tai ravintolassa. Uudet asukkaat ovat todennäköisesti hyvin toimeentulevia ja heillä on varaa tämäntyyppiseen kerrostaloasumiseen. Tavanomaisen asumisen lisäksi osaan jalustaosaa on tulossa tilat huoneistohotellille. Tilat suunnitellaan hotellikäyttöön eikä niitä ole mahdollista muuttaa tavalliseksi asunnoiksi.

Palvelut ja työpaikat

Kaavamuutoksen keskustatoiminnoista vähintään 21 100 kerrosneliömetriä tulee käyttää muuhun kuin asumiseen. Se on noin 3 400 kerrosneliömetriä enemmän kuin korttelin nykyinen liiketiloille osoitettu rakennusoikeus. Hanke lisää Tikkurilan keskustan palvelutarjontaa ja kaupallista vetovoimaa, kun mm. kauppahalli ja ravintolamaailma tuottavat uudenlaisen, elämyksellisen kauppakeskuksen. Elokuvateatteri, ylempien kerrosten huoneistohotelli, toimistot ja asunnot aktivoivat myös keskuksen toisen kerroksen, joka on perinteisesti ollut kaupallisesti hieman vaikeammin löydettävissä. Hanke tuottaa uusia palveluja, mutta myös lisää palvelujen kysyntää, kun asukkaiden ja työntekijöiden määrä kasvaa ja kauppakeskus vetää asiakkaita entistä laajemmalla alueella jo hyvien joukkoliikenneyhteyksiensäkin avulla. Uuden ja modernin toimitilan määrä Tikkurilassa kasvaa ja on oletettavaa, että työpaikkojen määrä kasvaa nykyisestä noin 200 uudella työpaikalla. Hanketta on VAT:n mukainen.



Toinen kerros on pääosin kauppakeskusta. Asuntoja sijoittuu Vehkapolun varteen ja huoneistohotelli Unikkotien puolelle. ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.

Liikenne

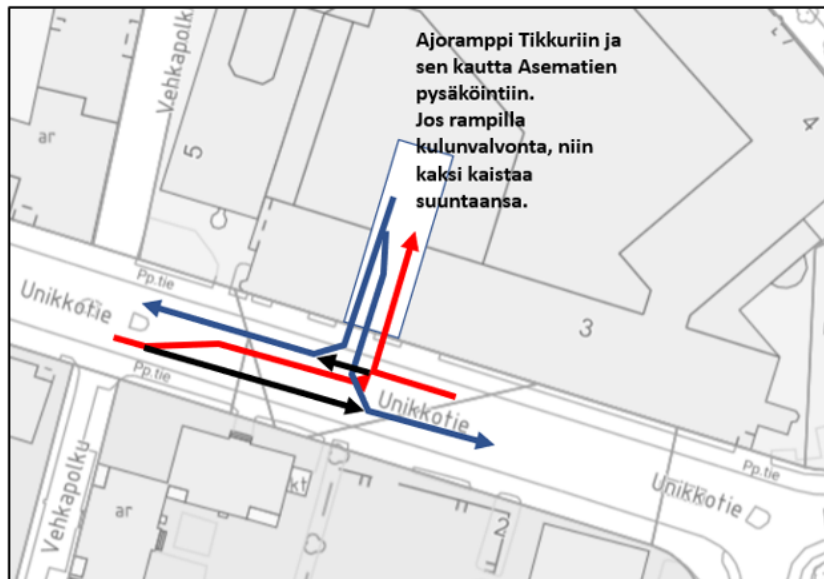
Kävely-yhteydet korttelin läpi säilyvät ja jopa paranevat, kun myös Unikkotien puolelta avataan sisäänkäynti kauppakeskukseen.

Kaavahanke lisää liikennettä Unikkotiellä jossain määrin nykytilanteeseen verrattuna. Vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu tämän hankkeen lisäksi siihen liittyvän Asematie 1–3:n kaavan mahdollista liikennetuotosta, sillä se käyttää toteutuessaan samaa Unikkotien liittymää.

Tikkurin pysäköinti 470 autopaikkaa ja Asematie 1-3 hankkeen 200 autopaikkaa oi yhteensä 670 autopaikkaa. Kaavan määräämä autopaikkamäärä olisi yhteensä 617 autopaikkaa ja 10 % (keskitetty pysäköinti) lievennyksellä 556 autopaikkaa.

Kokonaisliikennemääräksi on arvioitu kaikkien liikennemuotojen osalta noin 20 000 matkaa vuorokaudessa ja autoliikenteen määräksi noin 6 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koska Tikkurissa on varsin iso määrä liiketilaa, on iltahuipputunnin liikennemäärä mitoittava. Iltahuipputunnin autoliikenteen määräksi on arvioitu noin 360 ajoneuvoa suuntaansa eli yhteensä noin 720 ajoneuvoa. Jos koko Tikkurin ja Asematien yhteen kytketyllä pysäköinnillä on vain yksi ajoramppi (Unikkotieltä) ja rampilla on jokin kulunvalvonta, niin se vaatii kaksi ajoporttia suuntaansa. Jos Tikkuriin toteutetaan kolmas pysäköintitaso (noin 230 ap lisää), on pysäköinnin kokonaismäärä noin 900 autopaikkaa. Vielä tälläkin määrällä pysäköintiliikenne saadaan hoidettua yhdellä ajorampilla.

Jos hanke Unikkotien eteläpuolella toteutuu, sitä ei enää voida kytkeä mukaan Tikkuriin yhden ajorampin kautta, vaan sille tulee toteuttaa oma ramppi Ratatieltä ja ajoyhteys Tikkuriin Unikkotien ali. Tällä tavoin saadaan pysäköinnin autoliikennettä jaettua kahdelle ajorampille, mikä tuo varmuutta myös häiriötilanteisiin. (WSP, liikennesuunnittelu, Sarjamo, 3.1.2020)



Vesihuolto

Uudet rakennuksen voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkkoon. Yleistä vesihuoltoverkostoa ei tarvitse kaavamutosta varten laajentaa, joten muutoksesta ei aiheudu vesihuollolle lisäkustannuksia.

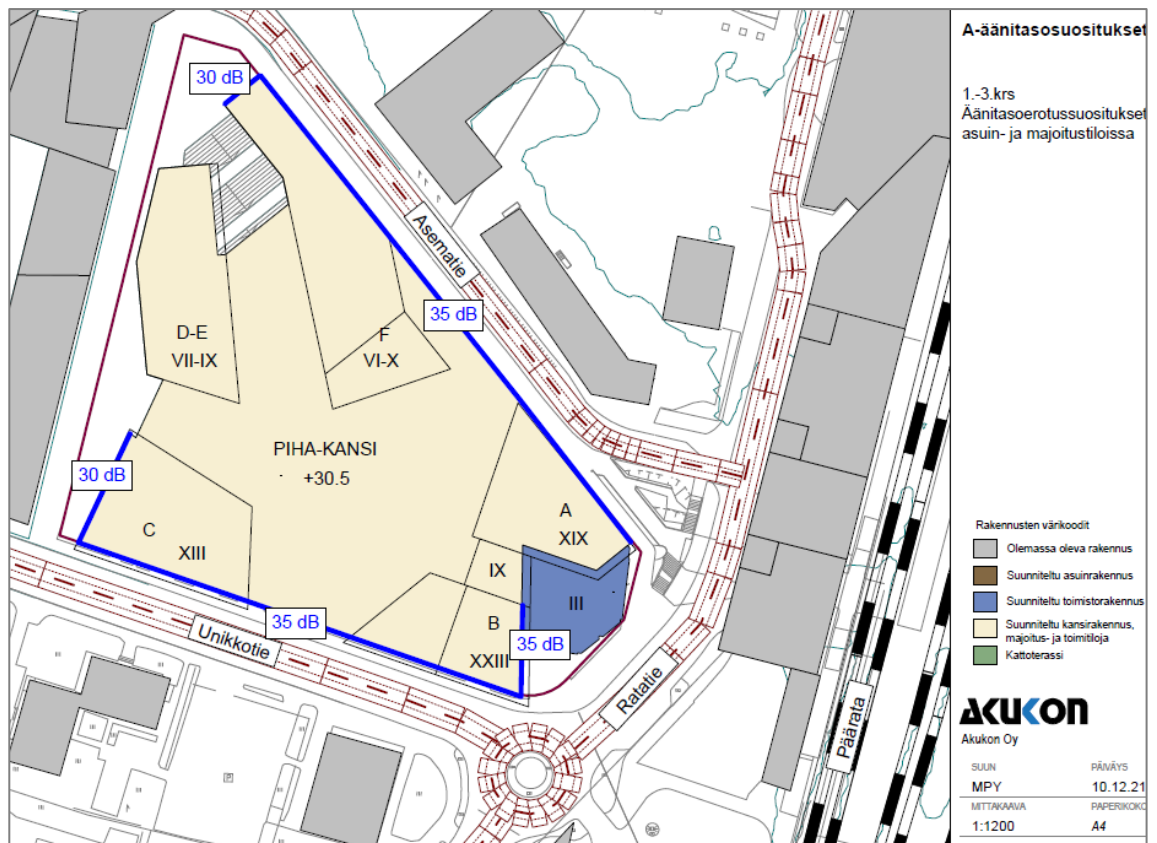
Asematien ja Ratatien risteyksessä tontin rajan läheisyydessä kulkee HSY:n HV 1200 B hulevesiviemäri. Hulevesiviemäri on tärkeä kuivatusreitti, eikä sitä voi siirtää. Rakentamisessa on huomioitava riittävä suojaetäisyys hulevesiviemäriin. Minimisuojaetäisyys kaikki rakenteisiin on oltava vähintään 2.5 m. Mikäli suojaetäisyyttä ei pystytä säilyttämään tulee mahdolliset hulevesiviemäriin suojausratkaisut sopia HSY:n vesihuollon kanssa.

Ympäristöhäiriöt

Asemakaavaratkaisun mukainen rakentaminen ei itsessään lisää ympäristöönsä kohdistuvia ympäristöhäiriöitä, kuten melua.

Kun julkisivuihin asuin- tai majoitushuoneiden julkisivuihin kohdistuva raide- ja tieliikennemelutaso on 60 dB tai enemmän, on niille asetettu 35 dB A-äänitasoerotusvaatimus. Nämä julkisivut on näytetty erikseen kaavakartalla. Muilla julkisivuilla riittää 30 dB A-äänitasoerotus. Rakennukset ovat korkeita ja liikennemelun vaikutus on pienempi ylemmissä kerroksissa, joten A-äänitasoerotus ylemmissä kerroksissa voi esitetyn selvityksen perusteella olla 30 dB. Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB. Kansipihalla ja oleskeluparvekkeilla on mahdollista alittaa suurimmat sallitut melutasot (55 dB päivällä ja 50 dB yöllä).

Suositukset kaavavaatimusta vastaavaksi A-äänitasoerotukseksi on esitetty eri rakennusten julkisivuilla. Sinisellä esitettyt luvut edustavat vähimmäisvaatimuksia asuin- ja majoitustiloissa. Mikäli tilat ovat liikekäytössä, riittää Vantaan ohjeen mukaisesti 5 dB pienempi A-äänitasoerotus.

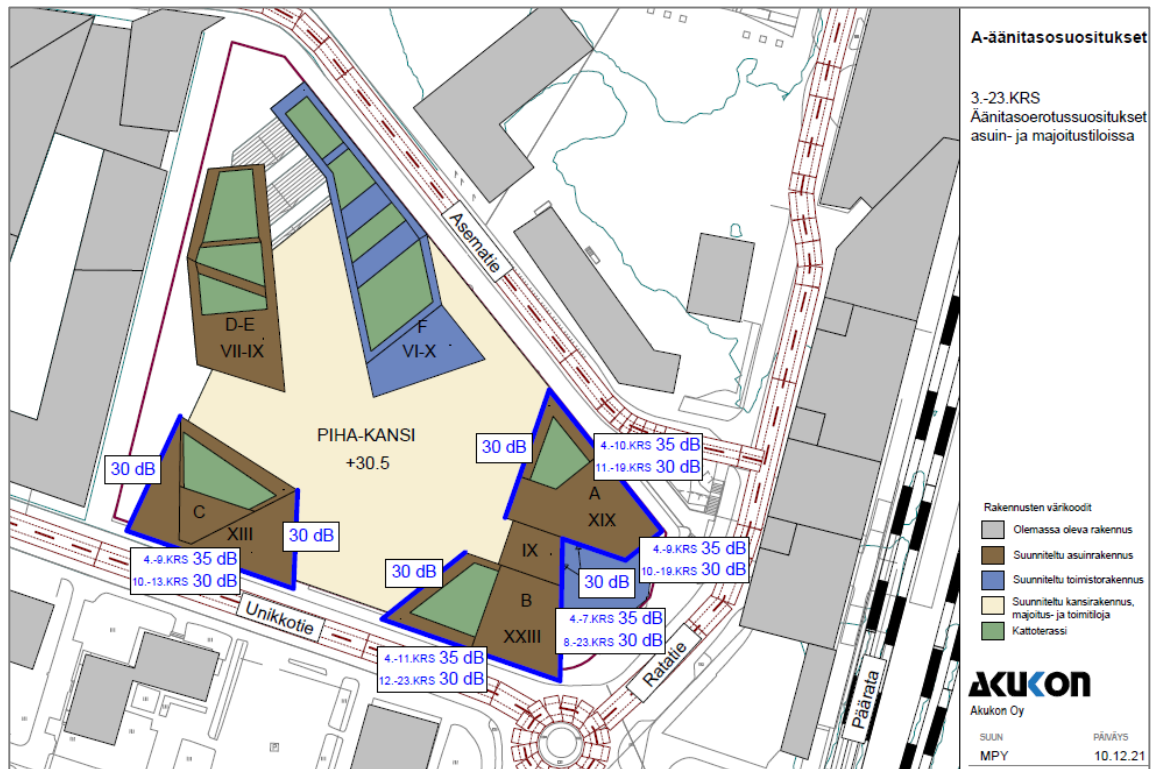


Äänitasoerotussuositukset asuin- ja majoitustiloissa, 1.-3.krs, 10.12.2021, Akukon.

Koska suunnitellut rakennukset ovat korkeita ja liikennemelun vaikutus on pienempi ylemmissä kerroksissa, on samoille julkisivuille esitetty kaksi A-äänitasoerotusta. Mikäli kerrokseen kohdistuu 60 dB tai enemmän on niille asetettu 35 dB A-äänitasoerotussuositus. Jos kerrokseen kohdistuu 59,9 dB tai vähemmän, on niille asetettu 30 dB A-äänitasoerotussuositus. Julkisivuihin kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot kerroksittain on esitetty liitteessä.

Parvekkeilla sovelletaan oleskelualueiden ohjearvoa/vaatimusta 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä. Avoimilla parvekkeilla esiintyvä melutaso on yleensä enintään 3 dB suurempi kuin julkisivuun kohdistuva melutaso julkisivusta tulevan heijastuksen vuoksi.

Parvekelasitusrakenteen äänieristuksen mitoituksen lähtökohtana on julkisivuihin kohdistuvan keskiäänitason ja parvekkeilla sallitun keskiäänitason välinen äänitasoerotus ΔL_A . Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (ks. liite B3) ovat 63...65 dB, parvekelasituksen äänieristysvaatimus ΔL_A on 8...10 dB. Tämän äänitasoerotuksen saavuttamiseksi parvekkeiden lasituksen äänieristys tulee mitoittaa Ympäristöhallinnon ohjeen 6/2016 mukaisesti rakennuslupavaiheessa.



Äänitasoerotussuositukset asuin- ja majoitustiloissa, 3.-23.krs, 10.12.2021, Akukon.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot ovat 53...62 dB, parvekelasituksen äänieristysvaatimus ΔL_A on enintään 7 dB. Näillä julkisivuilla tavallinen parvekelasitus (yläosa 6 mm karkaistu avattava lasi ja alaosa 4+4 mm laminoitu lasi) on riittävä.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot ovat enintään 52 dB, ei vaadita lasitusta ainakaan melun kannalta.⁸

Raideliikenteen aiheuttama runkomelu ja tärinä on otettu huomioon kaavassa. Käytännössä niiden torjuminen edellyttää tiettyjä rakenneratkaisuja, jotka varmistetaan rakennuslupan yhteydessä. Kaavassa määrätään, että korkeiden rakennusosien yhteydessä tärinävaikutukset tulee arvioida rakenne- ja perustussuunnittelun edetessä sekä varmistaa tarvittaessa perustustasosta tehtävin mittauksin. Runkomelun torjuntatoimet tulee vastaavasti suunnitella ja varmistaa yhteistyössä rakennesuunnittelijan ja akustikon kesken.

Ympäristön pienhiukkaspitoisuudet on otettu huomioon ja niiden torjunnasta on annettu kaavamääräykset.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Alue on jo nykytilassaan kokonaan rakennettu, joten hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita. Tonttien vihreyden varmistaminen varmistetaan vihertehokkuusmääräyksillä.

⁸ Uusi Tikkuri-Ympäristömeluselvitys, Akukon, 10.12.2021.

Vesistöt ja vesitalous

Tontilla muodostuvia hulevesiä tulee imeyttää tai viivyttaa ennen vesien johtamista yleiseen hulevesiverkostoon. Hulevesien muodostumista kaava-alueella tullaan vähentämään tonteille tulevalla viherrakentamisella.

Rakennetulta tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin tontilta poistuisi luonnontilassa. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi hetkellisesti kertyä piha- ja pysäköintialueille, joilla ei normaalitilanteessa viivytetä vesiä. Tulvamitoitus tehdään 30 minuuttia kestäväälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tontilta tulee suunnitella hallittu tulvareitti yleisille alueille. Tulvareitti on syytä mitoittaa 50 mm:n sadetilanteelle.

Korttelien hulevedet tulee hallita kaavavaiheessa laaditun hulevesisuunnitelman mukaisesti. Rakennuslupan yhteydessä tulee laatia päivitetty hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Keskeisellä sijainnilla tarpeellisten palveluiden ja kestävien liikkumisen muotojen äärellä tapahtuva rakentaminen tehostaa olemassa olevan yhdyskuntarakenteen käyttöä ja on siksi ilmastovaikutuksiltaan nykykäytön valossa kaikkein perustelluinta rakentamista. Vanhan purkamisen ja uuden rakentamisen lisäksi kuitenkin aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Suurin osa purkujätteestä on kierrätettävää materiaalia. Rakennuslupavaiheessa hanke laatii hiilitaselaskelman. Nyt rakennettava keskustakortteli tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja mahdollistaa siten kaupungin kestävä kasvua. Se tukeutuu raideliikenteeseen ja tukee osaltaan laadukkaita joukkoliikenteen palveluita.

Asemakaavamuutoksen korttelialueilla vaaditaan kaavan määräyksissä vihertehokkuus 0,7. Vihertehokkuuden - viherpintojen ja puiden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösäareilmiötä.



Neljannen kerroksen tasolla oleva kattopiha. ARCO / C & J Arkkitehdit.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Ympäristön melusta ja raideliikenteen aiheuttamasta runkomelusta ja tärinästä tehdyt selvitykset ja johtopäätökset on käsitelty kohdassa 2.1.3. Tie- ja raideliikenteen melu on otettu huomioon ulko-oleskelutilojen sijoittelussa sekä asuin- ja majoitushuoneiden ulkokuorelle asetetuilla ääneneristävyysvaatimuksilla. Asuntoja ei myöskään saa avata pelkästään suuntaan, jossa tieliikenteen päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB. Myös raideliikenteen aiheuttama tärinä ja runkomelu on otettu huomioon.

Liikenteen pienhiukkasten haittoja torjutaan koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdoilla, jossa tuloilma otetaan mahdollisimman kaukaa suhteessa päästölähteisiin ja laitteisto varustetaan riittävän tehokkailla suodattimilla. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen. Hankkeeseen liittyy kiinteästi myös viereinen Asematie 1–3:n kaavahanke. Sitä ei ole mahdollista toteuttaa ilman Tikkurin korttelin läpi johdettavaa ajoyhteyttä.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. Kaava perustuu hakijan konsulttina toimineen ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehtien viitesuunnitelmaan.

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Seppo Niva	arkkitehti
	Terhi Kuusisto	asemakaava-arkkitehti
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Kaupunkiympäristö:	Janne Juntunen	projektipäällikkö
Kadut ja puistot:	Paula Luomala	vesihuolto, suunnitteluins.
	Jarmo Pajunen	liikenneinsinööri
	Samuli Haveri	liikenneinsinööri
	Heidi Hellgren-Suomalainen	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Ilkka Rekonen	lupapäällikkö
	Ilkka Laitinen	lupa-arkkitehti
	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
Kiinteistöt ja tilat:	Tomi Henriksson	kiinteistökehityspäällikkö
	Wilma Toljander	asumisen erityisasiantuntija
	Elisa Ranta	asumisasiain päällikkö
Museopalvelut:	Anne Silanto	rakennustutkija
Keski-Uudenmaan pelastusl.	Mikko Hämäläinen	paloinsinööri
Cederqvist & Jäntti Arkkitehtit:	Tom Cederqvist	arkkitehti
	Liljastiina Luminiitty	
	Robert Landtman	
	Laura Pasanen	
	Juhani Suikki	

Mrec IM: Tomi Grönlund
Ilmo Jäntti
Ville Mannila

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö /Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä toukokuuta 2022

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehti

Seppo Niva
arkkitehti



Näkymä Asematieltä kortteliin ja kansipihalle johtaviin portaisiin. Kuva: ARCO / Cederqvist 6 Jäntti Arkkitehdit Oy.

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	22.04.2022
Kaavan nimi	002488 Tikkuri Tikkurila 61		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	17.05.2021
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002488
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,4849	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,0351	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	1,4849

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	1,4841	99,9	55100	3,71	0,0000	37380
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	1,1923	80,3	55100	4,62	1,1923	55100
K yhteensä	0,0000		0		-1,1923	-17720
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2918	19,7	0		0,0000	0
E yhteensä						
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	0,0351	2,4	0	0,0351	0

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	1	0	1	0

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,4841	99,9	55100	3,71	0,0000	37380
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	1,1923	80,3	55100	4,62	1,1923	55100
C	1,1923	100,0	55100	4,62	1,1923	55100
K yhteensä	0,0000		0		-1,1923	-17720
K	0,0000		0		-1,1923	-17720
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2918	19,7	0		0,0000	0
Kev.liik.kadut	0,2918	100,0	0		0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

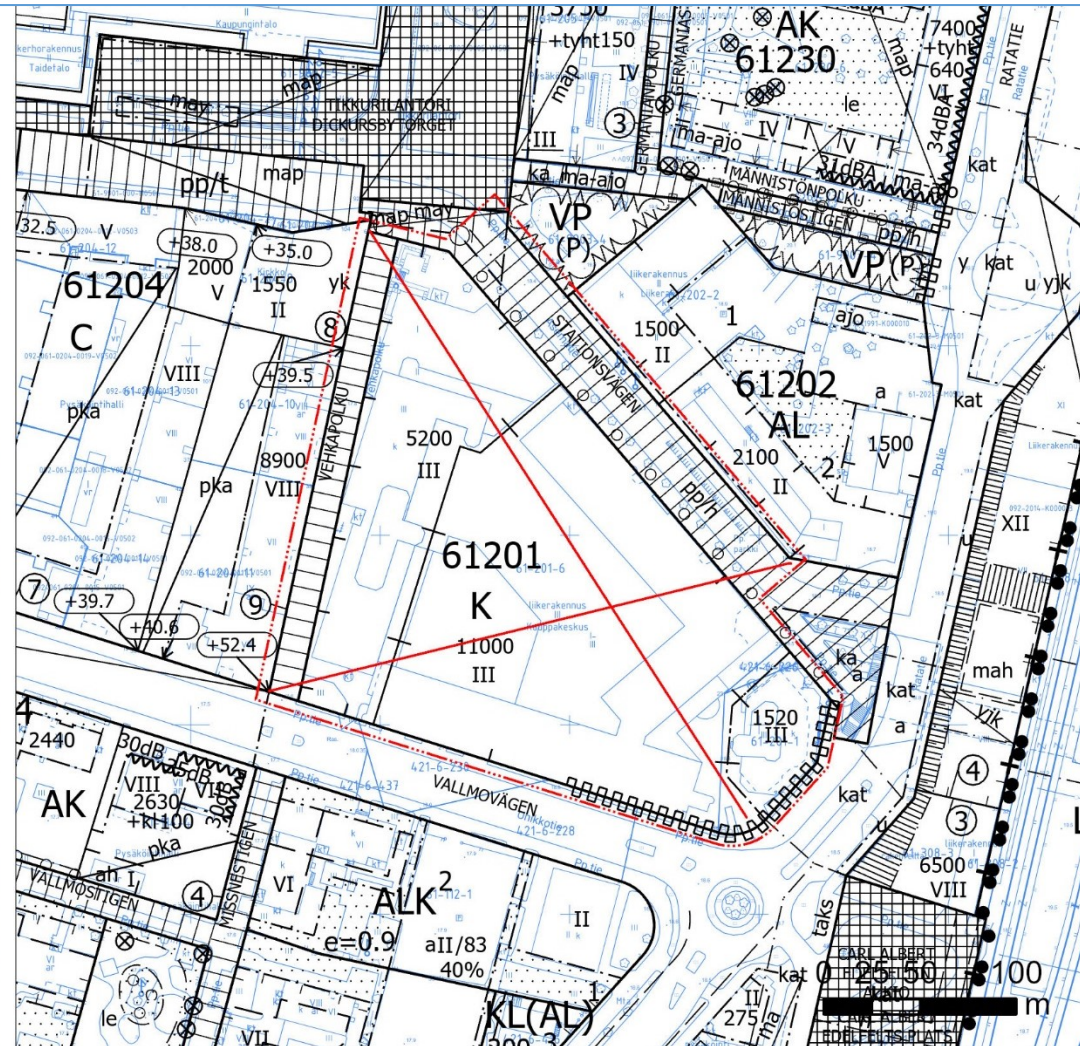
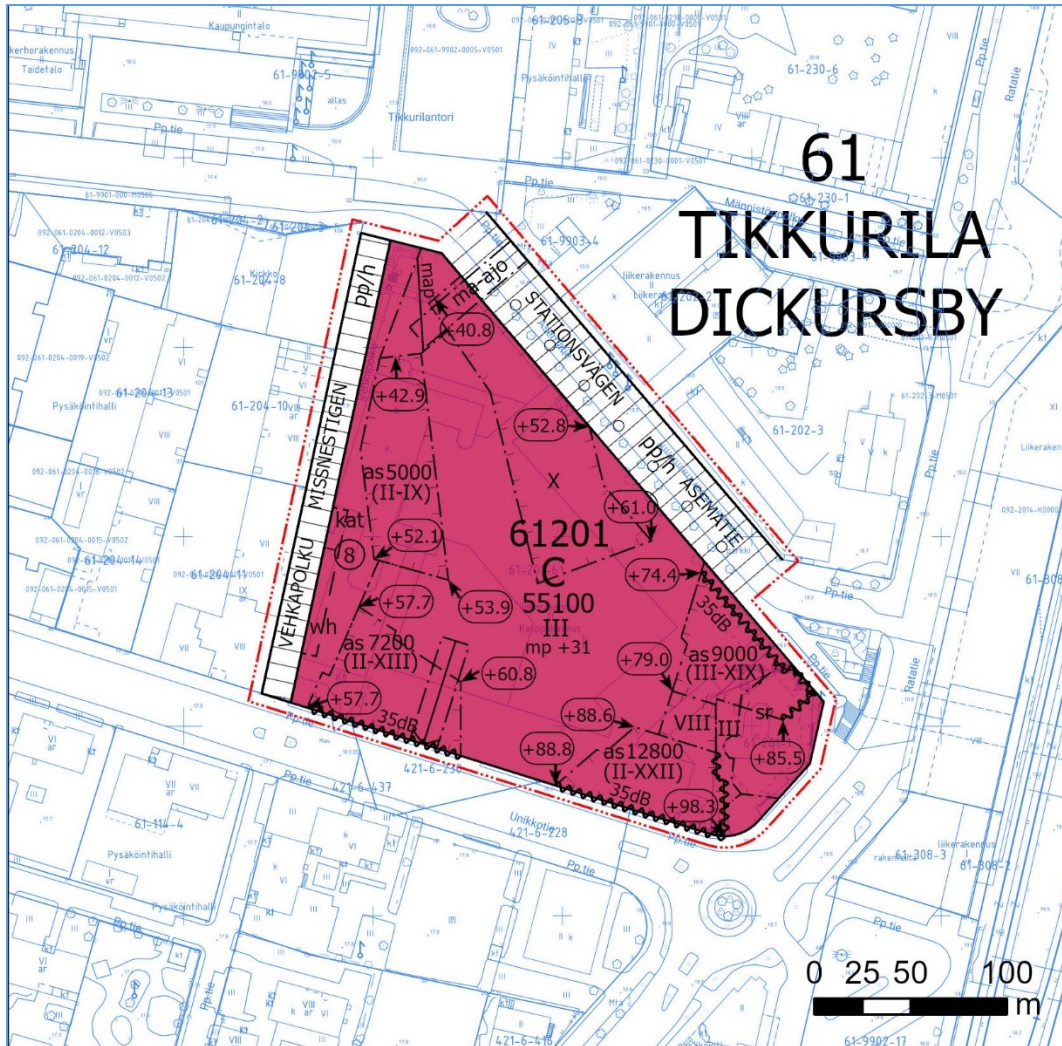
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,0351	2,4	0	0,0351	0
ajo/ma	0,0045	12,8	0	0,0045	0
map	0,0306	87,2	0	0,0306	0

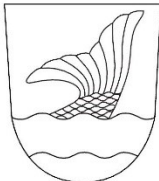
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	1	0	1	0
Asemakaava	1	0	1	0
Ei-asemakaava				



Julkisivukaavio Vehkapolulle / ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit.

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET



Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002488	Päiväys Datum 10.5.2022
Vantaan kaupunki TIKKURI Kaupunginosa 61, TIKKURILA Asemakaavan muutos Kortteli 61201 sekä katualuetta. Tonttijaon muutos Kortteli 61201.	 Vanda stad TIKKURI Stadsdel 61, DICKURSBY Ändring av detaljplanen Kvarteret 61201 samt gatuområde. Ändring av tomtindelningen Kvarteret 61201.

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Keskustatoimintojen korttelialue.

Koko käyttötarkoituksaluetta koskevat määräykset:

Korttelialueelle saa sijoittaa liike-, myymälä-, hotelli-, kulttuuri-, palvelu-, urheilu- ja toimitiloja sekä näiden tilojen vaatimia huoltotiloja. Tilojen vaatimia huolto- ja aputiloja (poislukien varastot) saa sijoittaa kaikkiin kerroksiin rakennusoikeuden lisäksi.

Asumista saa sijoittaa vain sille erikseen osoitetulle rakennusosalalle.

Asuntoihin liittyvien porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja asuntokerroksissa luonnonvaloisia.

Liiketilojen läpi kulkevat, asuntoja palvelevat porrashuoneet saa kerroksissa I-III rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Pihakannen tasolla kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuone saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat, valoaukot sekä parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Parvekkeita korvaavia viherhuoneita saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi silloin, kun ne eivät ole lämmintä tilaa.

Asukkaiden yhteiseen käyttöön tulevaa sauna- ja kerhotilaa tulee osoittaa vähintään 0,7 % asumisen kerrosalasta.

Yläpuoliseen asuntoon välittömästi liittyvät, ikkunattomat kolmannen kerroksen tilat saa tehdä rakennusoikeuden lisäksi.

Vinojen kattopintojen alle rakennettavia parvia saa tehdä rakennusoikeuden lisäksi.

Kauppakeskuksen jalankulun pääreitit saa tehdä rakennusoikeuden lisäksi. Niiden osuus saa olla enintään 15 % liiketilojen kerrosalasta.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

Bestämmelser som gäller hela användningsändamålsområdet:

Affärs-, butiks-, hotell-, kultur-, service-, idrottsutrymmen och lokaler samt serviceutrymmen som krävs av dessa utrymmen får placeras i kvartersområdet. Service- och biutrymmen som krävs av utrymmena (förutom lager) får placeras på samtliga våningar utöver byggrätten.

Boende får placeras endast på den byggnadsyta som separat anvisats för det.

Trapphusen som sammanbinds med bostäder, ska vara av hög kvalitet, trivsamma och i bostadsvåningar ha dagsljusinsläpp.

På våningarna I-III får trapphus som genomkorsar affärsutrymmena och betjänar bostäderna byggas utöver byggrätten.

På gårdsdäckplanen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.

På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.

På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten.

Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, tekniska utrymmen, parkeringsanläggningen, körramper, ljusöppningar samt balkongers och terrassers permanent inglasade delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. Grönrum som ersätter balkongerna får byggas utöver byggrätten då de inte är varmt utrymme.

Minst 0,7 % av bostadsvåningsytan ska anvisas för gemensamma bastu- och klubblokaler för de boende.

Fönsterlösa utrymmen på tredje våningen som har en direkt anknytning till bostaden ovanför får byggas utöver byggrätten.

Utöver byggrätten får loft byggas under sneda taktytor.

Utöver byggrätten får huvudgångstråk byggas för köpcentrumet. Deras andel får uppgå till högst 15 % av våningsytan för affärsutrymmen.

Tornin kattokerrokseen sijoittuvan ravintolan ja sen kulkuyhteydet saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi

Kiinteistöjen väestönsuojat, jätehuoltotilat, tekniset tilat ja huoltotilat saa rakentaa tonttijaosta riippumatta.

Rakennusoikeuden lisäksi rakennettavaksi sallittuja tiloja varten ei tarvitse rakentaa väestönsuojia eikä auto- ja polkupyöräpaikkoja.

Eri toimintojen välillä tulee olla sujuvat sisäyhteydet.

Rakennuksen runkoratkaisun tulee mahdollistaa tilojen muuntojoustavuus.

Parvekkeet tai muut ulokkeet saa ulottaa katualueelle korkeintaan 2 metrin levyisinä. Jalkakäytävän vapaan korkeuden tulee olla vähintään 5 metriä.

Muuntamot tulee sijoittaa rakennukseen Unikkotien puolelle.

Arkkitehtuurin tulee olla mielenkiintoista ja veistosmaista.

Katot tulee tehdä viistoina lapekkoina. Porrastuksia ei sallita.

Mikään rakenne, laite tai antenni ei saa nousta lento-esteiden korkeusrajoituspintoja ylemmäksi. Tilapäiselle ylitykselle tulee hakea lupa.

Näkyvää betonisokkeliä ei sallita.

Tuulisuus ja rakennusten aiheuttama tuulitunnelivaikutus tulee ottaa huomioon.

Aurinkopaneelin tai muiden vastaavien energian keräämien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Teknisten laitteiden on oltava osa rakennuksen arkkitehtuuria.

Liiketilöiden, pysäköintilaitosten ja huoltopihan ilmanvaihtohormit tulee suunnitella siten, että ne eivät aiheuta häiriötä alueen asuinkäytölle.

Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdoilla, jossa tuloilma on otettava mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Tontin rajalle sijoittuva palomuri voidaan korvata tarkoituksenmukaiseen paikkaan sijoitettavalla palo-osastoinnilla.

Kellarikerrokset

Korttelin autopaikat tulee sijoittaa rakennuksen alle tai maanalaiselle pysäköinnille varatulle alueen osalle. Kellarikerroksia saa olla enintään kolme. Liike-, varasto- ja huoltotiloja saa sijoittaa kellarisiin. Liiketilöitä saa olla enintään 300 k-m² ja ne saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Tasolta -2 tulee järjestää mahdollisuus ajoyhteyteen korttelien 61202 ja 61112 pysäköintilaitoksiin. Yhteysmahdollisuus tulee ottaa huomioon seinärakenteiden suunnittelussa.

Pysäköintilaitoksessa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Jalustaosa, kerrokset I-III:

I kerroksen kerroskorkeus tulee olla noin 6 m ja koko jalustan noin 12 m. Toisen kerroksen kerrosalasta vähintään 45 % tulee olla kaksi kerrosta korkeaa, vapaata tilaa.

Toiseen kerrokseen tulee varata tilat vähintään 150 paikkaiselle elokuvateatterille tai vastaavalle salille.

Liikekeskuksen pääsisäänkäyntien tulee avautua Asematien, Ratatien ja Vehkapolun suuntaan. Sisäänkäyntejä tulee sijoittaa myös Unikkotien puolelle. Pääsisäänkäyntien välille tulee järjestää vapaa ja väljä kulku katutasokerroksen läpi.

Utöver byggrätten får en restaurang och dess förbindelser byggas i tornets takvåning.

Utöver våningstalet och byggrätten får tekniska utrymmen och anordningar byggas och installeras på taket och dem ska bearbetas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.

Skyddsrummen, avfallshanteringsutrymmen, tekniska utrymmen och serviceutrymmen får placeras oberoende av tomtindelningen.

Inga skyddsrum eller bil- och cykelplatser behöver byggas för de utrymmen som får byggas utöver våningsytan.

Smidiga interna förbindelser ska finnas mellan olika funktioner.

Byggnadens stomlösning ska möjliggöra flexibel ändring av lokalerna.

Balkonger eller andra utskjutande delar får utsträckas över gatuområde så att de bildar högst 2 meter breda utsprång. Trottoarens fria höjd ska vara minst 5 meter.

Transformatorer ska placeras i byggnaden på Vallmövägens sida.

Arkitekturen ska vara intressant och skulptural.

Taken ska byggas som sluttande pulpettak. Terrasseringar tillåts inte.

Ingen konstruktion, anordning eller antenn får överstiga flyghindrens höjdbegränsningsstyr. Ett separat tillstånd ska ansökas för tillfällig överskridning.

Synlig betongsockel tillåts inte.

Vindförhållandena och byggnadernas vindtunneffekt bör beaktas.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar ska bilda en del av byggnadens arkitektur.

Affärslokalernas, garagens och underhållsgårdens ventilation bör planeras så att inget men uppstår för boendet.

Byggnaden ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Den brandmur som placeras på tomtgränsen kan ersättas med en brandsektionering som placeras på en ändamålsenlig plats.

Källarvåningar

Kvarterets bilplatser ska placeras under byggnaden eller en områdesdel som reserverats för underjordisk parkering. Det får finnas högst tre källarvåningar. Affärs-, förräds- och serviceutrymmen får placeras i källaren. Det får finnas högst 300 m²-vy affärsutrymmen och de får byggas utöver byggrätten.

Från nivå 2 ska möjlighet ordnas för en körförbindelse till parkeringsanläggningarna i kvarteren 61202 och 61112. Förbindelsemöjligheten ska beaktas i planeringen av väggkonstruktioner.

I parkeringsanläggningen ska beredskap finnas för laddningsställen för elbilar.

Sockelparti, våningar I-III:

Första våningen ska ha en våningshöjd på ca 6 m och hela sockeln ska ha en höjd av ca 12 m. Minst 45 % av den andra våningens våningsyta ska bestå av ett två våningar högt fritt utrymme.

På andra våningen ska utrymmen reserveras för en biograf eller motsvarande sal, som har minst 150 sitplatser.

Affärscentrumets huvudentréer ska öppnas upp i Stationsvägens, Banvägens och Missnestigens riktning. Entréer ska också placeras på Vallmövägens sida. Mellan huvudentréerna ska en fri och rymlig passage ordnas genom gatuplansvåningen.

Katutason liiketiloihin tulee avautua myös kadun suuntaan joko ovin tai suurin, avattavien ikkunoin.

I kerrokseen tulee mahdollistaa kauppahalli, joka on vapaasti jaettavissa ravintola- ja myymälätiloiksi. Tämä tulee ottaa huomioon rasvakaivoja ja ilmanvaihtoa suunniteltaessa.

Jalustaosan arkkitehtuurin tulee ilmentää muistumaa vanhasta Tikkurista. Alkuperäisiä, arkkitehtuurille tunnusomaisia ja arvokkaita rakennusosia tulee käyttää mahdollisuuksien mukaan.

Julkisivusta tulee tehdä kolmiulotteinen pilastereita ja palkkeja käyttämällä.

Julkisivumateriaalina on käytettävä lasia ja rouheaa, poltettua, muurattua tiiltä.

Katujulkisivut tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna.

Näyteikkunapinnat on säilytettävä läpinäkyvinä eikä niitä saa kokonaan peittää esimerkiksi mainosjulisteilla.

Kerrokset IV-XXII:

19-kerroksisen tornin ylimpään kerrokseen tulee tehdä asukkaiden yhteistilat.

Korkeimman tornin ylimpään kerrokseen tulee tehdä tilat julkisesti käytössä olevalle näköalaravintolalle tai kahvilalle sekä terassille. Tiloihin tulee varautua myös hissejä ja kulkuyhteyksiä suunniteltaessa.

Julkisivumateriaaleja ovat vaalea muurattu tiili, valkoinen/ vaalean harmaa metalli, lasi tai puu.

Ulkotilat:

Vehkapolon kat-alueen tulee muodostaa yhtenäinen katutila materiaaleineen katualueen kanssa.

Kaikkeille katoille tulee tehdä oleskeluterasseja ja kattopuutarhoja.

Neljännän kerroksen tasolla oleva kansipiha tulee toteuttaa yhtenäisenä ja pitää vähintään 20 % sen pinta-alasta yleisölle avoimena.

Pihan suunnittelussa tulee ottaa huomioon mahdollisen päiväkodin ulkotilojen tarpeet.

Pihatase tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan puita, pensaita ja perennoja vuodenaikojen vaihtelu huomioiden.

Pihan tulee olla korkeatasoinen ja monipuolinen. Päälystetyt osat tulee toteuttaa laadukkaasti.

Portaat ja muurit tulee tehdä luonnonkivisinä.

Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,7. Laskelma on esitettävä rakennuslupahakemuksessa.

Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma.

Meluntorjunta

Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Teknisiin ratkaisuihin tulee huolehtia siitä, ettei 55 dB:n päiväajan keskiäänitason ohjearvo ylitä oleskeluun tarkoitettuihin piha-alueilla tai parvekkeilla.

Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.

Affärsutrymmen i gatuplanet ska också öppnas upp mot gatan antingen med dörrar eller stora fönster som går att öppna.

En saluhall som fritt går att dela upp i restaurang- och butiksutrymmen ska möjliggöras på första våningen. Detta ska beaktas vid planeringen av fettavskiljningsbrunnar och ventilation.

Sockelpartiets arkitektur ska erinra om minnet av gamla Tikkuri. Ursprungliga, för arkitekturen karakteristiska och värdefulla byggnadsdelar ska användas i mån av möjlighet.

Fasaden ska göras tredimensionell genom pilastrar och balkar.

Glas och grovt, bränt, murat tegel ska användas som fasadmateriäl.

Gatufasader ska byggas som skyltfönsterfasader.

Skyldfönstren ska bevaras transparenta och de får inte täckas in med till exempel reklamaffischer.

Våningar IV-XXII:

På den översta våningen i det 19 våningar höga tornet ska gemensamma utrymmen för de boende byggas.

På översta våningen i det högsta tornet ska utrymmen byggas för en utsiktsrestaurang eller ett café och en terrass som är tillgängliga för allmänheten. Också vid planeringen av hissar och förbindelser ska beredskap finnas för lokaler.

Fasadmaterialen är ljusst, murat tegel, vit/ljusgrå metall, glas eller trä.

Uterummen:

Missnestigens kat-område ska med sina material bilda ett sammanhängande gaturum med gatuområdet.

Uteterrasser och takträdgårdar ska byggas på samtliga tak.

Gårdsdäcket som ligger i nivå med fjärde våningen ska byggas så att det är sammanhängande och minst 20 % av dess yta ska vara öppen för allmänheten.

I planeringen av gården ska behoven av utomhusutrymmen för ett eventuellt daghem beaktas.

Gårdsplanen ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar och perenner som beaktar årstidernas växling.

Gården ska vara högklassig och varierande. Belagda delar ska förverkligas av hög kvalitet.

Trappor och murar ska byggas av natursten.

Kvarterets gröneffektivitet ska vara minst 0,7. Beräkningen ska presenteras i byggnadstillståndsansökan.

För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas.

Bullerbekämpning

Bostäderna får inte öppna upp endast mot den fasaden, där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid.

Genom tekniska lösningar ska söjas för att den genomsnittliga ljudnivån dagtid, 55 dB inte överskrider i gårdsområden och på balkonger som är avsedda för vistelse.

Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktnivå (kl 7-22) 45 dB för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) i affärs- och kontorslokaler.

Asuin- ja majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden, ΔL raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB erikseen merkityillä julkisivuilla. Muualla ja myös ylempien kerrosten julkisivuilla, joissa julkisivun melutaso jää alle 60 dB:n, tulee ääneneristävyyden ΔL tulla vähintään 30 dB.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun, L_{pm} enimmäistaso rajoitetaan rakennusratkaisulla asuntojen ja majoitushuoneiden sijoittelulla 30 dB:iin.

Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu on otettu huomioon.

Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot: 1 ap/ 130 asutok-m² tai väh. 1 ap/3 asuntoa

Vieras pysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m². Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².

Asumisen autopaikoista saa vähentää 15 % silloin, kun paikat ovat nimeämättömiä.

Liike- ja toimistotilat: 1 ap / 150 k-m²

Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Polkupyöräpaikkoja tulee varata 1pp /30 asutok-m² ja 1 pp/50 k-m² liike- ja toimitiloissa.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

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

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

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

Rakennusala.

Rakennusala, jolle saa sijoittaa asuinrakennuksen. Ensimmäinen luku osoittaa asunnoille sallitun rakennusoikeuden osuuden kerrosneliömetreinä koko korttelialueen rakennusoikeudesta. Roomalaiset luvut osoittavat mihin kerrokseen asuntoja saa sijoittaa.

Maanpinnan tai pihakannen likimääräinen korkeusasema.

Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.

Korkeusasema on likimääräinen.

Ljudisoleringen ΔL mot spår- och vägtrafikbuller i bostads- och inkvarteringsrummens yttre skikt skall vara minst 35 dB i separat markerade fasadpartier. I övrigt och också i de övre våningarnas fasader, där bullernivån i fasaden är nedan 60 dB, ska ljudisoleringen ΔL vara minst 30 dB.

Maximnivån för det buller i stommen, L_{pm} som spårtrafiken orsakar begränsas till 30 dB genom konstruktionslösningar och inkvarteringsrummens och bostädernas placering.

I samband med bygglovansökan skall företas en utredning över hur bullret i stommen beaktas.

I samband med bygglovansökan skall företas en utredning över hur vibrationer i spårtrafiken beaktas.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder: 1 bp/130 bostadsm²-vy eller minst 1 bp/3 bostäder

Minst 1 bp/1500 m²-vy ska avsättas för gästparkering. På tomten ska minst 1 bp/5000 k-m² reserveras i närheten av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemservice.

Antalet bilplatser för boende får minskas med 15 % när bilplatserna inte är namngivna.

Affärs- och kontorslokaler: 1 bp / 150 m²-vy

Minimiantalet cykelplatser:

Cykelplatser ska reserveras 1 cp / 30 bostadsm²-vy och 1 cp/ 50 m²-vy i affärs- och kontorlokaler.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

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 antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

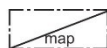
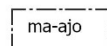
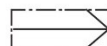
Byggnadsyta.

Byggnadsyta där bostadshus får placeras. Den första siffran anger andelen tillåten byggrätt för bostäder i våningskvadratmeter av hela kvartersområdets byggrätt. De romerska siffrorna anger på vilka våningar bostäder får placeras.

Markytans eller gårdsdäckets approximativa höjdläge.

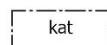
Högsta höjd för skärningspunkten mellan fasad och vattentak.

Höjdläget är ungefärligt.

**Maanalainen pysäköintitila****Underjordiskt parkeringsutrymme****Maanalainen ajoyhteys****Underjordisk körförbindelse****Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.****Körramp till underjordiskt utrymme.**

Ajoluiskan kautta tulee mahdollistaa maanalainen ajoyhteys korttelin 61202 pysäköintiin.

En underjordisk körförbindelse ska göras möjlig genom en körramp till parkeringen i kvarteret 61202.

**Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.****Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i ytterskiktet ska vara minst 35 dB.****Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue.****Område som byggs som ett enhetligt stadsrum.**

Auetta tulee käyttää kuten julkista kaupunkitilaa.

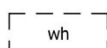
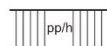
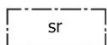
Pintamateriaalina on käytettävä pääosin luonnonkiveä.

Alueelle saa sijoittaa ravintoloihin tai kahviloihin tms. liittyviä ulkotarjoilutiloja.

Området ska användas som ett offentligt stadsrum.

Som ytmaterial ska i huvudsak användas natursten.

På området får placeras uteserveringar i anslutning till restauranger, kaféer eller motsvarande.

**Ohjeellinen hulevesialue.****Riktgivande dagvattenområde.****Säilytettävä/istutettava puurivi****Trädrad som skall bevaras/planteras****Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.****Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.****Suojeltava rakennus.****Byggnad som skall skyddas.**

Katualueeseen rajautuvat julkisivupinnat, ulko-ovet ja ikkunat suojellaan. Korjauskelvottomat ulko-ovet ja ikkunat uusitaan alkuperäisiä vastaavilla.

Fasadytor, ytterdörrar och fönster som gränsar till gatuområdet skyddas. Ytterdörrar och fönster som inte går att reparera ersätts med nya som motsvarar de ursprungliga.

Katutason lasijulkisivut voidaan korvata ulkonäöltään alkuperäisen kaltaisilla lasiseinäarakenteilla.

Gatuplanets glasfasader kan ersättas med glasväggkonstruktioner som till utseendet liknar de ursprungliga konstruktionerna.

Korjaus- ja muutostöimenpiteistä on pyydettävä lausunto paikalliselta museoviranomaiselta.

Om reparations- och ändringsåtgärder ska utlåtande begäras av den lokala museimyndigheten.

Rakennukseen saa sijoittaa pyöräpysäköintiä. Pysäköintiin tulee olla luonteva kulku kadulta ja liikekeskuksen molemmista kerroksista.

I byggnaden får en cykelparkering placeras. Till parkeringen ska en naturlig passage finnas från gatan och affärscentrumets båda våningar.

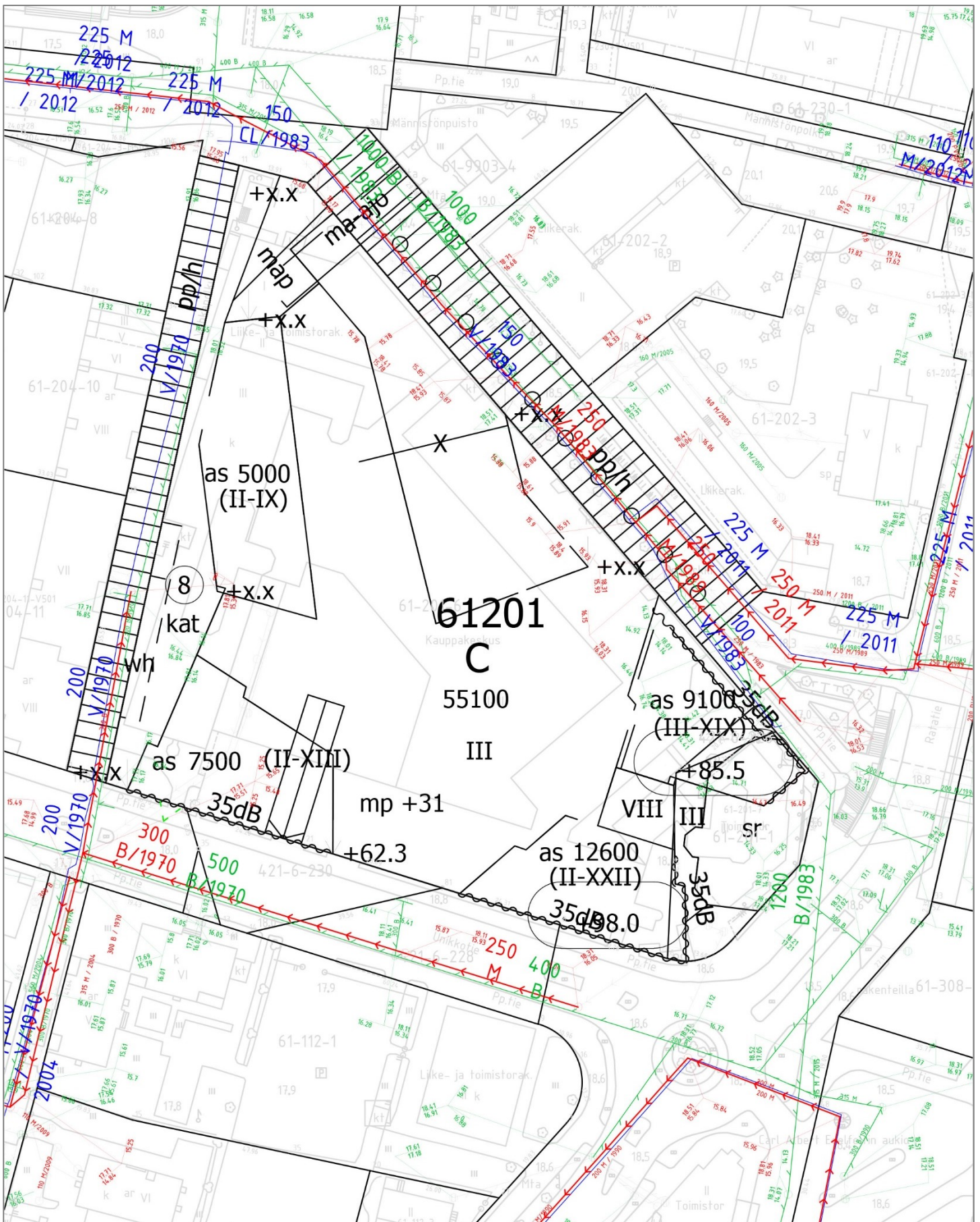
TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö Asemakaavoitus		Stadsstruktur och miljö Detaljplanering	
Mitta- ja geopalvelut Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.		Mätning och geoteknik Baskarten för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.	
Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Vantaalla / Vanda ____ . ____ . ____ Kimmo Junttila Kaupungeingeodeetti / Stadsgeodet	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.	
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa ____ . ____ . ____		Godkänd av stadsfullmäktige ____ . ____ . ____	



Vantaan kaupunki
copyright

tulosteen laatija

päiväys

0 20 100 m

ETRS-GK25
Koord.järj.

N2000
Korkeusjärj.

Mittakaava

The site plan illustrates a residential development with several key outdoor areas and building footprints. The plan includes a legend for landscaping and infrastructure elements.

Legend:

- KÖYNNÖS** (Wavy line): Boundary or path.
- HULEVESIREITTI** (Dashed line): Water feature or drainage line.
- MAISEMAPUU** (Tree icon): Landscape tree.
- KORISTEPUU** (Tree icon): Ornamental tree.
- PENSAS** (Shrub icon): Shrub.
- INTEGROITU PENKKI** (Orange line): Integrated bench.
- PP** (Small square): Polkupyörälaite (Bicycle rack).

Key Features and Spaces:

- Maantasossa:** - Taidekiveys/taideteos (Art paving/artwork), - Ravintoloiden terassit (varaus) (Restaurant terraces (reservation)).
- Hulevesi-aihe** (Water feature theme).
- Istuskelu-portaat** (Sitting area stairs).
- Aurinkoterassi** (Sun terrace).
- Kattoikkuna** (Roof window).
- Lounasaukio** (Lunch area).
- Portti** (Gate).
- Petanque, parkour** (Pétanque, parkour area).
- Kattotori** (Roof terrace).
- Istuskeluportaat** (Sitting area stairs).
- iv Katos** (Water feature).
- Leikki, liukumäki, kiipeily** (Play, slide, climbing area).
- Hyötypuutarha** (Beneficial garden).
- Yhteisö-terassi** (Community terrace).
- Kattoikkuna** (Roof window).
- Kuntoilu** (Exercise area).
- Meditaatio, jooga** (Meditation, yoga area).
- Niittykatto** (Meadow roof).
- Pyöräparkki** (Bicycle parking).
- KATOLLE** (To the roof).
- Maantasossa sadeputarha** (Rain garden in the ground).

Building Footprints: A, B, C, D, E, F, G.

Pihasuunnitelma ARCO / Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit

9.3 VIHETERHOKKUUSLASKELMA

Vihertehokkuus (saavutettu taso)	Elementti- tyyppi	Elementti- tunnus	Elementin määritelmä	Yksikkö	Pinta-ala tai lukumäärä	Painotus (Vierker- roin)	Painotettu pinta-ala, m ²	Valuma- kerroin C
0,71	Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	1	Säilytettävä hyväkuntoinen isokokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuena > 9m tai latvus 40 m ² / halkaisija 7,5m)	kpl	0	3,5	0,0	
Tavoitetaso		2	Säilytettävä hyväkuntoinen, pienikokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuena 6-7 m tai latvus 20 m ² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu	kpl	0	3,5	0,0	
0,7		3	Säilytettävä hyväkuntoinen iso pensas (ä 3 m ² / kpl)	kpl	0	2,3	0,0	0,15
Alueen pinta-ala, m ²		4	Säilytettävä luonnonmukainen pohjakasvillisuus	m ²	0	3,2	0,0	0,1
11924		5	Säilytettävä kallio ja sen kasvillisuus	m ²	0	3,0	0,0	0,3
Painotettu pinta-ala yht., m ²		6	Säilytettävä avokallio	m ²	0	2,8	0,0	0,7
8449		7	Säilytettävä purouma	m ²	0	3,0	0,0	0,1
Rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala m ²	Istutettava / kylvettävä kasvillisuus	8	Isokokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuena > 9m tai latvus 40 m ² / halkaisija 7,5m). (Kasvualusta 80 cm)	kpl	5	3,0	600,0	
11679		9	Pienikokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuena 6-7 m tai latvus 20 m ² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu. (Kasvualusta 60 cm)	kpl	6	3,0	360,0	
Tontin pinta-ala miinus rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala, m ²		10	Kansipihalle istutettava pieni puu (täysikasvuena 15 m2, halkaisija 4,4 m). (Kasvualusta 1m)	kpl	34	3,0	1530,0	
245		11	Isot pensaas, marjapensaas (ä 1,5 m ²). (Kasvualusta 40 cm)	kpl		1,7	0,0	0,15
Valittujen maanpinnan elementtien pinta- ala, m ²		12	Muut pensaas. (Kasvualusta 40 cm)	m ²		1,5	0,0	0,15
(ilman puita, lahopuita ja viherkattoja)		13	Perennat. (Kasvualusta 20-40 cm)	m ²		1,5	0,0	0,2
1546		14	Monivuotiset köynnökset (maapinta-ala 1 m ² /kpl). (Kasvualusta 60 cm)	kpl	0	4,0	0,0	0,15
Käytetty alueen pinta-ala, m ²		15	Nurmikko. (Kasvualusta 20 cm)	m ²		1,1	0,0	0,25
11924	Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	16	Niitty, keto tai kunta. (Kasvualusta 15 - 30 cm)	m ²		1,8	0,0	0,2
Maa-ala kokonaan käytetty		17	Runsaasti kukkivat puut ja hedelmäpuut (täysikasvuena 6-7 m tai latvus 20 m ² / halkaisija 5m). (Kasvualusta 60 cm)	kpl		3,0	0,0	
Hulevesien viivytystarve m ³		18	Viljelylaatikot tai kasvimaat. (Kasvualusta 20-40 cm)	m ²		2,2	0,0	0,2
66,4		19	Lahopuut ja kannot, toimivat myös hyönteishotellina (1 m2/ kpl, esim. 2m x 0,5m)	kpl		2,0	0,0	
Sateen intensiteetti l/s/ha, kesto 10min		20	Kattopuutarha (Kasvualusta 20 – 100 cm) VAIN SE OSA, JOKA ON KASVILLISUUTTA, LAITETAAN LASKURIIN	m ²	1724	2,5	4310,0	0,1
150		21	Heinäkatto (Kasvualusta 20-30 cm)	m ²	492	2,0	984,0	0,2
Alueen keskimääräinen valumakerroin C		22	Niitty/ketokatto (Kasvualusta 15 – 30 cm)	m ²		1,7	0,0	0,2
0,82	Pinnoitteet	23	Maksaruohokatto (Kasvualusta 6-8 cm)	m ²		1,3	0,0	0,45
Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m ³		24	Puoliläpäisevät pinnoitteet (esim. nurmikki, kivituhka, puuterassit, kumirouhe)	m ²		1,0	0,0	0,45
yhteensä: 126,5		25	Läpäisevät pinnoitteet (esim. sora- ja hiekkapinnat, avoin asfaltti)	m ²		1,3	0,0	0,35
maapäällinen: 73,5		26	Vettä läpäisemätön pinta (ei rakennuksien katot)	m ²	1301	0,1	130,1	1
maalainen: 53,0		27	Kosteikko, lampi, tulvaniitty tai soistuma luonnonmukaisella kasvillisuudella (ainakin osan vuodesta pysyvä vesipinta; muun ajan maa pysyy kosteana)	m ²		2,6	0,0	0,1
Jää viivyttämättä m ³		28	Sadeputarha / biosuodatuspaine (ei pysyvää vesipintaa, monipuolista ja kerroksellista kasvillisuutta)	m ²	180	2,5	450,0	0,1
0,0		29	Kasvillisuuspinainen imeytyspaine	m ²		2,0	0,0	0,1
Sallittu tontilta poistuva virtaama, l/s	Hulevesien hallintarakenteet	30	Kasvillisuuspinainen viivytyspaine	m ²		2,0	0,0	0,1
35,772		31	Kiviainespinainen imeytyspaine (esim. kivipesä)	m ²		1,3	0,0	0,1
Tarkistus: Hulevesialueen pinta-ala vähintään oltava, m ²		32	Kiviainespinainen viivytyspaine	m ²	65	1,3	84,5	0,1
397,9		33	Katualueilla: Hulevesien keräily läpäisemättömyyden pinnolta läpäisevälle kasvillisuudelle maassa (ko. läpäisemättömän pinnan pinta-ala merkitään laskuriin)	m ²		0,7	0,0	
		34	Rakennettava / putkuksesta palautettava purouma	m ²		3,0	0,0	0,1
		35	Imeytyskaivanto (maalainen, huom. yksikkö on tilavuus)	m ³			0,0	-
		36	Viivytyskaivanto tai -säiliö (maalainen, huom. yksikkö on tilavuus)	m ³	53		0,0	-
	Bonus	37	Rivien 14, 16, 17 ja 19 toteutuessa lisäpisteet kerroksellisesta kasvillisuudesta ja luonnon monimuotoisuudesta	m ²	0	0,0	0,0	



13 § Asemakaavan muutos 002372 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Neilikkatie 17 / TLA

VD/9780/10.02.04.00/2017

TLA/MYL/NIS/VIK

Tikkurilan keskusta, Neilikkatien varteen kaavoitetaan asuinkerrostaloja nykyisen pysäköintialueen paikalle. Tontilla sijaitseva toimistorakennus suojellaan. Osa toimistorakennusten korttelialueesta muutetaan asuinkerrostalojen alueeksi (AK). 6-8-kerroksisten asuintalojen rakennusoikeus on 9 910 k-m². Neilikkatien katutasoon edellytetään liiketilaa vähintään 350 k-m². Toimistotalon ja uusien asuintalojen autopaikat sijoitetaan pysäköintitaloon tontin pohjoisreunalle (LPA). Viitesuunnitelmassa asuntoja on esitetty 194 kpl ja niiden keskipinta-ala on noin 40 huoneistoneliömetriä. Autopaikkoja tulee 188 kpl, joista liikerakennuksen käyttöön 100 kpl. Kaava-alueen pinta-ala on 1,0 ha ja kokonaistehokkuus $e=1,73$.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 61109 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osaa korttelista 61109 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Tonttijaon muutos koskee osaa korttelista 61109 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Alue sijaitsee Tikkurilan keskustassa, osoitteessa Neilikkatie 17. Saman kiinteistön Talvikkitien puolella on toimistorakennus, jossa toimii mm. Destia Oy. Suunniteltavaa aluetta rajaa lännessä Talvikkitie, etelässä Neilikkatie ja idässä Orvokkitie.

Hakija

Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö IVH Vantaa, Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö Vantaan Neilikkatie 17.

Maanomistus

Yksityinen.

Valmistelu

Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on viitesuunnitelmien osalta osallistunut HPK Arkkitehdit Oy maanomistajan konsulttina. Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava

Alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa ja kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta, C.

Asemakaavamuutos

Muutos mahdollistaa kahden asuinkerrostalon ja pysäköintitalon rakentamisen nykyisen parkkikentän paikalle. Viereinen toimistorakennus säilyy ennallaan ja suojellaan Vantaan kaupunginmuseon teettämän inventoinnin perusteella. Kaavamuutos on osa Tikkurilan kaupunkiuudistusta, jolla lisätään asuntorakentamista Tikkurilan keskustassa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella. Hanke kohentaa alueen kaupunkikuvaa, kun iso asfalttikenttä korvataan asuinrakennuksilla ja korttelipihalla.

Kaava-alueen kokonaispinta-ala on 1,0 ha, josta osa säilyy toimistorakennusten korttelialueena (KT) ja osa muutetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Neilikkatien katutasoon edellytetään liiketilaa. Kaikki autopaikat (asuntojen ja toimistojen) sijoittuvat kaava-alueen pohjoisosaan, LPA-korttelialueelle rakennettavaan pysäköintitaloon.



Kaava-alue on kokonaan yksityistä maata. Suunnittelutyön aikana sekä maanomistus että hankkeen suunnittelijat ovat vaihtuneet. Aluksi tarkasteltiin vaihtoehtoa, jossa pysäköinti oli sijoitettu pihakannen alle korttelin keskelle. Sen ongelmaksi muodostui vaihteellisuus, sillä toimistotaloa varten tuli olla käytössä noin 100 autopaikkaa koko rakentamisen ajan. Tähän tarjosi ratkaisun toteuttamisen alkuvaiheessa rakennettava pysäköintitalo. Samalla korttelin keskiosa jää maanvaraiseksi pihaksi, mikä mahdollistaa suurten puiden kasvamisen sekä hulevesien imeyttämisen ja viivyttämisen.

Uudet asuinkerrostalot ovat kuudesta kahdeksaan kerrosta korkeita. Rakennusoikeus kasvaa nykyisen asemakaavan 12 000 kerrosneliömetristä 17 410 kerrosneliömetriin, josta asuinrakennusten osuus on 9 910 kerrosneliömetriä. Viitesuunnitelmassa on esitetty 194 uutta asuntoa noin 300 asukkaalle. Asuntojen keskipinta-ala on noin 40 m². Suunnitelmissa yksiöitä on 57 kpl (29 %), kaksioita 73 kpl (38 %), kolmioita 64 kpl (33 %).

Kaava-alueen tehokkuusluku, e on 1,73 ja asuinkerrostalokorttelialueen 2,62.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 2.3.2018. Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin kahdeksan. Maanomistaja ja viitesuunnitelmat vaihtuivat. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 1.11.2021 ja samalla järjestettiin uusi osallisten kuuleminen. Tässä vaiheessa saatiin seitsemän mielipidettä.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä. Kaavamääräyksiin huolehditaan siitä, että hulevesiä imeytetään ja viivytetään tontilla Vantaan hulevesien toimintamallin periaatteita ja menetelmiä noudattaen. Toimistotalon pysäköinti turvataan muuttuvasta maankäytöstä huolimatta ja pysäköintitalon sovittamisesta ympäristöönsä on annettu kaavamääräykset.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaava tuottaa uutta asuntokerrosalaa (9 910 k-m², n. 194 asuntoa).

Sopimus

Asemakaavamuutokseen liittyy maankäytösopimus.

Muutostuotokset maksaa hakija Keskinäinen kiinteistöosaakeyhtiö IVH Vantaa, Keskinäinen kiinteistöosaakeyhtiö Vantaan Neilikkatie 17, ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisätynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 360 €), yhteensä 11 360 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.5.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002372 ja tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila / Neilikkatie 17,
- b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,



- c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö IVH Vantaa, Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö Vantaan Neilikkatie 17 maksaa muutostustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 360 €), yhteensä 11 360 €.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että sosialidemokraattien lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmistoliiton ja vihreiden ryhmät yhtyivät:

"Perheasuntoja tarvitaan Vantaalle lisää. Tässä rakennuskohteessa asuntojen keskipinta-ala on liian pieni 40 m2 eikä mahdollista kunnollisten kokoisten perheasuntojen rakentamista. Riittävän kokoisten asuntojen rakentamista pitää lisätä ja edistää kaavoissa."

Liite

- Asemakaavamuutoksen selostus 10.5.2022

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaavasuunnittelija Seppo Niva, p. 050 302 9298
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



002372 NEILIKKATIE 17

TIKKURILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.5.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002372. Kaavoitus on tullut vireille 2.3.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

osa korttelia 61109 kaupunginosassa 61, Tikkurila (kumoutuvan asemakaavan osa korttelia 61109, kaupunginosassa 61, Tikkurila).

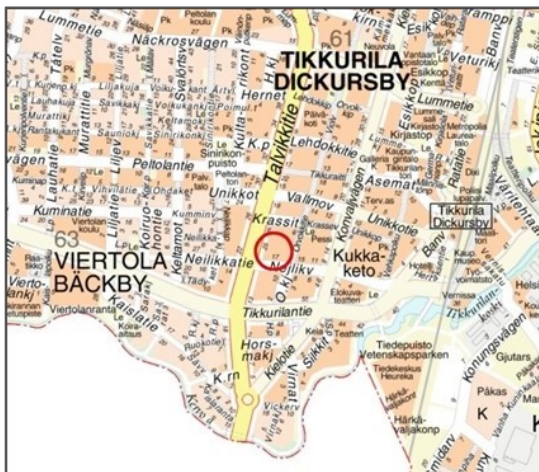
Tonttijaon muutos:

osa korttelia 61109, kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Tikkurilan keskustaan, Neilikkatien varteen kaavoitetaan asuinkerrostaloja nykyisen pysäköinti-alueen paikalle. Tontilla sijaitseva toimistorakennus suojellaan. Osa toimistorakennusten korttelialueesta muutetaan asuinkerrostalojen alueeksi (AK). Kuudesta kahdeksaan kerroksisten asuintalojen rakennusoikeus on 9 910 k-m². Neilikkatien katutasoon edellytetään liiketilaa vähintään 350 k-m². Toimistotalon ja uusien asuintalojen autopaikat sijoitetaan pysäköintitaloon tontin pohjoisreunalle (LPA). Viitesuunnitelmassa asuntoja on esitetty 194 kpl ja niiden keskipinta-ala on noin 40 huoneistonieliometriä. Autopaikkoja tulee 188 kpl, joista liikerakennuksen käyttöön 100 kpl. Kaava-alueen pinta-ala on 1,0 ha ja kokonaistehokkuus e=1,73.

Kaavan laatija: Seppo Niva, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; puh. 050 3029 298.; etunimi.sukunimi@vantaa.fi

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Tikkurilan keskustassa, osoitteessa Neilikkatie 17. Saman kiinteistön Talvikkatien puolella on toimistorakennus, jossa toimii mm. Destia Oy. Suunniteltavaa aluetta rajaa lännessä Talvikkatie, etelässä Neilikkatie ja idässä Orvokkitie.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Maanomistajan (Schroder Real Estate Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH) jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 2.11.2017. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002372.
- Kaavoitus tuli vireille 2.3.2018.
- Mielenpitoet pyydettiin 3.4.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta.
- Maanomistaja vaihtui 24.10.2019. Kaavatyötä jatkettiin uuden omistajan kanssa.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 1.11.2021 ja järjestettiin uusi kuuleminen.
- Mielenpitoet pyydettiin 1.12.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	2
2. Lähtökohdat.....	4
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	4
2.2 Suunnittelutilanne	10
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	13
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	13
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö	13
3.3. Asemakaavan tavoitteet	14
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	15
4. Asemakaavan kuvaus.....	17
4.1 Kaavan rakenne	17
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	18
4.3 Aluevaraukset.....	18
4.4 Kaavan vaikutukset.....	19
4.5 Ympäristön häiriötekijät.....	24
5. Asemakaavan toteutus	25
6. Kaavatyöhön osallistuneet.....	25
7. Asemakaavan seurantalomake	26
8. Asemakaavakartta ja –määräykset	27
9. Muu suunnitelma-aineisto	32
9.1 Vesihuollon yleissuunnitelma.....	32
9.2 Vihertehokkuustaulukko	33

1. TIIVISTELMÄ

Kaavaratkaisu koskee Tikkurilan ytimessä olevaa tonttia osoitteessa Neilikkatie 17. Muutos mahdollistaa kahden asuinkerrostalon ja pysäköintitalon rakentamisen nykyisen parkkikentän paikalle. Viereinen toimistorakennus säilyy ennallaan ja suojellaan Vantaan kaupunginmuseon teettämän inventoinnin perusteella. Kaavamuutos on osa Tikkurilan kaupunkiuudistusta, jolla lisätään asuntorakentamista Tikkurilan keskustassa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella. Hanke kohentaa alueen kaupunkikuva, kun iso asfalttikenttä korvataan asuinrakennuksilla ja korttelipihalla.

Kaava-alueen kokonaispinta-ala on 1,0 ha, josta osa säilyy toimistorakennusten korttelialueena (KT) ja osa muutetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Neilikkatien katutasoon

edellytetään liiketilaa. Kaikki autopaikat (asuntojen ja toimistojen) sijoittuvat kaava-alueen pohjoisosaan, LPA-korttelialueelle rakennettavaan pysäköintitaloon.

Kaava-alue on kokonaan yksityistä maata. Suunnittelutyön aikana sekä maanomistus että hankkeen suunnittelijat ovat vaihtuneet. Aluksi tarkasteltiin vaihtoehtoa, jossa pysäköinti oli sijoitettu pihakannen alle korttelin keskelle. Sen ongelmaksi muodostui vaihteisuus, sillä toimistotaloa varten tuli olla käytössä noin 100 autopaikkaa koko rakentamisen ajan. Tähän tarjosi ratkaisun toteuttamisen alkuvaiheessa rakennettava pysäköintitalo. Samalla korttelin keskiosa jää maanvaraiseksi pihaksi, mikä mahdollistaa suurten puiden kasvamisen sekä hulevesien imeyttämisen ja viivyttämisen.

Uudet asuinkerrostalot ovat kuudesta kahdeksaan kerrosta korkeita. Rakennusoikeus kasvaa nykyisen asemakaavan 12 000 kerrosneliömetristä 17 410 kerrosneliömetriin, josta asuinrakennusten osuus on 9 910 kerrosneliömetriä. Viitesuunnitelmassa on esitetty 194 uutta asuntoa noin 300 asukkaalle. Asuntojen keskipinta-ala on noin 40 m². Suunnitelmissa yksiöitä on 57 kpl (29 %), kaksioita 73 kpl (38 %), kolmioita 64 kpl (33 %).

Kaava-alueen tehokkuusluku, e on 1,73 ja asuinkerrostalokorttelialueen 2,62.



Rakennettavan tontin suhde alueen korttelirakenteeseen, HPK Arkkitehdit Oy.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Tikkurilan sijainti Helsingin pohjoispuolella pääradan ja Kehä III:n varrella sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä tarjoaa monipuoliset ja nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle, muualle Suomeen ja ulkomaille.

Tikkurila on ollut kunnan hallinnollinen keskus vuodesta 1946, jolloin entinen maalaiskunnan keskus Malmi liitettiin Helsinkiin. Tikkurilan hallinnollinen asema näkyy keskustan ilmeessä: kaupunginosassa on kaupungin ja valtion sekä Vantaan seurakuntayhtymän virastoja ja muita toimitiloja. Tiedekeskus Heureka, Keravanjoki, Silkkitehdas, Vernissatehdas, Tikkurilan vanha asema, 1950-luvun rakennusperintö ja Tikkuraitti kaupallisine palveluineen luovat alueelle vahvaa identiteettiä. Tikkurilan keskustan alue on tiivistynyt ja uudistunut voimakkaasti viime vuosina ja kehitys jatkuu samalla kun alueen identiteetille tärkeitä ominaispiirteitä pyritään yhä määrätietoisemmin säilyttämään.

Alue sijoittuu Tikkurilan keskustan eteläosaan vilkkaan Talvikkitien tuntumaan.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Tikkurilan eteläosa on Keravanjoen laakson savitasankoa. Joki on uurtanut uoman maisemaan ja se on vesialueena merkittävä. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykytilanteessa pääosin vettä läpäisemätöntä katto- ja asfalttipintaa. Kaavamuutosalue kuuluu Keravanjoen valuma-alueeseen. Keravanjoki yhtyy Helsingin ja Vantaan rajalla Vantaanjoen pääuomaan, joka laskee Suomenlahteen Helsingin Vanhankaupunginlahdella. Vantaan-joki on tulvaherkkä vesistö, jossa elää mm. vollejokisimpukka.

Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

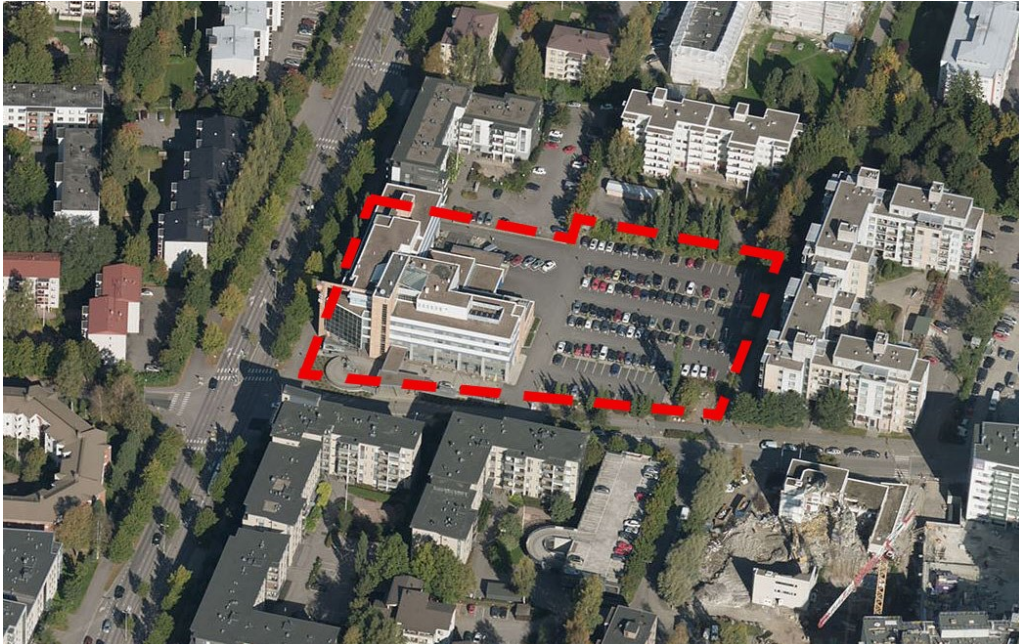
Alueen maaperä on savea. Pohjaveden pinta on lähellä maanpintaa, mikä rajoittaa alueen kellaritilojen kaivamista. Alueen rakennukset joudutaan perustamaan paaluperustukselle.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilassa asui vuoden 2021 alussa n. 7 300 henkeä. Väkiluku on noussut vuodesta 2010 liki 2 400 uudella asukkaalla. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on

vastaavasti suuri. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli 46 210 henkeä, missä on kasvua vajaa 9000 henkeä viimeisen 10 vuoden aikana.¹



Kaava-alueella oleva parkkipaikka väistyy asuinrakennusten tieltä.

Asuminen

Alue on toimistorakennusten korttelialuetta, KT. Ympäröivät tontit ovat asuinkerrostalojen aluetta.

Sosiaalinen ympäristö

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen ja lapsettomat avopariperheet. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanutta, mikä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen. Tikkurilan asuntokoko on keskimäärin varsin pieni, perheasuntoja on vähän, mikä selittää osaltaan sosiaalista rakennetta.

Palvelut ja työpaikat

Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Lähes 92 prosenttia 7 000 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

Tikkurilan keskustassa on monipuolisesti julkisia palveluja: terveyskeskus, kaupungintalo, kaupungin ja valtion paikallishallinnon virastoja, pääkirjasto näyttelytiloineen, Laurean ammattikorkeakoulu sekä seurakuntayhtymän virastot. Kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Kauppakeskus Tikkuriin ja Dixiin sekä Asematien ja Tikkuraitin varren liiketiloihin. Keskustan alueella on myös runsaasti ravintoloita.

¹ http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset

Väestöltään vauhdikkaasti kasvavan Tikkurilan kaupallisten palveluiden tarve lisääntyy väestön kasvaessa ja alueella on tarpeen turvata riittävät julkiset ja kaupalliset lähipalvelut.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Tikkurilan eteläosan kaupunkikuva on viime vuosina muuttunut. Hajanainen rakenne on tiivistynyt kovaa tahtia, kun uusia asuinkortteleita on rakennettu eri puolille keskustaa.

Kaava-alueen ympäröivä rakennuskanta on nuorta, vanhimmat 1990-luvulta ja uusimmat 2010-luvulta. Kerrosluku vaihtelee tyypillisesti viidestä kuuteen. Kielotien varteen on parin vuoden aikana valmistunut asuinrakennuksia, joissa kerrosluku nousee paikoin yhdeksään. Kortteleiden pysäköinti on piilotettu pihakannen alle.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavoitettavalla tontilla on alun perin Shellin pääkonttoriksi vuonna 1991 valmistunut toimistorakennus. Rakennus on 4–5-kerroksinen ja siinä toimii nykyisin Destia Oy. Rakennuksen on suunnitellut Arkkitehtitoimisto Jauhiainen, CJN. Rakennus on Vantaan kaupunginmuseon inventoima ja se kuuluu R2-luokkaan, mikä tarkoittaa kulttuurihistoriallisesti merkittävää kohdetta.



Destian toimistotalo.

Saatsi Arkkitehdit on tehnyt rakennuksesta alustavan inventoinnin maaliskuussa 2022. Inventoinnissa todetaan, että rakennus sijaitsee katujen risteyksessä, Tikkurilan läpi kulkevan keskeisen väylän laidalla, jossa sen rooli on maamerkkinäinen. Laajemmassa lähiympäristössä näkymävaikutus on kuitenkin korkeiden naapurirakennusten ja puuston vuoksi vähäinen. Kohde edustaa suuryrityksen pääkonttoriarkkitehtuuria, joka on hakenut arkkitehtuuri-innoitustaan funktionalismista, konstruktivismista ja high-tech-ihanteista. Kyseisistä tyyleistä ammentavia, 1980–1990-luvuilla valmistuneita pääkonttoreita ei ole Vantaalla muita, mutta vastaavan ikäisiä ja vastaavalla tavalla monumentaalisia toimistotaloja on Vantaalla useita.

Rakennus on edustava esimerkki rakennusaikansa ja rakennustyyppinsä suurrakennushankkeelle ominaisesta rakentamistavasta ja tyylistä. Rakennus on käyttötarkoituksen ja rakennustekniikan

osalta rakennusajalleen hyvin tyyppillinen. Tarkasteluaikana rakennustekniikat olivat valtakunnan tasolla yhtenäistyneet niin täysin, että paikallisia piirteitä ei ole. Rakennuksessa ilmenee ja jatkuu alkuperäinen rakentamistapa, materiaali, arkkitehtuuri tai tyyli sekä alkuperäistä vastaava käyttö.

Rakennuksen alimpien kerrosten runkosyvyys on poikkeuksellisen suuri. Rakennus kaventuu kerros kerrokselta ylöspäin ikään kuin avautuen portaittain korttelin sisäpihalle. Rakennuksen keskellä, kahden siipiosan liittymäkohdassa on suurikokoinen kattoikkuna, joka antaa luonnonvalon atrium-tyyppiseen aulaan. Siipiosissa sijaitsevat toimistohuoneet asettuvat rakennusvalvonnan piirustusten perusteella rationalistisesti käytäväverkoston varrelle. Käytännössä pilarirunko tekee rakennuksesta kuitenkin varsin helposti muunneltavan.

Päämassaa määrittävät funktionalistiset sekä kansainvälisen modernismin peruskuvastoksi kanonisoituneet teemat. Massoittelu toistaa rakennuksen sisäisiä funktioita. Porrashuoneet on korostettu ruskealla laatoituksella julkisivun itsenäisiksi aiheiksi. Toimistosiipien vaaleita katujulkisivuja leimaavat nauhaikkunat sekä horisontaalinen perusasetelma, jossa kaksi alinta kerrosta on vedetty sisään ja käsitelty muuta julkisivua tummemmalla verhouksella (alumiinikasetointi / sininen laatoitus) niin, että ylemmät kerrokset vaikuttavat pilarien päälle nostetuilta. Pohjoispäädystä ulkotila jatkuu kerrosten alle. Kaikkia osia kattaa tasakatto, ja länsijulkisivulla on kattoterassi.

Modernistista peruslähtökohtaa on täydennetty huomiota kaappaavin lisäratkaisuin. Rakennuksen luoteisnurkassa on ruudullinen lasijulkisivu, ikään kuin monitori, joka on käännetty perusakselilta hieman kohti risteysaluetta. Monitoria kehystävät elävän ruskealla keraamisella laatoituksella verhotut, eksoskeleton-henkiset tukirakenteet, joiden huipulla on mainostilaa yrityksen logoille. Muodonanto on tulevaisuusorientoitunutta ja korostaa konemaisesti tekniikan ja toiminnan reittejä.

Arkkitehtonisesti vähäeleiselle pääsisäänkäynnille johdattaa laaja, minimalistinen katos. Rakennuksen liittymä ympäristöön on käsitelty huolellisesti ja saapuja johdatellaan pääovelle erilaisin vaihtelurakentein kuten matalin muurein, portain, mukulakiveyksin ja istutuksin. Länsijulkisivun alaosassa on viistoja kattoikkunoita antamaan valoa pohjakerrokseen.²

Virkistys

Keravanjoen rantojen viheralueet ovat Tikkurilan keskustan vetovoimaisin viheraluekokonaisuus. Jokimaisemassa näkyvät eri vuosikymmenillä rakennetut Tikkurilan historiasta kertovat rakennukset, jotka liittyvät rautatiehen, teollisuuteen ja maatalouteen.

Liikenne

Kaavamuutosalueen katuverkko on rakennettu: kortteli rajautuu etelässä Neilikkatiehen, jonka kautta tontille ajetaan. Talvikkitie ja Tikkurilantie ovat Vantaan pääkatuja. Kielotie toimii paikallisena kokoojakatuna. Alueen joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä. Lähimmät bussipysäkit ovat Tikkurilantiellä, Kielotiellä ja Unikkotiellä noin korttelin mitan päässä. Tikkurilan matkakeskukseen on noin 700 metriä. Neilikkatien liikennemäärä?

Kevyen liikenteen reitit, yhdistetyt jalkakäytävä-pyörätiet kulkevat Kielotien, Neilikkatien ja Talvikkitien molemmin puolin. Orvokkitie on yhdistetty jalankulku- ja pyöräreitti. Se on samalla tärkeä

² Inventointiluonnos, Saatsi Arkkitehdit, 31.3.2022

viheryhteys, joka kulkee pohjois-eteläsuuntaisena eräänlaisen suurkorttelirakenteen keskellä.

Vesihuolto

Kaavamuuotosalueilla on rakennettu vesihuoltoverkosto.

Vedenjakelu

Kaava-alue tukeutuu vedenjakelussa Neilikkatielle rakennettuun vesijohtoon (VJ 150 V 1980) ja Talvikkitielle rakennettuun vesijohtoon (VJ 225 M 1987). Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Vesitornin varastotilavuus on 8000 m³.

Käyttövesi saadaan Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta. Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan. Alueen painetasot vaihtelevat välillä +75m... +80 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen rakennetut jätevesiviemärit sijaitsevat vesijohdon yhteydessä Neilikkatiellä (JV 250 M 1980) ja Talvikkitiellä (JV 315 M 1987). Kaava-alueen jätevedet laskevat Talvikkien runkoviemäriin, josta vedet kulkevat Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti

Kaava-alueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Neilikkatiellä (HV 400 B 1980) sekä Talvikkitiellä (HV 800 B 1966). Kaava-alueen hulevedet johdetaan Talvikkien hulevesiviemäriin kautta Keravanjokeen. Kera-vanjoki yhtyy Vantaanjokeen, joka purkaa vedet Helsingin Vanhankaupunginlahteen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Neilikkatien katualueella.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Neilikkatien rajalla. Vantaan Energia edellyttää muuntamotilan sijoittamista Neilikkatien tai Orvokkien varteen ja mieluiten irti varsinaisista rakennuksista. Mahdollisissa siirtokustannuksissa toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Ympäristöhäiriöt

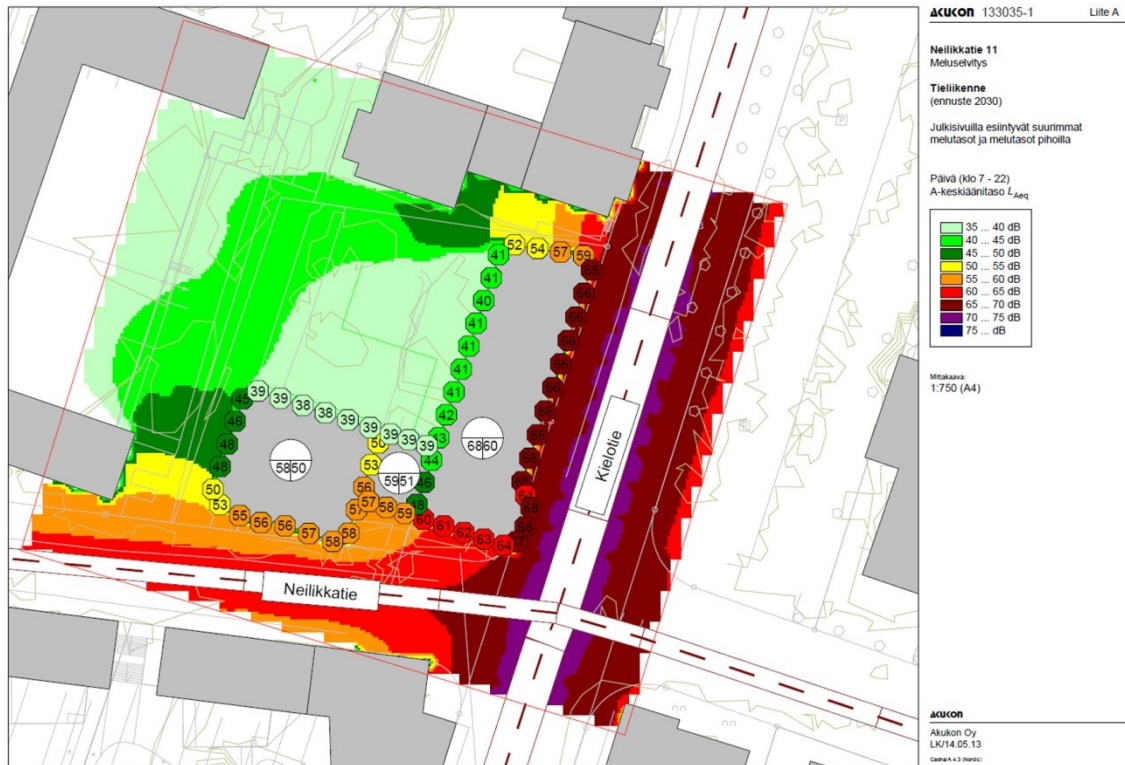
Tieliikennemelu

Valtioneuvoston päätöksellä melutason ohjearvoista (993/1992) A-painotettu keskiäänitaso L_{Aeq} saa olla asuinhuoneissa päivällä enintään 35 dB ja yöllä 30 dB. Melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB.

Vantaan kaupungin rakentamisoikeuden mukaan äänitasoeroitus ΔL_A on oltava 30 dB tieliikennemelua vastaan asuintalossa, jonka julkisivuun kohdistuu äänitaso 55–59 dB, ja 35 dB, jos äänitaso on

60–65 dB. Mikäli tieliikenteen melutaso ylittää 65 dB, rakentamishjeessa ei ole annettu erillistä äänitasoerotusvaatimusta.

Neilikkatien liikennemelusta on Akukon Oy:n meluselvitys vuonna 2013. Se koski viereistä korttelia kaava-alueen itäpuolella. Kadun liikenne-ennusteissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia, joten Akukonin selvitystä voidaan soveltaa myös kaava-alueelle. Siitä ilmenee, että Neilikkatien puolella laskettu melutaso on enintään 58 dB, jolloin $\Delta L_A=30$ dB on sopiva ja riittävä vaatimus julkisivujen ääneneristävyydelle. Jos Neilikkatien puolelle sijoittuu parvekkeita, ne on varustettava lasituksella, jonka rakenteella päästään vaadittuun 55 dB:n päiväajan keskiäänitasoon.



Akukon Oy:n v. 2013 tekemä meluselvitys viereiseen Neilikkatien varren kortteliin.

Ilman pienhiukkaspitoisuudet

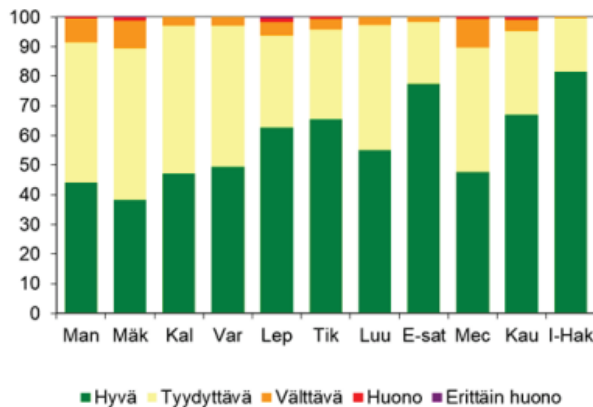
Tikkurilassa on seurattu ilmanlaatua vuodesta 1996 lähtien. Tikkurilan mittauspiste sijaitsee keskustan eteläpuolella, Tikkurilantien ja Ratatien risteyksen tuntumassa. Ilmanlaatuun vaikuttaa lähi-alueen vilkas liikenne ja katupöly. Mittausasemalla mitataan mm. typen oksidien (NO_x), hengitetävien hiukkasten (PM_{10}), pienhiukkasten ($\text{PM}_{2,5}$) ja mustan hiilen pitoisuuksia.

Typen oksideilla (NO_x) tarkoitetaan typpimonoksidia (NO) ja typpidioksidia (NO_2). Pääkaupunkiseudulla niiden suurimmat päästölähteet ovat energiantuotanto ja liikenne, erityisesti raskas liikenne. Tikkurilassa NO_2 -pitoisuus ei ylittänyt vuonna 2018 vuosiraja-arvoa $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tuntiraja-arvoa $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eikä vuorokausiohjearvoa $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Typpimonoksidin pitoisuudet laskivat voimakkaasti jo 1990-luvulla erityisesti autojen katalysoittoreiden myötä.

Hengitettävät hiukkaset (PM_{10}) ovat katujen ja teiden läheisyydessä suurimmaksi osaksi liikenteen nostattamaa katupölyä. Ne voivat aiheuttaa haittaa terveydelle etenkin keuhkein. Vuonna 2018 hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien vuosikeskiarvot vaihtelivat pääkaupunkiseudun pysyvillä mittausasemilla välillä 11 - $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pienimmät vuosipitoisuudet mitattiin Kallion taustasemalla. Tikkurilassa WHO:n vuosiohjearvo ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ei ylittynyt, mutta raja-arvotason ylittäviä

pölyisiä päiviä oli Tikkurilassa v. 2018 kymmenen. Suurin osa raja-arvotason ylityksistä ajoittui keväen katupölykauteen.

Pääkaupunkiseudulla ulkoilman **pienhiukkaset (PM_{2,5})** ovat pääasiassa peräisin liikenteen ja puunpolton päästöistä. Lisäksi niitä kulkeutuu pääkaupunkiseudulle maan rajojen ulkopuolelta. Kaukokulkeumat aiheuttavat keskimäärin yli puolet pienhiukkasten pitoisuudesta jopa seudun vilkasliikenteisimmillä alueilla. Vuonna 2018 vuosikeskiarvot vaihtelivat eri mittausasemilla välillä 5,7 – 8,7 µg/m³. Vuosipitoisuudet olivat selvästi alle EU:n raja-arvon 25 µg/m³ sekä myös WHO:n ohjearvon 10 µg/m³. WHO:n vuorokausiohjearvon 25 µg/m³ ylittäviä päiviä oli Tikkurilassa kaksi vuonna 2018.



Pääkaupunkiseudun ilmanlaatu v. 2018 indeksillä arvioituna. Tikkurilan (Tik) ilmanlaatu on ollut n. 65 % ajasta hyvä.

Ilman **mustalla hiilellä (BC)** tarkoitetaan voimakkaasti valoa sitovia hiukkasia, joissa on runsaasti epäorgaanista hiiltä. Musta hiili on peräisin epätäydellisestä palamisesta. Päästölähteitä pääkaupunkiseudulla ovat dieselajoneuvot, puunpolto, laivaliikenne ja kaukokulkeuma. Musta hiili on pienhiukkasten (PM_{2,5}) kokoluokkaa. HSY on mitannut mustan hiilen pitoisuuksia vuodesta 2009 alkaen. Vuosipitoisuudet ovat keskimäärin 0,7 µg/m³ (Kallio) ja korkeimmillaan 2,6 µg/m³ (mitattu Töölöntullissa vuonna 2010). Etelä-Suomen puhtailla tausta-alueilla vuosikeskiarvo on noin 0,2–0,5 µg/m³. Mustalle hiilelle ei ole ohje- tai raja-arvoa.

Pienhiukkasten ja typpioksidin kulkeutuminen sisäilmaan estetään käyttämällä koneellista tuloilmanottoa ja ottopaikkana kattotasoa ja suuntausta puhtaammalta alueelta sekä F7-luokan tai tehokkaampia F9-luokan suodattimia.

2.1.4 Maanomistus

Kaava-alueen omistaa Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö Neilikkatie 17 ja Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö IVH Vantaa. Maanomistajan ja samalla kaavamutoksen hakijan kanssa neuvotellen on päästy ehdotuksen mukaiseen ratkaisuun.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

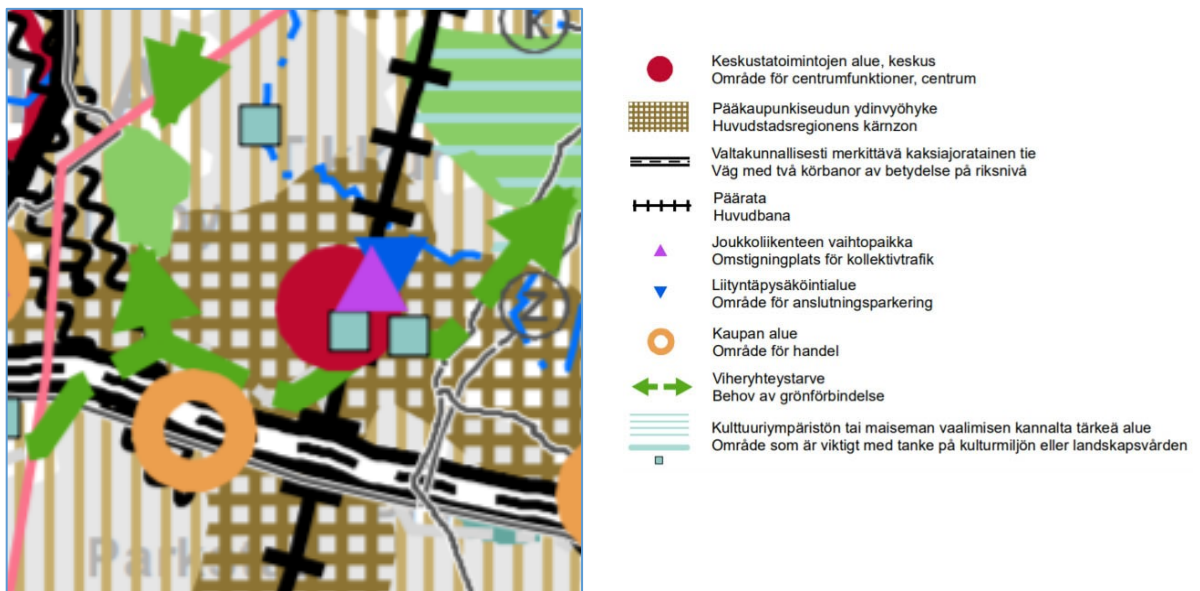
Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja

kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliseen ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Maakuntakaava

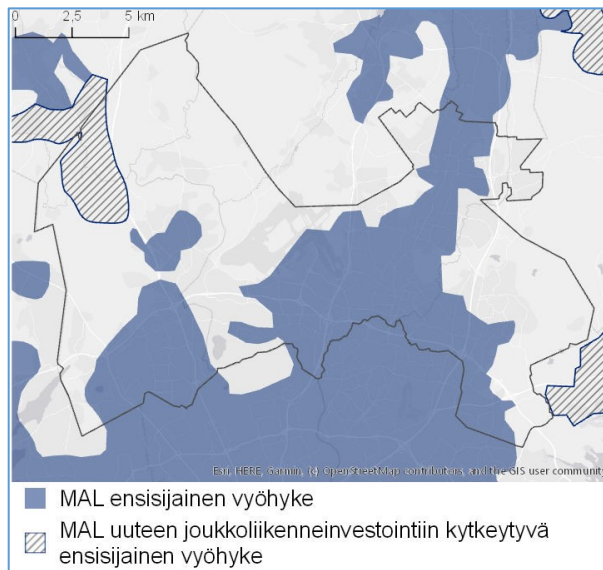


Oheisessa kartassa on ote maakuntakaavayhdistelmästä (3/2022).

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätösten myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantumisen myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä. Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Hyväksytyjen valitusten osalta Uusimaa-kaavan ratkaisut ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa eivätkä voi tulla voimaan, ellei korkein hallinto-oikeus muuta tai kumoaa hallinto-oikeuden ratkaisua. Lainvoiman kaavat voivat saada vasta, kun jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa asemakaava-alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä.

MAL 2019 -suunnitelma

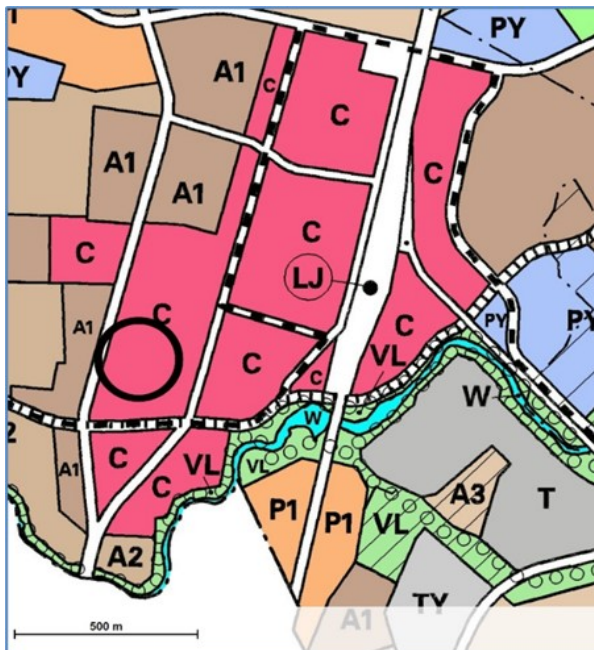


MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille.

MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

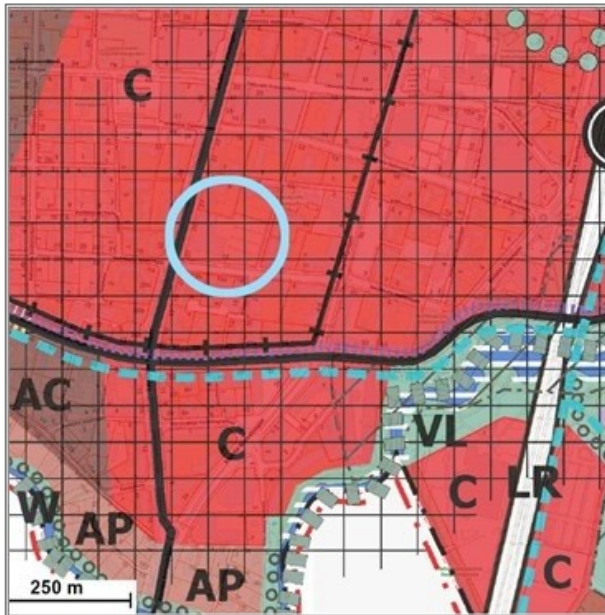
Yleiskaava



Vantaan yleiskaavassa (Kv 2007) alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi C. Tikkurilantie on osoitettu historialliseksi tieksi, jolla kulkee ohjeellinen raideliikenteen linjaus. Jokivarsi on lähivirkistysaluetta VL, jolle on osoitettu ulkoilureitti.

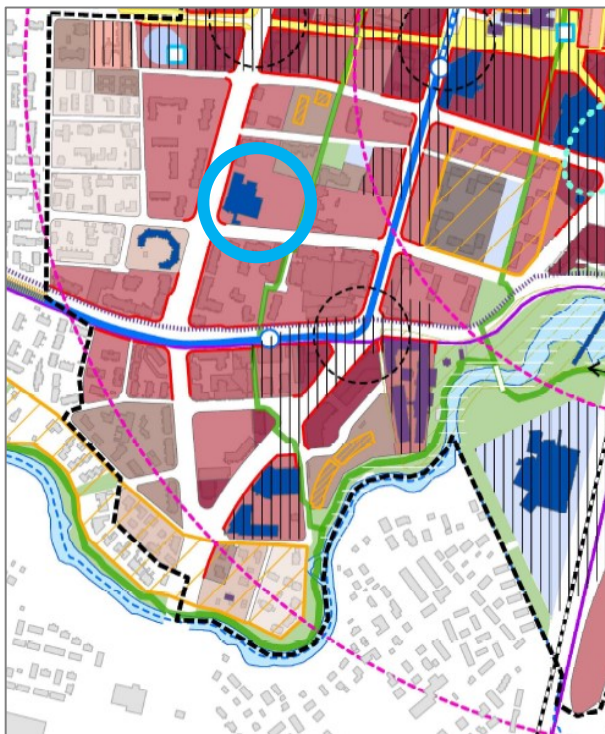
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Yleiskaava 2020



Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021, mutta ei ole vielä voimassa. Alue on merkitty kaupunkikeskustan alueeksi (C), jota kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alue sijoittuu kestävä kasvun vyöhykkeelle. Se on joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Tikkurilantie on osoitettu tärkeäksi liikenneyhteydeksi, raitiotiereitiksi ja pyöräilyn baanaksi. Se on lisäksi osa Suurta rantatietä ja katukuvan kehitysaluetta, jolle rakennettaessa tulee tehdä laadukasta kaupunkitilaa. Jokiranta on lähivirkistysaluetta, VL, jolle on merkitty ulkoilu-reitti.

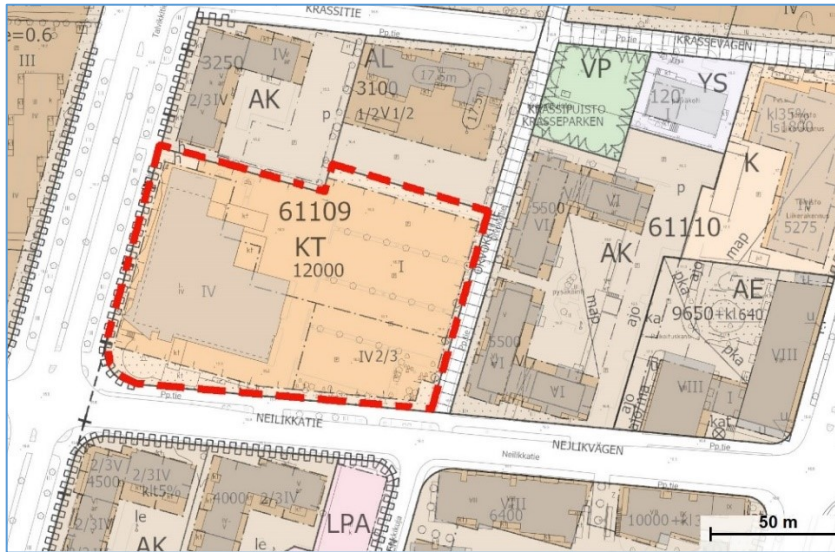
Tikkurilan kaavarunko 2020



---	KAAVARUNKOALUEEN RAJAUS
■	PÄÄOSIN 2,0-3,5
■	PÄÄOSIN 1,5-2,5
■	MAX 1,5
■	MAX 1,0
■	MAX 0,35
■	SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE
■	SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN
■	SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN
■	PÄÄOSIN ASUMINEN
■	PÄÄOSIN ASUMINEN
	TYÖPAIKKAVYÖHYKE
	KIVIJALKALIIKETILA
●	Y-TONTTI
■	VARAUS PALVELUILLE
■	KORKEAN RAKENTAMISEN TARKASTELUALUE
■	KEHITETTÄVÄ RISTEYSALUE
■	YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO
■	KATUKUVAN KEHITTÄMISVYÖHYKE
■	VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA KOHDE
■	VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA JA ASEMAKAAVALLA SUOJELTU KOHDE
■	ASEMAKAAVOITUKSEN ARVOTTAMA KOHDE / ALUE
■	ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ
■	RKY-KOHDE SUURI RANTATIE

Tikkurilan kaavarunko 2020 on ollut nähtävillä 19.8.–3.10.2021. ja se etenee päätöksentekoon kesällä 2022. Kaava-alue on siinä merkitty tehokkaasti rakennettavaksi sekoittuneen kaupunkirakenteen alueeksi. Orvokkitie on virkistys- ja viheryhteys. Destian pääkonttori on Vantaan kaupunginmuseon arvottama kohde. Hanke on uuden kaavarunگون mukainen.

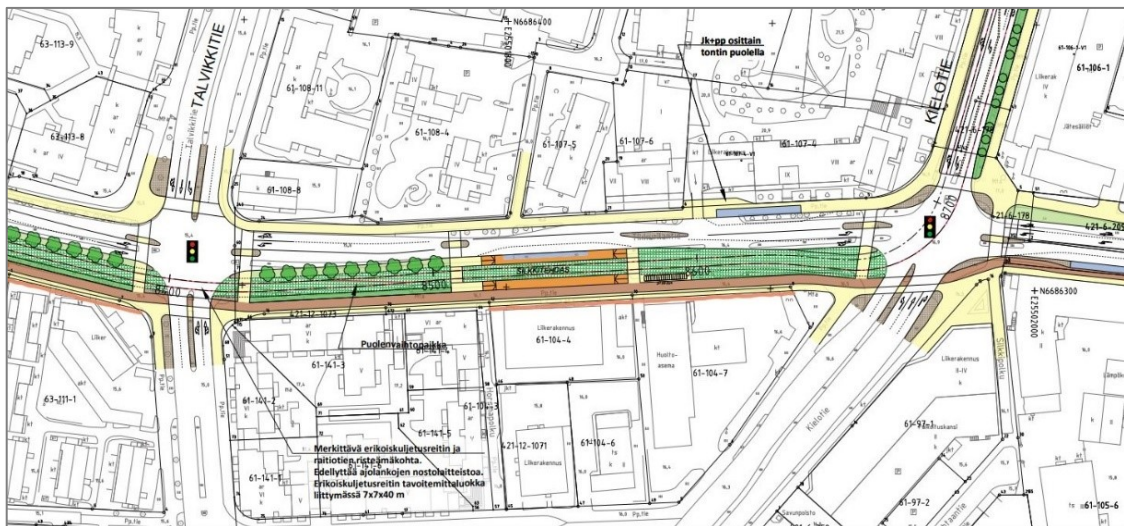
Asemakaava



Alueen ensimmäinen asemakaava TIKKURILA– VIERTOLA, 630100 (SM 22.3.1974) on edelleen voimassa katualueella. Kortteliin on tehty kaavamuutos 000601 (YM 23.12.1987), jossa kiinteistö on osoitettu toimistorakennusten korttelialueeksi (KT). Rakennusoikeutta on yhteensä 12 000 kerrosneliometriä. Kerrosluku on IV–V.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Vantaan ratikka



Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan yleissuunnitelman pohjalta, edellyttäen että valtio sitoutuu 30 prosentilla ratikan suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin. Ratikalle haetaan vielä erikseen investointipäätöstä kaupunginvaltuustolta noin vuonna 2023. Raitiotien rakennustyöt voitaisiin aloittaa vuonna 2024, jolloin se voisi olla käytössä aikaisintaan vuonna 2028.

Ratikka kulkee Tikkurilantien ja Kielotien kautta. Lähimmät pysäkit sijoittuvat Horsmapolun kohdalle.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Maanomistajan (Schroder Real Estate Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH) jättämä kaavamuutos-hakemus on kirjattu saapuneeksi 2.11.2017. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002372 ja kaavoitus tuli vireille 2.3.2018.

Maanomistaja vaihtui 24.10.2019 ja kaavoitusta jatkettiin uuden maanomistajan kanssa. Maanomistajan lisäksi myös heidän palkkaamansa arkkitehtikonsultti vaihtui ja suunnitelmat muuttuivat.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: kaupunkirakenne ja -ympäristö (kiinteistöt ja tilat, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kadut ja puistot), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupungin museo.
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 2.3–2.4.2018. Ensimmäisessä kuulemisessa mielipiteet pyydettiin 2.4.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin kahdeksan kappaletta. **Fingrid, Caruna, HSL ja Vantaan kaupungin museo** eivät nähneet tarvetta antaa lausuntoa kaavamuutoksesta. **HSY:n** mukaan aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Muutosehdotus ei edellytä niiden siirtämistä. **Vantaan Energia** haluaa varauksen uudelle muuntamolle Neilikkatien tai Orvokkitien puolelle. **As Oy Vantaan Neilikka, As Oy Vantaan Orvokki ja As Oy Vantaan Talvikki** ilmoittivat mielipiteessään, että: ”hulevesien imeytystä tulee lisätä alueella. Nykynormien mukaiset autopaikat eivät riitä. Neilikkatien eteläsivulle voisi sijoittaa kadunvarsi-pysäköintiä. Pohjaveden pinnan aleneminen vaikeuttaa viemärointiä. Rakentamisaikainen kevyen liikenteen ohjaus on hoidettava paremmin kuin nyt Orvokkikujan työmaalla.” **MTR-Isännöinti**, jonka toimipaikka on toimistotalossa, ilmoitti ettei heidän tarvitsemiensa autopaikkojen määrä saa vähentyä rakentamisen missään vaiheessa.

Alkuperäinen 2.3.2018 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 1.11.2021 ja samalla järjestettiin uusi osallisten kuuleminen. Mielipiteet pyydettiin 1.12.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin seitsemän kappaletta. **Vantaan kaupungin museon** mukaan pääkonttorirakennuksella on kulttuurihistoriallista arvoa ja inventoinnissa ratkaistaan mahdollisten suojelumääräysten ja -merkintöjen tarve. **Naapuritaloyhtiöt** olivat huolissaan hulevesistä, pysäköinnistä ja

Neilikkatien vajoamisesta. As Oy Krassitie oli huolissaan pysäköintitalon korkeudesta ja arkkitehtuurista. Muutoin hanke on hyvä ja parantaa kaupunkikuvaa, kun iso parkkikenttä korvautuu rakentamisella.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä. Kaavamääräyksiin huolehditaan siitä, että hulevesiä imeytetään ja viivytetään tontilla Vantaan hulevesien toimintamallin periaatteita ja menetelmiä noudattaen. Toimistotalon pysäköinti turvataan muuttuvasta maankäytöstä huolimatta ja pysäköintitalon sovittamisesta ympäristöönsä on annettu kaavamääräykset.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022 – 2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyiden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Laadimme Vantaa kaupunkikeskuksille omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Neljästä kärkihankkeesta ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin yhdistämällä kaupungin itäisimpiä osia sujuvan raideliikenteen piiriin ja mahdollistamalla kaupungin kasvun kestävästi joukko liikenteen varrelle.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

- Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018 – 2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Asemakaavassa alueelle määrätään vihertehokkuustaso vihertehokkuusmenetelmää käyttäen, samalla huomioidaan hulevesien hallinta.

- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vihertehokkuus

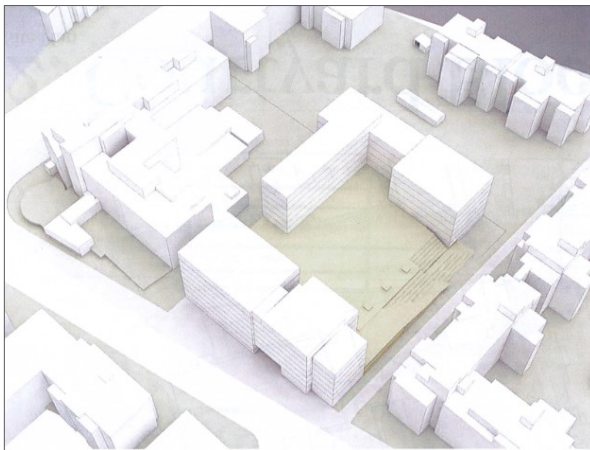
Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentamista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset

Vantaan kaupungin johtoryhmä hyväksyi 10.2.2020 Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset, joiden mukaan vantaalaisten kulttuuriympäristöt ovat rakkaita ja rikkaita. Ne ovat hyvin hoidettuja ja monikerroksisia. Kulttuuriympäristön arvojen välittymisestä tulevaisuuteen huolehditaan asemakaavoissa mm. Seuraavasti:

- varmistetaan kaavojen merkinnöillä ja määräyksillä, että merkittävät kulttuuriympäristökokonaisuudet säilyvät
- selvitetään kulttuuriympäristön arvot ja ominaispiirteet, ja pyritään säilyttämään ne

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT



Havainnekuva: Lundén Architects 2018.

Edellisen maanomistajan konsulttina toiminut Lundén Architecture Company laati kaava-alueelle kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa. Tuolloin hanketta lähdettiin viemään eteenpäin U-muotoisen korttelirakenteen pohjalta. Siinä pysäköinti oli sijoitettu kahteen tasoon pihakannen alle. Ajatuksena oli, että toimistorakennuksen autopaikat olisivat sijoittuneet alemmalle ja asuinkerrostalojen pysäköinti ylemmälle pysäköintitasolle.

Kaikki kaava-alueen 188 autopaikkaa (asuntojen ja toimistojen sijoittuu LPA- korttelialueella olevaan pysäköintitaloon, jonne ajetaan Neilikkatieltä, toimistotalon tontin läpi.

4.1.1 Mitoitus

Asuinkerrostalojen korttelialue, AK 0,38 hehtaarin alue. Kaavan mukainen kerrosala on 9 910 k-m². Tehokkuusluku $e=2,62$.

- asuntoja 194 kpl, joiden keskipinta-ala on noin 40 m², noin 300 asukasta.
- Yksioita on 57 kpl (29 %), kaksioita 73 kpl (38 %), kolmioita 64 kpl (33 %); autopaikkoja: 1 ap/130 asuntokerros m².
- pyöräpaikkoja tulee olla 1 pp/ 30 asuntok-m², niistä puolet helposti käytettäviä.

Toimistorakennusten korttelialue, KT 0,46 hehtaarin alue, jonka rakennusoikeus on 7 500 k-m² ja tehokkuusluku $e=1,62$.

- autopaikkoja: 1 ap/130 myymäläkerros m² ja 1 ap/80 toimistokerros m².
- pyöräpaikkoja tulee olla 1 pp/ 50 k-m².

Autopaikkojen korttelialue, LPA 0,16 hehtaarin alue, jolle saa sijoittaa pysäköintitalon. Autopaikkoja siihen tulee 184 kpl.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukaiset uudet asuinrakennukset noudattavat ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa ja tuottavat kaupunkirakenteeltaan keskustamaisen ratkaisun. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Myös pysäköintitalon arkkitehtuurin laadusta ja sovittamisesta ympäristöönsä on annettu kaavamääräykset.

Asuinkorttelin maanvaraiselle pihalle istutetaan suureksi kasvavia puita, jolloin vaadittu vihertehokkuuden tavoiteluku 0,9 voidaan helposti saavuttaa. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Rakennusalat ulottuvat kiinni luoteiskulman LPA-korttelialueelle ja muodostavat kolmelta sivulta umpinaisen sisäpihan. Piha avautuu vehreänä istutettavana alueena Orvokkitien kevyen liikenteen reitin suuntaan ja reitin varteen on osoitettu istutettava puurivi.

Rakennukset ovat kahdeksankerroksisia tontin länsiosassa, mutta madaltuvat asteittain kuusikerroksisiksi Orvokkitietä kohti. Rakennusten porrashuoneisiin tulee olla kulku sekä pihan, että kadun puolelta. Huoltoajoyhteys pihalle on Neilikkatien suunnasta rakennusrungon lävistävän kuluaukon kautta.

Asuinrakennusoikeutta on 9110 kerrosneliömetriä ja sen lisäksi 400 kerrosneliömetriä Neilikkatien varren kivijalkaliiketilaa varten. Liiketilasta vähintään 350 k-m² on määrätty toteutettavaksi. Liiketilän korkeus on vähintään 4 metriä ja tilojen sijoittelulla tulee huolehtia siitä, että katujulkisivuista tulee avoimia ja aktiivisia, ne ovat näyteikkunajulkisivuja, jotka tulee pitää läpinäkyvinä.

Rakennusten arkkitehtuurin tulee olla modernia, korkeatasoista ja innovatiivista. Julkisivumateriaalina on parvekkeiden taustaseiniä lukuun ottamatta paikallamuurattu tiili. Parvekkeiden, kulkuaukkojen ja ulokkeiden näkyvät pinnat tulee tehdä julkisivujen laatutasoa vastaavaksi. Parvekejulkisivujen jäsentämisessä saa käyttää metallikomposiittilevyjä. Parvekepieliä ei saa kadun puolella ulottaa maantasokerrokseen. Kadun puolella ei sallita näkyvää betonisokkelia.

Alueelle tulee tehdä yhtenäinen pihasuunnitelma. Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9. Pihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet ja se tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan puita, pensaita, perennoja ja nurmikko vuodenaikojen vaihtelu huomioon ottaen. Rakennusten sisäänkäyntien edustan ja niihin liittyvien istutusten rajausten tulee olla luonnonkiveä tai maatiiltä. Kulkua- ja huoltoajoreiteissa voidaan käyttää hulevesikiveystä. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää pihasuunnitelma, vihertehokkuuslaskelma ja hulevesisuunnitelma.

KT, toimistorakennusten korttelialue

Toimistorakennuksen rakennusoikeus saatetaan vastaamaan sen jo käyttämää rakennusoikeutta. Rakennukseen sallitaan myös opetustiloja, sekä liike- ja palvelutiloja katutasoon.

Deastian rakennuksella on kulttuurihistoriallista arvoa, joka on huomioida kaavassa julkisivujen suojelumerkintöinä huomioon. Rakennuksen ulkomuoto, julkisivujen merkittävät yksityiskohdat, värit ja materiaalit tulee korjattaessa säilyttää. Korjaus- ja muutostoimenpiteistä on pyydettävä lausunto paikalliselta museoviranomaiselta. Mikäli rakennuksen julkisivuihin on tehty aikaisemmin muutoksia suojelutavoitteiden vastaisesti, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava rakennuksen alkuperäiseen tyyliin sopivalla tavalla.

Vihertehokkuutta on tarkasteltu laajemmin koko kaava-alueen ratkaisuna. Toimistotaloon ei ole tulossa muutoksia, eikä suojelumerkintä salli viherkattoja. Pienehkö piha on kaavassa osoitettu istutusalueeksi, joten kaava ei aseta KT-tontille omaa vihertehokkuusvaatimusta. Asuinkerrostalotontin maanvarainen piha ja pysäköintitalon viherkatto kompensoivat puutetta osaltaan.

Autopaikkoja tulee varata myymälä- ja palvelutiloille 1 ap/130 k-m² ja toimistoille 1 ap/ 80 k-m². Paikat sijoittuvat LPA-tontille. Polkupyöräpaikkoja tulee olla toimistoja, myymälä- ja palvelutiloja varten 1 pp/50 k-m²

LPA, autopaikkojen korttelialue

Kaava-alueen pohjoisosaan on sijoitettu sekä asuintontin että toimistorakennuksen pysäköinti. Pysäköintitasoja saa olla enintään viisi. Viherkattona toteutettava katto saa nousta enintään + 31.0 mpy korkeuteen, jolloin alin pysäköintikerros viedään osin maanpinnan alapuolelle. Pysäköintitalon seinille tulee istuttaa köynnöksiä. Laitoksessa tulee varautua riittävään määrään sähköautojen latauspisteitä.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

HPK Arkkitehtien tekemän viitesuunnitelman aineistoa on käytetty tämän selostuksen kuvituksena ja kaavan vaikutuksia on voitu arvioida siinä tuotetun aineiston ja analyysin perusteella (esim. katujulkisivut, varjostusanalyysi).

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavamuutos täydentää Tikkurilan keskustan yhdyskuntarakennetta, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä.

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos lisää asukasmäärää Tikkurilan keskustassa noin 300 uudella asukkaalla. Kolmioita tai suurempia asuntoja tulee vähintään 64 kpl, mikä osaltaan tuottaa Tikkurilan keskustaan myös isompia asuntoja.

Kaupunkikuva

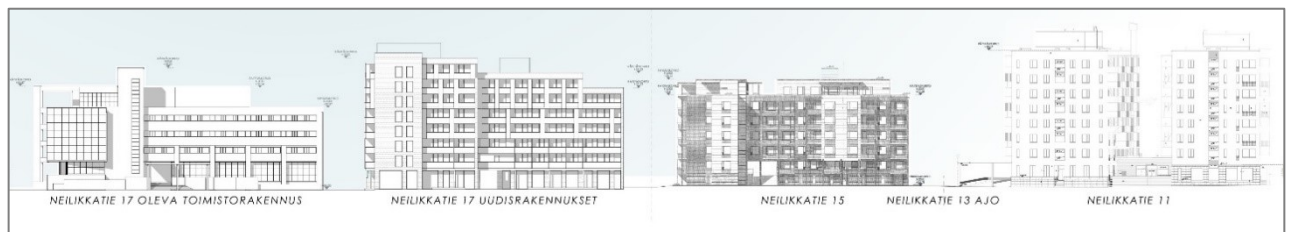
Uusi rakentaminen parantaa alueen kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna, kun iso asfalttikenttä katoaa. Mittakaava on sovitettu ympäröivään rakenteeseen ja kahdeksankerroksinen osuus sijoittuu AK-korttelialueen länsireunaan madaltuen Orvokkitietä kohti. Massojen sijoittelulla on varmistettu myös, ettei uudisrakentaminen varjosta kohtuuttomasti ympäröiviä asuinkortteleita, mikä selviää seuraavan sivun varjoanalyysin avulla. Sisäpiha avautuu Orvokkitien kävely- ja pyöräilyreitin ja naapurissa olevan asuinkorttelin suuntaan. Istutettava alue reitin reunassa tuottaa vehreää ja viihtyisää ympäristöä. Materiaaleja, julkisivuja ja parvekerakenteita koskevilla määräyksillä on varmistettu kaupunkikeskustaan sopiva laadukas rakentamistapa.

Yhdyskuntarakenne

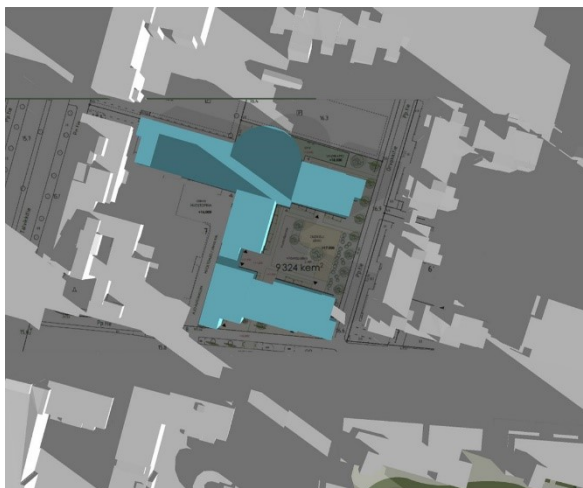


Alue sijoittuu Tikkurilan keskustan kaupallisen ytimen eli Tikkuraitin eteläpuolelle jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakenteessa hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella suunnitella olevan Vantaan ratikan vaikutusalueella. Palvelut ja Tikkurilan asema ovat kävelyetäisyydellä.

Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena ja taloudellisenä, sillä se tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta tukeutuen jo rakennettuun yhdyskuntarakenteeseen.



Neilikkatien pohjoispuoli, jossa vasemmalla nykyinen toimistorakennus ja toisena vasemmalta kaavailtu uusi asuinrakennus. HPK Arkkitehdit Oy.



NEILIKKATIE 17

21.3. KLO 9.00

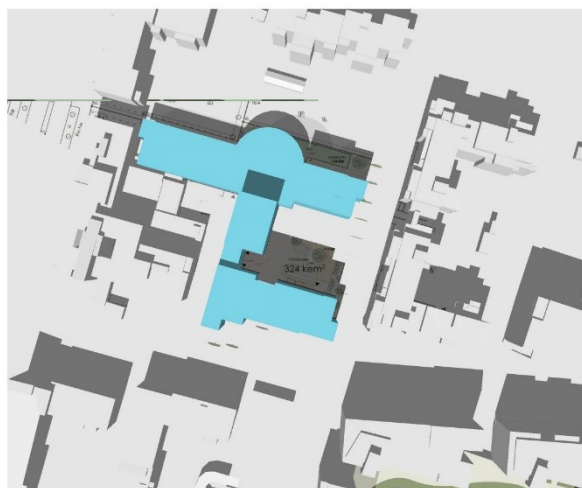


21.6. KLO 9.00



NEILIKKATIE 17

21.3. KLO 12.00



21.6. KLO 13.00



NEILIKKATIE 17

21.3. KLO 16.00



21.6. KLO 17.00

Varjotarkastelusta käy ilmi, ettei hanke kohtuuttomasti varjosta naapureitaan.

Kulttuuriperintö ja rakennussuojelu

Kaupunginmuseon teettämässä alustavassa rakennushistoriallisessa inventoinnissa esiin nousseet 1991 rakennetun pääkonttorirakennuksen kaupunkikuvalliset erityispiirteet turvataan asemakaavalla suojelemalla rakennus. Kaavaratkaisu turvaa siten myös Tikkurilan alueen rakennettuun ympäristöön liittyvien ominaispiirteiden ja ajallisesti kerrostuneen kaupunkiympäristön säilymistä.

Asuminen

Kaava-alueelle tulee noin 194 uutta kerrostaloasuntoa, joiden keskikoko on kaavan viitesuunnitelman mukaan noin 40 m². Yksiöitä on 57 kpl (29 %), kaksioita 73 kpl (38 %), kolmioita 64 kpl (33 %). Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Olemassa olevan toimistotalon työpaikat säilyvät. Kivijalkaliiketilat tuovat muutamia uusia työpaikkoja alueelle. Asukkaiden lisäys vaikuttaa toisaalta positiivisesti koko Tikkurilan palveluiden monipuolistumiseen. Lisäksi kivijalkaliikkeet parantavat alueen kaupallisia palveluja. Tikkurilan työpaikat ja palvelut ovat kävelyetäisyydellä, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena.

Taloudelliset vaikutukset

Uusi ja tehokas rakentaminen tiiviillä keskusta-alueella hyödyntää olemassa olevaa kunnallisteknistä verkostoa ja valmiita palveluja. Keskustan asukasmäärä kasvaa, mikä lisää taloudellista toimeliaisuutta, kaupallisten palvelujen kannattavuutta ja joukkoliikenteen käyttöastetta. Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Keskusta-alueelle tulee uusia asukkaita, mikä lisää alueen elävyyttä myös iltaisin ja viikonloppuisin. Se monipuolistaa alueen palveluja ja lisää sosiaalista kontrollia ja turvallisuutta. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää virkistysalueiden, kuten Keravanjoen rannan tai Tikkurilan urheilupuiston käyttöä. Itse kaava-alue on jo valmiiksi rakennettua aluetta, joten hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Tikkurilan keskustan palveluista ja rautatieasemasta. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta. Ajoneuvoliikenteen yhteydet Talvikkien ja Tikkurilantien kautta Tuusulanväylälle ja Kehä III:lle ovat sujuvat ja liikenneverkon kapasiteetti kestää tehokkaan rakentamisen ja asukasluvun lisäyksen tuottaman liikenteen kasvun. Kaava-alueen pysäköinti järjestetään kaupungin autopaikkamäärän laskentaohjeen mukaisena kaava-alueella p-laitoksessa. Kaavamuuotos ei lisää autopaikkatarvetta esim. Neilikkatien katualueella.

Vesihuolto

Kaavamuutosalue tukeutuu olemassa olevaan vesihuoltoverkoston, joten kaavamuutoksesta ei aiheudu suunnittelu- tai rakennuskustannuksia yleiselle vesihuollolle.

Ympäristöhäiriöt

Kaava-alueeseen kohdistuva melu on otettu huomioon kaavaratkaisussa määräyksiin, jotka turvaavat terveellisen, turvallisen ja viihtyisän asuin ympäristön. Neilikkatien puolella asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena on 30 dBA ja parvekkeiden suunnittelussa tulee ottaa liikenteen aiheuttama melu huomioon. Toimistorakennusten korttelialueella sisämelutaso ei saa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 35 dB opetus- ja kokoontumistiloissa tai 45 dB liike- ja toimistotiloissa.

Kaavaratkaisu ei aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnon ympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykyisin pääasiassa vettä läpäisemätöntä pintaa. Kaava-alueella muodostuvia hulevesiä on mahdollista viivyttää tai imeyttää maanvaraisella sisäpihalla ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, joten tilanne paranee huomattavasti nykyiseen verrattuna.

Rakennetulta tontilta saa poistua mitoitus sadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin tontilta poistuisi luonnontilassa. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi hetkellisesti kertyä piha- ja pysäköintialueille ja lopulta johtua hallitusti tulvareitit pitkin yleisille alueille.

Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

4.4.3 Vaikutukset ilmastomuutoksen kannalta

Rakentamisen vaikutukset ilmastomuutokseen ovat vähäiset. Rakentaminen lisää aina kasvi- huonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta nyt rakennettava keskustakortteli tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä.

Vihertehokkuuden avulla hillitään ilmastomuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä. Hulevesien imeyttäminen ja viivyttäminen tontilla parantaa ilmaston muutokseen sopeutumisen mahdollisuutta tiiviissä kaupunkirakenteessa.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen. Rakentaminen alkaa pysäköintitalosta.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. Kaava perustuu hakijan konsulttina toimineen HPK Arkkitehtien viitesuunnitelmaan.

Develo Oy:	Hans Koivukangas
	Ville Impiö
SSA Rakennus Oy:	Ilkka Puttonen
HPK Arkkitehdit Oy:	Mikko Kalkkinen
	Riikka Paija

Vantaan kaupunki:

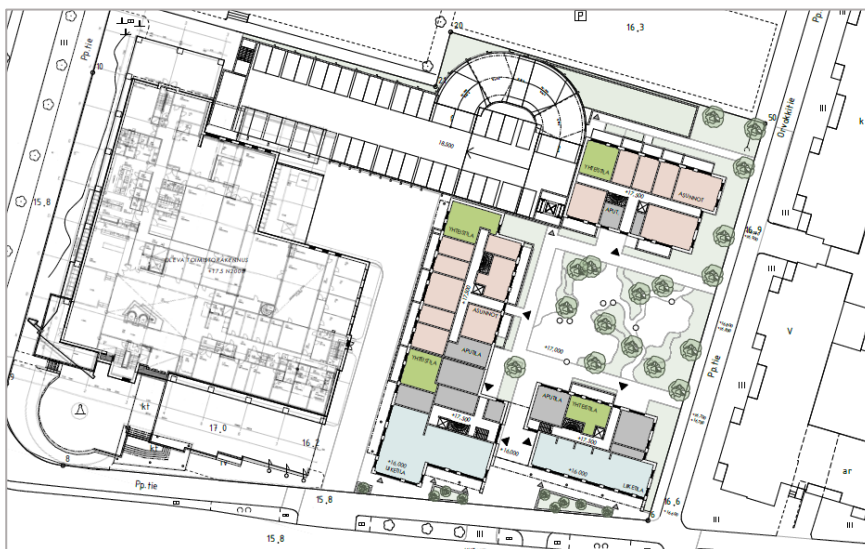
Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	alue-arkkitehti
	Seppo Niva	arkkitehti
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Samuli Haveri	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Ilkka Laitinen	lupa-arkkitehti
Kiinteistöt ja tilat:	Janne Juntunen	projektijohtaja

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä toukokuuta 2022

Seppo Niva
arkkitehti

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehti



Maantasokerros, HPK Arkkitehdit Oy.

7.ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Kunta **092 Vantaa** Täyttämispvm **24.02.2022**
 Kaavan nimi **002372 Neilikkatie, Tikkurila 61**
 Hyväksymispvm Ehdotuspvm
 Hyväksyjä Vireilletulosta ilm. pvm **02.03.2018**
 Hyväksymispykälä Kunnan kaavatunnus **092002372**
 Generoitu kaavatunnus
 Kaava-alueen pinta-ala [ha] **1,0041** Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]
 Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha] Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha] **1,0041**

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]

Omarantaiset

Ei-omarantaiset

Lomarakennuspaikat [lkm]

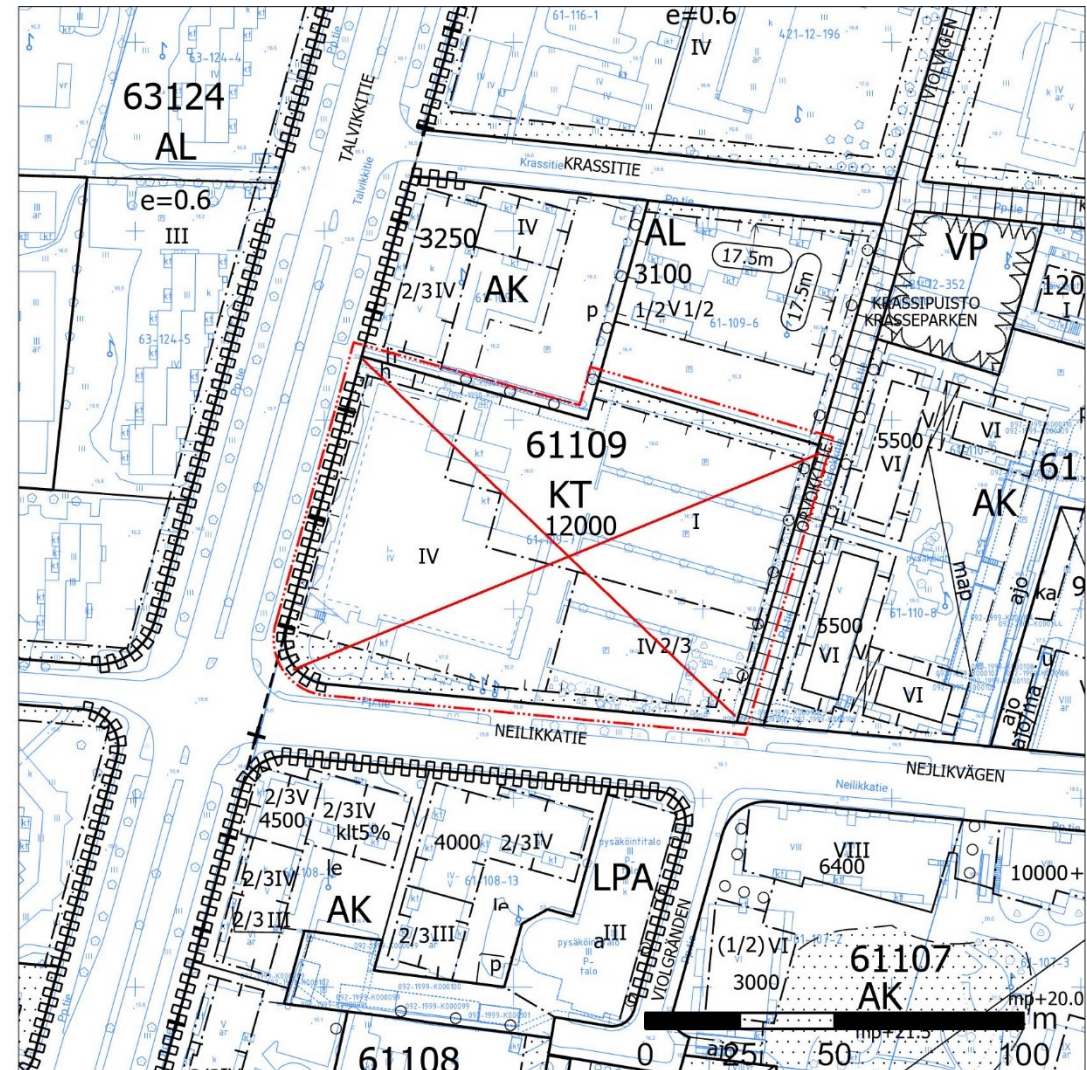
Omarantaiset

Ei-omarantaiset

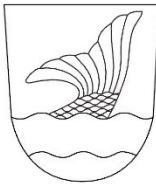
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,0041	100,0	17410	1,73	0,0000	5410
A yhteensä	0,3779	37,6	9910	2,62	0,3779	9910
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,4626	46,1	7500	1,62	-0,5415	-4500
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1636	16,3			0,1636	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,0041	100,0	17410	1,73	0,0000	5410
A yhteensä	0,3779	37,6	9910	2,62	0,3779	9910
AK	0,3779	100,0	9910	2,62	0,3779	9910
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,4626	46,1	7500	1,62	-0,5415	-4500
KT	0,4626	100,0	7500	1,62	-0,5415	-4500
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1636	16,3			0,1636	
LPA	0,1636	100,0			0,1636	
E yhteensä						



Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002372	Päiväys Datum 10.5.2022
Vantaan kaupunki Neilikkatie 17 Kaupunginosa 61, TIKKURILA Asemakaavan muutos Osa korttelia 61109. Tonttijaon muutos Osa korttelia 61109.	Vanda stad Nejlikvägen 17 Stadsdel 61, DICKURSBY Ändring av detaljplanen Del av kvarteret 61109. Ändring av tomtindelningen Del av kvarteret 61109.

**ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:**

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva

**Asuinkerrostalojen korttelialue**

Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat eivät mitoiteta autopaikkoja.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia. Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuone saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoiteta autopaikkoja tai väestönsuojia.

Ulkoiluvälinevarastoja on varattava vähintään 1,5 m²/ asunto.

Neilikkatien puolelle tulee tehdä vähintään 350 k-m² liike- ja myymälätilaksi soveltuvaa tilaa, jonka katujulkisivu tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna.

Porrashuoneisiin tulee olla kulku sekä pihalta että kadulta.

Kaduntasokerroksen kerroskorkeus tulee olla vähintään 4 m.

Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli.

Väestönsuojat saa sijoittaa tonttijaon estämättä.

Palomuurit voidaan toteuttaa tontin rajasta riippumatta.

Rakennukset

Rakennukset ja niiden katujulkisivut tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan kaupunkimaisina.

Arkkitehtuurin tulee olla modernia, korkeatasoista ja innovatiivista.

Rakennusten julkisivumateriaalina on käytettävä paikallamuurattua tiiltä. Parvekkeiden taustaseinät voivat materiaaliltaan poiketa muusta julkisivusta.

Sandwich- elementtirakennetta saa käyttää vain parvekkeiden taustaseinissä ja maantasokerroksessa luonnonkivipintaisena.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns

Kvartersområde för flervåningshus

Gemensamma utrymmen som betjäna boendet, tekniska utrymmen, balkongers och terrassers permanent inglasade delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser anvisas.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp.

På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.

På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.

På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten.

De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Lager för fritidsredskap skall reserveras minst 1,5 m²/ bostad.

På Nejlikvägens sida ska minst 350 m²-vy utgöras av utrymmen som lämpar sig för affärs- och butikslokaler och dess gatufasader ska byggas som skyltfönsterfasader.

Till trapphusen skall det finnas ingångar från både gården och gatan.

Minimivåningshöjd i gatuplanet är 4 m.

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

Skyddsrum får placeras utan att tomtindelningen utgör ett hind.

Brandmurar kan byggas oberoende av tomtgränsen.

Byggnader

Byggnader och deras gatufasader ska uppföras så att de med avseende på stadsbilden och arkitekturen är urbana.

Arkitekturen ska vara modern, högklassig och innovativ.

Platsmurat tegel ska användas som fasadmaterial i byggnaderna. Balkongernas bakväggar kan till sina material avvika från den övriga fasaden.

Sandwich-elementkonstruktioner får användas endast på balkongernas fondväggar och i markplanet med en yta av natursten.

Parvekejulkisivuissa saa käyttää vähäisessä määrin esimerkiksi metallikomposiittilevyjä.

Rakennusten kadulle näkyvät päädyt tulee rakentaa katujulkisivuja vastaavasti.

Parvekkeiden, kulkuaukkojen ja ulokkeiden näkyvät pinnat tulee käsitellä julkisivumaisesti ja julkisivujen laatusoa vastaavasti.

Parvekkeiden peltiä ei saa kadun puolella ulottaa maantasokerrokseen.

Kadun puolelle ei sallita näkyvää betonisokkelia.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi

Katu- ja maantasokerros

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.

Kivijalkakerroksen tilat tulee järjestellä ja rakenteet suunnitella siten, että kadun puoleiset julkisivut antavat avonaisen ja toiminnallisen vaikutelman.

Näyteikkunapinnat on säilytettävä läpinäkyvinä eikä niitä saa kokonaan peittää esimerkiksi mainosjulisteilla.

Meluntorjunta

Asuinhuoneiden ulkokuoren äänieristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB. Neilikkatien varressa. Teknisin ratkaisuin, mm. lasitetuin parvekkein tai viherhuonein tulee huolehtia siitä, että ohjeiden mukainen melutaso ei ylitä.

Pihat

Pihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma, jossa tonttien leikki- ja oleskelualueet, reitit, hulevesijärjestelmät ja istutukset tulee järjestää koko korttelialueen yhteisinä. Pihasuunnitelma on esitettävä rakennuslupahakemuksessa.

Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9. Laskelma on esitettävä rakennuslupahakemuksessa.

Pihan tulee olla korkeatasoinen ja monipuolinen. Rakennusten sisäänkäyntien edustan ja niihin liittyvien istutusten rajausten tulee olla luonnonkiveä tai maatilittä. Kulku- ja huoltoajoreiteissa voidaan käyttää hulevesikiveystä.

Neilikkatien varteen tulee suunnitella esteettömät ja liiketilojen toimintaa tukevat piha-alueet istutusalueineen. Alueelle ei saa sijoittaa pysäköintiä pyöräpysäköintiä lukuunottamatta.

Pihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet.

Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoja.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Hulevesien hallinnassa tulee noudattaa Vantaan hulevesien toimintamallin periaatteita ja menetelmiä.

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät

Asunnot	1 ap/ 130 k-m ² , kuitenkin vähintään 1 ap / 3 asuntoa
	1 pp/ 30 k-m ²
Liiketilat	1 ap/ 120 k-m ²
	1 pp/ 30 k-m ²

Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m². Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².

Autopaikoista saa vähentää 15 % silloin, kun paikat ovat nimeämättömiä.

Puolet pyöräpaikoista tulee olla helposti käytettäviä.

I balkongfasaderna får till exempel metallkompositskivor användas i mindre utsträckning.

De byggnadsgavlar som syns mot gatan ska konstrueras så att de motsvarar gatufasaderna.

De synliga ytorna på balkonger, genomfartsöppningar och utsprång ska hanteras som fasader och så att de motsvarar kvalitetsnivån på fasaderna.

Balkongernas sidor får inte sträcka sig till markplansvåningen på gatans sida.

Synlig betongsockel tillåts inte på gatans sida.

Utöver våningstalet och byggrätten får tekniska utrymmen och anordningar byggas och installeras på taket och dem ska bearbetas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.

Gatu- och markplansvåningen

Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, bl.a. genom skärmtak och material.

Stenfotsvåningens utrymmen ska organiseras och konstruktionerna planeras så att fasaderna mot gatan ger ett öppet och funktionellt intryck.

Skyllfönstren ska bevaras transparenta och de får inte täckas in med till exempel reklamaffischer.

Bullerbekämpning

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 30 dB invid Nejlikvägen. Man ska genom tekniska lösningar, bl.a. inglasade balkonger eller grönrur, sörja för att bullernivån enligt anvisningarna inte överskrider.

Gården

För gårdsplan ska en enhetlig plan utarbetas, där tomternas områden för lek och vistelse, leder, dagvattensystem och planteringar ska ordnas gemensamt för hela kvartersområdet. Planen ska presenteras i byggnadstillståndsansökan.

Gröneffektivitet ska vara minst 0,9. Beräkningen ska presenteras i byggnadstillståndsansökan.

Gården ska vara högklassig och varierande. Området framför byggnadernas ingångar och avgränsningarna av planteringar i anslutning till dessa ska utgöras av natursten eller marktegel. På vägarna för genomfarts- och servicetrafik kan stenläggning som släpper igenom dagvatten användas.

Utmed Nejlikvägen ska gårdsområden med tillhörande planteringsområden planeras så att de är tillgängliga och stödjer affärslokalerens verksamhet. I området är det inte tillåtet att placera parkering med undantag av cykelparkering.

Vid planeringen av gården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas.

Gårdsplanen ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling.

För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.

I hanteringen av dagvatten ska principerna och metoderna i Vandas verksamhetsmodell för dagvatten följas.

Minimiantalet bil- och cykelplatser

Bostäder	1 bp/130 m ² -vy, dock minst 1 bp / 3 bostäder
	1 cp/ 30 m ² -vy
Affärslokaler	1 bp/120 m ² -vy
	1 cp/ 30 m ² -vy

Minst 1 bp/1500 m²-vy ska avsättas för gästparkering. På tomtens ska minst 1 bp/5000 m²-vy reserveras i närheten av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemservice.

Antalet bilplatser får minskas med 15 % när bilplatserna inte är namngivna.

Hälften av cykelplatserna ska vara lättillgängliga.

KT**Toimistorakennusten korttelialue**

Alueelle saa sijoittaa opetustiloja.

Rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen saa sijoittaa liike- ja palvelutiloja.

Sisämelutaso ei saa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 35 dB opetus- ja kokoontumistiloissa tai 45 dB liike- ja toimistotiloissa.

Autopaikkojen vähimmäismäärät

Toimistot 1 ap/ 80 k-m²

Myymälä- ja palvelutilat: 1 ap/130 k-m²

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot, myymälä- ja palvelutilat: 1 pp/50 k-m²

LPA**Autopaikkojen korttelialue**

Pysäköintilaitoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen.

Pysäköintilaitoksen katto tulee tehdä viherkattona.

Pysäköintilaitoksen seinille tulee sijoittaa köynnöksiä.

Pysäköintilaitoksessa tulee varautua riittävässä määrin sähköautojen latauspisteisiin.

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa asuntokerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku liikehuoneistojen kerrosalan neliömetrimäärän.

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

Rakennusala.

Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen

Ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuaukko.

Kvartersområde för kontorsbyggnader

På området får placeras undervisningsutrymmen.

I byggnadens första våning får placeras affärs- och servicelokaler.

Bullernivån inomhus för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) får inte överstiga dagsriktnivådet (kl 7-22) 35 dB i undervisnings- och möteslokaler eller 45 dB i affärs- och kontorslokaler.

Minimiantalet bilplatser

Kontor 1 bp/ 80 m² -vy

Affärs- och servicelokaler: 1bp/ 130 m² -vy

Minimiantalet cykelplatser:

Kontor, affärs- och servicelokaler: 1 cp/ 50 m² -vy

Kvartersområde för bilplatser

Parkeringsanläggningen ska hålla hög standard till sin arkitektur och med tanke stadsbilden.

Parkeringsanläggningens tak ska utföras i form av gröntak.

På parkeringsanläggningens väggar ska klätterväxter

I parkeringsanläggningen ska beredskap finnas för ett tillräckligt antal laddningspunkter för elbilar.

Stadsdelsgräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Namn på stadsdel.

Kvartersnummer.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

Talserie där det första talet anger antalet kvadratmeter bostadsvåningsyta och det andra talet antalet kvadratmeter våningsyta för affärslokaler.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

Byggnadsyta.

Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras

Riktgivande genomfartsöppning i byggnad.

-+--+

- - - - -

61

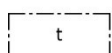
TIKK

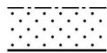
61109

7500

9510 + kl 400

VI





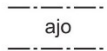
Istutettava alueen osa

Del av område som skall planteras



Säilytettävä/istutettava puurivi

Trädrad som skall bevaras/planteras



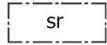
Ajoyhteys.

Körförbindelse.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden



Suojeltava rakennus.

Byggnad som skall skyddas.

Rakennusten ulkomuoto, julkisivujen merkittävät yksityiskohdat, värit ja materiaalit tulee korjattaessa säilyttää.

Byggnadernas utformning, fasadernas anmärkningsvärda detaljer, färger och material ska bevaras när renoveringsarbeten utförs.

Korjaus- ja muutostöimenpiteistä, jotka koskevat edellä mainittuja, on pyydettävä lausunto paikalliselta museoviranomaiselta.

Om reparations- och ändringsåtgärderna som gäller de förutnämnda, ska utlåtande begäras av den lokala museimyndigheten.

Mikäli rakennuksessa on tehty aikaisemmin muutoksia suojelutavoitteiden vastaisesti, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava rakennuksen alkuperäiseen tyyliin sopivalla tavalla.

Om det tidigare har gjorts ändringar i byggnaden som strider mot skyddsmålen, ska byggnaden i samband med reparations- eller ändringsarbeten istandsättas på ett sätt som passar ihop med byggnadens ursprungliga stil.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Asemakaavoitus

Stadsstruktur och miljö
Detaljplanering

Marjaana Yläjääski
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Mittaus- ja geopalvelut
Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Mätning och geoteknik
Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Vantaalla / Vanda ____ . ____ . ____

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

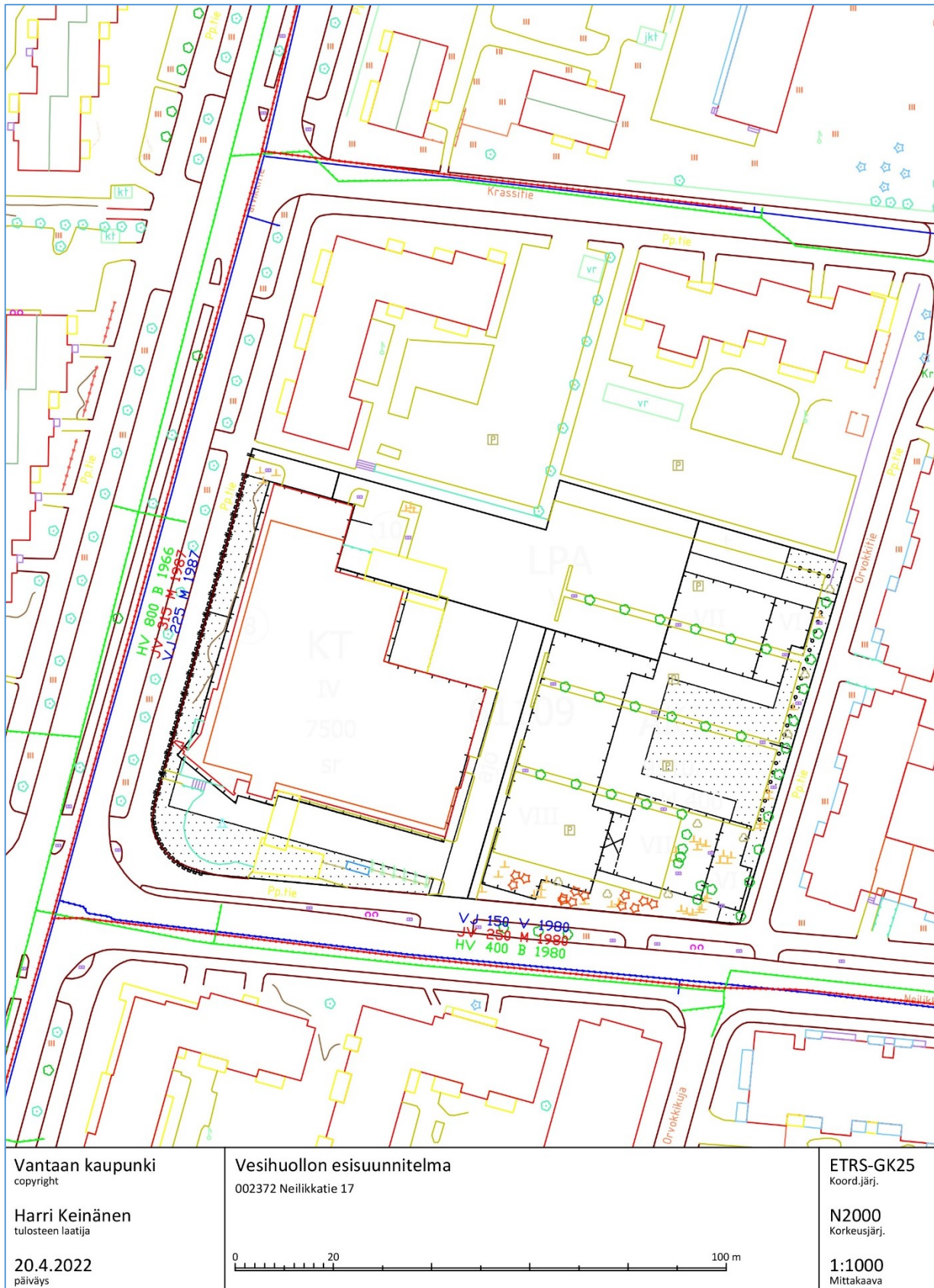
Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa ____ . ____ . ____

Godkänd av stadsfullmäktige ____ . ____ . ____

9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

9.1 VESIHUOLLON YLEISSUUNNITELMA



9.2 VIHETERHOKKUUSTAULUKKO

Vihertehokkuus	Elementti- tyyppi	Elementin määritelmä (parhaiten pisteitä tuottavat elementit vihreällä)	Yksikkö	Pinta-ala tai lukumäärä	Painotus (viherkerroin)	Painotettu pinta-ala, m²	
Saavutettu taso		Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä		täytä tämä sarake			
1,3	Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	Säilytettävä hyväkuntoinen isokokoinen lehti- tai havupuu (täysikasvuksena > 9m tai latvus 40 m² / halkaisija 7,5m)	kpl		3,5	0,0	
Tavoitetaso		Säilytettävä hyväkuntoinen, pienikokoinen lehti- tai havupuu (täysikasvuksena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu	kpl		3,5	0,0	
0,8		Säilytettävä hyväkuntoinen iso pensas (à 3 m² / kpl)	m²		2,3	0,0	
Minimitaso		Säilytettävä luonnonmukainen pohjakasvillisuus	m²		2,5	0,0	
0,6		Säilytettävä avokallio (ainakin osittain paljas kalliopinta, vähäisesti puustoa)	m²		3,0	0,0	
Ei käytössä Vantaalla		Istutettava / kylvettävä kasvillisuus					
Elementtikohdaiset minimitasot	Istutettava / kylvettävä kasvillisuus	Isokokoinen lehti- tai havupuu (täysikasvuksena > 9m tai latvus 40 m² / halkaisija 7,5m)	kpl	10	3,0	1200,0	
-		Pienikokoinen lehti- tai havupuu (täysikasvuksena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu	kpl	18	3,0	1080,0	
-		Isot pensaat (à 3 m² / kpl)	kpl		1,7	0,0	
Tontin pinta-ala, m²		Muut pensaat	m²	944	1,5	1416,0	
5259		Perennat	m²	828	1,5	1242,0	
Rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala		Monivuotiset köynnökset (à 2 m² / kpl)	kpl		1,5	0,0	
3581		Niitty / keto ja kunntta	m²		1,8	0,0	
Elementtien painotettu pinta-ala yht., m²		Viljelylaatikot tai kasvimaat	m²		2,2	0,0	
7099		Nurmikko	m²	331	1,1	364,1	
Valittujen maanpinnan elementtien pinta-ala (ilman puita ja viherkattoja)		Kattopuutarha (kasvualusta 20-100cm)	m²		2,5	0,0	
2426		Heinäviherkatto (kasvualusta 20-30cm)	m²		2,0	0,0	
Tontin pinta-ala miinus rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala		Niitty/ketoviherkatto (kasvualusta 15-20cm)	m²	830	1,7	1411,0	
1678		Maksaruohoviherkatto (kasvualusta 6-8cm)	m²		1,3	0,0	
Hulevesien viivytystarve, 1 m³ / 100 m²		Tarkemmat tiedot RT-korteissa 85-11203-11205					
36		Pinnoitteet					
Hulevesien viivytystarve 20 cm syv.allas, m²		Pinnoitteet	Puoliläpäisevät pinnoitteet (esim. nurmikivi, liuskekivi, turva-alusta)	m²	112	1,0	112,0
179,05			Läpäisevät pinnoitteet (esim. sora- ja hiekkapinnat, kivituhka)	m²	211	1,3	274,3
Hulevesien viivytystarve karkean laskelman avulla, ei korvaa kaavavaiheen hulevesisuunnitelmaa	Hulevesien hallinta- rakenteet	Hulevesien hallintarakenteet (m²:t syötetään hulevesisuunnitelmasta)					
		Kosteikko luonnonmukaisella kasvillisuudella (ainakin osan vuodesta pysyvä vesipinta; muun ajan maa pysyy kosteana)	m²		2,6	0,0	
		Sadepuutarha (biosuodatusalue, ei pysyvää vesipintaa), jossa monipuolista ja kerroksellista kasvillisuutta	m²		2,5	0,0	
		Imeytyspainanne kasvillisuuspinnulla (ei pysyvää vesipintaa, läpäisevä maaperä)	m²		1,9	0,0	
		Viivytyspainanne kasvillisuuspinnulla (ei pysyvää vesipintaa)	m²		1,7	0,0	
		Hulevesien kerääminen läpäisemättömillä pinnoilla kasvillisuuden käyttöön kaivojen ja putkien kautta kantavaan kasvualustaan	m²		0,7	0,0	

Tuloskortti

Päivämäärä: 20.2.2022

Lomakkeen täyttäjä ja yritys:

Kohteen osoite:

Neilikkatie 17

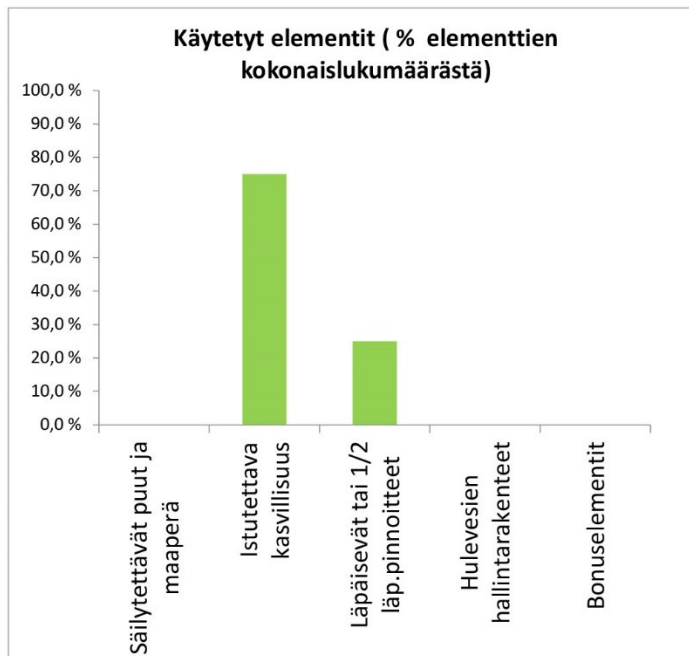
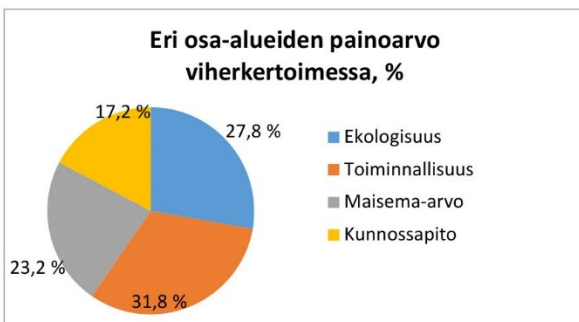
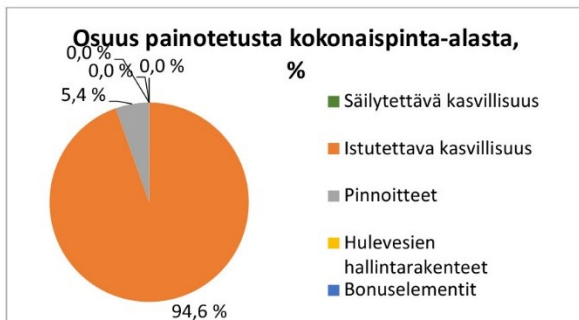
Maisema-arkkitehtuuri PE Oy/Petri Eurasto, maisema-arkkitehti

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Saavutettu vihertehokkuus
1,3
Tavoitetaso
0,8
Minimitaso
0,6

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävät puut ja maaperä	0	5
Istutettava kasvillisuus	6	13
Läpäisevät tai 1/2 läp.pinnoitteet	2	2
Hulevesien hallintarakenteet	0	5
Bonuselementit	0	ei käytössä Vantaalla
Yhteensä	8	25

Asemakaavavaiheen pinta-ala kaavio





14 § Asemakaavan muutos 002355, 68 Koivuhaka / Piitie 2 / TLA

VD/8003/10.02.04.00/2017
TLA/RIK/JKÖ/MKU/HY-L/VIK

Piitie 2:n teollisuusrakennusten korttelialue muutetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Lisärakennusoikeutta osoitetaan Okmetic Oy:n tuotantolaitoksen laajentamista varten 24 589 k-m².

Asemakaavamuutos koskee korttelia 68026, kaupunginosassa 68 Koivuhaka. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa korttelia 68026.

Alue sijaitsee Koivuhaan lounaisosassa Kehä III:n ja Tuusulanväylän liittymän koillispuolella osoitteessa Piitie 2, jossa toimii Okmetic Oy.

Kaavan hakija
Okmetic Oy.

Maanomistus
Vantaan kaupunki.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaavatyö on tehty kaupungin työnä. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet HSY, FCG sekä Okmetic Oy ja heidän konsulttinsa HMT Arkkitehdit Oy, Geotek Oy, Sitowise sekä Ecobio Oy.

Yleiskaava
Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa teollisuus- ja varastoaluetta, jolla voidaan sallia myös paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan sijoittuminen (T/tk). Alueella voidaan sallia myös toimistotiloja. Alue sijaitsee L_{DEN} 50–55 dB lentomeluvyöhykkeellä 3 (m3). Kiinteistön itäosan läpi kulkee jätevesitunneli (J). Tikkurilantie on ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys, jolle on osoitettu Tuusulanväylän risteämäkohtaan joukkoliikenteen terminaali (LJ).
Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 hyväksytyssä mutta ei vielä voimassa olevassa yleiskaavassa monipuolista työpaikka-aluetta (TP), jonka eteläpuolelle on osoitettu virkistysalueyhteys. Alue sijaitsee L_{DEN} 50–55 dB lentomeluvyöhykkeellä 3 (I3). Kiinteistön itäosan läpi kulkee jätevesitunneli (J). Tikkurilantie on ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys, jolle on osoitettu Tuusulanväylän risteämäkohtaan joukkoliikenteen terminaali (LJ).

Asemakaavan muutos
Maailman seitsemänneksi suurin puolijohdeteollisuuden piikiekkujen valmistaja Okmetic Oy on hakenut asemakaavan muutosta siten, että Piitie 2:n kiinteistön rakennusoikeuden määrä kasvaisi yli kaksinkertaiseksi. Kaavamuutoksen 24 589 k-m² lisärakennusoikeus mahdollistaisi noin 700 uuden työpaikan sijoittumisen Piitien kiinteistölle. Uusi rakennuskokonaisuus sijoittuisi nykyisen tuotantolaitoksen länsipuolelle. Kaavamuutoksen tavoitteena on turvata Okmetic:n toimintaedellytykset ja tuotannon laajennustarpeet tulevaisuudessa.

Teollisuusrakennusten korttelialue (TT) muutetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT). Uusi kokonaisrakennusoikeus osoitetaan kumoutuvan kaavan e-luvun (e=0.40)



sijaan kerrosalaneliömetrilukuna. Toimistotilojen osuus (kt30%) rakennusoikeudesta säilyy ennallaan. Rakennusten enimmäiskorkeutta rajoitetaan kumoutuvan kaavan suurimman sallitun kerrosluvun (IV) sijaan asettamalla rakennuksen vesikaton ylimmälle kohdalle korkeusasema +49.0, joka on noin kuusi metriä korkeampi kuin tontille toteutunut nykyinen rakennus. Kiteenkasvatusuunien hallin katon korkeus saa olla enintään tasolla +52. Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärän, hulevesien hallinnan sekä viherkertoimen osalta. Okmetic Oy:n Piitie 2:n nykyinen tuotantolaitos on vaarallisten kemikaalien laajamittaisen varastoinnin ja käsittelyn perusteella Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) valvoma toimintaperiaateasiakirjalaitos, jonka konsultointivähyke on 0,5 km. Uuden laajentuvan tuotantolaitoksen toiminta ei ole mahdollista ilman ympäristölupaa sekä Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) myöntämää lupaa. Kaavamuutoksen yhteydessä laadittujen selvitysten perusteella laitoksen riskit ympäristölle ja ympäröivälle asutukselle eivät kasva nykytilanteeseen ja kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna merkittävästi. Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 4,99 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä tehokkuusluvulla $e=0,40$ on 19 961 $k\cdot m^2$. Kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 44 550 $k\cdot m^2$, mikä vastaa korttelitehokkuutta $e=0,89$.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely

MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 16.11.2018.

Kaavan vireille tulosta on MRL 62 §:n mukaisesti ilmoitettu Vantaan Sanomissa 21.11.2018 ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä ja viranomaiskannanottoja saatiin 9 kpl. Niiden sisällöistä on tiivistelmät kaavaselostuksessa (kohta 3.2.2).

Kaupungin maapoliittiset linjaukset

Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaavatyö kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa yhden työpaikkatontin (1 kpl).

Sopimus

Asemakaavan muutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.6.2019 § 22

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.6.2019 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002355, 68 Koivuhaka / Piitie 2,
- b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginhallitus 17.6.2019 § 32

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään



- a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.6.2019 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002355, 68 Koivuhaka / Piitie 2, ja
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Nähtävilläolo

Asemakaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 26.6.–26.8.2019. Tänä aikana ei jätetty yhtäkään muistutusta.

Kaavalausunnot

Kaupunginhallitus päätti 17.6.2019 oikeuttaa kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin neljältä taholta ja saatiin kolmelta taholta (Uudenmaan ELY-keskus, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta TUKES).

Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Asemakaavan muutosta koskevista asiakirjoissa on Tukesin mielestä kattavasti huomioitu Okmetic Oy:n vaarallisten kemikaalien teollisen käsittelyn ja varastoinnin aiheuttamat vaikutukset lähiympäristöön.

Tukes toteaa, että asemakaavamuutoksen erillisessä selvityksessä on esitetty, miten toiminnan kasvamisesta huolimatta onnettomuusriskit voidaan pitää samalla tasolla nykyiseen toimintaan verrattuna.

HSY toteaa, että siirtoviemäritunnelia koskevassa kaavamääräyksessä tulee huomioida myös se, etteivät rakentaminen ja muut toimenpiteet aiheuta haittaa tai vahinkoa tunnelille.

Lausunnoille on tämän päätösasiakohdan liitteenä erilliset vastineet. Lausuntojen käsittely on kaavaselostuksessa sivulla 21–23.

Tehdyt tarkistukset

HSY:n lausunnosta johtuen on tarkistettu maanalaisen tilan (ma) kaavamerkintää lisäämääräyksellä *”Siirtoviemäritunnelille ei saa aiheuttaa haittaa eikä vahinkoa. Tunnelin lähelle sijoittuvasta toiminnasta ja rakentamisesta on pyydettävä lausunto Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun Liikelaitoskuntayhtymältä.”*.

Kaavamääräyksen *”Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.”* ratkaisuja-sanan puuttuva ruotsinno *”lösningar”* on lisätty teknisenä tarkistuksena kaavamääräykseen.

Piitie 2 sijaitsee Helsinki–Vantaan lentoaseman ns. poikittaisen (kaakko-luode) kiitotien kaakkoon suuntautuvan linjauksen vaikutuspiirissä. Asemakaavamuutosehdotukseen lisätään kaavamääräys: *”Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.”*

Piitie 2:n korttelialueella sallitaan aurinkopaneelit, joiden toteutuksessa on huomioitava paneelien lentoliikenteelle mahdollisesti aiheuttamat heijastukset ja häikäisy. Asemakaavamuutosehdotukseen lisätään kaavamääräys: *”Aurinkopaneelit eivät saa aiheuttaa lentoliikennettä vaarantavia heijastuksia ja häikäisyä.”*.

Nähtävilläolon jälkeen kiinteistön rakennusten muutoksia varten myönnettyjen rakennuslupien yhteydessä on ilmennyt tarve sähköverkostojen muuntamon toteuttamiselle kiinteistölle.

Asemakaavamuutosehdotukseen lisätään kaavamääräys: *”Korttelialueelle tulee varata maantasoon tila muuntamolle, joka on helposti huollettavissa. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.”*



Korttelialueen vihertehokkuudelta edellytettävä vähimmäistavoiteluku on muuttunut nähtävillöölleen kaavamuutosehdotuksen jälkeen ja sen tulee täyttää tavoiteluku 0,6, mikä tarkistetaan kaavamääräyksiin.

Okmetic Oy:n suunnitelmat ovat tarkentuneet kaavamuutosehdotuksen nähtävillöölön jälkeen. Tehtaan toiminta ja laitteistot edellyttävät nähtävillöölleen kaavamuutosehdotuksen mukaisen rakennusten vesikaton ylimmän kohdan korkeusaseman tason +43 korottamista tasolle +49. Lisäksi kiteenkasvatusuunien hallia varten tarvitaan rakennukseen osa, jonka katto kohoaisi korkeusasemalle +52. Kaavamuutosehdotuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema +43 tarkistetaan korkeusasemaksi +49 ja sen lisäksi lisätään TKT-korttelialuetta koskeva kaavamääräys *"Kiteenkasvatusuunien hallin vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema saa olla enintään +52. Hallin osuus, joka kohoaa korkeusaseman +49 yläpuolelle, saa olla pinta-alaltaan yhteensä enintään 3,6 % korttelialueen pinta-alasta."*

Tuotantotilojen autopaikkojen vähimmäismäärä tarkistetaan nähtävillä olleen kaavamuutosehdotuksen kaavamääräyksestä 1 ap / 100 k-m² määräykseksi 1 ap / 120 k-m².

Tarkistukset ovat olennaisia, joten uusi nähtävillöpano on tarpeen.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 14

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
- asetetaan MRA 27 ja 32 §:ien mukaisesti uudelleen 30 päiväksi nähtäville 10.5.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002355, 68 Koivuhaka / Piitie 2,
- oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- 002355 kaavaselostus 10.5.2022
- 002355 lausunnot ja vastineet 10.5.2022

Seuraavat oheismateriaalit ovat luettavissa kaavan nettisivuilta

(<https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/okmetic-laajentaa-koivuhaassa>):

- 002355 Selvitys onnettomuusriskeistä, 20.12.2021
- 002355 Hulevesisuunnitelma 21.12.2021
- 002355 Vesihuollon yleissuunnitelma 19.4.2022

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

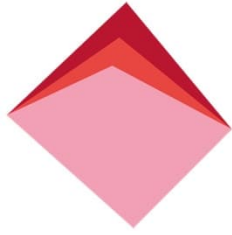
Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
kaavasuunnittelija Jukka Köykkä, p. 050 302 9283



etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaa
Tikkurila

002355 PIITIE 2

KOIVUHAHA



(Kuva: HMT Arkkitehdit Oy)

MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.5.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002355. Kaavoitus on tullut vireille 16.11.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

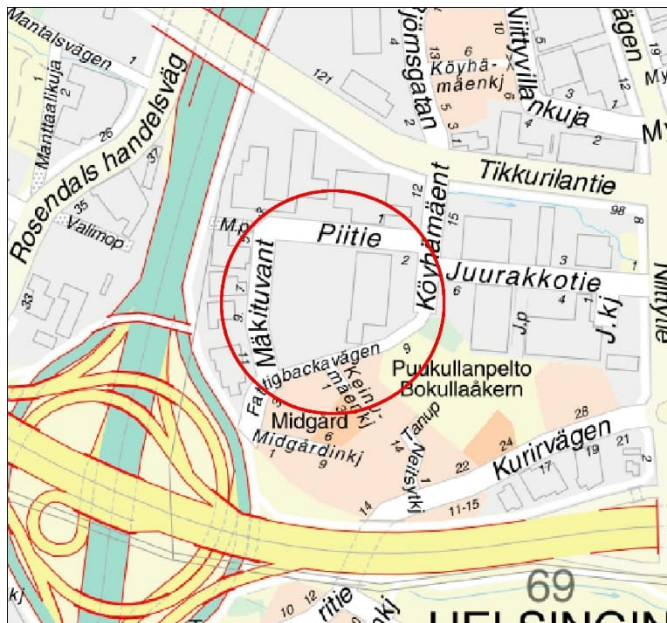
kortteli 68026 kaupunginosassa 68, Koivuhaka (kumoutuvan asemakaavan kortteli 68026, kaupunginosassa 68, Koivuhaka).

Piitie 2:n teollisuusrakennusten korttelialue muutetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Lisärakennusoikeutta osoitetaan Okmetic Oy:n tuotantolaitoksen laajentamista varten 24 589 k-m².

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatija: Jukka Köykkä, kavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; jukka.koykka@vantaa.fi, puh. 050 302 9283.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Koivuhakaan kaupunginosassa Kehä III:n ja Tuusulanväylän liittymän koillispuolella osoitteessa Piitie 2, jossa toimii Okmetic Oy.

Suunniteltava alue muodostuu korttelista 68026.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Okmetic Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 4.9.2017. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002355.
- Kaavoitus tuli vireille 16.11.2018 (Ilmoitus Vantaan Sanomat -lehdessä 21.11.2018). Suunnittelualan maanomistajille ja naapureille vireille tulosta on ilmoitettu kirjeellä ja viranomaisille sähköpostilla, mitkä ovat sisältäneet 16.11.2018 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman (MRL: 62 §, 63 §).
- Mielenpitoet ja viranomaiskannanotot pyydettiin 4.1.2019 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 9 kappaletta.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.6.2019 sekä kaupunginhallitus 17.6.2019.

- Kaavamuuotosehdotus on ollut MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 26.6.–26.8.2019, jolloin siitä saatiin 3 lausuntoa mutta ei yhtäkään muistutusta.
- Nähtävilläolon jälkeen asemakaavan muuotosehdotukseen on tehty merkittäviä muutoksia, jotka edellyttävät uutta nähtävilläoloa.
- Kaavamuuotoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	4
2. Lähtökohdat.....	5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	5
2.2 Suunnittelutilanne	12
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet	17
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	17
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	17
3.3. Asemakaavan tavoitteet	22
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	23
4. Asemakaavan kuvaus.....	27
4.1 Kaavan rakenne	27
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	28
4.3 Aluevaraukset.....	28
4.4 Kaavan vaikutukset.....	29
4.5 Ympäristön häiriötekijät	36
4.6 Nimistö.....	36
5. Asemakaavan toteutus	36
6. Kaavatyöhön osallistuneet.....	37
7. Asemakaavan seurantalomake	38
8. Asemakaavakartta ja –määräykset	40

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Okmetic Oy, Selvitys laajennuksen vaikutuksista onnettomuusriskeihin 20.12.2021
- Hulevesisuunnitelma: Sitowise 21.12.2021
- Vesihuollon yleissuunnitelma: FCG 19.4.2022

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 16.11.2018
- Mielipiteiden luettelo 16.11.2018 - 4.1.2019 (id 1567189)

– Okmetic Oy, Selvitys laajennuksen vaikutuksista onnettomuusriskeihin 23.10.2018, Ecobio Oy.

1. TIIVISTELMÄ

Maailman seitsemänneksi suurin puolijohdeteollisuuden piikiekkujen valmistaja Okmetic Oy on hakenut asemakaavan muutosta siten, että Piitie 2:n kiinteistön rakennusoikeuden määrä kasvaisi yli kaksinkertaiseksi. Kaavamuutoksen 24 589 k-m² lisärakennusoikeus mahdollistaisi noin 700 uuden työpaikan sijoittumisen Piitien kiinteistölle. Uusi rakennuskokonaisuus sijoittuisi nykyisen tuotantolaitoksen länsipuolelle. Kaavamuutoksen tavoitteena on turvata Okmetic:n toimintaedellytykset ja tuotannon laajennustarpeet tulevaisuudessa.

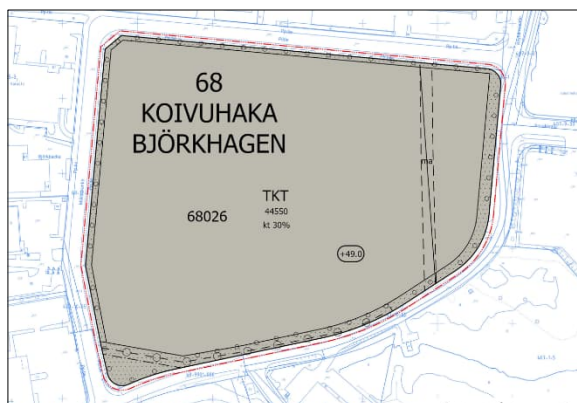
Teollisuusrakennusten korttelialue (TT) muutetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT). Uusi kokonaisrakennusoikeus osoitetaan kumoutuvan kaavan e-luvun ($e=0.40$) sijaan kerrosalaneliömetrilukuna. Toimistotilojen osuus (kt30%) rakennusoikeudesta säilyy ennallaan. Rakennusten enimmäiskorkeutta rajoitetaan kumoutuvan kaavan suurimman sallitun kerrosluvun (IV) sijaan asettamalla rakennuksen vesikaton ylimmälle kohdalle korkeusasema +49.0, joka on noin kuusi metriä korkeampi kuin tontille toteutunut nykyinen rakennus. Kiteenkasvatusuunien hallin katon korkeus saa olla enintään tasolla +52. Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärän, hulevesien hallinnan sekä viherkertoimen osalta.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 4,99 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä tehokkuusluvulla $e=0,40$ on 19 961 k-m². Kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 44 550 k-m². Se vastaa korttelitehokkuutta $e=0,89$.

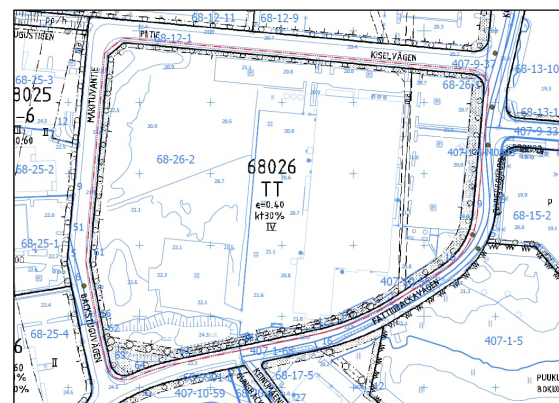
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Okmetic Oy:n Piitie 2:n nykyinen tuotantolaitos on vaarallisten kemikaalien laajamittaisen varastoinnin ja käsittelyn perusteella Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) valvoma toimintaperiaateasiakirjalaitos, jonka konsultointivähyke on 0,5 km. Uuden laajentuvan tuotantolaitoksen toiminta ei ole mahdollista ilman ympäristölupaa sekä Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) myöntämää lupaa. Kaavamuutoksen yhteydessä laadittujen selvitysten perusteella laitoksen riskit ympäristölle ja ympäröivälle asutukselle eivät kasva nykytilanteeseen ja kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna merkittävästi.

Vantaan kaupunkisuunnittelun laatiman kaavamuutoksen tueksi on laadittu viitesuunnitelmia ja selvityksiä yhteistyössä HSY:n, FCG:n sekä Okmetic Oy:n ja heidän konsulttiansa HMT Arkkitehdit Oy:n, Geotek Oy:n, Sitowisen sekä Ecobio Oy:n kanssa.



Kaavamuutos 002355



Kumoutuva kaava

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

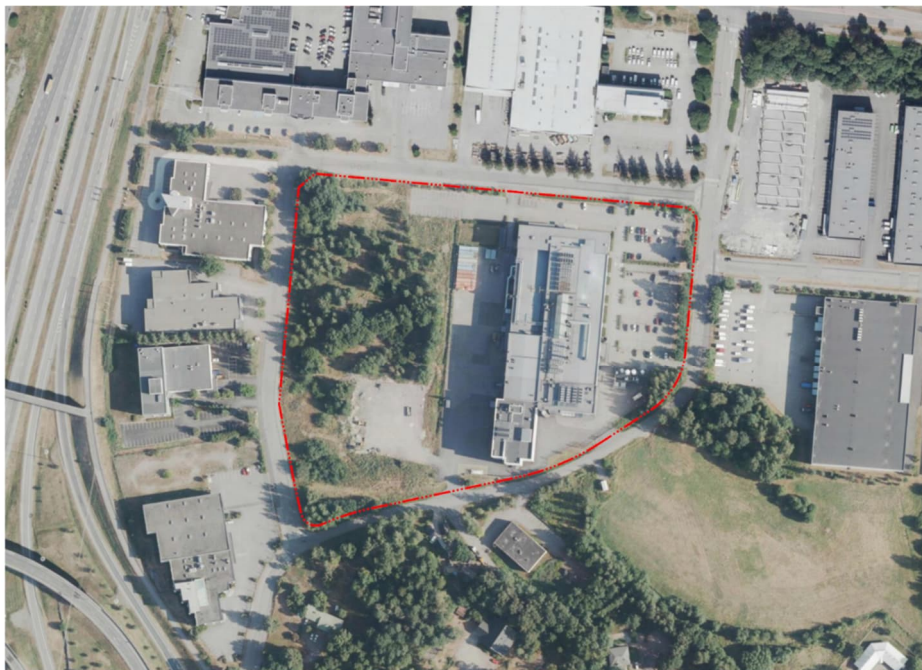
2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavamuutosalue on osa Kehä III:n ja Tuusulanväylän liittymän koillispuolella olevaa Tikkurilantiehen ja Niittytiehen tukeutuvaa teollisuus- ja työpaikka-aluetta Koivuhaan kaupunginosan lounaisosassa.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaavamuutosalue sijoittuu Keravanjoen ja Kylmäojan laakson savitasangolle. Kaavamuutosalue on ollut vuoteen 1996 saakka saviperäistä entistä peltoa. Kaavamuutosalueen tontin läntinen puolisko on osin rakentamatonta ja metsittymässä. Alueella ei ole inventoituja luontokohteita.



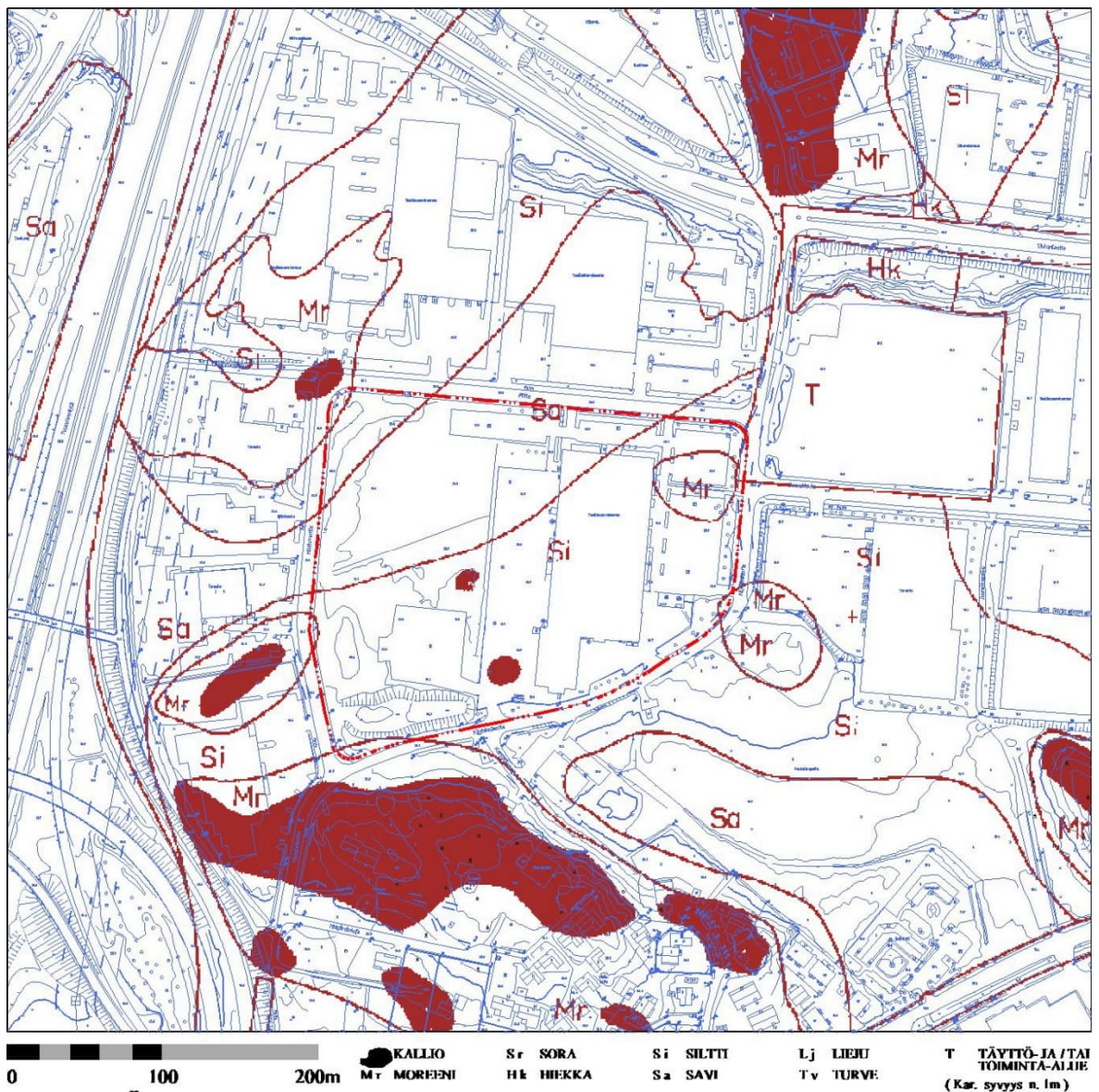
Asemakaava-alue
Ortoilmakuva 2021

0 250 metriä

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalueen itäinen puolisko on katualueita vasten olevia istutuskaistaleita lukuunottamatta joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Tontin länsiosa on saviperäistä entistä peltoa, joka on metsittymässä. Kaavamuutosalue ei ole pohjavesialuetta eikä alueella ole varsinaisia vesistökohteita.

Maaperä ja topografia



Kaavamuutosalueen maaperä on maalajikartan perusteella savea ja silttiä. Alueella on myös muutamia pieniä moreenialueita. Maalajikartassa maaperä on kartoitettu noin metrin syvyyteen.

Kaavamuutosalueen maanpinnan taso on pohjoisosassa ja rakennetun Okmetecin tuotantolaitoksen pihalla korkeusasemalla +20,8. Tontin rakentamaton länsiosa on kaakkoiskulmassa korkeimmillaan korkeusasemalla +24,3.

Geotek Oy (aiemmin Geo-Juva Oy) on tehnyt tontin itäosan alueella pohjatutkimuksia tehdasrakennuksen eri vaiheiden perustamistapojen selvittämiseksi. Rakennuksen eteläpään laajennuksen kohdalla on tehty kairauksia vuonna 2017. Kaavamuutoksen mukaista lisärakentamista varten on tontin länsiosaan tehty rakennettavuusselvitys 1.10.2018. Selvityksen lähtötietona on tontin itäosan alueella suoritettujen tutkimusten lisäksi hyödynnetty tontin ympäristössä Vantaan kaupungin toimesta tehtyjen vanhojen pohjatutkimusten tuloksia.

Okmetic:n tontin pohjoisosassa on savikkoaluetta. Savikko ohenee kohti alueen luoteiskulmaa ja kohti etelää. Tontin eteläosassa pohjamaa on silttiä...siltistä hiekkaa. Nykyisen lastauspihan reunalla on tavattu avokalliota. Lähialueilla tehdyissä kairauksissa savikerroksen paksuus on suurimmillaan n. 6 metriä tontin koillis...keskiosilla. Paikoin saven yläosissa on havaittu noin 0,5 metrin

paksuinen hiekkaa sisältävä välikerros. Savikerroksen vesipitoisuus pohjavesipinnan alapuolella on suurimmillaan n. 75 %. Savialueilla saven alla ja muualla heti pintakerrosten alla on kitkamaamudostuma, joka sisältää silttiä, hiekkaa ja kiviä.

Nyt kyseessä olevan suunnittelualueen läheisyydessä tehdyt kairaukset ovat tontin luoteiskulman läheisyydessä päättyneet ylimmillään 1,4 metrin syvyydellä maanpinnasta tiiviissä moreenissa olevaan kiveen tai kallioon. Syvimmillään kairaukset ovat pysähtyneet suunnittelualueen kaakkoiskulmassa 9,4 metrin syvyydellä maanpinnasta kallioon ja toisaalta alueen pohjoispuolella 8,7 metrin syvyydellä tiiviissä moreenissa olevaan kiveen tai kallioon. Tontin itäosassa nykyisen tehdasrakennuksen kohdalla kairausten päättymistaso on syvimmillään ollut n. +10.

Vuonna 2017 vesipinnan havaittiin tontin eteläosalla noin tasolla +19,3 eli 1,7 metrin syvyydellä maanpinnasta. Vuonna 1996 tontin itäosassa tehtyjen pohjatutkimusten yhteydessä vesipinta havaittiin pohjavesiputkissa noin tasolla +19.6. Tontin kaakkoispuolella sijaitsevassa kaupungin pohjavesiputkessa pohjavedenpinta on vaihdellut v. 1990-2018 välillä +15.3...+18.5, keskimääräisen vaihtelun ollen n. +17...+18.3. Pohjaveden virtaussuunta on kohti kaakkoa.

Uudisrakennukset perustetaan pääosin paalujen varaan. Paalutyyppejä rajoittaa viereisen tehtaan toiminnan värinäherkkyys. Tontin keskivaiheilla ja mahdollisesti tontin luoteiskulmassa tulee varautua louhintaan. Suunnittelualueella tulee suorittaa yksityiskohtainen pohjatutkimus perustamisratkaisujen määrittämiseksi.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilan suuralueella sijaitseva Kehä III:en ja Tuusulanväylään rajoittuva sekä Tikkurilantiehen ja Niittytiehen tukeutuva Koivuhaan länsiosa on yleiskaavoitettu ja asemakaavoitettu teollisuus-, varasto- ja työpaikka-alueeksi. Kaavamuutosalueella ei ole asuntoja. Koivuhaan kaupunginosassa asui vuoden 2021 alussa 3 069 asukasta. Koivuhaan asukasmäärä on kuluneen kymmenen vuoden aikana kasvanut 1 301 asukkaalla.

Asuminen

Kaavamuutosalueella ei ole asuntoja. Kaavamuutosalueen eteläpuolella Köyhämäentien ja Kehä III:n välissä on pientalovaltainen asuntoalue. Se on osa aluetta, joka on yleiskaavassa osoitettu teollisuus- ja varastoalueeksi, jolla voidaan sallia myös paljon tilaa vaativan erikoistavara-kaupan sijoittuminen. Puolen kilometrin säteellä Piitie 2:sta sijaitsee maastotietokannan mukaan 44 asuinrakennusta, joista lähin on noin 50 metrin etäisyydellä kaavamuutosalueen tontinrajasta etelään.



Palvelut ja työpaikat

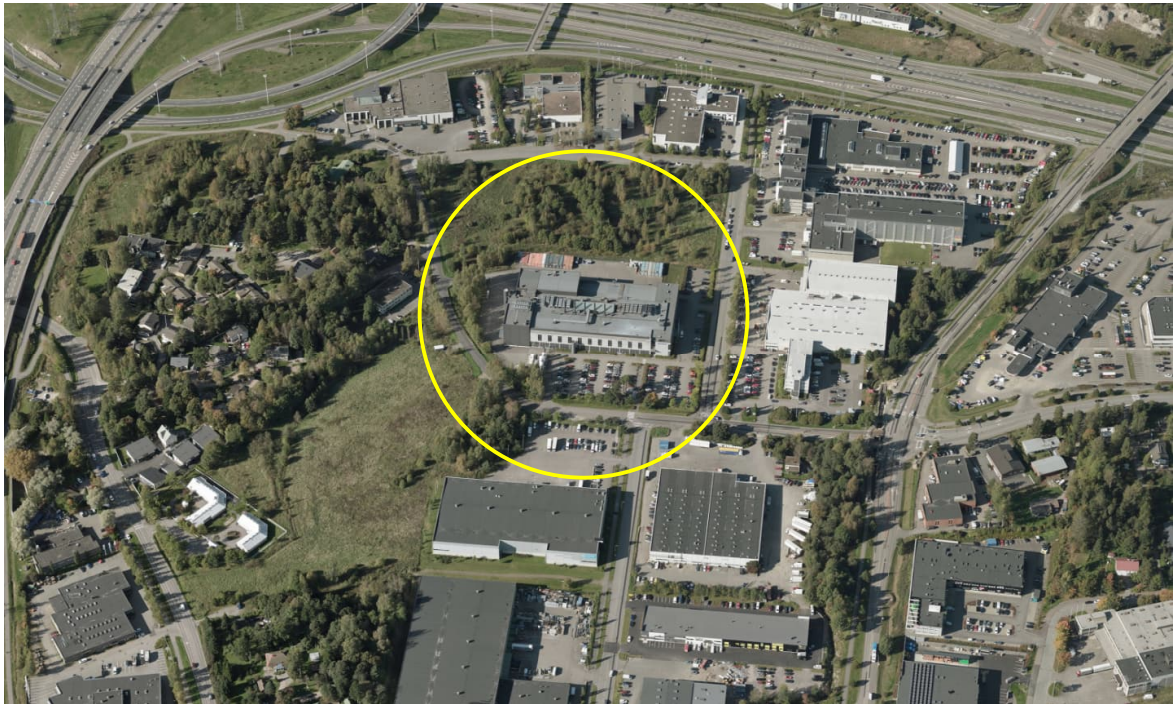
Vantaalla oli lähes 122 900 työpaikkaa vuoden 2019 lopussa. Vantaan osuus oli 5,2 % kaikista Suomen työpaikoista. Vantaan työpaikoista 19 % oli tukku- ja vähittäiskaupassa, 16 % kuljetuksen ja varastoinnin parissa sekä 11 % teollisuudessa. Viimeisten kymmenen vuoden aikana työpaikat ovat kuitenkin eniten lisääntyneet rakennussektorilla. Tikkurilan suuralueella, johon Koivuhaka kuuluu, työpaikkoja oli v. 2010 noin 25 838 ja kasvua vuoteen 2010 verrattuna oli 15,1 %.

Koivuhaassa oli vuoden 2019 lopussa 5 321 työpaikkaa ja työpaikkojen määrän lisäys v. 2010–2020 on 1 314 (32,8 %).

Okmetic Oy:n tuotantolaitoksessa työskentelee tällä hetkellä n. 500 työntekijää.

Yhdyskuntarakenne

Kehä III:en ja Tuusulanväylään rajoittuva sekä Tikkurilantiehen ja Niittytiehen tukeutuva Koivuhaan länsiosa on kehittyvää ja täydentyvää teollisuus- ja työpaikka-aluetta. Alueella on myös isoja autoliikkeitä huoltotoimintoineen.



Viistoilmakuva idästä, kuvan yläreunassa on Tuusulanväylä.

Kaupunkikuva

Alueen kaupunkikuvaa hallitsee kaavamuutosalueen luoteispuolella Tikkurilantien ja Tuusulanväylän kainalossa sijaitseva Ajasto Oy:n suuri ja korkea rakennus. Kaavamuutosaluetta ympäröivistä työpaikkarakennuksista valtaosa on rakennettu vuosina 1989–1999. Rakennusten julkisivut ovat pääsääntöisesti kiviaineispintaisia ja vaaleita. Okmetic Oy:n Piitie 2:n rakennusten arkkitehtuuri on lähiympäristönsä parhaimmistoa.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavamuutosalueen eteläpuolella sijaitsee vanha tielinjaus, joka on johtanut Helsingin pitäjän kirkonkylältä Hämeenlinnan suuntaan. Kirkkotie–Köyhämäentien osuus on v. 1777 kartalla ja Kuninkaankartastossa tie on piirretty Tuusulan kirkolle saakka. Tieosuuden kulttuurihistorialliset arvot on inventoitu ja todettu vaatimattomiksi.

Kaavamuutosalueella ei ole Muinaismuistolaila (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäänneksiä.

Virkistys

Kaavamuutosalueella ja sen lähiympäristössä ei ole yleiskaavassa osoitettuja virkistysalueita eikä ulkoilureittejä.

Kaavamuutosalueen ulkopuolella Köyhämäentien kaakkoispuolella on Puukullanpelto-niminen puisto.

Liikenne

Okmetic sijaitsee Tuusulanväylän ja Kehä III:n liittymän koillispuolella hyvien liikenneyhteyksien alueella. Kaavamuutosaluetta ja korttelia 68026 rajaavat lännessä Mäkituvantie, pohjoisessa Piitie sekä etelässä ja idässä Köyhämäentie, joka liittyy alueen Tikkurilantiehen. Piitietä, Mäkituvantietä ja Köyhämäentietä reunustavat jalkakäytävät. Tikkurilantie kevyen liikenteen väylälineen on osa Vantaan pääkatuverkostoa ja merkittävä Kehä III:n pohjoispuoleinen rinnakkaisyhteys Hakkilasta Tikkurilan sekä Aviapoliksen kautta Kivistöön ja Hämeenlinnanväylälle. Tikkurilantielle on Vantaan

yleiskaavoissa osoitettu ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys esimerkiksi mahdollista pikaraitiotietä varten ja Tuusulanväylän risteämäkohtaan joukkoliikenteen terminaali. Köyhämäentieltä on Juurakkotien välityksellä yhteys Niittytielle, jolla on eritasoliittymä kaavamuutosalueen eteläpuolella sijaitsevalle Kehä III:lle.

Kaavamuutosalueen koilliskulmasta on noin 150 m etäisyys Köyhämäentien/Ohtolankadun ja Tikkurilantien liittymän linja-autopysäkeille (570, 575). Tikkurilantie on hyvän joukkoliikenteen palvelutason väylä ja keskeinen osa Vantaan pääkatuverkostoa sekä Kivistöstä Aviapoliksen kautta Tikkurilaan suunniteltua pyöräilyn laatukäytävää.

Vesihuolto

Kaavamuutosalue kuuluu rakennetun vesihuollon piiriin. Vesihuollon nykyiset verkostot ovat kapasiteettinsa äärirajoilla.

Vedenjakelu

Kaavamuutosalueen pohjoispuolella Piitiellä kulkee vuonna 1991 rakennettu DN225 vesijohto. Kaavamuutosalueen länsipuolella Mäkituvantiellä kulkee vuonna 1991 rakennettu DN225 vesijohto. Kaavamuutosalueen eteläpuolella tontin sisällä kulkee vuonna 1997 rakennettu DN225 vesijohto. Kaavamuutosalueen eteläpuolella Köyhämäentiellä kulkee vuonna 1983 rakennettu DN110 vesijohto. Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin.

Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.

Alueen verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Alueen painetasot vaihtelevat välillä +82...+66. Vesitornin varastotilavuus on 6700 m³.

Jätevesiviemäröinti

Nykyiset tontin jätevedet johdetaan Köyhämäentien varressa kulkevassa viemärissä Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymän (KUVESin) hoidossa olevaan siirtoviemäri-tunneliin. Kaavamuutosalueen pohjoispuolella Piitiellä kulkee vuonna 1991 rakennettu DN250 jätevesiviemäri. Kaavamuutosalueen länsipuolella Mäkituvantiellä kulkee vuonna 1991 rakennettu DN250 jätevesiviemäri. Kaavamuutosalueen eteläpuolella Köyhämäentiellä kulkee vuonna 1983 rakennettu DN200 jätevesiviemäri. Viemärit laskevat Suutarilan jätevedenpumppaamolle, josta ne johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymän (KUVESin) hoidossa oleva siirtoviemäri-tunneli halkaisee kaavamuutosalueen korttelin 68026 itäosan pohjois- eteläsuunnassa poiketen sijainniltaan voimassa olevaan asemakaavaan merkityn ohjeellisen maanalaisen tilan (ma) alueesta. Se rajoittaa rakentamista ja mahdollista louhintaa tunnelin läheisyydessä.

Hulevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueen pohjoispuolella Piitiellä kulkee vuonna 1991 rakennettu DN300 hulevesiviemäri. Kaavamuutosalueen länsipuolella Mäkituvantiellä kulkee vuonna 1991 rakennettu DN500 hulevesiviemäri. Kaavamuutosalueen eteläpuolella tontin sisällä kulkee vuonna 1997 DN500 hulevesiviemäri.

Pohjoispuolen hulevedet johtuvat Kattilanojan kautta Keravanjokeen. Eteläpuolen hulevedet johtuvat Puukullanpellon avo-ojien kautta Kehä III alitse Pappilanojaan, josta ne johtuvat Keravanjokeen. Mäkituvantielle muodostuu maaston alin kohta, josta ei ole luontaista tulvareittiä maanpintoja pitkin.

Kaukolämpö

Okmetic Oy:n kiinteistö on kytketty kaukolämpöverkkoon. Maanalaiset kaukolämpöputket sijaitsevat mm. Piitien ja Mäkituvantien katualueiden alla.

Sähköverkko

Asemakaavan muutosalueella ja etenkin korttelia ympäröivillä katualueilla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita.

Ympäristöhäiriöt

Kaavamuutosalue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen lentomeluviikityksellä, jolla melutaso L_{DEN} on 50 – 55 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 28 dB.

Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2016 liikennetiedoilla tehty Pääkaupunkiseudun ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2017. Sen perusteella tie- ja katuliikenteen aiheuttaman melun päiväajan keskiäänitaso L_{Aeq} 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on Piitien ja Mäkituvantien aivan luoteisimmassa kulmauksessa 60–65 dB, valtaosalla kaavamuutosalueella 55–60 dB ja nykyisen tuotantorakennuksen itä- ja eteläpuolella 50–55 dB. Vantaan kaupungin rakentamishojheen mukaan tieliikennemelu 55–60 dB edellyttäisi toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 25 dB.

Kaavamuutosalueen merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu lentoliikenteen melusta.

Äänitaso ilmoitetaan desibeleinä (dB), joka on suhteellinen, logaritminen luku. Ihminen kykenee havaitsemaan 2–3 dB:n suuruisen melutason muutoksen. 5–6 dB:n melutason muutos on selvästi havaittava oleellinen muutos. 8–10 dB:n melutason muutos koetaan melun kaksinkertaistumisena ja suurena muutoksena. Liikennevirran melu vaimenee noin 3 dB kun etäisyys melun aiheuttajaan kaksinkertaistuu. Liikennemäärän kaksinkertaistuessa lähtömelutaso voimistuu noin 3 dB.

Lehtien havinan äänitaso on noin 10 dB, kuiskauksen noin 30–40 dB, normaalin keskustelun 50–60 dB, päiväkodin leikkien yms. toiminnan 90 dB, rekan ohiajon > 90 dB, paineilmaporan 120 dB ja suihkukoneen nousun 125 dB. Välittömän kuulovaurion riskiraja on 140 dB.

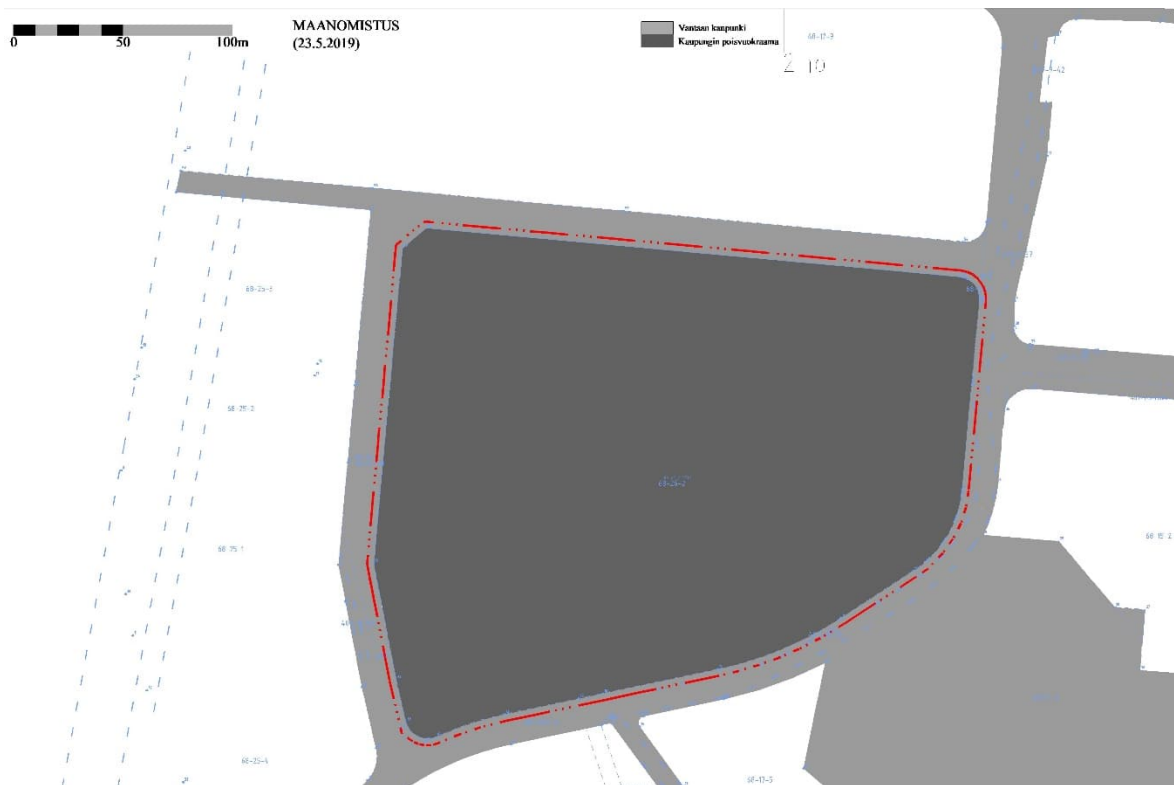
Okmetic Oy:n Piitie 2:n nykyinen tuotantolaitos on vaarallisten kemikaalien laajamittaisen varastoinnin ja käsittelyn perusteella Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) valvoma toimintaperiaateasiakirjalaitos, jonka konsultointivähyke on 0,5 km. Mahdollisia onnettomuustilanteita ja niiden johdosta ympäristöön vapautuvien kemikaalien aiheuttamia vaaroja on selvitetty mm. vuonna 2012. Mallinnuksessa pahimmiksi vaaraa-aiheuttaviksi skenaarioiksi tunnistettiin fluorivetyhapon leviäminen piha-alueella ja tulipalo. Okmeticin aidatulla ja vartioidulla piha-alueella on valtuutetun kaasuntoimittajan omistama kaasuasema. Kaasuasemalla on varastoituna nestemäistä happea (O_2), typpeä (N_2), vetyä (H_2) ja argonia (Ar). Näistä happi ja vety ovat tulipalon kannalta riskialtteinmat kaasut.

Kaavamuutosalueella ei ole tiedossa olevia pilaantuneen maaperän kohteita.

Erityistoiminnat

Kaavamuutosalueella ei ole sähköön voimajohtojen vaara-alueita eikä muita asemakaavassa osoitettuja erityisalueita.

2.1.4 Maanomistus



Piitie 2:n kiinteistön (92-68-26-2) omistaa omistaa Vantaan kaupunki. Kiinteistö on vuodesta 1996 alkaen vuokrattu Okmetic Oy:lle.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-68-26-2	Vantaan kaupunki	4,99
Yhteensä		4,99

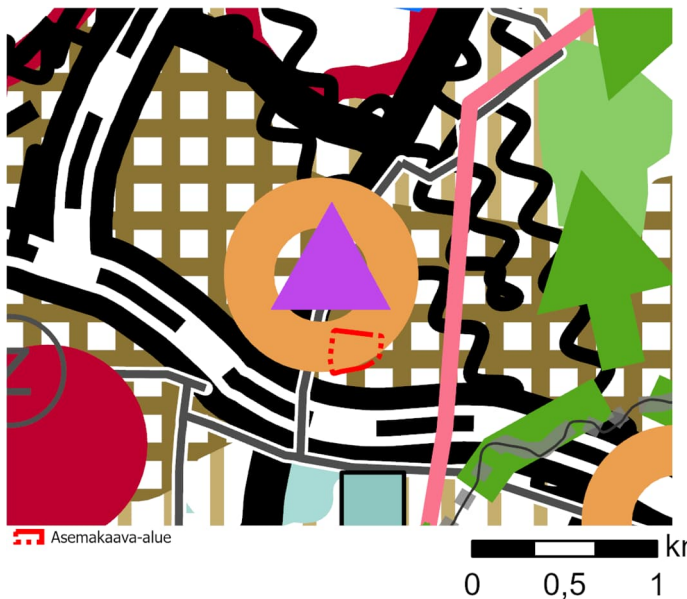
2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien ja 1.4.2018 voimaan tulleiden valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja, luoda edellytykset monipuoliselle asuntotuotannolle sekä parantaa elinkeinojen ja yritystoiminnan uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne tukeutuvat olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen luoden edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle ja ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta huolehditaan. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 3 ja 4.

Maakuntakaava

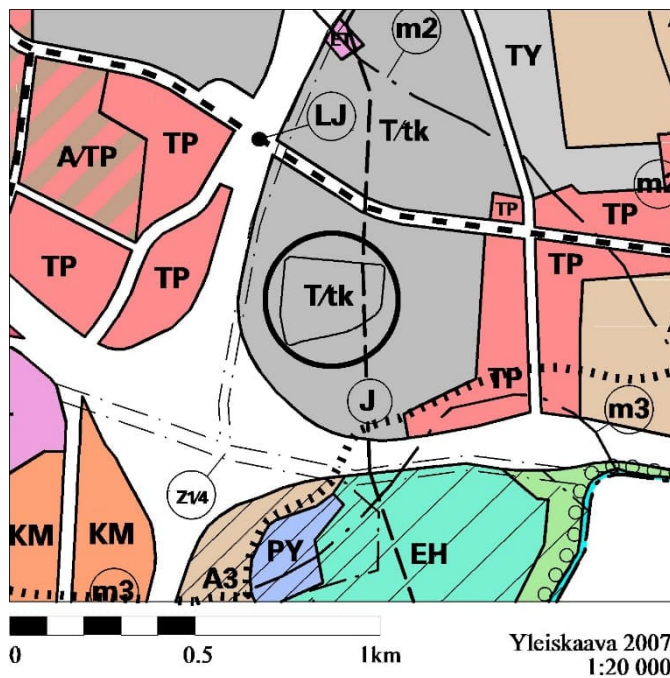


Kaavamuutosalue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä Pakkala–Tikkurila–Hakunila ja pääradan osuus Malmi–Tikkurila. Vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kiinteistön itäpuolella on jätevesitunneli.

Kaavamuutosalueen ulkopuolella Tuusulanväylän ja Tikkurilantien risteyskohta on kaupan aluetta (tilaa vaativa vähittäiskauppa ) ja joukkoliikenteen vaihtopaikka ()

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätösten myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä. Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Hyväksytyjen valitusten osalta Uusimaa-kaavan ratkaisut ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa eivätkä voi tulla voimaan, ellei korkein hallinto-oikeus muuta tai kumoa hallinto-oikeuden ratkaisua. Lainvoiman kaavat voivat saada vasta, kun jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Yleiskaava



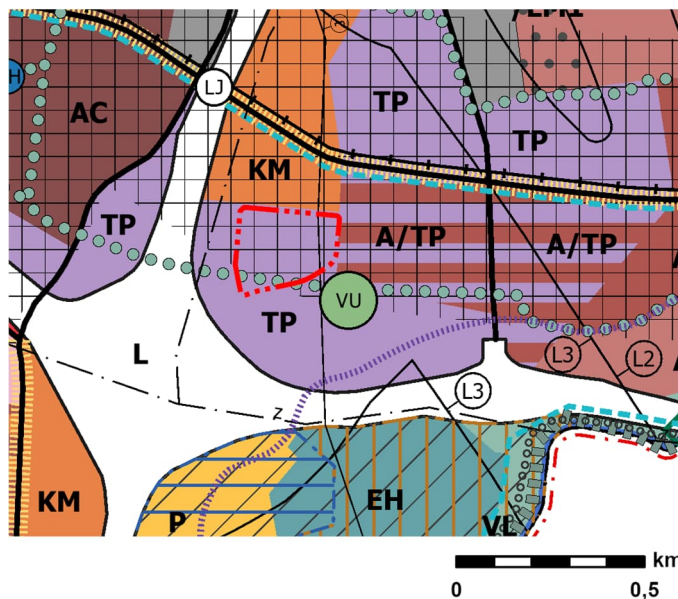
Piitie 2:n kiinteistö on teollisuus- ja varastoaluetta, jolla voidaan sallia myös paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan sijoittuminen (T/tk). Alueella voidaan sallia myös toimistotiloja. Alue sijaitsee L_{DEN} 50 – 55 dB lentomeluvyöhykkeellä 3 (m3).

Kiinteistön itäosan läpi kulkee jätevesitunneli —J—

Tikkurilantie on ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys, jolle on osoitettu Tuusulanväylän risteämäkohaan joukkoliikenteen terminaali —L—

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010. Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

Yleiskaava 2020



Kaavamuutosalue on lentomeluvyöhykkeellä 3 (L_{DEN} 50–55 dB) ja joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuvalla kestävän kasvun vyöhykkeellä sijaitsevaa monipuolista työpaikka-aluetta (TP), jonka eteläpuolelle on osoitettu virkistysalueyhteys.

Kaavahanke on Yleiskaava 2020 mukainen.

Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021, mutta ei ole vielä voimassa.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Rakennusluvat

Rakennuslupa LP-092-2017-01068 (19.5.2017) tuotantotilojen laajennukselle nykyisen rakennuksen eteläpäähän.

Rakennuslupa LP-092-2018-00453 (21.05.2018) nykyisen rakennuksen tuotantotiloissa tehtäville muutoksille ja laajennuksille.

Rakennuslupa LP-092-2018-06489 (17.1.2019) nykyisen tehdasrakennuksen toimisto-osassa tehtäville tilamuutoksille (uusia wc-tiloja, uusi palo-osastoitu iv-konehuone). Kiinteistölle rakennetaan uusi jätekatos ja oleva jätepuristin poistetaan.

Rakennuslupa LP-092-2019-07654 (8.6.2020): Tuotantorakennuksen 2. kerroksessa muutetaan toimistotilaa pukuhuoneiksi. Puku- ja pesutilat rakennetaan ja otetaan käyttöön vaiheittain. Hissin uusimisen myötä tarpeettomaksi jäävä hissikonehuone erotetaan hissien palo-osastosta ja siihen rakennetaan 2 kpl wc-tiloja.

Rakennuslupa LP-092-2021-01989 (4.6.2021): Muutoslupa tehdasrakennuksen toimisto-osan tilamuutoksille. Hissi uusitaan konehuoneettomaksi ja hissien konehuone liitetään 2. kerroksen toimisto-osan palo-osastoon. 4.krs haaluskäytävän yläosaan suunniteltua iv-konehuonelaajennusta ei rakenneta. 5. kerroksen konehuoneeseen rakennetaan palo-osastoitu varastotila.

Rakennuslupa LP-092-2021-04371 (23.12.2021): Tehdasrakennuksen 5. kerroksen iv-konehuoneeseen rakennetaan palo-osastoitu varastotila.

Ympäristöluvat

Uudenmaan ympäristökeskus on myöntänyt Okmetic Oy:lle Piitie 2:n teollisuuslaitosta koskevan ympäristöluvan 12.9.2006 (No YS 1262). Vantaan ympäristölautakunta on tarkistanut em. luvan lupamääräykset 12.6.2013 (§ 4).

Em. rakennuslupiin liittyvät ympäristöluvat:

- Vantaan ympäristölautakunta on 7.11.2018 (§ 6) myöntänyt ympäristöluvan, joka koskee Okmetic Oy:n toiminnan olennaista muuttamista.
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on myöntänyt 4.4.2018 luvan Okmetic Oy:n tuotantolaitoksen laajentamiseksi.

Ratikan kaavarunkoluonnos YK0049

Ratikkalinja on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva poikittainen raideyhteys, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Ratikasta on vaihtoyhteydet metroon Mellunmäessä ja juniin Tikkurilassa, Aviapoliksessa ja lentoasemalla.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava. Kaavarunko tai -rungot ovat valmisteluaineistoa tuleville asemakaavamuutoksille, joilla alueiden maankäyttö virallisesti ratkaistaan.

Ratikan kaavarungon suunnitteluala kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitukset ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen). Kaavarunko kokoa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja.

Koivuhaassa ratikkalinjaa suunnitellaan yleiskaavojen mukaisesti Tikkurilantien yhteyteen. Okmetic Oy:n asemakaavamuutosta lähin suunniteltu ratikkalinjan pysäkki olisi Tikkurilantien ja Tuusulanväylän liittymässä. Okmetic Oy:n kiinteistö on kaavarunkoluonnoksessa osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnoille (TY), jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Köyhämäentie sekä Mäkituvantien eteläosuus ovat kaavarunkoluonnoksessa viherkatuja tai muita vehreitä kulkureittejä.

Kaupunkiympäristölautakunta on 5.4.2022 käsitellyt kaavarunkoluonnosta ja sen asettamista nähtäville.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Okmetic Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 4.9.2017. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002355 ja kaavoitus tuli vireille 16.11.2018.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- vantaalaiset asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: Kaupunkirakenne ja ympäristö, Kiinteistöt ja tilat, Kadut ja puistot, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolosta, riittävydestä ja niihin liittyvästä mielipiteiden kuulemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomat -lehdessä 21.11.2018, kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille ja naapureille sekä sähköpostilla viranomaisille. Kirjeet ja sähköpostit ovat sisältäneet 16.11.2018 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Mielipiteiden kuulemisen (16.11.2018–4.1.2019) yhteydessä saatiin 3 mielipidettä sekä 6 viranomaisten tms. tahojen kannanottoa. Kaavoittajan vastine on osoitettu (→ *kursiivilla*).

Caruna Oy:llä sekä Fingrid Oy:llä ei ollut huomautettavaa asemakaavamuutoksesta ja sen lähtökohdista. Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Caruna Oy:n eikä Fingridin voimajohtoja.

Etola-Yhtiöt (Vantaan tiivistekiinteistö Oy, Tiiviste Group Oy): Tontille suunnitellun rakennuskokonaisuuden ja sen eri osien tulee luontevasti sopia jo rakennettuun ympäristöön rakennuskorkeudeltaan, materiaaleiltaan ja väritykseltään. Laajennusrakennusten julkisivurakenteiden tulee olla laadukkaita, pääosin vaaleita ja ainakin osittain kiviainespintaisia. Köyhämäentien liikennöitävyyttä, liikennekapasiteettia ja liikenneturvallisuutta tulee parantaa kaavamuutoshankkeen ja muiden lähistölle suunniteltujen rakennushankkeiden aiheuttaman liikennemäärien lisääntymisen johdosta.

(→ Okmetic Oy:n korttelia koskevat uudet kaavamääräykset ja kaavaratkaisu muodostaa alueelle jo rakennettuun ympäristöön sopivaa rakentamista. Lisäksi edellytetään, että korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen ja rajata kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Kaavamuutos ei aiheuta Köyhämäentien liikennemääriin sellaisia muutoksia, jotka edellyttäisivät kadun liikennöityvyyteen yms. parannuksia. Mikäli katua on muista syistä mahdollisesti tarpeellista kehittää, sen nykyinen asemakaavoitettu n. 14 m leveä katualue tilavarauksineen mahdollistaa monenlaiset parantamistoimet.)

Kiinteistö RUTARS 92-407-10-59: Kiinteistön omistajat edellyttävät, että asemakaavan muutos, rakentaminen ja toiminta eivät aiheuta maankäytön rajoituksia muille lähialueen maanomistajille. Laajennusosan kaasuaseman sijaintia tulisi tarkastella ympäristöä vähemmän häiritseväksi. Muutoksessa on myös huomioitava, että alue on laadittavana olevassa Vantaan uudessa yleiskaavaluonnoksessa merkinnöillä KM ja A/TP.

(→ Vantaan yleiskaavan 2020 luonnoksessa Köyhämäentien etelä- ja länsipuolel on osoitettu KM-merkinnällä alueiksi, joita kehitetään paljon tilaa vaativaan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppaa. Tikkurilantien eteläpuoleiset alueet, jotka tukeutuvat Juurakkotiehen ja Niittytiehen, on osoitettu A/TP-merkinnällä asumiseen muuntuvaksi työpaikka-alueeksi. Hyväksytyssä Yleiskaava 2020 KM-alueita on supistettu ja Piitie 2 kaavamuutosalue on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP). Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on 28.2.2018 luokitellut Okmetic Oy:n nykyisen teollisuuslaitoksen toimintaperiaateasiakirjalaitokseksi, jonka konsultointivähyke on 0,5 km. Konsultointivähykkeet on muodostettu laitosten riskeistä yleisesti tiedossa olevien arvioiden perusteella, eikä niitä voi suoraan käyttää suojaetäisyyksinä tuotantolaitosten ja herkkien toimintojen välillä. Kun onnettomuusvaarallisten kohteiden ympäristöä konsultointivähykkeellä kaavoitetaan tai merkittävästi rakennetaan, on Tukesilta ja pelastusviranomaiselta pyydettävä lausunto mahdollisuuksista kaavoittaa tai rakentaa kemikaaleja käsittelevän laitoksen lähistölle. Em. lausunto on pyydettävä Okmetic Oy:n nykyisenkin toiminnan takia, joten nyt laadittava kaavamuutos ei sen osalta muuta tilannetta. Yleiskaavan 2020 KM- ja A/TP -alueet sijaitsevat nykyisen Okmetic Oy:n teollisuuslaitoksen konsultointivähykkeellä, mikä on huomioitava niiden maankäyttöä muutettaessa ja kehitettäessä.

Kaasuaseman sijainti ratkaistaan rakennusluvassa. Asemakaavamuutoksen kaavamääräykset edellyttävät, että korttelialue tulee rajata kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Korttelialueen reunoille on osoitettu alueen osat, joille on istutettava puita ja pensaita.

Kaksi asukasta Keinumäenkujalta: Uusi tehdasrakennus sekä kaasuasema tulisivat suoraan heidän asuntonsa eteen. He eivät halua kaasuasemaa näköpiiriinsä eikä näkymään häiritsevästi heidän tontilleen. Nykyinen kaasuasema höyryää Okmeticin tontin ulkopuolelle, joten uuden kaasuaseman höyryt kulkeutuisivat heidän tontilleen ja mahdollisesti vaurioittaisivat myös heidän autojaan. He vaativat siistiä korkeaa pengerrystä ja tontin rajalle tiheää puustoa tiheästi (esim. tuija-aita), jotta maisema saataisiin miellyttäväksi. Rekkaliikenne on kasvanut ja kasvaa varmasti uuden rakennuksen myötä, eikä heidän lapsilleen ole turvallista kävelyväylää alueella.

(→ Kaasuaseman säiliöiden nestemäinen kaasu muutetaan aseman höyrytimissä kaasumaiseen olomuotoon. Höyrytymislämpö otetaan ympäröivästä ilmasta, jolloin ilma jäähtyy ja ilman kosteussisältö tiivistyy vedeksi ja näkyy sumuna tai "vesihöyrynä". Ilmiö on sama kuin luonnossa esiintyvä sumu ja usva. Höyrytimien ulkopintaan muodostuvaa jäätä harjataan pois tai pestään kuumalla vesihöyryllä höyrytimen höyrytymiskapasiteetin parantamiseksi. Uudet kaavamääräykset edellyttävät, että korttelialue tulee rajata kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Korttelialueen reunoille on osoitettu alueen osat, joille on istutettava puita ja pensaita. Asemakaavamuutos ei muuta alueen katuverkolle asemakaavoitettuja n. 14 m levyisiä aluevarauksia, joiden puitteissa on tarvittaessa mahdollista kehittää

katuverkkoa ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Kadusta erotetun jalkakäytävän vähimmäisleveys on pääsääntöisesti n. 3,5 m ja kaksikaistaisen kadun ajoratojen leveys on yhteensä noin 7 m. Okmetic Oy:n nykyiset liikennemäärät viikossa ovat Köyhämäentien puolelta 25 pakettiautoa, 20 kuorma-autoa sekä 3 puoli- ja täysperävaunurekkaa. Tavarankuljetusliikenteen ennustetut liikennemäärät kaavamuutoksen mukaisessa lopputilanteessa Köyhämäentien puolelta ovat 35 pakettiautoa, 70 kuorma-autoa sekä 10 puoli- ja täysperävaunurekkaa.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännite-maakaapeleita. Niiden mahdollisten siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vantaan kaupungin museo: Kaavamuutosalueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita eikä tiedossa olevia muinaismuistolaita suojeltuja kohteita. Alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Kaupungin museota ei ole tarpeen kuulla kaavamuutoksen jatkovaiheissa. Kaavamuutosalueen eteläpuolella sijaitsee vanha tielinjaus, joka on johtanut Helsingin pitäjän kirkonkylältä Hämeenlinnan suuntaan. Kirkkotie–Köyhämäentien osuus on v. 1777 kartalla ja Kuninkaankartastossa tie on piirretty Tuusulan kirkolle saakka. Tieosuuden kulttuurihistorialliset arvot on inventoitu ja todettu vaatimattomiksi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL): Parhaillaan lausunnoilla olevassa MAL 2019 -suunnitelmassa pyritään pysäköintipolitiikan kautta vaikuttamaan työpaikkapysäköinnin määrään, erityisesti hyvien joukkoliikennedyteyksiä varrella. Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa ilmastopäästöihin. Piitie 2:sta on alle 500 metriä Tuusulanväylän tulevan 570 runkolinjan pysäkeille V6845 ja Ohtolantien pysäkeille on vain 200 metriä. Vantaan ratikan on alustavasti suunniteltu korvaavan linjan 570 vuonna 2030. HSL ei siten pidä tarpeellisuutta OAS:ssa esitettyä 180 uuden autopaikan lisäystä erinomaisen joukkoliikennetarjonnan vyöhykkeellä. Esitettyjä runsaita polkupyöräpaikkoja HSL pitää hyvänä asiana.

(→ Okmeticin tuotanto tapahtuu vuorotyönä. Osa vuoroista osuu sellaiseen vuorokaudenaikaan, jolloin joukkoliikenteen tarjonta ei ole työvuorojen kannalta optimaalista. Asemakaavamuutoksen ratkaisujen keskeisinä lähtökohtina ovat Okmetic Oy:n tuotantolaitoksen toimintojen ja prosessien tarpeet.)

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY): Asemakaava-alueella palvelevat yleisen vesihuollon verkostoyhteydet ovat valmiiksi rakennettu eikä kaava edellytä uuden vesihuollon lisärakentamista. *(Huom! Tämä asia on nähtävilläolon jälkeen tarkentunut. HSY:n huhtikuussa 2022 FCG:llä teettämän selvityksen mukaan asemakaavamuutos aiheuttaa tarpeen kasvattaa vesihuollon verkostojen kapasiteettia putkikokoja suurentamalla.)* Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitos kuntayhtymän (KUVESin) hoidossa oleva siirtoviemäritunneli halkaisee kiinteistön itäosan pohjois- eteläsuunnassa asemakaavaan merkityllä ohjeellisella maanalaisen tilan (ma) alueella. Mahdollinen louhintajarakentaminen tunnelin läheisyydessä tulee suunnitella yhteistyössä KUVESin ja HSY:n kanssa ja toteuttaa siten, etteivät toimenpiteet aiheuta haittaa tai vahinkoa tunnelille, mikä tulee ottaa huomioon kaavamääräyksissä. Lisäksi kaavaan tunnelia varten merkittävän alueen sijainti tulee tarkistaa vastaamaan tunnelin sijaintia. Asemakaavamuutosalueen eteläreunassa on maanalaista johtoa varten varattu alueen osa, jolla sijaitsee HSY:n jakeluvesijohto sekä huleveden keräilyviemäri. Johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä tai raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai pensaita. Mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:llä.

(→ Kaavamuutosalueelle toteutuneet maanalaiset johdot on huomioitu kaavamerkinnoilla ja kaavamääräyksillä.)

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksesta ei ole ollut tarpeen järjestää viranomaisneuvottelua.

Kaavamuutos on laadittu Vantaan kaupungin eri organisaatioiden asiantuntijoiden kanssa yhteistyönä, ml. ympäristökeskus sekä K-U Pelastuslaitos.

Nähtävilläolo (26.6.–26.8.2019) ja lausuntojen pyytäminen sekä muistutusten ja lausuntojen huomioiminen.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut kaupunginhallituksen 17.6.2019 päätöksellä MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 26.6.–26.8.2019 ja kaupunkisuunnittelu on pyytänyt siitä lausunnot Uudenmaan ELY-keskukselta, Helsingin seudun ympäristöpalveluilta (HSY), Keski-Uudenmaan pelastuslaitokselta sekä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta (Tukes).

Nähtävilläolon määräaikana ei jätetty yhtäkään muistutusta.

Lausuntoja saatiin 3 kpl. Lausuntojen huomioiminen on esitetty kunkin lausunnon yhteydessä *kurssiilla ja merkeillä* (→).

Uudenmaan ELY-keskus: Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY): Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Muutosehdotus ei edellytä nykyisen vesihuollon siirtämistä eikä uuden vesihuollon rakentamista. *(Tämä asia on nähtävilläolon jälkeen tarkentunut. HSY:n huhtikuussa 2022 FCG:llä teettämän selvityksen mukaan asemakaavamuutos aiheuttaa tarpeen kasvattaa vesihuollon verkostojen kapasiteettia putkikokoja suurentamalla.)* Asemakaavamuutosalueen eteläreunassa on maanalaisista johtoa varten varattu alueen osa, jolla sijaitsee HSY:n jakeluvesijohto sekä huleveden keräilyviemäri. Johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä tai raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai pensaita. Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymän (KUVESin) hoidossa oleva siirtoviemäritunneli halkaisee kiinteistön itäosan pohjois- eteläsuunnassa asemakaavaan merkityllä ohjeellisella maanalaisen tilan (ma) alueella. Kaavaan tunnelia varten merkittävän alueen sijainti tulee tarkistaa vastaamaan tunnelin sijaintia. Mahdollinen louhinta ja rakentaminen tunnelin läheisyydessä tulee suunnitella yhteistyössä KUVES:in ja HSY:n kanssa ja toteuttaa siten, etteivät toimenpiteet aiheuta haittaa tai vahinkoa tunnelille, mikä tulee ottaa huomioon kaavamääräyksissä. Asemakaavaselostuksessa esitettyjen havainnekuvien perusteella näyttää siltä, että uudisrakentaminen tapahtuu turvallisella etäisyydellä tunnelista.

(→ Korttelialueen kaavamääräyksissä edellytetään, että maanalaisia johtoja varten varatut alueen osat on toteutettava siten, että putkien painuminen on estetty ja putkien kunnossapito on mahdollista tehdä helposti. Maanalaisia johtoja varten varatulle alueen osalle ei myöskään saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita. Siirtoviemäritunnelin nykyinen sijainti on osoitettu maanalaisen tilan aluumerkintänä ma. Lausunnon johdosta ma-merkinnälle annetaan lisämääräys: "Siirtoviemäritunnelille ei saa aiheuttaa haittaa eikä vahinkoa. Tunnelin lähelle sijoittuvasta toiminnasta ja rakentamisesta on pyydettävä lausunto Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun Liikelaitoskuntayhtymältä.")

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes): Asemakaavan muutosta koskevista asiakirjoista on Tukesin mielestä kattavasti huomioitu Okmetic Oy:n vaarallisten kemikaalien teollisen käsittelyn ja varastoinnin aiheuttamat vaikutukset lähiympäristöön. Erillisessä selvityksessä on tuotu hyvin esiin, miten toiminnan kasvamisesta huolimatta onnettomuusriskit voidaan pitää samalla tasolla nykyiseen toimintaan verrattuna. Tukes tulee omassa lupaprosessissa kiinnittämään erityistä huomiota kemikaalivuotojen ehkäisyyn sekä mahdollisten onnettomuusvaikutusten selvittämiseen (vaara-alueen kuvaamiseen). Okmeticin 0,5 km konsultointivyöhykkeen sisällä on kuitenkin tulevaisuudessa kaavoitushankkeissa syytä huomioida, ettei alueelle kaavoiteta sellaista toimintaa, joka huomattavasti

kasvattaisi alueella oleskelevien ihmisten määrää tai vähintään ennen kaavamuutoksia asiasta pyydetään lausunto sekä Tukesilta että pelastuslaitokselta. Vuonna 2018 tehdyssä laajennuksessa tuotantolaitokselle tuotiin nestekaasusäiliö. Nestekaasun osalta on tärkeää, ettei mahdollisessa vuototilanteessa kaasua pääse kertymään syvennyksiin yms. ja että kaasusäiliön ympärillä ei ole tiiviitä esterakennelmia. Kaavaselostuksessa on mainittu mm. tiivis pensasaita tai korkea pengerrys. Tällaiset rakennelmat voivat pahimmassa tapauksessa kasvattaa onnettomuusriskiä (kaasu ei pääse leviämään vapaasti tai palamisen nopeus kasvaa). Täten ympäristön suunnittelussa olisi hyvä ottaa huomioon myös tällaisia seikkoja ja varmistaa Okmeticilta nestekaasusäiliön sijainti laajennusmuutosten jälkeen sekä ympäristörakentamisen vaikutus turvallisuuteen. Tukesilla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta, eikä näe estettä asemakaavan muutokselle.

(→ Okmetic Oy:n konsultointiväyhykkeelle sijoittuvasta asemakaavoituksesta ja rakentamisesta pyydetään aina lausunto mm. pelastusviranomaiselta ja Tukesilta, jolloin eri osapuolten näkemykset onnettomuusriskeistä ja niiden torjumisesta voidaan huomioida. Okmetic Oy:n toiminnan laajentaminen vaatii myös ympäristöluvan. Ympäristölupahakemuksesta tiedotetaan kuulutuksella ja viranomaiset antavat hakemuksesta lausunnon. Ympäristölupahakemuksessa ja ympäristöluvassa on esitetty yksityiskohtaiset kuvaukset hankkeen toiminnoista sekä ratkaisuista onnettomuusriskien yms. vähentämiseksi. Luvan myöntämisen edellytyksenä on mm. se, että toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai merkittävää ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa.)

Nähtävilläolon (26.6.–26.8.2019) jälkeen tehdyt tarkistukset

Nähtävilläolon jälkeen kaavaratkaisua on muutettu tarkentuneiden asemakaavoituksen tavoitteiden takia. Lisäksi kaavamerkintöjä ja -määräyksiä on tarkistettu saatujen lausuntojen johdosta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:n lausunnosta johtuen on tarkistettu maanalaisen tilan (ma) kaavamerkintää lisäämällä sille kaavamääräys ”Siirtoviemäritunnelille ei saa aiheuttaa haittaa eikä vahinkoa. Tunnelin lähelle sijoittuvasta toiminnasta ja rakentamisesta on pyydyttävä lausunto Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun Liikelaitoskuntayhtymältä.”.

Kaavamääräyksen ”Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.” ruotsinnoksesta puuttuva ratkaisuja-sanana ruotsinnos ”lösningar” on lisätty teknisenä tarkistuksena kaavamääräykseen.

Piitie 2 sijaitsee Helsinki–Vantaan lentoaseman ns. poikittaisen (kaakko-luode) kiitotien kaakkoon suuntautuvan linjauksen vaikutuspiirissä. Asemakaavamuutosehdotukseen lisätään kaavamääräys: ”Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.” Piitie 2:n korttelialueella sallitaan aurinkopaneelit, joiden toteutuksessa on huomioitava paneelien lentoliikenteelle mahdollisesti aiheuttamat heijastukset ja häikäisy. Asemakaavamuutosehdotukseen lisätään kaavamääräys: ”Aurinkopaneelit eivät saa aiheuttaa lentoliikennettä vaarantavia heijastuksia ja häikäisyä.”

Nähtävilläolon jälkeen kiinteistön rakennusten muutoksia varten myönnettyjen rakennuslupien yhteydessä on ilmennyt tarve sähköverkostojen muuntamon toteuttamiselle kiinteistölle. Asemakaavamuutosehdotukseen lisätään kaavamääräys: ”Korttelialueelle tulee varata maantasoon tila muuntamolle, joka on helposti huollettavissa. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.”

Korttelialueen vihertehokkuudelta edellytettävä vähimmäistavoiteluku on muuttunut nähtävilläoloon kaavamuutosehdotuksen jälkeen ja sen tulee täyttää tavoiteluku 0,6, mikä tarkistetaan kaavamääräyksiin.

Okmetic Oy:n suunnitelmat ovat tarkentuneet kaavamuutosehdotuksen nähtävilläolon jälkeen. Tehtaan toiminta ja laitteistot edellyttävät nähtävilläoloon kaavamuutosehdotuksen mukaisen rakennusten vesikaton ylimmän kohdan korkeusaseman tason +43 korottamista tasolle +49. Lisäksi kiteenkasvatusuunien hallia varten tarvitaan rakennukseen osa, jonka katto kohoaisi

korkeusasemalle +52. Kaavamuutosehdotuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema +43 tarkistetaan korkeusasemaksi +49 ja sen lisäksi lisätään TKT-korttelialuetta koskeva kaavamääräys *"Kiteenkasvatusuunien hallin vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema saa olla enintään +52. Hallin osuus, joka kohooa korkeusaseman +49 yläpuolelle, saa olla pinta-alaltaan yhteensä enintään 3,6 % korttelialueen pinta-alasta."*

Tuotantotilojen autopaikkojen vähimmäismäärä tarkistetaan nähtävillä olleen kaavamuutosehdotuksen kaavamääräyksestä 1 ap / 100 k-m² määräykseksi 1 ap / 120 k-m².

Okmetic Oy on hyväksynyt oheiset tarkistukset.

Tehdyt tarkistukset ovat merkittäviä ja edellyttävät kaavamuutosehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyiden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Lentokenttäalueesta tehdään Euroopan ympäristöystävällisin.

Strategiateeman Elinvoimainen ja osaava Vantaa haasteita ovat: Työpaikkojen luominen ja työllisyyden nostaminen Vantaalla. Vetovoiman parantaminen. Painotuksena etenkin vantaalaisten osaamisen kehittäminen ja Vantaan vetovoiman parantaminen niin yritysten kuin asukkaiden näkökulmasta.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset (Kv 18.6.2018)

Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan ja täydennetään. Rakentamista ohjataan erityisesti joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja olemassa olevan infrastruktuurin yhteyteen. Kaupungin omistaman maan kaavoittaminen on etusijalla. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä vetovoimaisille yritys- ja työpaikka-alueille. Yritystoimintaa suunnataan alueille, joilla on parhaimmat edellytykset toiminnan harjoittamiseen ja jotka muodostavat muiden yritysten kanssa menestymisen mahdollisuuksia.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018): Vantaan kaupunginvaltuusto on linjannut kaupunkistrategiassaan, että Vantaan kaupunki on hiilineutraali vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin kehitystä kohti päästötöntä, jätteetöntä ja luonnonvaroja kestävästi käyttävää kaupunkia, jossa ei ylikuluteta. Resurssiviisauden tiekartalla edetään neljällä kaistalla, joiden tavoitteet ja toimenpiteet tukevat toisiaan. Kaistat ovat energiankulutus ja -tuotanto, yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, kulutus ja materiaalit sekä vastuullinen vantaalainen. Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen vaikuttavat merkittävästi kaupungin resurssitehokkuuteen. Tiivistyvän kaupunkirakenteen päästöt ovat huomattavasti hajautuneen kaupunkirakenteen päästöjä vähäisemmät. Kaavoituksessa lisätään energia- ja resurssitehokkuuden ohjaavaa vaikutusta mm. seuraavasti:

- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.
- Jatketaan laskentatyökalujen käyttöä kaavoituksessa (*keko, vihertehokkuus*).
- Asemakaavoissa ja tontinluovutuksessa lisätään ilmastokestävyteen tähtääviä vaatimuksia.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Otamme monipuolisen liikkumisen mahdollisuudet mukaan suunnitteluun.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestäväan rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.
- Vihertehokkuuden käyttöönotto, minkä avulla osaltaan toteutetaan kestäväan kehityksen ja ilmastomuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita.

MAL-tavoitteet:

Maankäyttöä, asuntotuotantoa ja liikennejärjestelmää ohjataan kokonaisuutena yhdyskuntarakennetta eheyttäen ja kestäväan liikkumista edistäen.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuus-menetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestäväan kehityksen ja ilmastomuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmassa 2015 yhtenä tavoitteena on vihertehokkuuden käyttöönotto. Vihertehokkuudella vastataan myös Vantaan resurssiviisauden tiekartan asettamiin tavoitteisiin. Vihertehokkuusmenetelmää on testattu asemakaavoituksessa vuodesta 2016 lähtien Ilmastokestävä kaupunki -hankkeessa luodulla ja Vantaalle muokatulla laskurilla. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella (tontti tai kortteli). Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vihreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestäväan kehityksen ja ilmastomuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita. Asemakaavassa alueille määrätään vihertehokkuustasot vihertehokkuusmenetelmää käyttäen.

Hulevesien hallinnassa on noudatettava Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa (Kh 11.5.2009).

3.3.2 Muut tavoitteet

Okmetic Oy:n tavoitteena on heidän nykyisten toimintaolosuhteidensa ja tulevaisuuden kehittämisedellytystensä turvaaminen Piitie 2:n kiinteistöllä.

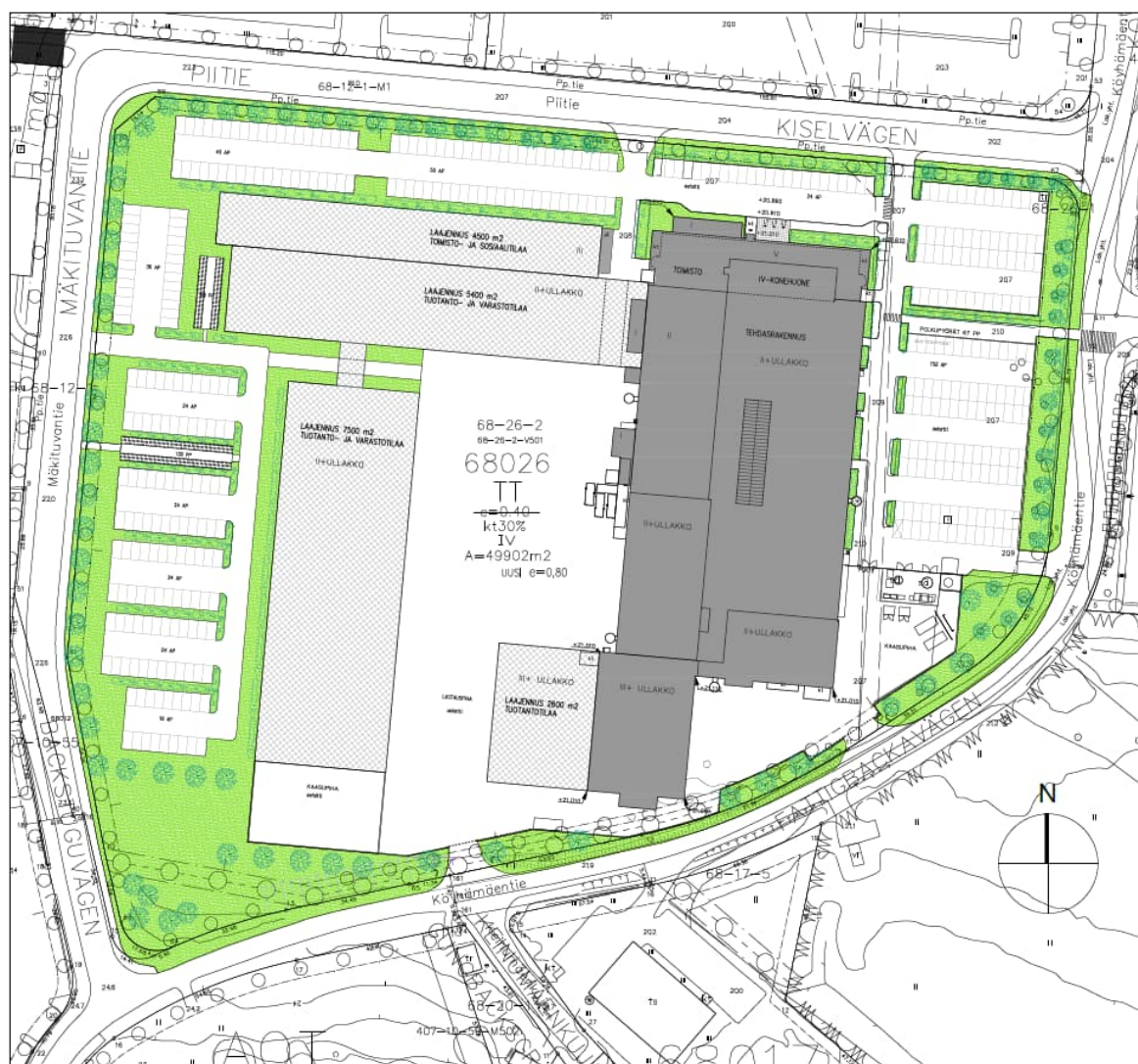
Muiden osallisten tavoitteet ovat kohdassa 3.2.2 *Osallistuminen ja vuorovaikutus*.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

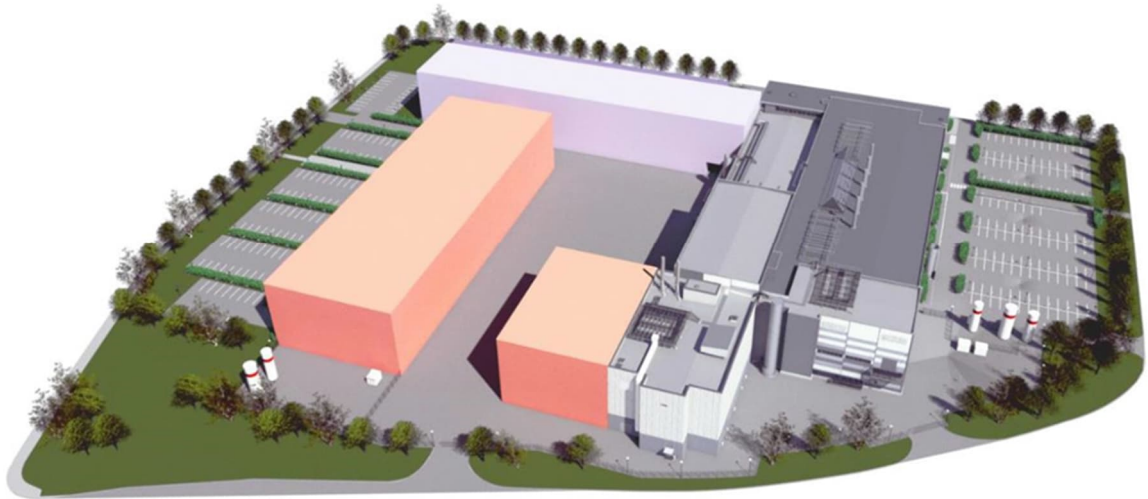
Kaavamuutoksessa on tutkittu ratkaisu, joka mahdollistaa Okmetic Oy:n teollisuuslaitoksen laajentamisen Piitie 2:n nykyisen rakennuksen länsipuolelle. Nykyistä rakennusta ei pureta.

Kaavamuutoksella ei ratkaista Okmetic Oy:n teollisuuslaitosten toiminnan edellyttämiä ympäristölupia yms.

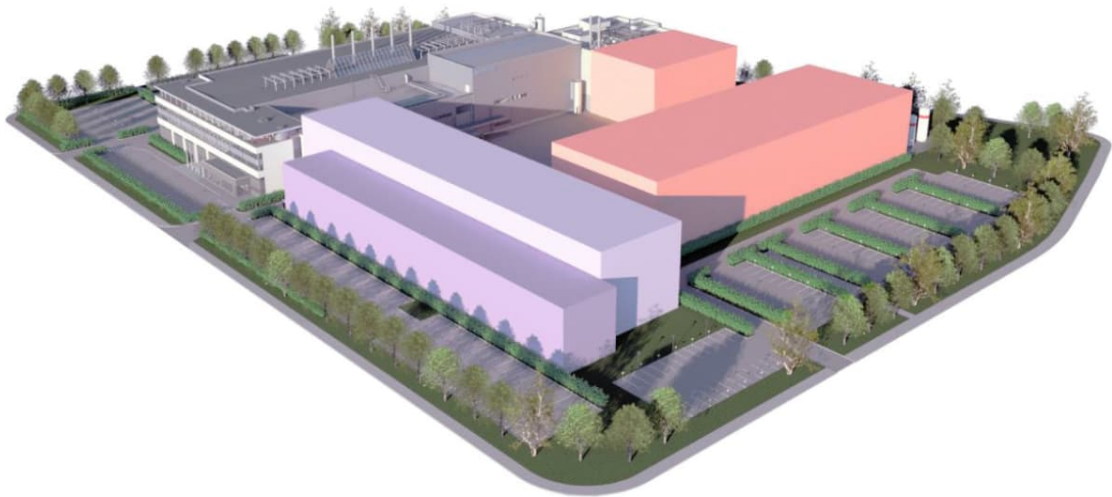
3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet



26.6.–26.8.2019 nähtävillä olleen kaavamuutosehdotuksen lähtökohtana ollut luonnos tontin maankäytöstä kaavamuutoksen mahdollistamassa lopputilanteessa. Nykyinen teollisuusrakennus on osoitettu tummanharmaalla.

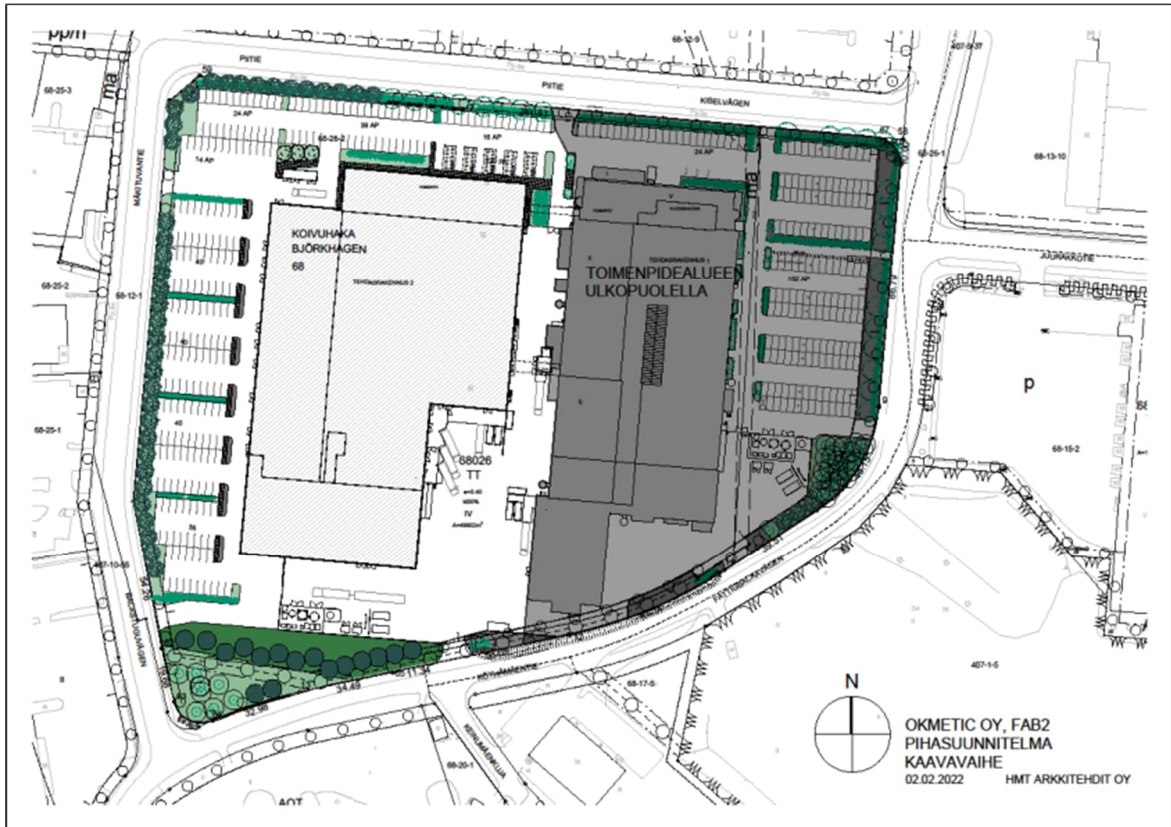


Alustava havainnekuva etelästä (HMT Arkkitehdit Oy).



Alustava havainnekuva luoteesta (HMT Arkkitehdit Oy).

Okmetic Oy:n suunnitelmat ovat tarkentuneet 26.6.–26.8.2019 nähtävillä olleen kaavamuutosehdotuksen jälkeen. Tehtaan tuotantoon liittyvät uudet laitteet ja rakenteet edellyttävät nähtävillä olleeseen kaavamuutosehdotukseen verrattuna korkeampaa rakennusta. Rakennusten enimmäiskorkeutta +43 on siksi nostettu korkeusasemalle +49 sekä sen lisäksi kiteenkasvatusuunien hallin vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema saa olla enintään tasolla +52.



26.6.–26.8.2019 nähtävilläolon jälkeen tarkentunut luonnos tontin maankäytöstä kaavamuutoksen tilanteessa (HMT Arkkitehdit Oy). Nykyinen teollisuusrakennus on osoitettu tummanharmaalla. Asemakaavamuutos 002355 mahdollistaa myös muunlaisen ratkaisun toteuttamisen tontille.



Alustava havainnekuva katsottuna idästä kohti Tuusulanväylää (HMT Arkkitehdit Oy).

Asemakaavamuutoksen lähtökohtana on Piitie 2:n itäosaan rakennetun teollisuusrakennuksen sekä siihen liittyvien nykyisten pysäköintialueiden ja kaasuaseman säilyminen nykyisillä paikoillaan. Rakennukset sijoittuvat tontilla siten, että ne mahdollistavat Okmetic Oy:n toimintojen ja

tuotantoprosessien jatkumisen ja kehittämisen kiinteistöllä. Rakennusten enimmäiskorkeus perustuu tehtaan toimintojen asettamiin vaatimuksiin.

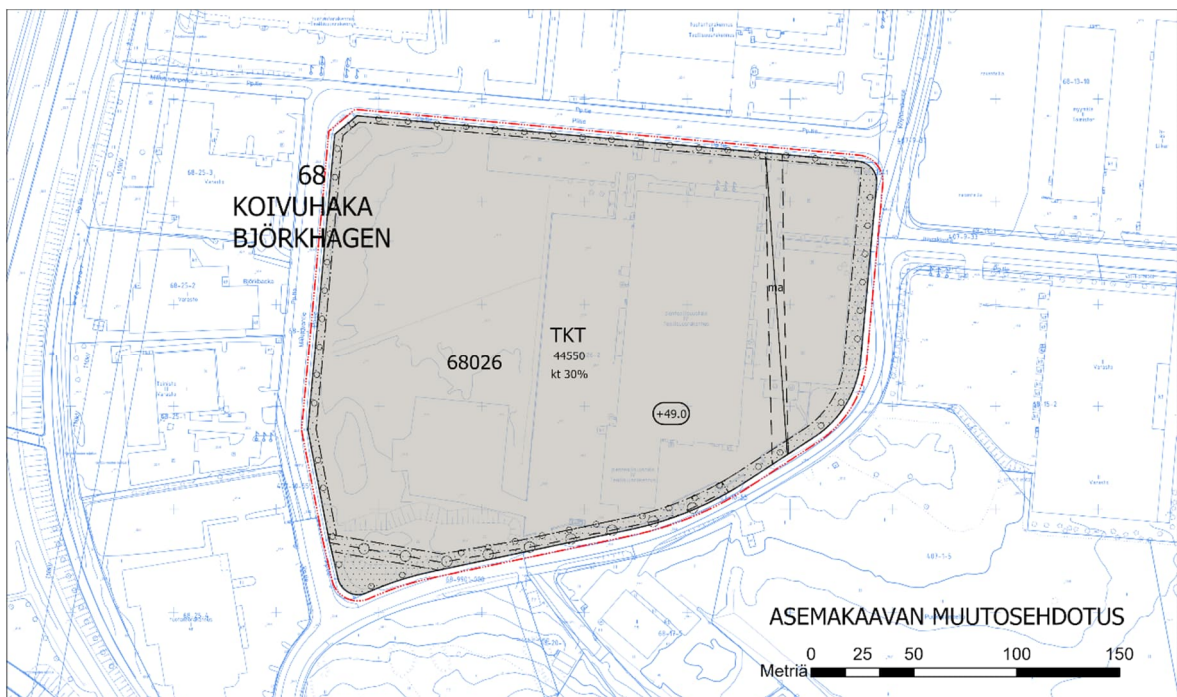
Uutta teollisuusrakennusta ja laajennuksia varten tarvittava 24 589 k-m² lisärakennusoikeus toteutetaan nykyisen teollisuusrakennuksen länsipuolelle. Huoltoliikenne ja huoltopihat sijoittuvat korttelin keskelle muodostuvalle sisäpihalle, jota rakennukset ympäröivät. Henkilökunnan ja vierailijoiden pysäköintialueet ovat korttelin ulkoreunoilla erillään huollolle ja logistiikalle tarkoitetuista alueista. Tontin eteläosaan tulisi uusi kaasukenttä.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Korttelin 68026 teollisuusrakennusten korttelialue (TT) muutetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT) ja uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on yli 2,2-kertainen kumoutuvan asemakaavan nykyiseen rakennusoikeuteen verrattuna. Tontin länsiosaan sijoittuva uusi teollisuusrakennus on nykyistä teollisuusrakennusta noin 6 m korkeampi ja kiteenkasvatusuunien hallin osalta noin 9 m korkeampi.

Tontille ajetaan sitä ympäröiviltä kaduilta (Piitie, Mäkituvantie, Köyhämäentie). Pysäköintialueet tulisivat tontin reunoille rakennusten ja kadunvarsien istutusalueiden väliin.



Ote kaavamuutosehdotuksen kaavakartasta

4.1.1 Mitoitus

Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä tehokkuusluvulla $e=0,40$ on 19 961 k-m².

Kaavamuutosalueen muuttuu teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT), jonka pinta-ala on n. 4,99 ha. Kaavamuutoksen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 44 550 k-m² ja sen perusteella korttelitehokkuus on noin $e=0,89$. Kaavamuutoksen myötä kokonaisrakennusoikeuden määrä kasvaa 24 589 k-m².

Auto- sekä polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät ovat:

- toimistot 1 ap / 50 k-m² ja 1 pp / 80 k-m²
- tuotantotilat 1 ap / 120 k-m² ja 1 pp / 160 k-m²
- varastot ja muut 1 ap / 150 k-m² ja 1 pp / 240 k-m²

Henkilöautojen pysäköintipaikkojen vähimmäismäärä on kumoutuvaa asemakaavaa lievämpi, koska tontti sijaitsee hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden alueella. Tontille on suunniteltu olevien 225 autopaikan lisäksi 198 uutta autopaikkaa ja nykyisen 86 polkupyöräpaikan lisäksi 220 uutta polkupyöräpaikkaa.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavamuutoksessa on huomioitu ympäristön laatua koskevat tavoitteet. Kaavamuutoksen kokonaisratkaisulla, asemakaavamääräyksillä ja –merkinnöillä sekä niiden huomioimisella rakennusluoppia myönnettäessä edistetään rakentamisen ja lähiympäristön hyvän laatutason toteutumista. Kaavamääräykset perusteluineen ovat kohdassa 4.3.1.

4.3 ALUEVARAUKSET

Asemakaavamuutosalue on teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialuetta (TKT).

4.3.1 Korttelialueet

TKT, teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialue

Kokonaisrakennusoikeuden määrä kasvaa kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 24 589 k-m², jotta kiinteistölle voidaan rakentaa Okmetic Oy:n tarvitsema uusi teollisuusrakennus sekä toimisto- ja varastotiloja. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta. Kumoutuvassa asemakaavassa osoitettu toimistotilojen enimmäismäärä 30 % kokonaisrakennusoikeudesta (kt30%) säilyy ennallaan, jolloin toimistotilojen suurin sallittu kokonaismäärä kasvaa 5 988 kerrosneliömetristä 13 365 kerrosneliömetriin. Rakennusten sallittu enimmäiskorkeus +49.0 perustuu tehtaan toimintojen, rakennelmien, koneiden ja laitteiden asettamiin vaatimuksiin ja mahdollistaa kumoutuvaan asemakaavan verrattuna noin 6 m korkeampien rakennusten rakentamisen. Kiteenkasvatusuunien hallin katto saa kuitenkin olla enimmillään korkeusaseman tasolla +52. Korkeusaseman +49 ylittävä osuus hallista saa olla pinta-alaltaan enintään 3,6 % korttelialueen pinta-alasta.

Korttelialue on keskeistä Koivuhaan yritysalueutta ja näkyy rakennuksineen Tikkurilantielle, joka on tärkeä pääkatu ja joukkoliikenteen runkoyhteys. Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen sekä rajata kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Piholla ei sallita avovarastointia. Rakennusten ja uusien pihojen rakentamisessa on myös huolehdittava kaupunkikuvan kannalta keskeiseltä Piitietä kiinteistölle avautuvista näkymistä. Kumoutuvassa asemakaavassa korttelialueen ympärille katujen reunoille osoitetut istutettavat puurivit ja istutettavat alueet tarvitaan jäsentämään kaupunkikuvaa ja ne säilyvät kaavamuutoksessa ennallaan.

Rakennuksille on määrätty tarvittava ääneneristävyys lento- ja liikennemelua vastaan. Kestäviä liikkumismuotoja edistetään mm. edellyttämällä, että rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille ja asettamalla kaavamääräyksissä vähimmäismäärät polkupyöräpaikoille.

Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmaa sekä hulevesiohjelmaa edistetään viherkerrointa sekä hulevesien hallintaa koskevilla kaavamääräyksillä. Ilmastomuutosta hillitään myös sallimalla tontilla maalämmön hyödyntäminen sekä edellyttämällä aurinkopaneelien ja muiden energias

säästävien ja tuottavien ratkaisujen suosimista. Aurinkopaneelit eivät saa aiheuttaa lentoliikennettä vaarantavia heijastuksia ja häikäisyä.

Korttelialueella sijaitseville HSY:n maanalaisille vesi- ja viemäriputkille on muodostettu rasitealueet maanalaisia johtoja varten varatuilla alueen osilla korttelialueen eteläosaan. Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymän (KUVESin) hoidossa olevalle maanalaiselle siirtoviemäritunnelille on muodostettu toteutuneen siirtoviemärin mukaiseen paikkaan rasitealue maanalaisena tilana. Rakennettaessa ajoyhteyksiä, pysäköintialueita tms. rasitealueille, on putket suojattava painumiselta sellaisella ratkaisulla, joka mahdollistaa putkien helpon kunnossapidon. Em. rasitealueille ei myöskään saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita. Siirtoviemäritunnelille ei saa aiheuttaa haittaa eikä vahinkoa ja tunnelin lähelle sijoittuvasta toiminnasta ja rakentamisesta on pyydettävä lausunto Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun Liikelaitoskuntayhtymältä.

Korttelialueelle voidaan järjestää tonttiliittymät sitä ympäröiviltä kaduilta.

4.3.2 Muut alueet

Kaavamuutosalueeseen ei sisälly TKT-korttelialueen lisäksi muita alueita.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Asemakaavamuutosta laadittaessa on tarkasteltu hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista. Kaavamuutosta varten on laadittu erilliset selvitykset laajennuksen vaikutuksista onnettomuusriskeihin sekä hulevesien hallinnasta.

Vaikutusten arviointi on ollut osa kaavan laadintaa ja vaikutusten arviointia on tehty kaavoituksen eri vaiheissa. Arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa kaavamuutoksen mahdollistaman maankäytön ja siihen liittyvien toimintojen merkittävät vaikutukset. Asemakaavamuutoksen vaikutukset on arvioitu kaupungin omana työnä. Laaditut selvitykset sekä viranomaisten lausunnot ja muiden osallisten kannanotot ovat osa vaikutusten arviointia.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle tai rakennettavaksi asemakaavoitetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä hyvin. Hanketta voidaan pitää kestävästä kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Mikäli korttelin asemakaavaa ei muutettaisi, sen nykyinen käyttötarkoitus teollisuusrakennusten korttelialueena ja kokonaisrakennusoikeus säilyisivät ennallaan. Tällöin Okmetic Oy ei voisi kehittää toimintojaan eikä toteuttaisi tarpeellisia tilojensa uudelleenjärjestelyjä ja laajennuksia. Se voisi johtaa Vantaan toimintojen alasajoon ja siirtämiseen muualle, mahdollisesti pois Vantaalta ja Suomesta.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

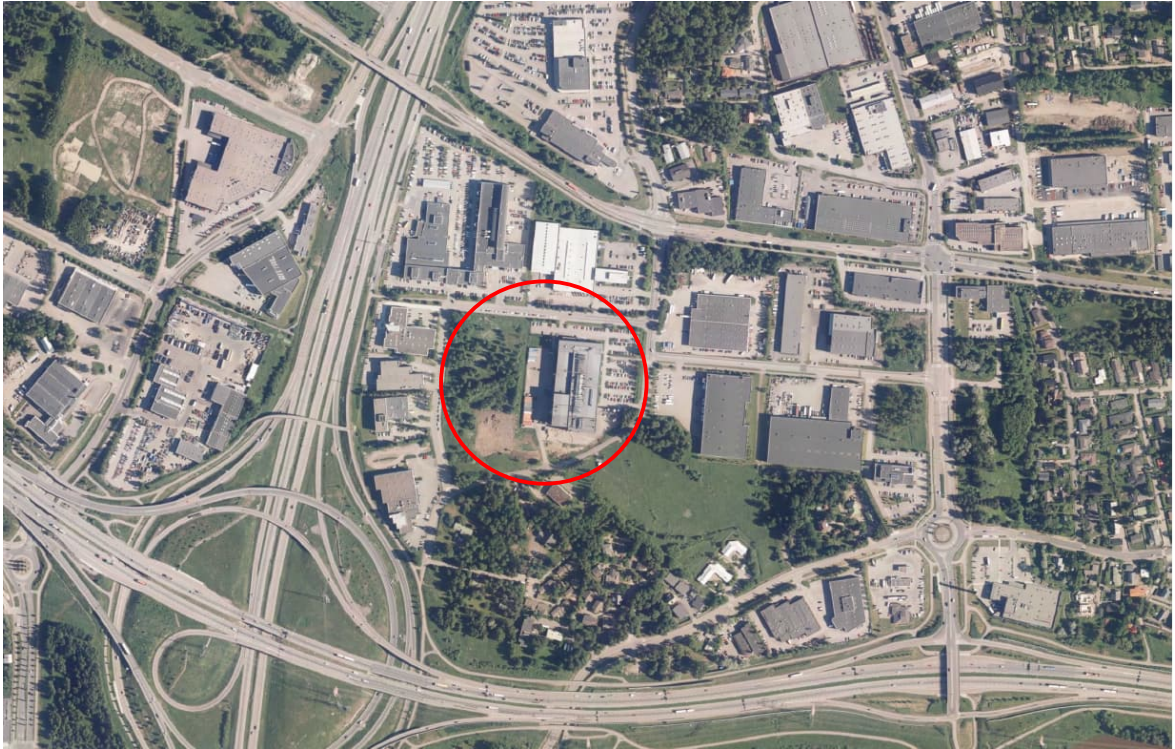
Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos ei sisällä asuntorakentamista, joten sillä ei ole suoraa vaikutusta alueen väestön rakenteeseen ja kehitykseen. Okmetic Oy:n toimitilojen laajennuksen lisäys työpaikkojen määrään voi välillisesti vähäisessä määrin vaikuttaa alueen tai Vantaan väestön rakenteeseen ja kehitykseen positiivisesti.

Yhdyskuntarakenne

Okmetic Oy:n laajentuva kiinteistö sijoittuu Koivuhaan yritysalueelle ja tukeutuu Tikkurilantiehen ja Kehä III:en. Toimitilojen laajennus monipuolistaa ja täydentää alueen yhdyskuntarakennetta.

Rakentaminen sijoittuu Tikkurilantien ja joukkoliikenteen runkoyhteyden tuntumaan. Bussipysäkit sijoittuvat kävelyetäisyydelle.



Piitie 2 on osoitettu punaisella rinkelalla.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutoksen mahdollistamien rakennusten mittakaava on sovitettu ympäröivään rakenteeseen. Okmetic:n uusien rakennusten materiaalivalinnat ja yksityiskohtaisempi suunnittelu ratkaistaan rakennuslupavaiheessa, jonka lähtökohtana on asemakaava kaavamääräyksineen. Nykyinen kumoutuva asemakaava ei sisällä kaupunkikuvaa koskevia kaavamääräyksiä. Nyt laadittavan asemakaavamuutoksen ja sen sisältämien kaavamääräysten myötä kaupunkikuvan hallinnan tilanne paranee kumoutuvaan asemakaavan verrattuna. Uusilla kaavamääräyksillä rakennusten julkisivuilta edellytetään korkealuokkaisia materiaaleja, rajoitetaan ulkovarastointialueiden näkymistä ympäristöön sekä edellytetään istutusvyöhykkeitä tonteille. Okmetic Oy:n korttelin rakentaminen valmiiksi ja uudet istutukset parantavat keskeneräisen alueen kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna.

Asuminen

Okmetic Oy:n toiminnan laajentumisen ja tuotanto- ja varastotilojen kaksinkertaistamisen seurauksena laitoksen riskit ympäristölle ja ympäröivälle asutukselle eivät kasva nykytilanteeseen ja kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna merkittävästi. Uuden tuotanto- ja varastotilan parempien riskienhallintakeinojen takia kemikaalien purkuonnettomuuden tai kemikaalisäiliön vuodon riski ei nouse. Kuljetusmäärien kasvaessa kuljetusonnettomuuden todennäköisyys nousee, mutta kuljetusyksiköiden pienen koon takia riski ei ole merkittävä tulevaisuudessakaan.

Tulipalon mahdollisuus nousee palokuorman kasvaessa, mutta myös Okmetic Oy:n palontorjuntakeinoja suunnitellaan tehostettavan. Vaikka kemikaalien varasto- ja käyttömäärät kasvavat laitospaikalla, kuljetusyksiköiden tai varastosäiliöiden koko ei kasva. Näin ollen kuljetusyksikön tai säiliön rikkoutuessa kemikaalia ei pääse ympäristöön enemmän kuin nykyään. Parempien riskienhallintatoimenpiteiden takia riskin ei nykytilanteeseen verrattuna arvioida kasvavan. Vallitseva

tuulensuunta alueella on selvityksen mukaan lounaasta, joten savukaasut yms. kulkeutuvat todennäköisimmin koilliseen ja siten pois päin Okmetic Oy:n eteläpuolella sijaitsevasta asutuksesta.

Asemakaavamuutos ei sisällä uutta asuinrakentamista.

Palvelut ja työpaikat

Okmetic:n nykyisessä tuotantolaitoksessa työskentelee tällä hetkellä n. 500 työntekijää. Kiinteistöllä on toimisto-, tutkimus-, tuotanto- ja varastotiloja. Asemakaavamuutoksen myötä kiinteistön rakennusoikeuden määrä yli kaksinkertaistuu ja Okmetic:n työntekijämäärän arvioidaan laajennusten jälkeen olevan noin 1 200 henkilöä. Okmetic työpaikkoineen on Tikkurilantien hyvien joukkoliikenneyhteyksien tuntumassa, mikä on VAT:n mukaista

Taloudelliset vaikutukset

HSY on huhtikuussa 2022 teetättänyt FCG:llä yleissuunnitelman kaavamuutoksen vaikutuksista alueen vesihuoltoverkostoon. Kiinteistön rakentaminen asemakaavamuutoksen mukaiseksi edellyttää vesihuollon (vedenjakeluverkosto, jätevesi- sekä hulevesiviemäröinti) kapasiteetin eli putkikokojen kasvattamista Juurakkotiellä, Piitillä, Köyhämäentiellä ja Mäkituvantiellä, minkä alustava kustannusarvio on noin 1,3 milj. €. Mikäli em. kustannukset aiheutuvat yksinomaan Okmetic Oy:n tarpeesta, koko summa on asemakaavamuutokseen liittyvän maankäyttösopimuksen mukaan mahdollista laskuttaa Okmetic Oy:ltä. Mikäli vesihuoltoverkon kapasiteetin lisäämisestä on arvioitavissa olevan hyötyä myös muille tahoille kuin Okmetic Oy:lle, on mahdollista, että Okmetic Oy:ltä laskutettava summa on arvioituja kustannuksia pienempi. Kaupunki huolehtii vesihuollon kapasiteetin kasvattamisesta ja uuden vesihuollon rakentamisesta yhteistyössä Helsingin seudun ympäristöympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n kanssa.

Kiinteistön maapohjan omistavalla Vantaan kaupungilla on kaavamuutoksen mukaisen lisärakennusoikeuden myötä mahdollisuus nostaa tontista perittävää maanvuokraa, jolla kaupunki voi ajan myötä osaltaan epäsuorasti kattaa yhdyskuntarakentamisesta aiheutuvia kustannuksia. Nykyisen vuokrasopimuksen mukaan Okmetic Oy:llä on myös mahdollisuus lunastaa tontti itselleen. Mikäli Okmetic Oy päätyy ostamaan Piitie 2:n tontin Vantaan kaupungilta vuokraamiseen sijaan, siitä saataisiin tuloa kaupungille. Piitie 2:n rakennusoikeuden lisäys nostaa myös siitä maksettavia kiinteistöveroja, joista tontin maanomistaja vastaa itse. Kaavamuutos mahdollistaa osaltaan Okmetic Oy:n liikevaihdon ja liikevoiton kasvattamisen, jolloin se kasvattaisi kaupungin yhteisöverotuloja.

Kaavamuutoksen mahdollistaman kokonaisrakennusoikeuden mukaisten toimitilojen, rakennusten, pihojen, tontin liikennejärjestelyjen yms. rakentamisesta aiheutuu niiden rakennuttajalle (Okmetic Oy) kustannuksia, jotka yritys kuitenkin on katsonut toimintansa kannalta välttämättömiksi ja on siten valmis maksamaan ne. Kaavamuutos ei edellytä muutoksia nykyiseen katuverkkoon.

Kaavamuutoksen arvioidaan pitkällä aikavälillä olevan kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Asemakaavamuutos ei sisällä uutta asuntorakentamista. Kaavamuutoksen sisältämä rakentaminen ja toimitilojen laajentaminen muuttaa kaavamuutosalueen eteläpuoleisten asuinkiinteistöjen asukkaiden suhdetta heidän lähiympäristöönsä. Kaavamuutos ei kuitenkaan poista alueen sosiaalisen ympäristön keskeisiä osatekijöitä. Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön ovat vähäisiä.

Kulttuuriympäristö

Kaavamuutosalueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueella ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäänneksiä.

Kaavamuutosalueen ulkopuolella sen eteläpuolella sijaitsee vanha tielinjaus, joka on johtanut Helsingin pitäjän kirkonkylältä Hämeenlinnan suuntaan. Kirkkotie–Köyhämäentien osuus on v. 1777 kartalla ja Kuninkaankartastossa tie on piirretty Tuusulan kirkolle saakka. Tieosuuden kulttuurihistorialliset arvot on inventoitu ja todettu vaatimattomiksi. Kaavamuutoksella ei ole vaikutusta ko. tielinjaukseen.

Virkistys

Rakennettujen työpaikkakortteleiden ympäröimä asemakaavamuutosalue on kumoutuvassa asemakaavassa teollisuusrakennusten korttelialuetta, joka ei ole virkistysaluetta tai osa virkistysalueja ulkoilureittiverkostoa. Tontin eteläosaan osoitetut istutettavat alueet ja puurivi tukevat Vantaan yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteyden toteuttamista Köyhämäentien yhteyteen. Asemakaavamuutoksella ei ole vaikutuksia virkistysalueisiin eikä se vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

Kaavamuutosalue sijaitsee kävelyetäisyydellä Tikkurilantiestä, joka on kevyen liikenteen väylään joukkoliikenteen hyvän palvelutason väylä. Tikkurilantietä kehitetään joukkoliikenteen runkoyhteydeksi yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Kaavamuutoksen lisärakennusoikeus mahdollistaa noin 700 uuden työntekijän sijoittumisen Piitie 2:en, jolloin kaavamuutoksen mahdollistamassa lopputilanteessa kiinteistöllä olisi yhteensä noin 1 200 työntekijää. Heistä osalla on mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä ja siten lisätä alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä. Se parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta ja osaltaan vähentää henkilöautoilua.

Okmetic:n kiinteistön koillisosassa on nykyisin noin 225 henkilöautopaikkaa. Asemakaavamuutoksen myötä kiinteistölle on suunniteltu noin 198 uutta henkilöautopaikkaa, jotka sijoittuvat kiinteistön pohjois- ja länsiosiin. Niille ajettaisiin Piitien ja Mäkituvantien kautta. Nykyisten 86 polkupyöräpaikan lisäksi tarvitaan 220 uutta polkupyöräpaikkaa ja myös ne sijoittuisivat Piitien ja Mäkituvantien puoleisille alueille tontilla. Säältä suojattujen polkupyöräpaikkojen osuus on 153 paikkaa.

Okmetic:n nykyiset huolto- ja muun liiketeen liikennemäärät ovat nähtävillä olleen version jälkeen pienentyneet merkittävästi, koska varastotoiminnot on sen jälkeen siirretty pääosin Vuosaareen. Liikennemäärät viikossa ovat: Piitien puolelta 6 kuorma-autoa. Köyhämäentien puolelta 25 pakettiautoa, 20 kuorma-autoa sekä 3 puoli- ja täysperävaunurekkaa. Tavarankuljetusliikenteen ennustetut liikennemäärät kaavamuutoksen mukaisessa lopputilanteessa ovat: Köyhämäentien puolelta 35 pakettiautoa, 70 kuorma-autoa sekä 10 puoli- ja täysperävaunurekkaa. Mäkituvantien puolelta 10 kuorma-autoa.

Kaavamuutoksen myötä kasvava työntekijöiden määrä ja tuotantolaitoksen toimintaan liittyvä huoltoliikenne lisäävät nykytilanteeseen verrattuna ajoneuvoliikennettä Köyhämäentiellä, Piitiellä, Mäkituvantiella, Juurakkotiellä, Tikkurilantiellä ja Niittytiellä. Työvuorojen työntekijöiden ajoneuvoliikenne keskittyy työvuorojen vaihtumishetkiin. Yhteydet Tikkurilantien kautta Tuusulanväylälle sekä Niittytien kautta Kehä III:lle ovat sujuvat ja liikenneverkon kapasiteetti kestää kaavamuutoksen mahdollistaman lisäliikenteen.

Kiinteistön rakentaminen asemakaavamuutoksen mukaiseksi edellyttää Juurakkotien, Piitien, Mäkituvantien ja Köyhämiehentien alla sijaitsevien vesihuollon putkistojen (vedenjakeluverkosto, jätevesi- sekä hulevesiviemäri) kapasiteetin kasvattamista. Putkiverkoston saneeraustyö vaatii katujen kaivamista auki ja väliaikaisia liikennejärjestelyjä ajoradoilla sekä kevyen liikenteen väylillä. Toinen kaista tai kadun toisen puolen kevyen liikenteen väylä voidaan pitää käytössä työn aikana.

Vesihuolto

HSY on huhtikuussa 2022 teetättänyt FCG:llä yleissuunnitelman kaavamuutoksen vaikutuksista alueen vesihuoltoverkkoon. Kiinteistön rakentaminen asemakaavamuutoksen mukaiseksi edellyttää vesihuollon (vedenjakeluverkosto, jätevesi- sekä hulevesiviemärintä) kapasiteetin eli putkikokojen kasvattamista Juurakkotiellä, Piitiellä, Köyhämäentiellä ja Mäkituvantiellä.

Juurakkotiellä ja Köyhämäentiellä nykyisen vesijohdon kapasiteettia tulee kasvattaa noin 500 metrin matkalla.

Jätevesiviemäriin kapasiteettia kasvatetaan noin 300 metrin matkalta Piitiellä ja Köyhämäentiellä.

Hulevesiviemäriin kapasiteettia kasvatetaan kaava-alueen pohjoispuolella Piitiellä ja Köyhämäentiellä noin 260 metrin matkalla sekä kaava-alueen eteläpuolella Mäkituvantiellä ja Köyhämäentiellä 330 metrin matkalla. Mäkituvantielta kaavamuutosalueen eteläpuoleinen hulevesiviemäri tulee maastonmuotojen johdosta toimimaan myös tulvareittinä.

Tarvittavat vesihuollon muutostyöt ja putkikoot on esitetty tarkemmin FCG:n laatimassa yleissuunnitelmassa (erillinen liite).

Kaupunki huolehtii vesihuollon kapasiteetin kasvattamisesta ja uuden vesihuollon rakentamisesta yhteistyössä Helsingin seudun ympäristöympäristöpalvelut -kuntayhtymää HSY:n kanssa. Kaikki maanalaiset vesihuollon putket saneerataan kaivamalla uudet putket uusille sijainneille. Nykyiset putket ja kaivot puretaan tarvittavin osin ja loput jätetään maahan ja täytetään HSY:n ohjeiden mukaan.

Tontin puolella sijaitsevalle vesihuollolle on kaavaan varattu riittävä rasitealue.

Vaikutukset hulevesiin on esitetty kohdassa 4.4.2.

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavana melulähteenä on lentomelu, mikä huomioidaan toimistotilojen ja muiden vastaavien ns. hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena 28 dBA. Tieliikenteen melu ja pienhiukkaset eivät edellytä erityistoimenpiteitä.

Okmetic Oy:n tuotannon ja toiminnan laajentaminen sekä aloittaminen edellyttävät asemakaavan muutoksen lisäksi myös uutta ympäristölupaa ja lupaa Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta (Tukes), joissa määritellään tarvittavat ehdot toiminnalle ja rajoitukset mm. olennaisten päästöjen ja jätteen osalta. Okmetecin tavoitteena on pitää kemikaalimäärät toimintaperiaateasiakirjalaitoksen tasolla.

Kaavamuutokseen liittyy Ecobio Oy:n laatima (23.10.2018) selvitys laajennuksen vaikutuksista onnettomuusriskeihin sekä em. selvityksen päivitys 20.12.2021. Toimintojen ja tuotantotilojen kasvattaminen yli kaksinkertaiseksi tarkoittaa kemikaalien käytön kasvamista lähes kaksinkertaiseksi. Laitoksella ei oteta käyttöön sellaisia uusia kemikaaleja, joita ei kiinteistöllä olisi jo nykyisessä toiminnassa käytössä. Kuljetusreitit kiinteistölle eivät muutu oleellisesti. Nykyisen tehtaan materiaali-varasto on v. 2018 siirretty pois kiinteistöstä ja sijaitsee nykyisin Vuosaarella. Laajennukseen ei ole tulossa vastaavanlaista isoa materiaali-varastoa. Nykyisessä laitosrakennuksessa on muutamia räjähdysvaaralliseksi luokiteltuja tiloja (ATEX-tila). Nämä vastaavat tilat tulevat myös uusiin tuotantotiloihin, eli räjähdysvaarallisten tilojen pinta-ala kaksinkertaistuu. Vaikka kemikaalien varasto- ja käyttömäärät kasvavat laitosalueella, kuljetusyksiköiden tai varastosäiliöiden koko ei nykytilanteeseen verrattuna juurikaan kasva. Näin ollen kuljetusyksikön tai säiliön rikkoutuessa kemikaalia ei pääse ympäristöön enemmän kuin nykyään. Parempien riskinhallintatoimenpiteiden takia riskin ei arvioida kasvavan. Uuden tuotanto- ja varastotilan parempien riskinhallintakeinojen takia kemikaalien purkuonnettomuuden tai kemikaalisäiliön vuodon riski ei nouse lainkaan. Kuljetusmäärien kasvaessa kuljetusonnettomuuden todennäköisyys nousee, mutta

kuljetusyksiköiden pienen koon takia riski ei ole merkittävä tulevaisuudessakaan. Tulipalon mahdollisuus nousee palokuorman kasvaessa, mutta myös palontorjuntakeinoja suunnitellaan tehostettavan. Toiminnan laajentumisen ja tuotanto- ja varastotilojen kaksinkertaistamisen seurauksena laitoksen riskit ympäristölle ja ympäröivälle asutukselle eivät kasva nykytilanteeseen ja kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna merkittävästi.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu työpaikkakortteleiden ja katujen ympäröimän alueen keskelle entiselle pellolle, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.



 Asemakaava-alue

 Ortoilmakuva 2021

0

metriä
250

Maisema ja maaperä

Tontin itäinen puolisko on rakennettu. Kaavamuutosalueen tontin läntinen puolisko on rakentamaton ja metsittymässä. Kaavamuutoksen myötä se muuttuu rakennusten, autojen pysäköintipaikkojen, huoltopihojen ja istutusten alueiksi. Tontin maaperän nykyiset pintakerrokset poistetaan rakennettavilta alueilta ja korvataan rakentamisen edellyttämällä maa-aineksilla. Myös kumoutuvassa asemakaavassa alue on osoitettu rakennettavaksi em. tavalla, joten sen osalta tilanne ei kaavamuutoksen myötä oleellisesti muutu.

Kasvi- ja eläinlajit

Alueella ei ole inventoituja luontokohteita, eikä kaavamuutoksella ole niihin merkittäviä vaikutuksia. Alue on myös kumoutuvassa asemakaavassa osoitettu rakennettavaksi korttelialueeksi, joten sen osalta tilanne ei kaavamuutoksen myötä oleellisesti muutu.

Vesistöt ja vesitalous

Kumoutuva asemakaava ei sisällä hulevesien hallintaa koskevia kaavamääräyksiä. Nyt laadittavan asemakaavamuutoksen sekä sen sisältämien kaavamääräysten myötä Okmetic:n kiinteistön hulevesien hallinnan tilanne paranee kumoutuvaan asemakaavan verrattuna.

Kaavamuutosalue on nykyisin osin rakennettua pintaa ja osin kasvipäälysteistä pintaa. Alueen tiivistymisen johdosta rakennetun pinnan osuus tulee merkittävästi kasvamaan nykyisestä, jonka seurauksena hulevesien muodostuminen lisääntyy. Sitowise on laatinut kaavamuutosta varten hulevesien alustavan hallintasuunnitelman (erillinen liite). Tontin maapohjan huonon vedenläpäisevyyden takia tontille ei ole suunniteltu hulevesien imeytysrakenteita. Huleveden määrä on arvioitu mitoitusasteella (150 l/s/ha, 10 min) ja tulvasateella (167 l/s/ha, 30 min). Mitoitusasteella alueelle kertyy viivytettävää hulevettä yhteensä 183 m³.

Kattovesien ja piha-alueiden hulevesien viivytystä varten tontille on suunniteltu hulevesialtaita, painanteita, oja sekä umpisäiliöitä, joiden tilavuus on yhteensä vähintään 203 m³. Rankkasateella hulevesialtaiden ja ojien pinta saa nousta viereisen maanpinnan tasoon ja vettä johdetaan normaalin purkuyhteyden (suunniteltu Mäkituvantien puolelle) lisäksi ylivuotoputken kautta yleiseen hulevesiverkostoon. Hulevesiviemäriverkoston kapasiteettia on kaavamuutoksen mahdollistamasta lisärakentamisesta johtuen kasvatettava. Pihavesien viivytystä varten pysäköintialueiden vedet ohjataan vettä imeville nurmikiville ja reunustaville kasvillisuusalueille ja näiden vastaanotokyvyn ylittyessä pihavedet johdetaan hulevesialtaisiin ja ojiin pinnankallistuksin sekä sadevesikaivojen välityksellä.

Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia minimoidaan edellyttämällä kaavamääräyksillä, että rakennuslupaa varten on laadittava tonttia koskeva hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttaa tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Vantaan kaupungin hulevesiohjelma edellyttää hulevesien hallinnan ja viivytyksen rakenteiden mitoittamista siten, että järjestelmän viivytystilavuus vastaa rakennetun tontin hulevesikertymää ja tontilta poistuva virtaama vastaa rakentamatonta eli luonnontilaisen alueen tilannetta. Tontilta pois lähtevät hulevesimäärät eivät kasva nykytilanteeseen verrattuna. Tontilta poistuvan hulevesien virtaamahuipun suuruus ei myöskään kasva tontin lisärakentamisen myötä Sitowisen hulevesisuunnitelman mukaan hulevettä viivytetään tontilla siten, että virtaama tontilta yleiseen hulevesiverkostoon on normaalissa tilanteessa alle 40 l/s, mikä vastaa luonnontilaista virtaamaa mitoitusasteella.

Rakennuslupan yhteydessä tulee tehdä tarkennettu hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

Mahdollisten hätäjäähdytysvesien ja rejektivesien johtamisesta hulevesiverkostoon määritellään tarkemmin ympäristöluvassa.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Keskeiset vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta aiheutuvat rakentamisesta, rakennusten käytöstä ja ylläpidosta sekä kiinteistöihin liittyvästä liikenteestä. Näiden osalta kaavamuutos ei oleellisesti muuta tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna. Kaavamuutos mahdollistaa nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvan alueen rakentumisen, mikä on ilmanmuutoksen kannalta parempi vaihtoehto kuin täysin uuden rakennusalueen muodostaminen ja toteuttaminen yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevaan neitseelliseen luonnonympäristöön.

Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmassa 2015 yhtenä tavoitteena on vihertehokkuuden käyttöönotto. Vihertehokkuus-menetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävä kehitys ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Menetelmää on testattu asemakaavoituksessa vuodesta 2016 lähtien Ilmastonkestävä kaupunki -hankkeessa luodulla ja Vantaalle muokatulla laskurilla. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja

läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella (tontti tai kortteli). Kaavamuutoksen kaavamääräyksissä edellytetään teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten tontin toteuttamiselta teollisuus-alueille tarkoitettua viherkerrointa 0,6. Okmetic:n korttelin/tontin vihertehokkuudelta vaadittu tavoitetaso 0,6 on asemakaavamuutoksen pohjana olevan viitesuunnitelman mukaisten istutus- ja hulevesialueiden sekä hulevesiratkaisujen perusteella saavutettavissa.

Kaavamääräyksissä mahdollistetaan myös maalämmön käyttö sekä edellytetään, että aurinkopaneelleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Lento- ja tieliikenteen melu sekä Okmetic Oy:n toiminnan häiriötekijöiden huomioiminen on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on otettu huomioon VAT:n mukaisesti.

4.6 NIMISTÖ

Kaavamuutos ei muuta alueen nykyistä nimistöä.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy Okmetic Oy:n ja Vantaan kaupungin välinen maankäyttösopimus, joka sisältää mm. tavoitteellisen rakentamisaikataulun.

Okmetic Oy:n tavoitteena on aloittaa laajennusten rakentaminen vaiheittain välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

Asemakaavan muutos mahdollistaa rakennusluvan myöntämisen uuden teollisuusrakennuksen rakentamiseksi Okmetic Oy:n nykyisen rakennuskokonaisuuden länsipuolelle. Okmetic Oy:n kaavailema toiminta vaatii tämän asemakaavamuutoksen ja sen myötä mahdollistuvan rakennusluvan lisäksi kuitenkin myös mm. ympäristöluvan ympäristölupaviranomaiselta, jossa ratkaistaan uudessa rakennuksessa harjoitettavan toiminnan tarkat reunaehdot. Uutta rakennusta/laajennusta ei voida hyväksyä otettavaksi käyttöön ennen kuin ympäristölupaviranomainen on ratkaissut ympäristöluvan ja haettu ympäristölupa on lainvoimainen (MRL 153 § kohta 6). Jos kemikaalien varastointi ja käsittely on laajamittaista, toiminta edellyttää myös Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) myöntämää lupaa.

Kun laitoksessa käsitellään ja varastoidaan vaarallisia kemikaaleja, laitoksen pitää ylläpitää ja kehittää turvallisuustoimintaa päämäärätietoisesti. Toiminnassa on huomioitava terveydelle, ympäristölle ja omaisuudelle aiheutuvat vaarat. Laitoksen toimintakunto ja turvallisuustaso on voitava osoittaa luotettavasti. Turvallisuudesta huolehtiminen edellyttää systemaattisia johtamistoimenpiteitä, käytön aikaista seuranta ja turvallisuutta ylläpitävien ja kehittävien toimenpiteiden arviointia.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Okmetic Oy:	Tapio Hyvärinen Jouni Laitinen	
HMT Arkkitehdit Oy:	Winni Ekelund Barbro Holmberg	
Geotek Oy:	Aino Sihvola	
Sitowise	Laura Markkanen Aino Sihvola	
Vantaan kaupunki: Kaupunkisuunnittelu:	Ritva Kotilainen	aluearkkitehti (16.11.2018–31.5.2021)
	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti (7.6.2021 –)
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Kimmo Kangas	suunnitteluavustaja
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
Kiinteistöt ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri
	Jukka Köykkä	kaavasuunnittelija
	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
Kuntatekniikan keskus :	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Paula Luomala	vesihuollon suunnittelu
	Jarmo Pajunen	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Jari Saajo	lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Mari Vesa	ympäristötarkastaja
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos:	Kalevi Laakkonen	paloinsinööri
	Marko Suominen	paloinsinööri

VANTAAN KAUPUNKI, Kaupunkisuunnittelu / Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä toukokuuta 2022.

Jukka Köykkä
kaavasuunnittelija

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

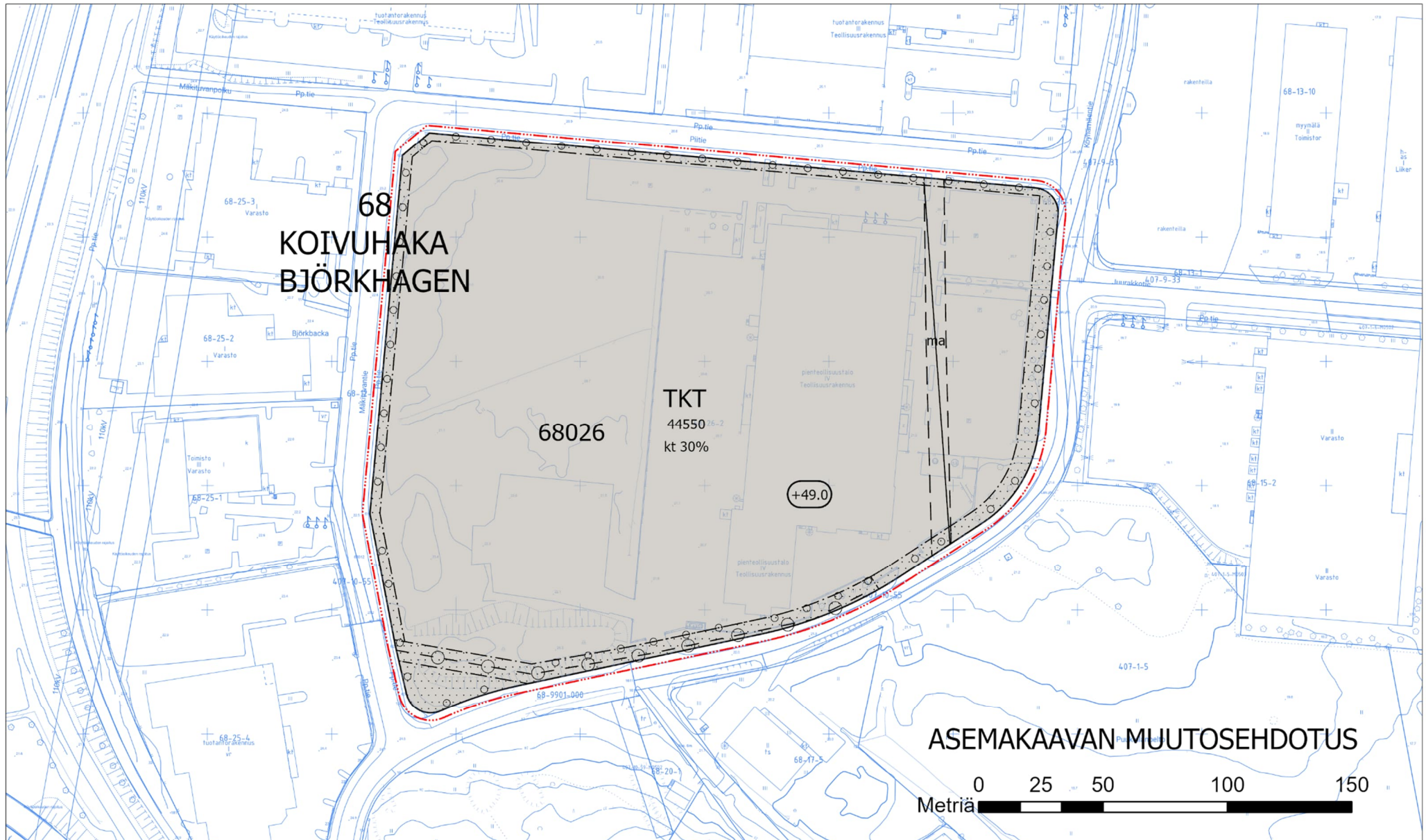
Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	14.04.2022
Kaavan nimi	002355 Koivuhaka 68 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	16.11.2018
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002355
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	4,9902	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	4,9902
Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]		
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset	
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset	

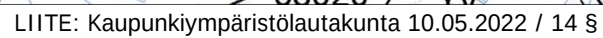
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	4,9902	100,0	44550	0,89	0,0000	24589
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	4,9902	100,0	44550	0,89	0,0000	24589
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
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					
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	4,9902	100,0	44550	0,89	0,0000	24589
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	4,9902	100,0	44550	0,89	0,0000	24589
TKT	4,9902	100,0	44550	0,89	4,9902	44550
TT	0,0000		0		-4,9902	-19961
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						





Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002355	Päiväys Datum 10.5.2022
Vantaan kaupunki 002355 - Piitie 2 Kaupunginosa 68, KOIVUHAHA Asemakaavan muutos Kortteli 68026. 1:2000	 Vanda stad 002355 - Kiselvägen 2 Stadsdel 68, BJÖRKHAGEN Ändring av detaljplanen Kvarteret 86026. 1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva

TKT

Teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialue.

Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto-, toimittaja- ja toimistorakennuksia sekä niiden yhdistelmiä.

Korttelialueella ei saa käyttää avovarastointiin.

Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle.

Korttelialueelle tulee varata maantasoon tila muuntamolle, joka on helposti huollettavissa. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.

Kiteenkasvatusuunien hallin vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema saa olla enintään +52. Hallin osuus, joka kohoaa korkeusaseman +49 yläpuolelle, saa olla pinta-alaltaan yhteensä enintään 3,6 % korttelialueen pinta-alasta.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Piitien suunnasta.

Korttelialue tulee rajata kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisiin rakentein ja istutuksiin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns

Kvartersområde för industri-, lager- och kontorsbyggnader.

I kvartersområdet får det byggas industri-, lager-, verksamhets- och kontorsbyggnader samt kombinationer av dessa.

Kvartersområdet får inte användas för öppen lagring.

Tekniska utrymmen och maskinrum för ventilation får placeras ovanom yttertakets.

I kvartersområdet ska i markplanet reserveras utrymme för transformator som är lätt att underhålla. Transformatorn får byggas utöver den anvisade väningsytan.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får penetrera höjdbegränsningsytorna för flyghinder på Helsingfors-Vanda flygstation.

Höjdläget för yttertakets högsta punkt i hallen för kristallodlingsugnar får vara högst +52. Den del av hallen som överstiger höjdläget +49 får ha en sammanlagd yta på högst 3,6 % av kvartersområdets yta.

Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Kiselvägen ska tas i beaktande.

Kvartersområdet ska avgränsas med urbana konstruktioner och planteringar som stadsbildsmässigt och arkitektoniskt håller hög klass. Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomtarna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.

002355

2/3

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,6.

Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä.

Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Aurinkopaneelit eivät saa aiheuttaa lentoliikennettä vaarantavia heijastuksia ja häikäisyä.

Hulevedet tulee viivyttaa tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin.

Maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa on toteutettava siten, että putkien painuminen on estetty ja putkien kunnossapito on mahdollista tehdä helposti.

Maanalaisia johtoja varten varatulle alueen osalle ei saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.

Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille.

Toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 28 dB.

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot	1 ap / 50 k-m ²
	1 pp / 80 k-m ²
Tuotantotilat	1 ap / 120 k-m ²
	1 pp / 160 k-m ²
Varastot ja muut	1 ap / 150 k-m ²
	1 pp / 240 k-m ²

Polkupyöräpaikat sijoitetaan pääsisäänkäynnin yhteyteen. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Autopaikat tulee jäsentää runkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi.

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

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä

Rakennusala

Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.

Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää toimistotiloja varten.

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,6.

Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Jordvärme kan utnyttjas på tomten.

Solpaneler och andra energisparande och -producerande lösningar ska gynnas.

Solpanelerna får inte orsaka sådana reflektioner och bländningseffekter som äventyrar flygtrafiken.

Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Dagvatten i områden med tung trafik ska behandlas i sand- och oljeavskiljningssystem.

Den områdesdel som reserverats för underjordiska ledningar ska anläggas på ett sätt som förhindrar ledningarna att sätta sig i marken och gör det enkelt att utföra underhåll av ledningarna.

På den del av området som reserverats för underjordiska rör och ledningar får man inte plantera träd och djuprotade buskar.

Från byggnaden ska en smidig och trygg gångförbindelse till hållplatser för kollektivtrafik ordnas.

I kontorslokaler och motsvarande tysta arbetsrum ska ljudisolering ΔL mot flyg- och trafikbuller i ytterhöljet vara minst 28 dB.

Minimiantalet bil- och cykelplatser:

Kontor	1 bp / 50 m ² -vy
	1 cp / 80 m ² -vy
Produktionslokaler	1 bp / 120 m ² -vy
	1 cp / 160 m ² -vy
Lager och övrigt	1 bp / 150 m ² -vy
	1 cp / 240 m ² -vy

Cykelplatser ska placeras vid huvudingången. Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramläsning.

Bilplatserna ska delas in med hjälp av stamträd och buskar i enheter på högst 40 bilplatser.

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

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta

Byggnadsyta

Högsta höjd för byggnadens vattentak.

Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggnadsrätten som får användas för kontorslokaler.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.



002355

3/3

**Ohjeellinen maanalainen tila.**

Siirtoviemäritunnelille ei saa aiheuttaa haittaa eikä vahinkoa. Tunnelin lähelle sijoittuvasta toiminnasta ja rakentamisesta on pyydettävä lausunto Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun Liikelaitoskuntayhtymältä.

**Istutettava alueen osa****Säilytettävä/istutettava puurivi****TONTTIIAKO**

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

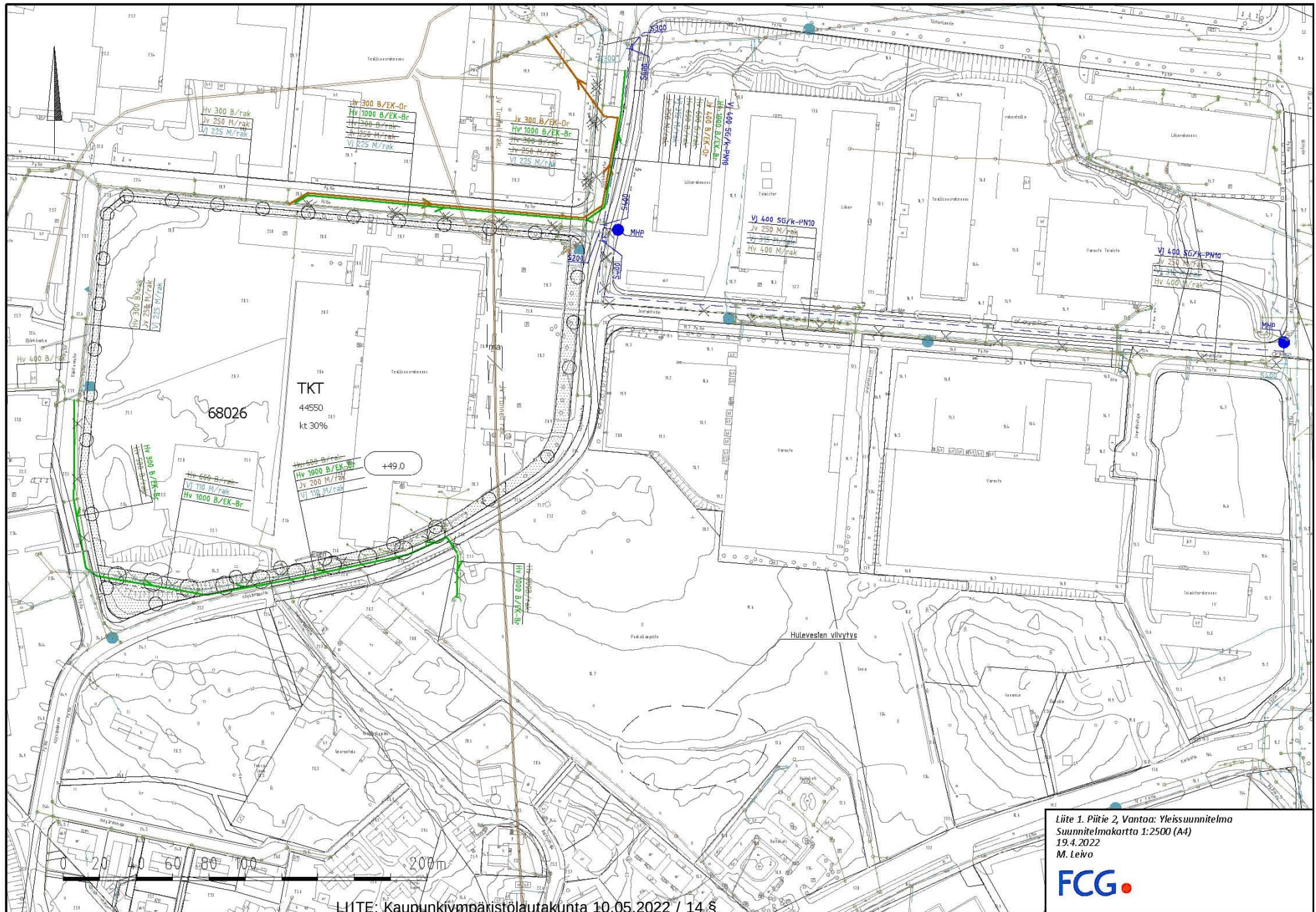
Riktigivande underjordiskt utrymme.

Överföringsavloppstunneln får inte tillfogas olägenhet eller skada. För verksamhet och byggande i närheten av tunneln ska utlåtande begäras av affärsverkssamkommunen Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun Liikelaitoskuntayhtymä.

Del av område som skall planteras**Trädrad som skall bevaras/planteras****TOMTINDELNING**

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö Asemakaavoitus		Stadsstruktur och miljö Detaljplanering	
		Marjaana Yläjääski Aluearkkitehti / Områdesarkitekt	
Mittaus- ja geopalvelut Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.		Mätning och geoteknik Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.	
Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Vantaalla / Vanda __.__.20__ Kimmo Junttila Kaupungeodeetti / Stadsgeodet	Plankoordinaatisto ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.	
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__		Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__	



Tuloskortti

Päivämäärä 2.2.2022

Osoite
Kaavan numero

Piitie 2, Koivuhaka
001230 Koivuhaka

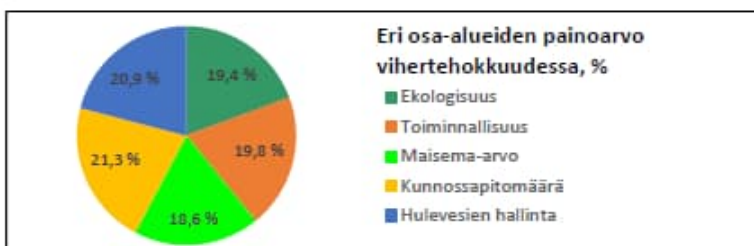
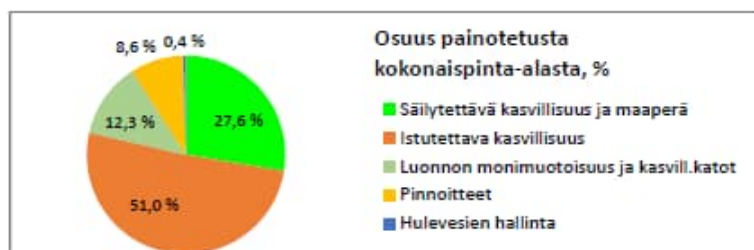
Vihertehokkuuslaskelma

Vihertehokkuus	0,7
Tavoitetaso	0,6

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	2	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	3	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	12	36

Hulevesimäärä m ³	
185,1	
Valuma kerroin C	
0,9	
Viivytystilavuustarve m ³	
185,1	
Jää viivytämättä m ³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m ³
0,0	211,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
47 %	



Pihasuunnitelma Kaavavaihe



VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavan muutos 002355, 68. Koivuhaka, Piitie 2

LAUSUNNOT JA VASTINEET

Kaupunkisuunnittelu / JKÖ, KKA

10.5.2022

Vantaan Kaupunginhallitus 17.6.2019 oikeutti kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **nro 002355/ Piitie 2**.

Lausuntoja pyydettiin 4 kpl ja saatiin 3 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	Erillisessä selvityksessä on tuotu hyvin esiin, miten toiminnan kasvamisesta huolimatta onnettomuusriskit voidaan pitää samalla tasolla nykyiseen toimintaan verrattuna. Nestekaasun osalta on tärkeää, ettei mahdollisessa vuototilanteessa kaasua pääse kertymään syvennyksiin yms. ja että kaasusäiliön ympärillä ei ole tiiviitä esterakennelmia.	-
NRO 2 Uudenmaan ELY-keskus	Ei huomautettavaa	-
NRO 3 HSY	Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymän (KUVES) siirtoviemäritunneli halkaisee kiinteistön itäosan. Tunnelin lähialue tulee suunnitella yhteistyössä KUVES:in ja HSY:n kanssa ja toteuttaa siten, etteivät toimenpiteet aiheuta haittaa tai vahinkoa tunnelille, mikä tulee huomioida kaavamääräyksissä.	Maanalaisen tilan aluemerkinälle (ma) lisätään siirtoviemäritunnelia koskeva lisämääräys.
NRO 4 Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	Ei antanut lausuntoa.	-

NRO 1 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Lausunto:

Vantaan kaupunki on pyytänyt Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta (Tukes) lausuntoa otsikossa mainitusta kaavamutoksesta. Asemakaavan muutosta koskevissa asiakirjoissa on Tukesin mielestä kattavasti huomioitu Okmetic Oy:n vaarallisten kemikaalien teollisen käsittelyn ja varastoinnin aiheuttamat vaikutukset lähiympäristöön. Erillisessä selvityksessä on tuotu hyvin esiin, miten toiminnan kasvamisesta huolimatta onnettomuusriskit voidaan pitää samalla tasolla nykyiseen toimintaan verrattuna. Tukes tulee omassa lupaprosessissa kiinnittämään erityistä huomiota kemikaalivuotojen ehkäisyyn sekä mahdollisten onnettomuusvaikutusten selvittämiseen (vaara-alueen kuvaamiseen).

Okmeticin 0,5 km konsultointivyöhykkeen sisällä on kuitenkin tulevaisuudessa kaavoitushankkeissa syytä huomioida, ettei alueelle kaavoiteta sellaista toimintaa, joka huomattavasti kasvattaisi alueella oleskelevien ihmisten määrää tai vähintään ennen kaavamutoksia asiasta pyydetään lausunto sekä Tukesilta että pelastuslaitokselta.

Vuonna 2018 tehdyssä laajennuksessa tuotantolaitokselle tuotiin nestekaasusäiliö. Nestekaasun osalta on tärkeää, ettei mahdollisessa vuototilanteessa kaasua pääse kertymään syvennyksiin yms. ja että kaasusäiliön ympärillä ei ole tiiviitä esterakennelmia. Kaavaselostuksessa on mainittu mm. tiivis pensasaita tai korkea pengerrys. Tällaiset rakennelmat voivat pahimmassa tapauksessa kasvattaa onnettomuusriskiä (kaasu ei pääse leviämään vapaasti tai palamisen nopeus kasvaa). Täten ympäristön suunnittelussa olisi hyvä ottaa huomioon myös tällaisia seikkoja ja varmistaa Okmeticilta nestekaasusäiliön sijainti laajennusmuutosten jälkeen sekä ympäristörakentamisen vaikutus turvallisuuteen.

Tukesilla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta, eikä näe estettä asemakaavan muutokselle.

Vastine:

Okmetic Oy:n konsultointivyöhykkeelle sijoittuvasta asemakaavoituksesta ja rakentamisesta pyydetään aina lausunto mm. pelastusviranomaiselta ja Tukesilta, jolloin eri osapuolten näkemykset onnettomuusriskeistä ja niiden torjumisesta voidaan huomioida.

Okmetic Oy:n toiminnan laajentaminen vaatii ympäristöluvan. Ympäristölupahakemuksessa ja ympäristöluvassa on esitetty yksityiskohtaiset kuvaukset hankkeen toiminnoista sekä ratkaisusta onnettomuusriskien yms. vähentämiseksi. Ympäristölupahakemuksesta tiedotetaan kuulutuksella ja viranomaiset antavat hakemuksesta lausunnon. Luvan myöntämisen edellytyksenä on mm. se, että toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai merkittävää ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa.

Tarkistukset:

-

NRO 2 Uudenmaan ELY-keskus (Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus)**Lausunto:**

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Piitie 2 asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 002355).

Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Vastine:

-

Tarkistukset:

-

NRO 3 HSY (Helsingin seudun ympäristöpalvelut)

Lausunto:

Kaavamuutosalue sijaitsee Koivuhaan kaupunginosassa Kehä III:n ja Tuusulanväylän liittymän koillispuolella osoitteessa Piitie 2, jossa toimii Okmetec Oy.

Kaavamuutoksen 20 038 k-m² lisärakennusoikeus mahdollistaisi noin 450 uuden työpaikan sijoittumisen Piitien kiinteistölle. Uusi rakennuskokonaisuus sijoittuisi nykyisen tuotantolaitoksen länsipuolelle. Kaavamuutoksen tavoitteena on turvata Okmetecin toimintaedellytykset ja tuotannon laajennustarpeet tulevaisuudessa.

Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Muutosehdotus ei edellytä nykyisen vesihuollon siirtämistä eikä uuden vesihuollon rakentamista.

Asemakaavamuutosalueen eteläreunassa on maanalaista johtoa varten varattu alueen osa, jolla sijaitsee HSY:n jakeluvesijohto sekä huleveden keräilyviemäri. Johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä tai raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai pensaita.

Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymän (KUVESin) hoidossa oleva siirtoviemäritunneli halkaisee kiinteistön itäosan pohjois- eteläsuunnassa asemakaavaan merkityllä ohjeellisella maanalaisen tilan (ma) alueella. Kaavaan tunnelia varten merkittävän alueen sijainti tulee tarkistaa vastaamaan tunnelin sijaintia.

Mahdollinen louhinta ja rakentaminen tunnelin läheisyydessä tulee suunnitella yhteistyössä KUVES:in ja HSY:n kanssa ja toteuttaa siten, etteivät toimenpiteet aiheuta haittaa tai vahinkoa tunnelille, mikä tulee ottaa huomioon kaavamääräyksissä.

Asemakaavaselostuksessa esitettyjen havainnekuvien perusteella näyttää siltä, että uudisrakentaminen tapahtuu turvallisella etäisyydellä tunnelista.

Vastine:

Kaavamääräyksissä edellytetään, että maanalaisia johtoja varten varatut alueen osat on toteutettava siten, että putkien painuminen on estetty ja putkien kunnossapito on mahdollista tehdä helposti. Maanalaisia johtoja varten varatulle alueen osalle ei myöskään saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.

Siirtoviemäritunnelin nykyinen sijainti on osoitettu maanalaisen tilan aluemarkintänä (ma) kaavakartalle. Lausunnon johdosta ma-merkinnälle annetaan lisämääräys: ”Siirtoviemäritunnelille ei saa aiheuttaa haittaa eikä vahinkoa. Tunnelin lähelle sijoittuvasta toiminnasta ja rakentamisesta on pyydettävä lausunto Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun Liikelaitoskuntayhtymältä.”

HSY:n antaman oheisen lausunnon jälkeen HSY on huhtikuussa 2022 teettänyt FCG:llä selvityksen, jonka mukaan asemakaavamuutos aiheuttaa tarpeen kasvattaa alueella vesihuollon verkostojen kapasiteettia putkikokoja suurentamalla. Asia ei aiheuta muutoksia asemakaavamuutoksen aluevarauksiin. Verkostojen lisäkapasiteetin toteuttamisesta sovitaan asemakaavamuutokseen liittyvässä maankäyttösopimuksessa.

Tarkistukset:

Maanalainen tila -kaavamerkintää (ma) on tarkistettu lausunnon vastineessa esitetyllä tavalla.



15 § **Asemakaavan muutos 002493 sekä tonttijako, 15 Myyrmäki / Myyrmäen paloasema / TLA**

VD/6898/10.02.04.00/2021

TLA/TKA/VIK

Vantaan kaupunki hakee Raappavuorentien varrelle Kivikaudenpuistoon uuden paloaseman kaavoittamista, mahdollisine laajennuksineen yhteensä 1 200 k-m². Paloasema sijoittuu optimaaliseen paikkaan ihmisten pelastamisen kannalta.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 15505 sekä katu- ja virkistysalueita, kaupunginosassa 15 Myyrmäki.

Muutos koskee kumoutuvan asemakaavan katu- ja virkistysalueita.

Tonttijako koskee osaa korttelista 15505.

Alue sijaitsee Kivikaudenpuistossa, Raappavuorentie 9.

Hakija

Vantaan kaupunki, kiinteistöt ja tilat.

Maanomistus

Vantaan kaupunki.

Valmistelu

Kaava on tehty kaupungin työnä. Tilavaraussuunnitelman on laatinut P&R Arkkitehdit Oy. Liikenneselvityksen on tehnyt WSP Finland Oy.

Alue on sekametsää. Tontin kohdalla on savikko. Raappavuorentien ylittää kävelysilta.

Yleiskaava

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta A1 ja kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta C.

Voimassa oleva asemakaava

Alue on lasten leikkialueeksi ja yleisiin oleskelutarkoituksiin rakennettavaa puistoa PLE ja katua. Leikkialue on toteutettu Kivikirveenkujaalle tästä koilliseen.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto 21.4.2021 on antanut päätöksen Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen pelastustoiminnan huomattavasta epäkohdasta. Myyrmäen suuralueella on laajoja 1. riskin alueita, joita ei saavuteta 6 minuutin tavoiteajassa.

Asemakaavamuutos

Asemakaavamuutoksessa paloaseman tontti sijoittuu Raappavuorentien varrelle nykyiseen Kivikaudenpuistoon ja osoitetaan yleisten rakennusten korttelialueeksi Y. Samalla asemakaavan ylikulkumerkintä (y) siirretään paikkaan, johon kävelysilta on rakennettu.



Tavoitteena on rakentaa uusi valmiusasema noin 850 k-m², joka voidaan kaupungin kasvaessa laajentaa 1 200 k-m² suuruiseksi paloasemaksi. Tontin pinta-ala on 1378 m². Suurin kerrosluku on kaksi. Rakennukseen tulee kasvikatto.

Paloasemalle sijoittuu pakettiauton kokoinen kärkiyksikkö, ambulanssi ja kaksi vpk:n yksikköä. Hankkeessa varaudutaan miehistötilojen laajennukseen vpk:n tilojen päälle. Autohalli riittää tulevaisuuden tarpeisiin.

Vaihtoehtoisia paikkoja on selvitetty 19 kpl.

Esitetty paikka on optimi pelastuskohteiden nopean saavuttamisen ja ihmisten pelastamisen kannalta.

Tällä paikalla liikenne toimii hyvin.

Hanke parantaa huomattavasti alueen turvallisuutta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 18.8.2021.

Vireille tulo ilmoitettiin Vantaan Sanomissa.

Kaavatilaisuus pidettiin 20.9.2021.

Mielipiteissä kaavaa vastustettiin erityisesti mahdollisten ääni- ja liikennehäiriöiden vuoksi.

- Paloasema ei itsessään aiheuta äänihäiriöitä. Hälytysajoneuvot lähtevät asemalta pelkillä vilkuilla, liikkuvat kaduilla joka tapauksessa ja käyttävät äänimerkkejä vain tarvittaessa. Liikenne toimii hyvin. Paloaseman kohdalle tulee liikennevalot.

Mielipiteet vastineineen on esitetty kaavaselostuksessa.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (Kv 18.6.2018 § 9).

Kaava kohdistuu kaupungin maalle ja tuottaa työpaikkatontin.

Sopimus

Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 15

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään

- a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.5.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002493 sekä tonttijakoehdotus, 15 Myyrmäki / Myyrmäen paloasema,
- b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.



Liitteet

- Asemakaavamuutoksen selostus 10.5.2022
- Liikenneselvitys, Wsp 13.4.2022

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 321 2132
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002493 MYYRMÄEN PALOASEMA

MYYRMÄKI

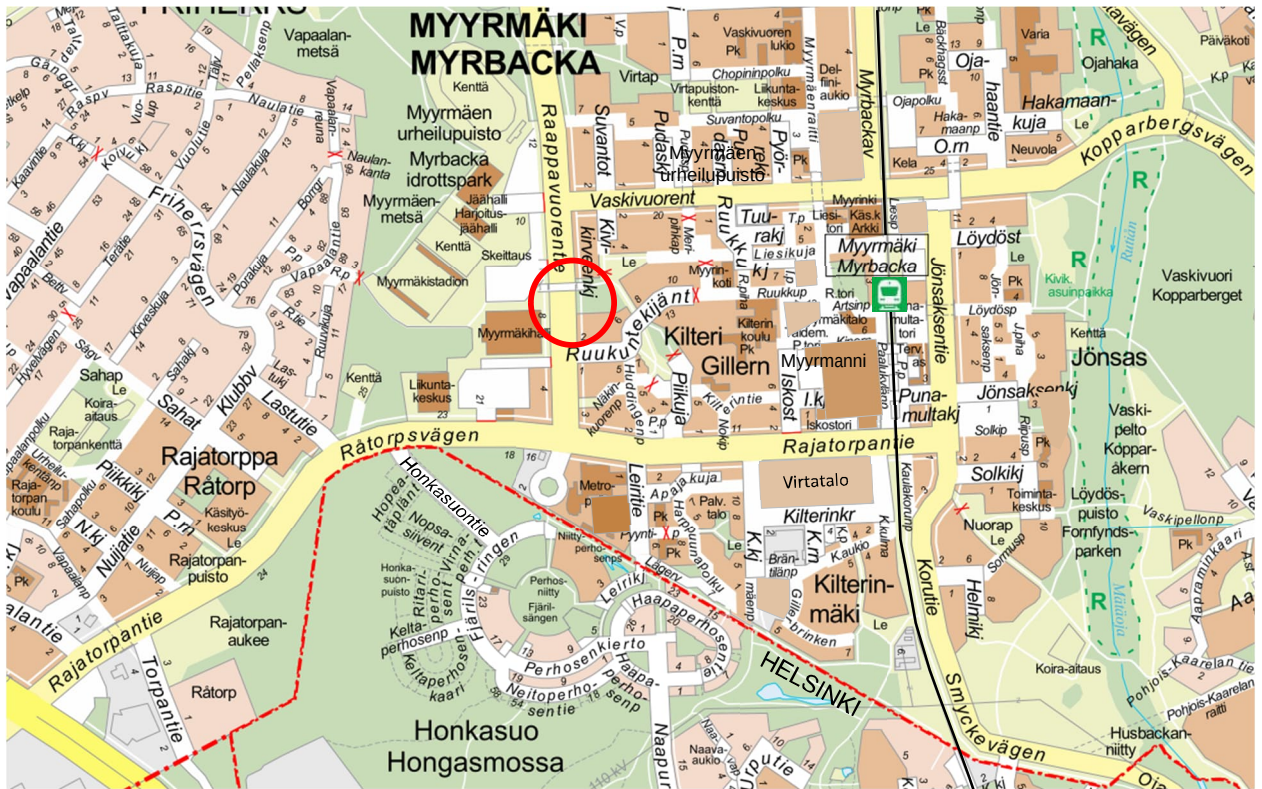


KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan muutoksen selostus sekä tonttijako,
joka koskee 10.5.2022 päivättyä asemakaavakarttaa 002493

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat hakee Raappavuorentien varrelle Kivikaudenpuistoon uuden paloaseman kaavoittamista, mahdollisine laajennuksineen yhteensä 1 200 k-m². Paloasema sijoittuu optimaaliseen paikkaan ihmisten pelastamiseksi.



Kaava-alueen sijainti ja suhde kaupunkirakenteeseen.

Asemakaavan muutos

Vantaan kaupungin kaupunginosa 15 Myyrmäki
Osa korttelia 15505 sekä katu- ja virkistysalueita

Tonttijako

Osa korttelia 15505

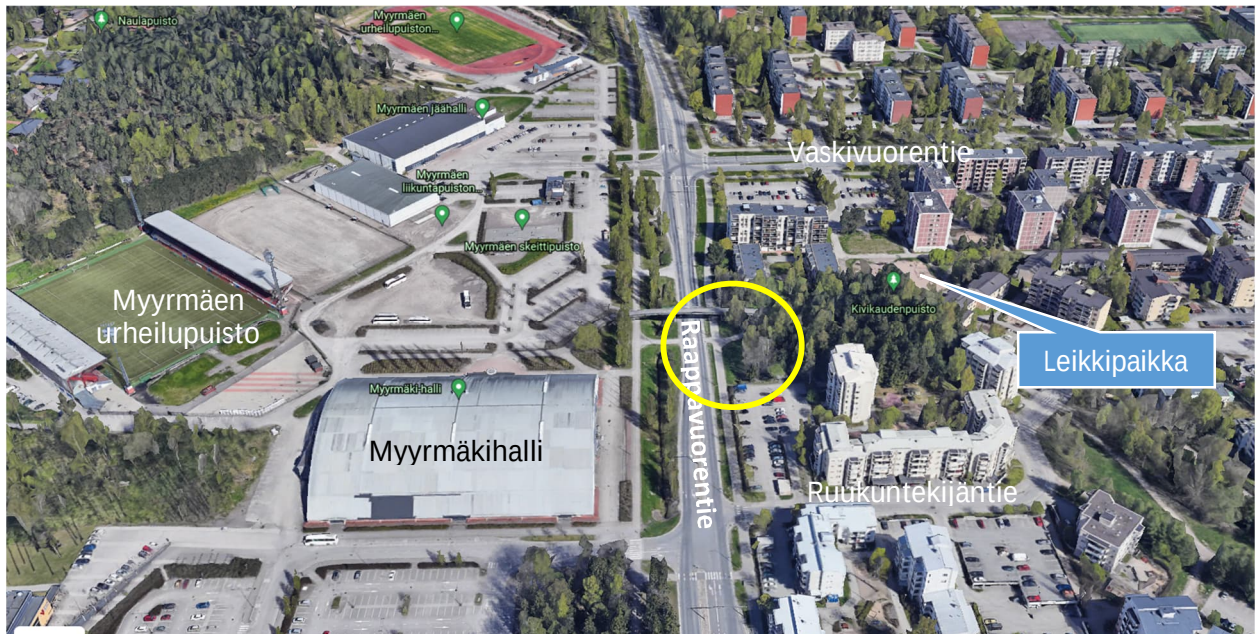
Kaava-alueen sijainti

Raappavuorentie 9, Kivikaudenpuisto

Sisällys

1	Tiivistelmä	3
2	Lähtökohdat	4
3	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	9
4	Asemakaavan kuvaus	30
5	Asemakaavan toteutus	40

1. TIIVISTELMÄ



Ilmakuva kaava-alueelta etelästä.

Google maps 2021

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat hakee Myyrmäen paloaseman kaavoittamista.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on antanut 21.4.2021 päätöksen Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen pelastustoiminnan huomattavasta epäkohdasta. Myyrmäen suuralueella on laajoja 1. riskin alueita, joita ei saavuteta 6 minuutin tavoiteajassa.

Alue on sekametsää. Tontin kohdalla on savikko. Raappavuorentien ylittää kävelysilta.

Voimassa olevassa yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta A1.

Hyväksytyssä yleiskaavassa alue on kaupunkikeskustan aluetta C.

Voimassa olevassa asemakaavassa alue on lasten leikkialueeksi ja yleisiin oleskelutarkoituksiin rakennettavaa puistoa PLE ja katuja. Leikkialue on toteutettu Kivikirveenkujalle tästä koilliseen.

Asemakaavamuutoksessa paloaseman tontti sijoittuu Raappavuorentien varrelle nykyiseen Kivikaudenpuistoon ja osoitetaan yleisten rakennusten korttelialueeksi Y. Samalla asemakaavan ylikulkumerkintä (y) siirretään paikkaan, johon kävelysilta on rakennettu.

Tavoitteena on rakentaa uusi valmiusasema noin 850 k-m², joka voidaan kaupungin kasvaessa laajentaa 1 200 k-m² suuruiseksi paloasemaksi. Tontin pinta-ala on 1378 m². Suurin kerrosluku on kaksi. Rakennukseen tulee kasvikatto.

Paloasemalle sijoittuu pakettiauton kokoinen kärkiyksikkö, ambulanssi ja kaksi vpk:n yksikköä. Autohalli riittää tulevaisuuden tarpeisin. Hankkeessa varaudutaan miehistötilojen laajennukseen.

Vaihtoehtoisia paikkoja on selvitetty 19 kpl. Esitetty paikka on optimi pelastuskohteiden nopean saavuttamisen ja ihmisten pelastamisen kannalta. Tällä paikalla liikenne toimii hyvin. Hanke parantaa huomattavasti alueen turvallisuutta.

2. LÄHTÖKOHDAT



Kaavoitettava tontti kävelysillan kupeesta Raappavuorentielle päin.

TKa 20.11.2021

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

Alueen yleiskuvaus

Myyrmäen suuralueella asuu 58 000 asukasta, joista Myyrmäki-Martinlaaksossa 30 000. Asukasmäärä kasvaa kaavoituksen ja rakentamisen myötä. Lähin paloasema on Vantaankoskella. Pelastuksen tulee saavuttaa 1. riskin kohteet 6 minuutissa ainakin 50 %:ssa tapauksissa, mikä ei nykyisin täyty Myyrmäen suuralueella.

Kaupunkirakenne

Myyrmäen kaupunginosaa on rakennettu kaikkina vuosikymmeninä 1960-luvulta alkaen. Myyrmäen suuralueella on rautatie ja maanteitä, näihin liittyviä kerrostalo- ja pientaloalueita sekä kauppa- ja yritysalueita. Myyrmäen urheilupuistossa järjestetään suuria yleisötapahtumia.

Luonnonympäristö

Kaava-alueella kasvaa sekametsää, lähinnä koivua, haapaa, kuusta ja ylempänä mäellä mäntyä. Kaava-alueella ei ole arvokkaita luontokohteita eikä arvopuita. Maaperä on kadun varressa savea, ylempänä moreenia. Alava savikko on ollut peltoa ainakin 1870 – 1960-luvuilla.

Rakennettu ympäristö

Ympäristössä on kerrostaloja, eteläpuolella pysäköintialue ja länsipuolella Myyrmäen urheilupuisto, jossa on urheiluhalleja ja hotelli. Raappavuorentien ylittää kevyen liikenteen silta. Kaava-alueella on ollut maatalo ainakin 1930 – 1970-luvuilla.

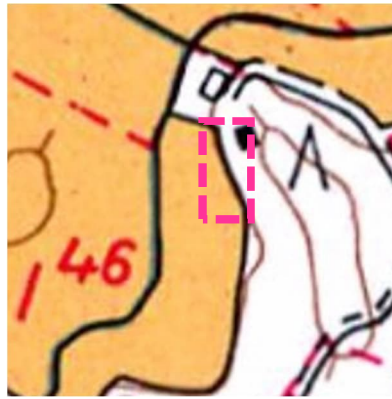
Kulttuurihistorialliset kohteet

Alueella ei ole rakennusperintökohteita eikä tunnettuja muinaisjäännöksiä.



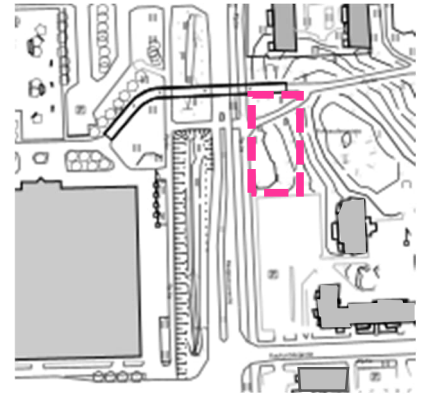
Maalajit.

Savi
Moreeni



Peruskartta 1967.

Pelto
Mäntyjä



Pohjakartta 2022.

Uusi tontti

Virkistys

Alue on nyt osa Kivikaudenpuistoa, sen länsirinnettä ja alavaa savikko-osaa. Raappavuorentien länsipuolella on Myyrmäen urheilupuisto, jonne johtaa kävelysilta.

Liikenne

Raappavuorentie on pääkatu, jolla kulkee 9 300 ajon/vrk (2021). Vuoden 2040 arvioitu liikennemäärä on 10 000 ajon/vrk. Kadulla on kevyen liikenteen raitit tien molemmiin puolin.

Tällä katuosuudella kulkee bussi 411 Elielinaukio – Myyrmäki, jonka korvaa syksyllä 2022 bussi 37 Kamppi – Myyrmäki. Tälle katuosuudelle ei ole yleiskaavassa osoitettu pikaraitiotievarausta.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Lentomelu

Alueen lentomelutaso Lden 50...55 dB (Finavia 2018) edellyttää asunnoilta ΔL 32 dB ja toimistoilta ΔL 28 dB ääneneristävyttä. Lentomelu on ääneneristävyden kannalta tiemelua merkitsevämpi.



Tiemelu

Tiemelutaso Aeq, päivä (2016)

45–50 55–60 65–70
50–55 60–65 70–75 dB

Vantaan ympäristökeskus 2016.

Tiemelun huomioon ottaminen

Tiemelu- vyöhyke dB	Äänitasoero asunnoissa ΔL dB	Äänitasoero toimistoissa ΔL dB
65...100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60...64,9	35	30
55...55,9	30	25
50...54,9	30*	–

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

*) YM asetus 796/2017.



Kaavoitettava tontti Raappavuorentien länsipuolelta.

TKa 20.11.2021

Tekninen huolto

Raappavuorentiellä on kaavatontin vieressä kaukolämpö-, hulevesi-, sähkö- ja tietoliikennejohdot. Raappavuorentien länsipuolella on myös maakaasujohto. Vesijohto ja viemäri ovat Raappavuorentiellä noin 100 metriä kaavatontilta pohjoiseen.

Vesi tulee Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta. Myyrmäen vesitornin painetaso vaihtelee välillä +83 ... + 96. Jätevedet johdetaan Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Kivikaudenpuisto on pääosin läpäisevää metsämaata. Maalaji on savea ja moreenia. Sadevesi osin imeytyy maahan ja osin ohjautuu maanpintoja pitkin Raappavuorentien viherpainanteisiin. Niistä vesi imeytyy maahan ja ohjautuu hulevesiviemäreihin, jotka laskevat Vaskivuorentien luona Mätäojaan ja edelleen Isoon Huopalahteen. Mätäojaan johdetaan lisävettä Päijännetunnelista.

Alueella voidaan hyödyntää maalämpöä ja aurinkoenergiaa.

Maanomistus

Vantaan kaupunki.

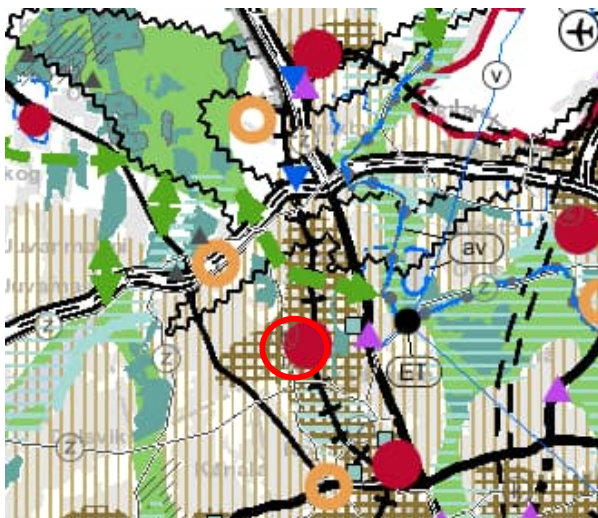
2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on annettu

1. toimivista yhdyskunnista ja kestävästä liikkumisesta,
2. tehokkaasta liikennejärjestelmästä,
3. terveellisestä ja turvallisesta elinympäristöstä,
4. elinvoimaisesta luonto- ja kulttuuriympäristöstä, luonnonvaroista ja
5. uusiutumiskykyisestä energiahuollosta. (VN 14.12.2017)

=> Asemakaavamuutos on tavoitteiden mukainen. Paloasema tukee kestävän kehityksen mukaista uutta rakentamista Myyrmäen suuralueelle.

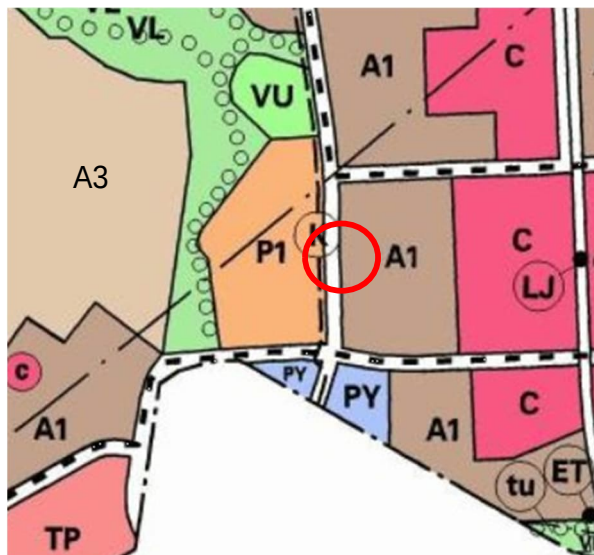


Maakuntakaava

Uusimaa-kaavan 2050 tavoitteena on ohjata kasvua kestävästi. Kaava-alue on keskustatoimintojen aluetta, keskus, ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. (Maakuntavaltuusto 25.8.2020, HHO 24.9.2021)

=> Kaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.

- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke.
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
- Keskustatoimintojen alue, keskus.
- Kaupan alue.
- Kaavamuutosalueen sijainti.

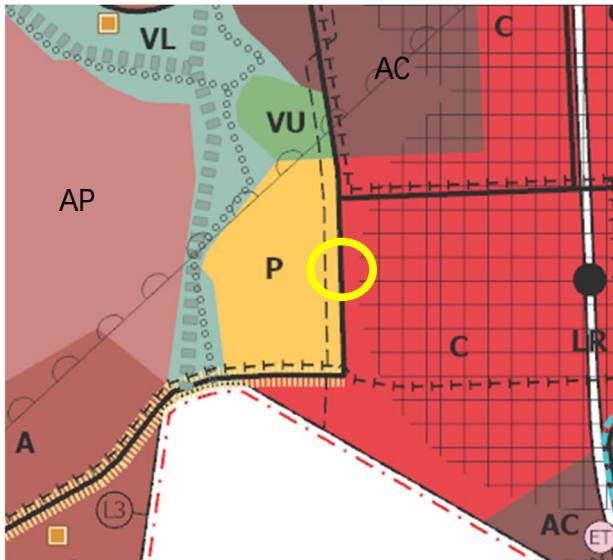


Voimassa oleva yleiskaava

Oikeusvaikutteisen yleiskaavan tavoitteita ovat tiivistäminen, täydentäminen ja uudistaminen. Kaava-alue on tehokasta asuntoaluetta A1. (Kv 17.12.2007)

=> Hanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen. A1-merkintä sisältää tarvittavat palvelut.

- Tehokas asuntoalue.
- Pientaloalue.
- Keskustatoimintojen alue.
- Palvelujen alue.
- Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.
- Lähivirkistysalue.
- Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
- Kaavamuutosalueen sijainti.

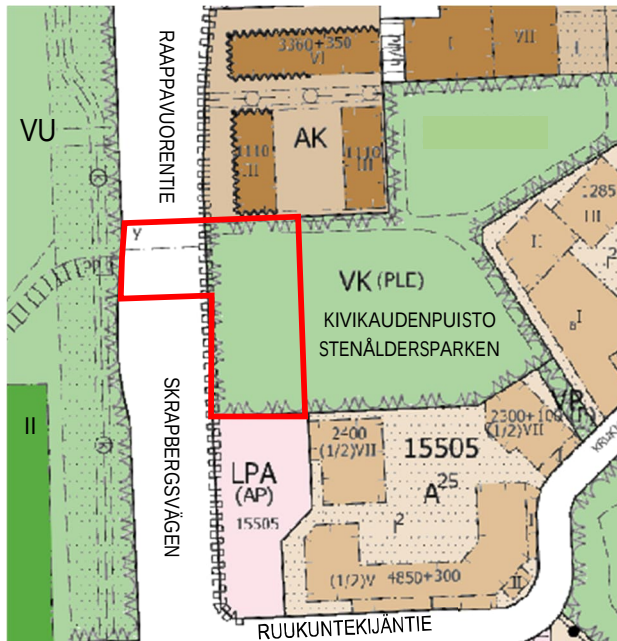


Hyväksytty yleiskaava

Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Alue on kaupunkikeskustan aluetta C. (Kv 25.1.2021, valituksenlainen)

=> Hanke on hyväksytyn yleiskaavan mukainen.

A	Asuinalue.
AC	Kaupunkikeskustan asuinalue.
AP	Pientalovaltainen asuinalue.
C	Kaupunkikeskustan alue.
P	Palveluiden ja hallinnon alue.
VL	Lähevirkistysalue.
	Kestävän kasvun vyöhyke.
	Katukuvan kehittämisvyöhyke.
	Ekologinen runkoyhteys.
	Laskeutumisyöhyke.
	Joukkoliikenteen runkoyhteys.
	Kaavamuutosalueen sijainti.



Voimassa oleva asemakaava

Alue on asemakaavoissa 150900 (SM 8.12.1976) ja 151500 (SM 2.5.1980) lasten leikkialueeksi ja yleisiin oleskelutarkoituksiin rakennettavaa puistoa PLE ja katua.

AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.
A25	Asuinrakennusten korttelialue.
LPA(AP)	Autopaikkojen korttelialue.
VK(PLE)	Lasten leikkialueeksi ja yleisiin oleskelutarkoituksiin rakennettava puisto.
VU	Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
15505	Korttelin numero.
2400	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
VII	Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.
y	Alueen ylittävä liikenneväylä.
15505	Kortteli, jonka autopaikkoja alueelle saa sijoittaa.
	Istutettava alueen osa.
	Kaavamuutosalueen rajaus.

Asemakaavan tarkoittama leikki- ja oleskelualue on toteutettu puiston koillisosaan.

Katso Vantaan kaavoja, karttoja ja paikkatietoja tarkemmin: kartta.vantaa.fi

Vantaan rakennusjärjestys

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

Tonttijako- ja rekisteri

Vantaan kiinteistörekisteri.

Kaava-alueen rakennuskiellot

Ei ole.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUVAIHEET



Kaavoitettava tontti Raappavuorentien ylittävältä sillalta luoteesta.

TKa 3.7.2021

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA PÄÄTÖKSET

Vantaan taloussuunnitelman 2021–2024 talousarvioon 2021 on kirjattu: ”Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen pelastustoiminnan toimintavarmuuden suurimmat puutteet ovat Vantaalla Myyrmäen ja Tikkurilan alueilla. Pelastustoiminnan saattamiseksi palvelutasopäätöksen edellyttämälle tasolle aloitetaan vuonna 2021 uuden kärkiyksikön perustamisen suunnittelu Länsi-Vantaalle. ...” (Kv 16.11.2020, s. 89)

Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätös 21.4.2021 Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen pelastustoiminnan palvelutason huomattavasta epäkohdasta.

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat haki 2.8.2021 kaavamuutosta paloasemalle Raappavuorentie 9:n kohdalle.

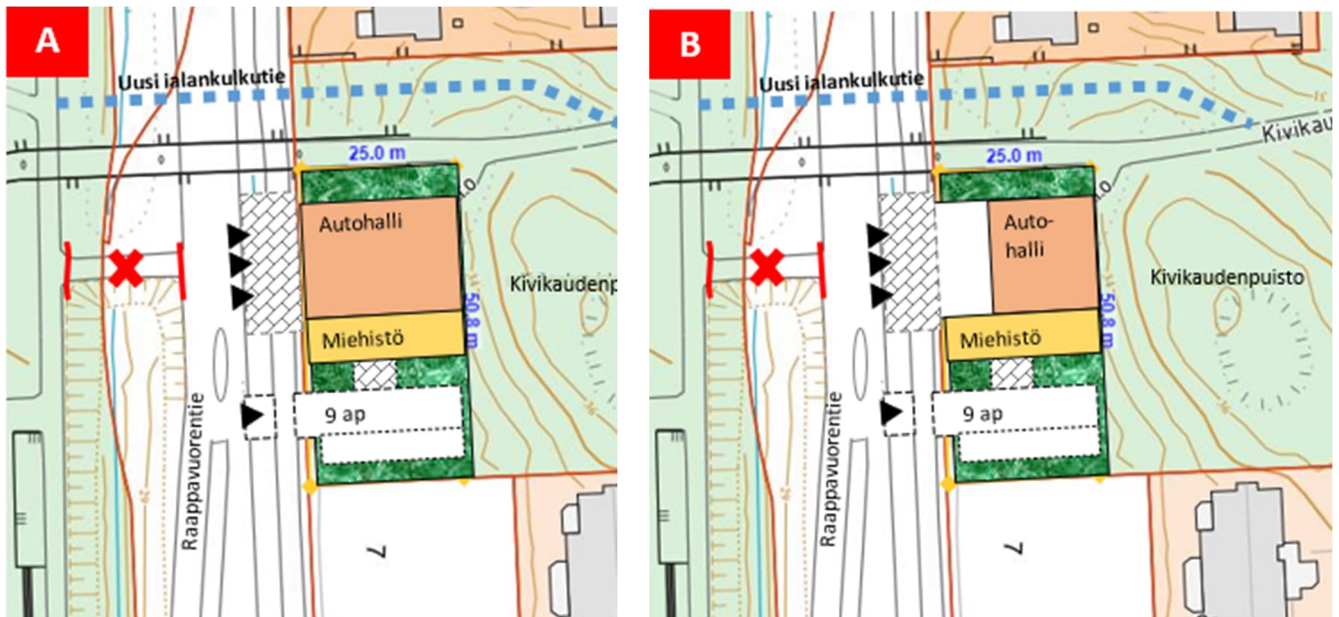
Kaupunginhallitus 15.11.2021 hyväksyi Myyrmäen valmiusaseman hankesuunnitelman, mutta ei ratkaissut sijaintipaikkaa.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

Kaavoituksessa osallisia olivat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa: kaavan hakija, alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat (naapurit), kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia; sekä viranomaiset, joiden toimialaa asia saattaa koskea: Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsingin seudun liikenne HSL ja kaupungin viranomaiset.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tiedoksi kaupunkisuunnittelulautakunnalle 17.8.2021, julkaistiin internetissä ja lähetettiin osallisille 18.8.2021, tarkistettu ja julkaistu 6.9.2021 ja 21.9.2021. Mielenpitoet pyydettiin kirjaamaan 7.10.2021 mennessä.
- Vireille tulo ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 18.9.2021.
- Teams-kokous kaavoituksen lähtökohdista 20.9.2021 klo 17.00, josta ilmoitettiin myös Vantaan Sanomissa, Facebookissa ja Vantaan tapahtumakalenterissa.
- Kaavan vaihe ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 5.3.2022.
- Kaupunkisuunnittelun kuulutukset julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 18.8.2021 esitetyt alustavat maankäyttöluonnokset. Samalla ilmoitettiin, että suunnitelmaa ja rakennusoikeutta (800 k-m²) voidaan tarkistaa.

Saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

1. Yksityishenkilö, 19.8.2021:

"Tuleeko myyrmäkeen paloasema milloin alkaa rakennustyöt?"

=> Kaavasta päättää kaupunginvaltuusto. Rakentaminen voisi alkaa 2023.

2. Yksityishenkilö, 26.8.2021:

"Kun suunnittelette paloasemaa tuohon meidän nurkille, niin eikö se mäki ole suojeltu. Emme tahdo, että paloasemaa suunnitellaan häiriöksi meidän nurkille. Myyrmäessä on paljon alueita joista ei ole haittaa asuinalueille."

=> Puiston nimi on Kivikaudenpuisto, mutta sieltä ei ole löydetty muinaisjäännöksiä eikä mäkeä ole suojeltu. Paloasema sijoittuu parhaaseen paikkaan ihmisten pelastamiseksi ja lisää asuinalueen turvallisuutta. Paloasema ei itsessään aiheuta äänihäiriöitä, koska lähtö tapahtuu pelkillä vilkuilla. Hälytysajoneuvot ajavat kaduilla joka tapauksessa.

3. Yksityishenkilö, 26.8.2021:

"Uuden paloaseman sijoitus lähelle nykyisiä asuinrakennuksia on huono, koska hälytysajoon lähtevien pelastusajoneuvojen ääni on hyvin voimakas ja häiritsee vieressä olevia asuntoja. Hälytysajaja tapahtuu kaikkina vuorokaudenaikoina, joten se häiritsee lähialueiden ihmisten nukkumista.

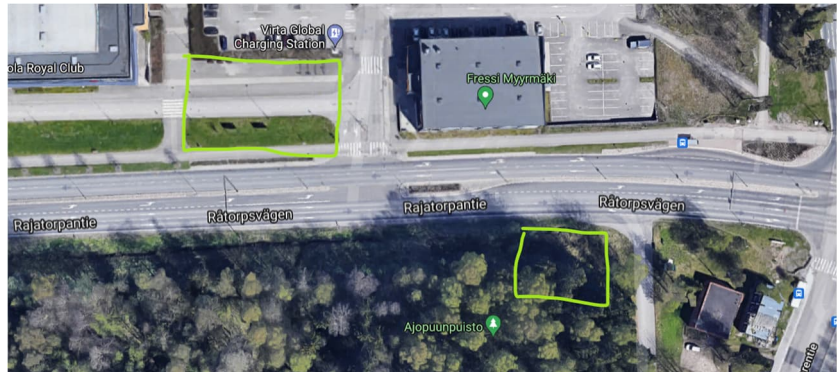
Uuden aseman sijoitus ahtaalle tontille lähelle asuinrakennuksia ihmetyttää. Parempia sijoituspaikkoja olisi esimerkiksi Rajatorpantiellä Energia-areenan ja Fressi liikuntakeskuksen välissä, Raja-

torpantiellä Nesteen huoltoaseman vieressä tai Korutiellä Kaarelanpellolla. Voitaisiinko paloasema sijoittaa näille paikoille, jossa se ei ole lähellä asuinrakennuksia?

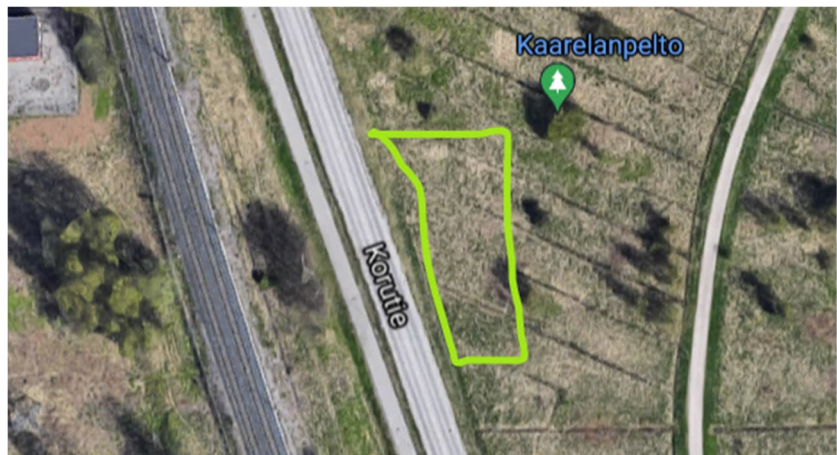
Havukoskella paloasema on rakennettu Hosaantielle teollisuusalueelle, jossa se on kaukana asuinrakennuksista. Miksi Myyrmäessä ei voida sijoittaa paloasemaa vastaavanlaiseen paikkaan?

Korttelin lähiluontoa on tuhottu viime vuosina paljon. Raappavuorentielle on rakennettu Hoasin opiskelija-asuntoja sekä hotellirakennus Noli. Taas tuhottaisiin lisää lähiluontoa ja virkistysalueita.”

Liite, kuva Rajatorpantie:



Liite, kuva Korutie:



=> Hälytysajo lähtee pelkillä vilkuilla. Esimerkiksi Kallion paloasema toimii keskellä asutusta.

Vaihtoehtoiset paikat ovat sivussa optimisijainnista. Energia Areenan paikka sijoittuu ryhmitysalueelle, estäisi ajon areenan huoltoalueelle ja edellyttäisi uusia liittymiä Raappavuorentietä vilkkaammalle kadulle, jolle olisi tulossa myös pikaraitiotie. Lisäksi pysäköinti veisi urheilupuiston autopaikkoja, jotka ovat jo nyt ajoittain täynnä. Ajopuunpuisto on varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle, tontin pitäisi olla ehdotettua isompi, se on jyrkkä kallio ja paloasemalle liikenteellisesti huono ryhmityskaistan ja mahdollisen pikaraitiotien vuoksi. Korutien paikka on syrjässä pelastamisen kannalta. Jos paloautot kääntyvät tontilla, lähtö tapahtuu suoraan kadulle ja pysäköinti on tontilla, tontin tulee olla 2000–2400 m². Selvitetty 19 paikkaa.

4. Yksityishenkilö, 8.9.2021

”Paloaseman sijoitus kyseiseen paikkaan on mielestäni jäänyt vaille tarkkaa harkintaa, vai tuliko vain katsottua kartalta vihreä kohta ja ”hey presto” [italiaa, ”hei pian”], lykätäänpäs se tuohon?

Kivikauden puisto on suojelun arvoinen, vai onko lopulta vain aikomus pystyttää sen paikalle paasi, jossa lukee, että ”tällä paikalla oli kerran kivikautista asutusta”?

Paloasema olisi liikenteen solmukohdassa. Raappavuorentielle on paljon liikennettä, erityisesti kun on tapahtumia Vantaan Energia areenassa, kansainvälisiä urheiluotteluita, konsertteja ja muita isoja yleisötapahtumia. Samoin jalkapallo Stadionille ja Myyrmäki-Halliin kohdistuu paljon liikennettä ja liikenne ruuhkautuu pitkälle matkalle, eikä silloin olisi mahdollista päästä paloasemalta ulos.

Suunnitellun Paloaseman edessä kulkee paljon pieniä lapsia, jopa alle kouluikäisiä yksin, tai kaveriporukassa potkulaudoilla ja skeittilaudoilla, heillä ei ole vielä mitään ymmärrystä liikenne

säännöistä, mutta kiire on päästä vastapäiseen Skeittiparkkiin tai leikkipuistoon ja tie ylitetään juuri "Paloaseman" edestä ei ylikulkusillalta.

Kaavaillun Paloaseman molemmiin puolin on tiivistä kerrostalo asutusta ja uusi iso Noli hotelli on Raappavuorentien ja Rajatorpantien kulmassa, sielläkään ihmiset eivät varmasti arvostaisi paloasemaa.

Parempi sijainti voisi varmasti löytyä. Yhtenä vaihtoehtona esittäisin Vantaan Energia Areenan takana, Rajatorpantien ja Lastutien kulmassa olevaa metsikköä, sieltä pääsisi helposti liikenteeseen moneen suuntaan liikennevalojen avustamana"

=> Selvitetty 19 paikkaa. Esitetty paikka on optimaalinen ihmisten pelastamiseksi. Paloasema sijoittuu lähelle väestökeskittymää ja yleisötapauksia, jotka ovat suuren riskin kohteita, ja solmu-kohtaan, josta pääsee nopeasti leveitä katuja eri suuntiin. Kyse on myös ihmishenkien pelastamisesta. Hälytysajossa huomioidaan muu liikenne. Kivikaudenpuisto on aihepiirinimi, puisto ei ole suojelukohde eikä siellä ole muinaismuistoja. Lastutien paikka sijaitsee liian lännessä optimisijainnista ja siellä on jo telekeskus. Suojatie siirretään sillan pohjoispuolelle.

5. Caruna Oy / 8.9.2021:

"Kyseisen kaavan alueella ei sijaitse Carunan sähköverkkoa."

6. Yksityishenkilö, viesti arkeologille, saapunut 19.8.2021:

"Tämä puiston naapureita ovat asunto-osakeyhtiöt Kaarenhonka, Kaarensaarni, Kaarenpyökki, Ruukuntekijäntie 4, Autopaikkayhtiö Kaarenrunko, jonka omistavat Pyökki, Saarni ja Ruukku 4 Toivon, että voisitte auttaa meitä siinä, että puistoamme ei pilata paloasemalla."

=> Mielipide on kirjattu kuuluvaksi kaavaan. Tarkastettu muinaisjäännösrekisteristä, että puiston kohdalla ei näytä sijainneen kivikautista asutusta, vaan sellaiset tunnetaan lähempänä Myyrmäen ja Mätäojaa. Kivikaudenpuiston nimi johtuu esihistorian aihepiiristä.

7. Yksityishenkilö, 13.9.2021:

"Haluaisin tietää onko paloasemalle mietitty mitään muuta paikkaa kuin kahden kerrostalon välissä olevaa jo lähtökohtaisesti liian pientä tonttia (tämä mainittu asemakaavamuutoksen dokumenteissa)?

Onko asemaa harkittu esimerkiksi Ajopuunpuistoon mikä sijaitsee Rajatorpantien varressa Neste Express aseman vieressä (kiinteistö tunnus 92-15-529-1)?

Vieressä ei ole asuintaloja, vastapäätä on kuntokeskus Fressi. Tontti on isompi kuin mihin nykyistä kaavamuutosta suunnitellaan eikä vieressä tosiaan ole asuintaloja ja tontti ei sijaitse kovin kaukana nykyisestä suunnittelusta jolloin vasteajakin pysyisi vaaditussa."

=> Selvitetty 19 paikkaa. Paloasema mahtuu tontille. Ajopuunpuisto on varattu Metropoliaan liitettävälle laajennukselle ja on paloasemalle liikenteellisesti huonompi. Katso vastausta nro 3.

8. Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 20.9.2021:

"9.9.2021 keskustelimme tarveselvitysten valmistelupalaverissa tonttien käyttötarpeista pitkällä, jopa yli 50 vuoden, aikavälillä. Keski-Uudenmaan pelastuslaitos esittää, että Myyrmäen, Hakunilan ja Korson uusien valmiusasemien rakennusoikeudeksi määritellään 1200 km². Kerrosalatarve nyt rakennettaville valmiusasemille on 850 m², mutta pitkällä aikavälillä tilanne voi muuttua. Alueen asukasluvun kasvun, rakentamisen lisääntymisen ja tiivistymisen myötä riskit voivat kasvaa siinä määrin, että tulee tarve muuttaa valmiusasema paloasemaksi. Tällöin mm. henkilömäärä hieman lisääntyy, mikä aiheuttaa hieman lisärakentamisen tarvetta."

=> Kaavaan merkitään tulevaisuuden laajennustarve huomioiden rakennusoikeutta 1 200 k-m². Tarve ilmoitettiin asukasillassa 20.9.2021. Lähetetty tarkistettu OAS 21.9.2021. Autohalli on mitoitettu laajennukselle, vain miehistötiloja tulisi tarve laajentaa vpk:n tilojen päälle.



Asukasillassa 20.9.2021 esitetty dia.

9. Asukasilta, Teams 20.9.2021 klo 17.00 – 17.45, jossa 22 asukasta:

Keskustelupalsta

1. "Montako lähtöä tuolta asemalta tulisi olemaan vuodessa?" – Ambulanssi noin 10 / vrk, palo-auto keskimäärin 2–3 / vrk.
2. "Lähdetäänkö ns pillit päällä?" – Lähtökohtaisesti vilkut päällä, pillejä käytetään lähestyessä risteävää liikennettä. Ruuhka-aikana voi joutua soittamaan pillejä jo lähdetessä.
3. "Suosittelen kaikkien naapurikiinteistöissä asuvien valittamaan muutosehdotuksesta kaupungille. Tämä alentaa asuntojen arvoja ja pidentää asuntojen myyntiaikoja, vähentää asumismu-kavuutta ja sijainti on huonoin mahdollinen keskellä omistusoikeusasuntoja"
4. "Onko ollut laskennassa Uomatien matonpesupaikan läheisyys." – Kaavoitettu jo asumiseen.
5. "Esitteillä oli monta vaihtoehtoista paikkaa, esimerkiksi vaihtoehto 3 voidaan joskus ehkä ra-kentaa ei kelpaa perusteeksi. Tämä kannattaa huomioida ja valittaa kaupungille. Tämän vali-tuksen voi viedä aina oikeuteen saakka" – Paikka 2 on optimisijainti ihmisten pelastamiselle.
6. "Ei ole 2 vaan 4 omistusasunto-osaakeyhtiön keskellä, huonoin mahdollinen sijainti"
7. "vaihtoehto 3 oli mahdollinen eikä ole kaavoitettu, miksi ette ota sitä?"
8. "Iskostiellä oli saman kokoinen kahden ambulanssin asema pari vuosikymmentä asuintalojen, koulun ja kauppakeskuksen kainalossa."
9. "Myyrmäen huollosta kannattaa kysellä mahdollisuudesta osallistua joukko-addressiin, minkä ainakin itse ainakin panna vireille"
10. "Anteeksi, tulin myöhässä mukaan, mutta mistä kolmesta vaihtoehdosta puhutte? Näen Van-taan sivuilla vain yhden ehdotetun paikan?"
11. "Onko vaikeampaa laittaa tuleva paloasema tulevien asuintalojen viereen kuin olemassaole-vien? Hankaloittaako uusien asuintalojen ja tonttien myyntiä?"

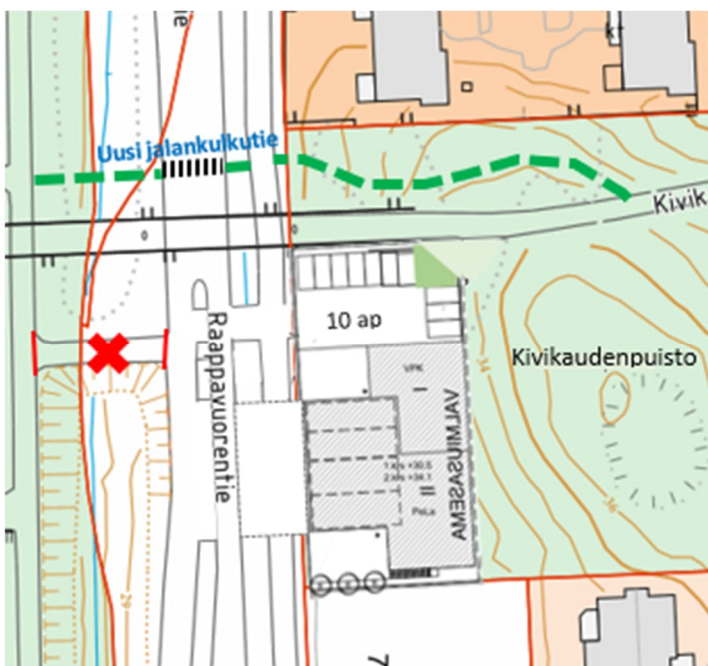
12. "3 oli kaavoittamaton alue eikä keskellä 4 omistusasunto-osakeyhtiötä, paljon parempi vaihtoehto siis. Kannattaa muistaa valittaa tästä yksipuolisesta suunnittelusta vielä kun on mahdollista ja tehdä addressi tai osallistua muiden taloyhtiöiden addressiin"
13. "Keskusta on juuri kaavoitettu ja sitä ollaan rakentamassa lisää, mikään peruste ei puolla vaihtoehdon 3 tai muiden parempien sijaintien käyttöä. Muistakaa siis valittaa tästä"
14. "1,2,3,5, näyttävät selkeästi olevan asuintalojen aluetta. Kohdat 4, 7 ja 8 näyttää olevan vielä hiukan sivussa, tosin nykyrakentaminen on jo valtaamassa nekin. Ymmärrän, että pitää löytää keskeltä paikka. Yritetään edes hiukan välttää asuinrakennuksia, kiitos."
15. "Kaupungin tehtävä olisi ollut ottaa tämän huomioon täydennysrakentamisessa mitä nyt jo tehdään. Meidän 4 omistusasuntotaloyhtiöiden ei tule kantaa tätä kaupungin epäonnistunutta suunnittelua vaan valittaa siitä tarvittaessa hallinto-oikeuteen ja osallistua aluksi adresseihin mitä tulee tekeille"
16. "Onko tämä tallenne saatavilla netissä?" – Oli 14 päivää.
17. "7 paikan kohdalla puhutaan harvinaisesta sammaleesta ja Helsingin kaupunki rakentaa ympärille?"

=> 5. ja 7. Paikka 3 on Myyrmäen kaavarungon (Kh 29.4.2019) mukainen tehokkaan asuntojen täydennysrakentamisen paikka. 6., 11., 12. ja 13. Esitetty paikka on optimaalinen ihmisten pelastamiseksi. 8. Ambulanssi poistui 2005. 10. Selvitetty 19 paikkaa, mutta esityksenä on yksi. 13. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan jatkuvasti uusia asuintontteja. 15. Valmiusaseman tarve on tullut esiin vuonna 2020. 17. Lahokaviosammal on EU:n luontodirektiivin 92/43/ETY liitteessä II (b) mainittu suojeltu laji, jonka levinneisyyttä on tutkittu Vantaalla 2020, myös KHO:2021:68.

Suullisessa keskustelussa kaavaa vastustettiin erityisesti ääni- ja liikennehäiriöiden vuoksi.

=> Paloasema ei itsessään aiheuta äänihäiriöitä. Hälytysajoneuvot lähtevät asemalta pelkillä vilkuilla, liikkuvat kaduilla joka tapauksessa ja käyttävät äänimerkkejä vain tarvittaessa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman tarkistaminen 21.9.2021



Tarkistetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 21.9.2021 esitetty uusi tontinkäyttösuunnitelma, noin 850 k-m². Lisäksi ilmoitettiin, että asemakaavamuutoksessa varaudutaan tulevaisuudessa kaupungin kasvun vuoksi noin 1 200 k-m² suuruiseen paloasemaan (aiempi termi pelastusasema) ja että suunnitelmaa ja rakennusoikeutta voidaan tarkistaa asemakaavan muutosehdotuksessa.

Rakentaminen suunnitellaan tarkemmin rakennuslupavaiheessa.



Tarkistetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 21.9.2021 esitetty havainnekuva.

10. Yksityishenkilö, 20.9.2021:

"Kiitos Myyrmäen paloaseman kaavaesittelystä 20.9.2021. Valitettavasti tottumattomana Teams-käyttäjänä jäi pari kysymystä kysymättä.

1. Olisin halunnut pelastuspäällikkö Jussi Rahikaiselta kysyä, mikä on se liikenneongelma vaihtoehdossa 1, eli paloaseman sijoittamisessa Hesburgerin paikkeille, voitko pyytää häntä vielä antamaan lausunnon tästä?
2. Esittelitte osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 18.8.2021 poikkeavan rakennusoikeuden, sekä rakennusmassan sijoittelun Kivikirveenpuiston tontille, onko suunnitelma muuttumassa ja onko päivitys siitä vielä tulossa arvioitavaksi?

Toivoisin näihin lisäselvityksiä, kiitos niistä etukäteen."

=> 1. Urheilualueella on paljon hälytysajoa häiritsevää pysäköintiliikennettä ja jalankulkua.

2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) todetaan, että suunnitelmaa ja rakennusoikeutta voidaan tarkistaa. Lähetetty tarkistettu OAS 21.9.2021, jossa esitetty 1 200 k-m² rakennusoikeus. Asemakaavan muutosehdotus tulee vielä nähtäville 30 päivän ajaksi.

11. Yksityishenkilö, 23.9.2020:

"Esitän kaavaa 002493 koskien mielipiteenäni, että paloaseman rakentamisen suunnittelu alueelle, joka on tarkoitettu yleiseen oleskeluun ja leikkeihin sekä sen jatkeena olevaan puistoon on lopetettava. VK(PLE) on jätettävä nykyiselle paikalleen nykyisen kokoisena. Asemalle on etsittävä paikka, joka ei vähennä Vantaan alueella enää yhtään puistoa tai muuta viheraluetta.

Ehdotan, että paikaksi valitaan jokin muu tontti, jossa olisi mahdollisesti tarvetta suurempi määrä autopaikkoja, purkukelpoinen rakennus tai mahdollisuus muuten tiivistää kaupunkirakennetta ilman, että asumisen mukavuus kärsii luontoalueiden vähentymisenä.

Nykyinen Vantaan kaupungin harjoittama luonnon ja luontoalueiden systemaattinen tuhoaminen on lopetettava."

=> Selvitetty 19 paikkaa. Valtaosa puistosta säilyy. Leikkipaikka on rakennettu tästä paikasta koilliseen. Rakennuspaikka on savikkoa.

12. Myyrmäen Martat ry, 23.9.2021:

"Paloasema on tarpeellinen ja tärkeä Myyrmäessä, mutta suunniteltu sijainti on väärä muutaman kerrostalon vieressä ja aiheuttaa varmasti häiriötä ja melua nyt rauhallisella ja hiljaisella asuinalueella.

Vastustamme paloaseman sijoittamista nyt esitetylle paikalle Kivikauden puistoon. Keväisin puisto on erittäin kaunis sini- ja valkovuokkoineen. Muuta puustoa on kaadettu lähialueelta lähialueina mm. uuden hotellin tieltä, Paalutorin vierestä ja pidemmällä aikavälillä koko urheilupuiston alueelta. Mielestämme jäljelläolevat puut alueella on säilytettävä myös Kivikauden puistossa.

Luulisimme Myyrmäen alueella löytyvän paloasemalle sopivampia paikkoja, mm. käyttämätön monttu Myyrmännin vieressä, Vantaan Energia-areenan takana oleva hiekkakenttä, matonpesupaikka Uomatien päässä tai Metropolian luona olevan bensa-aseman vieressä.

Nyt paloasemallekaavailtu tontti vaikuttaa myös pieneltä, eikä ehkä riitä kaikille paloaseman toiminnoille. Pelkäämme, että koko Kivikauden puisto on vaarassa tuhoutua toimintojen mahdollisesti laajentuessa. Mitähän tämä kaikki tulee maksamaan, jos ylikulkusilta puretaan ja joudutaan rakentamaan uudestaan pohjoiseen päin. Tonttikin joudutaan varmasti tasoittamaan."

=> Paloasema sijoittuu optimipaikkaan eikä siitä tule melua. Lähtö tapahtuu vilkuilla, ei pilleillä. Hälytysajo liikkuu kaduilla joka tapauksessa ja pillejä käytetään vain tarvittaessa. Kivikaudenpuistossa ei ole suojeltuja lajeja. Monttu on pelastamisen kannalta sivukujalla ja syrjässä optimisijainnista. Energia-areenan takana oleva hiekkakenttä on yleiskaavan virkistysaluetta ja ekologista runkoyhteyttä, jossa on tärkeä liito-oravan reitti. Nesteen viereinen paikka on varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle ja on paloasemalle liikenteellisesti huono. Esitetty tontti riittää paloasemalle laajennuksineen, joka sijoittuu toiseen kerrokseen. Ylikulkusiltaa ei pureta vaan kaava-merkintä (y) siirretään sillan kohdalle. Kävelytie siirretään sillan pohjoispuolelle.

13. Yksityishenkilö, 25.9.2021:

"1. Voisiko kaavoittaja tutkia vielä muita sijoituspaikkoja jo tutkittujen 13. paikan lisäksi? Myyrmäen alueelta löytyy paikkoja, joissa asuinkerrostaloja ei ole aivan vieressä. Aseman siirto länteen päin vähentää saavutettavuutta Myyrmäkeen, mutta vastaavasti lisää sitä Vapaalan suuntaan, missä oli myös tavoitettavuus ongelmaa.

2. Miksi paloasemaa ei voi rakentaa vaihtoehtoon numero 10? Perusteena esitetty suopohjainen maa ei estä rakentamista. Lähettyvillä oleva Honkasuon alueelle on rakennettu. Maaperä on stabiloitu ensin. (Esimerkiksi Malmin lentokentän vanhalle suopohja-alueelle kaavaillaan asuinalueita.) Vaihtoehdon 10 välittömässä läheisyydessä ei ole asuinrakennuksia.

3. Onko ajateltu, että häiritsevä liikenne joka estää vaihtoehdon 1. käytön kulkee osittain vaihtoehdon 2. kautta vaihtoehdon 1. alueelle? Vaihtoehdon 2. kohdalla on siis myös urheilukentälle suuntautuvaa häiritsevää liikennettä.

4. Onko varmistettu, että paloaseman hälytysajoon lähtevät hälytysajoneuvot eivät ylitä vieressä olevien asuinrakennusten melutason yleisiä ohjearvoja (Vnp 993/1992)? Pyydetään kuntaa teettämään meluselvitys, jos tätä ei ole vielä selvitetty. Vnp 993/1992 ohjearvoja ei saa ylittää. Tarvittaessa pyydetään kuntaa selvittämään meluidan rakentamista paloaseman ja nykyisten asuinrakennusten väliin."

=> 1. Selvitetty 19 paikkaa. Paloaseman paikka sijoittuu optimaalisesti riskialueisiin nähden. Myyrmäessä on enemmän väestöä, riskikohteita ja pelastustapahtumia kuin Vapaalassa.

2. Paikka 10 on liian lännessä optimisijaintiin nähden ja suota. Turvepohjasta pääsee suokaasuja, joita stabilointi ei estä. Rajatorpantie on vilkkaampi katu kuin Raappavuorentie, josta pääsee paremmin myös itään ja pohjoiseen ja syksyllä 2022 avattavalle Luhtitielle.

3. Urheilupuistossa on paljon hälytysajoa häiritsevää pysäköintiliikennettä ja kevyttä liikennettä.

4. Paloasema ei aiheuta meluhaittaa. Lähdössä käytetään vilkkuja, ei pillejä. Hälytysajoneuvot liikkuvat kaduilla joka tapauksessa. Ohjearvo on päivän keskimääräinen äänitaso. Esimerkiksi Kallion paloasema toimii keskellä asutusta ja Erottajan paloasema asuintalojen naapurissa, eivätkä ne häiritse naapurustoa vaan parantavat alueen turvallisuutta. Otaniemeen rakennetaan asuntoja paloaseman päälle.

14. Yksityishenkilö, 26.9.2021:

"Vantaan kaupunki on kirjannut vuoden 2021 talousarvioon, että Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen pelastustoiminnan toimintavarmuudessa on puutteita Myyrmäen ja Tikkurilan alueilla, minkä vuoksi Vantaan kaupunki on hakemassa asemakaavan muutosta Raappavuorentien varrella olevaan Kivikaudenpuistolle.

Uusi asema sijaitsisi alueella (kartalla nro 2), joka on tällä hetkellä voimassa olevassa yleiskaavassa merkitty tehokkaaksi asuntoalueeksi ja alueella on paljon kerrostaloja. Uuden aseman ympärillä sijaitsee useita kerrostaloja, joiden asukkaat kokisivat meluhaittaa hälytysajossa olevasta pelastuskalustosta ja paloaseman päivittäisestä toiminnasta. Melu ja muuttunut liikennemäärä vaikuttavat asumismukavuuteen sekä alueen houkuttavuuteen sekä näin ollen myös kiinteistöjen/asuntojen arvoihin, mikä ei ole omistajien etujen mukaista. Myös suunnitteilla olevat asuinrakennukset sekä päiväkotit Raappavuorentien ja Vaskivuorentien risteyksen alueelle, tulisivat kärsimään pahoin meluhaitoista. Varsinkin huomioiden päiväkotit lasten päiväuniajat, jolloin tehtävälle lähtevän pelastuskaluston äänet aiheuttaisivat suuren meluhaitan. Myyrmäki on kasvava kaupunginosa Vantaalla, jossa pyritään luomaan asuinympäristöä, jossa viihdytään.

Uuden aseman sijainniksi on ehdotettu Kivikaudenpuistoa, joka on tällä hetkellä voimassa olevassa asemakaavassa merkitty lasten leikkikentäksi ja yleiseen oleskeluun tarkoitetuksi puistoalueeksi. Kivikaudenpuiston pohjoisosaan on rakennettu puisto, mutta puiston vieressä oleva viheralue pienenisi uuden aseman rakentamisen takia. Nykyään rauhallinen puistoalue ei enää olisi niin rauhallinen ja suojassa kuin tällä hetkellä. Myyrmäessä ei muutenkaan ole montaa metsäaluetta, johon pääsee ilman suurten teiden ylittämistä. Emme toivo, että Myyrmäen viihtyisä puistomaisuus tuhoetaan liian tiiviillä rakentamisella.

Vantaan kaupunki on myös juuri käyttänyt paljon rahaa Myyrmäen urheilupuiston ja uuden skeittipuiston kunnostamiseen ja rakentamiseen. Alue on monen paikallisen asukkaan harrastuspaikka sekä vapaa-ajan viettopaikka. Uusi asema sijaitsisi runsaasti liikennöidyn Raappavuorentien varrella, jonka toisella puolella kyseinen urheilupuisto sijaitsee. Aiempi sijaintiehdotus oli urheilupuiston päässä ja tähän sijaintiin asemaa ei koettu voitavan rakentaa häiritsevän liikenteen takia, mutta tämä sama liikenne kulkisi kuitenkin uuden aseman ohitse. Urheilupuiston alueella on kova liikenne varsinkin arki-iltoina ja viikonloppuisin, kun nuoria haetaan harrastuksista. Myös tulevat tapahtumat Myyrmäkihallissa, tulevat hyvin suurella todennäköisyydellä ruuhkauttamaan kyseisen alueen. Asemakaavamuutos aiheuttaisi siis Raappavuorentielle sekä siitä haarautuville teille muutoksia ja näin ollen myös vaikuttaisi alueen yleisten teiden liikenneturvallisuuteen ja liikennöityvyyteen. Myös Myyrmäen läheisyyteen Honkasuolle rakennetaan koko ajan lisää pientaloja ja parhaillaan Honkasuolta rakennetaan Rajatorpantielle uutta tietä alueen tieverkoston parantamiseksi. Alueella on siis paljon asutusta ja asukkaita, jotka kulkevat autoilla, julkisilla ja jaloin. Näiden kulkijoiden turvallisuus voi vaarantua uuden aseman valitulla sijainnilla.

Uuden paloaseman sijoittamista varten on löydetty 13 vaihtoehtoa, joista suurin osa sijaitsee asuinalueiden vieressä tai läheisyydessä. Muutama vaihtoehto sijaitsi alueille, joiden välittömässä läheisyydessä ei ole asuntoja ja tavoiteltu 6 minuutin vasteaika saavutetaan Myyrmäen alueella.

Emme kannata ehdotettua asemakaavamuutosta edellä mainituista syistä."

=> Yleiskaavamerkintä sisältää myös tarvittavat palvelut. Uudessa yleiskaavassa (Kv 25.1.2021) alue on kaupunkikeskustan aluetta. Väestön kasvu Myyrmäessä lisää riskejä ja pelastustehtäviä. Kasvukaupungeissa kiinteistöjen arvot nousevat. Päiväkotit ei sijoitu Raappavuorentien eikä Vaskivuorentien varteen vaan Kivikirveenkujalle. Urheilupuisto suurine yleisömäärineen on suuren riskin kohde. Urheilupuiston alueella on hälytysajoa häiritsevää pysäköintiliikennettä ja jalankulkua. Hälytysajo kulkee kaduilla joka tapauksessa. Myyrmäen kadut ovat leveitä ja hälytysajolle annetaan liikennevaloetus. Tehty liikenneselvitys. Selvitetty 19 paikkaa. Katso edellistä vastausta.

15. Yksityishenkilö, 27.9.2021:

"Raappavuorentien varteen suunnitellun valmiusaseman sijainti on kaikin puolin huono. Paloasemalta lähtevä hälytysajoneuvoliikenne tulee aiheuttamaan lähialueelle sekä meluhaittaa että liikenneongelmia.

Toiveissa on pelkillä vilkuilla liikkeelle lähtö, mutta ottaen huomioon tien ruuhkaisuuden, se tuskin tulee toteutumaan montaa kertaa vuorokaudessa. Näin ollen vieressä olevan asuinalueen asukkaat sekä Sporttikortteleille tulevan päiväkodin lapset sekä työntekijät tulevat altistumaan päivittäin lukuisia kertoja meluhaitalle. Sireenien äänet kantavat kauas eikä maki tule vaientamaan meteliä yhtään puistoon päin. Äänet tulevat myös kaikumaan todella laajalle alueelle Sporttikorttelin 8-kerroksisista kerrostaloista. Koska asemalle on tehty laajennusvaraukset jo tässä vaiheessa, niin aseman alueelle tuottama häiriö tulee jatkossa vain kasvamaan.

Valmiusaseman sijainti Kivikirveenpuiston alueelle on ongelmallinen tien ruuhkaisuuden vuoksi. Raappavuorentielle on yksi autokaista molempiin suuntiin sekä tien laidoilla kevyen liikenteen väylät molemmin puolin sekä valottomat suojatiet Raappavuorentien yli kumpaan tahansa suuntaan lähtiessä. Hotellin (Noli Studios) ja Energia-Areenan puolelta tuleva liikenne aiheuttaa jo nyt kitkaa liikenteen sujuvuudelle, joten hälytysajoneuvoliikenteen lisääminen kivenheiton päähän koristeyksestä tulee hyvin todennäköisesti aiheuttamaan lisää vaaratilanteita. Alueella liikkuvat lapset eivät välttämättä huomaa lähtevää hälytysajoneuvoa ilman äänimerkkien käyttöä ja siksi tuolta paikalta liikkeelle lähtö tulee olemaan aina hankalaa.

Alueella asuvana huolettaa myös lisääntyvän meluhaitan vaikutus asuntojen hintoihin alueella.

Valmiusaseman sijainti pitäisi määritellä alueelle koituvan haitan perusteella. Nyt se on selvästi ohitettu ja lasketaan vain matkaan kuluvia minuitteja vaikka nyt jo mainittu valo-ohjaus (HALL-järjestelmä) mahdollistaisi aseman sijoittamisen edemmäs olemassa olevasta ja rakenteilla olevasta asutuksesta. Tulevaisuudessa tehtävät mahdolliset laajennukset olisivat varmasti myös helpompi toteuttaa, jos tontilla olisi enemmän tilaa (eikä sijaitse rinteessä kahden asuintalon välissä kuten nykyinen ehdotelma)."

=> Paloaseman sijainti on optimaalinen ihmisten pelastamiseksi ja lisää alueen turvallisuutta. Tehty liikenneselvitys. Myyrmäen kadut ovat leveitä, paloaseman kohdalle tulee liikennevalot ja hälytysajolle liikennevaloetus. Paloasema ei itsessään aiheuta äänihäiriöitä. Hälytysajoneuvot kulkevat kaduilla joka tapauksessa. Laajennus tulee miehistötilan päälle. Katso edellisiä vastauksia nro 14 ja 15.

16. Yksityishenkilö, 28.9.2021:

"Vastustan ehdottomasti kys. paloaseman sijoittamista kivikautisen muinaismuiston tontille kerrostaloyhtiöiden väliin. Tulee aiheuttamaan häiriötä asukkaille ja lisäksi Kivikirveenkujan tuleva päiväkotikaan ei vältty häiriöiltä."

=> Kivikaudenpuistosta ei tunneta muinaismuistoja, nimi on annettu esihistorian aihepiiristä. Paloasema ei itsessään aiheuta äänihäiriöitä. Hälytysajoneuvot liikkuvat kaduilla joka tapauksessa.

17. Länsi-Vantaan Sosialidemokraatit ry, 30.9.2021:

"Yleistä

Länsi-Vantaan Sosialidemokraatit ry:n mielestä Myyrmäki tarvitsee paloaseman, tarve on aivan kiistaton. Mielestämme kuitenkin seuraavia huomioita tulisi tarkastella vielä tarkemmin:

Sijainti

Esitetty alue on liian pieni toimivalle ratkaisulle. Tontti leikkautuu ikävästi Kivikaudenpuiston rinteeseen. Uuden jalankulkutien alta joudutaan kaatamaan vanhaa puustoa. Ajoneuvotallit rajoittuvat suoraan jalankulku- ja polkupyörätiehen.

Mielestämme tulee selvittää uusia sijaintivaihtoehtoja. Urheilupuistossa Hesburgerin läheltä (tai sen paikalta, paikka 1) löytyy toimiva ratkaisu, jonka liikenne liittyy Raappavuorentiehen urheilupuiston ajoyhteyden kautta Vaskivuorentien kohdalla.

- Myyrmäen Energia Areenan päädyn kohdalta saattaa myös löytyä tarvittava tila (paikka 8).

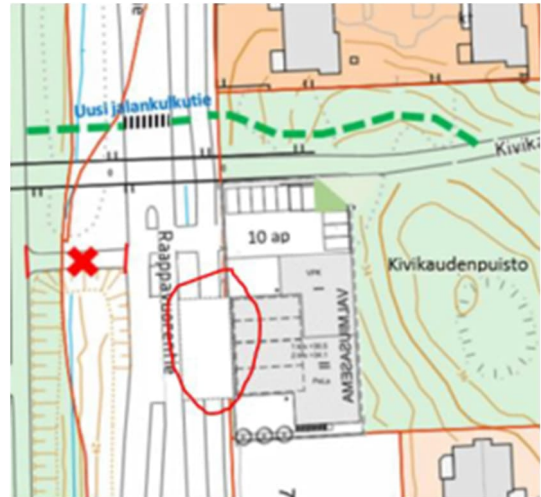
- Ajopuunpuistossa Nesteen kylmäaseman vieressä on hyvää tilaa toimivalle ratkaisulle. Se voi liittyä Rajatorpantieen esim. urheilupuiston liittymää vastapäätä tai huoltoaseman kautta (paikka 7).

Turvallisuus

Raappavuorentielle muodostuu yli 50 m pitkä liitty-maalue. Hälytysajoneuvot peruuttelevat Raappa-vuorentiellä ja sen kevyen liikenteen väylällä. Jär-jestelyt aiheuttavat pahoja turvallisuusriskejä sekä kevyelle että ajoneuvoliikenteelle.

Liikenne

Raappavuorentie on yleiskaavan mukainen pääka-tuyhteys ja ainoa sellainen Myyrmäen eteläosasta Vihdintien suuntaan (yk 2020), kun Rajatorpantien luonnetta Myyrmannin kohdalla ollaan muutta-massa suunnitellut ratkaisut tuottavat suurta hait-taa Raappavuorentien liikenteelle ja estävät esim. mahdollisesti tarvittavat kaistajärjestelyt. Liiken-nevaloihin tulee järjestää paloasemalta vaikutusmahdollisuus varsinkin, jos asema sijoitetaan ur-heilupuistoon Hesburgerin lähelle tai paikalle.



Asukkaat

Lähellä oleva asuvat ovat ilmaisseet huolensa liittyen meteliin, joita hälytysajoneuvot saattavat aiheuttaa.”

=> Esitetty tontti on paloasemalle riittävä ja sen sijainti on optimaalinen ihmisten pelastamiseksi. Urheilupuistossa on hälytysajoneuvoja häiritsevää pysäköintiä ja jalankulkijoita. Paikalla 8 on telekeskus ja se on yleiskaavan viheryhteys, ekologinen yhteys ja liito-oravan reitti. Paikka 7 on varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle ja on paloasemalle liikenteellisesti huono. Maail-malla paloasemia sijaitsee vilkkailla kaduilla ja niihin peruutetaan vilkut päällä. Peruutettaessa henkilö nousee autosta valvomaan liikennettä. Lisäksi autoihin saa turvallisuusvarusteita (kame-rat, tutkat, risteävän liikenteen varoitus, parkkiapu, hätäjarrutus). Tehty liikenneselvitys. Paloase-man kohdalle tulee liikennevalot ja Raappavuorentielle liikennevaloetus. Hälytysajoneuvoihin on tulossa myös järjestelmä, jolla liikennevalot vaihdetaan vihreiksi. Hälytysajo lähtee pelkillä vilkuilla ja kulkee kaduilla joka tapauksessa. Katso edellisiä vastauksia.

18. Asunto Oy Kaarensaarni, 1.10.2021:

”Liitteenä löydätte asukasmielipiteemme Myyrmäen paloasemaa (valmiusasemaa) koskevaan ase-makaavamuutos 002493:n liittyen.

Asukasmielipide on muodostettu asemakaavamuutoksessa esitetyn Raappavuorentien Kivikau-denpuistoon kaavoitetun Myyrmäen paloaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevien taloyhti-öiden edustajien ja asukkaiden kanssa käytyjen perusteellisten keskustelujen pohjalta. Asukasmie-lipide on tarkoitettu tukemaan Vantaan kaupungin virka- ja luottamushenkilöiden päätöksentekoa asemakaavamuutos 002493 liittyen.

Tämän asukasmielipiteen on laatinut asunto-osakeyhtiö Kaarensaarnin asukkaat ja sen esittää taloyhtiön hallitus.

ASUKASMIELIPIDE

Tässä dokumentissa esitetään koottu asukasmielipide Myyrmäen paloasemaa (valmiusasemaa) koskevaan asemakaavamuutos 002493:n liittyen. Asukasmielipide on muodostettu asemakaava-muutoksessa esitetyn Raappavuorentien Kivikaudenpuistoon kaavoitetun Myyrmäen paloaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevien taloyhtiöiden edustajien ja asukkaiden kanssa käytyjen pe-rusteellisten keskustelujen pohjalta. Asukasmielipide on tarkoitettu tukemaan Vantaan kaupungin virka- ja luottamushenkilöiden päätöksentekoa asemakaavamuutos 002493 liittyen.

Tämän asukasmielipiteen on laatinut asunto-osakeyhtiö Kaarensaarnin asukkaat.

ASEMAKAAVAMUUTOS 002493

Asukkaat pitävät perusteltuna ja toivottavana paloaseman rakentamista tukemaan Länsi-Vantaan väestön ja Myyrmäen keskustan tavoitettavuutta. Asukkaat kannattavat paloaseman rakentamista, mutta esittävät huolensa asemakaavamuutos 002493:ssa esitetyn paloaseman (valmiusaseman) suunnittelusta sijainnista (Asemakaavoituksen esitys, vaihtoehto 2) Raappavuorentien 9:ssä sijaitsevassa Kivikaudenpuistossa.

Perustelut | Osa 1: Luontoarvot

Raappavuorentien Kivikaudenpuisto on asukkaille tärkeä lähiluontoalue, joka on voimassa olevien asemakaavojen (150900 & 151500) mukaan käytössä lasten leikkialueena ja yleisiin oleskelutar-koituksiin soveltuvana ja pitkälti luonnontilaisena metsäalueena.

Lähiluonnon ja erityisesti lähes luonnontilassa olevan ainutlaatuisen metsäalueen merkitystä ei tule vähätellä keskellä tiiviisti rakennettua kaupunkimaista asutusta. Lehti- ja havupuumetsikkö tarjoaa myös alueen pieneläimille suojapaikan.

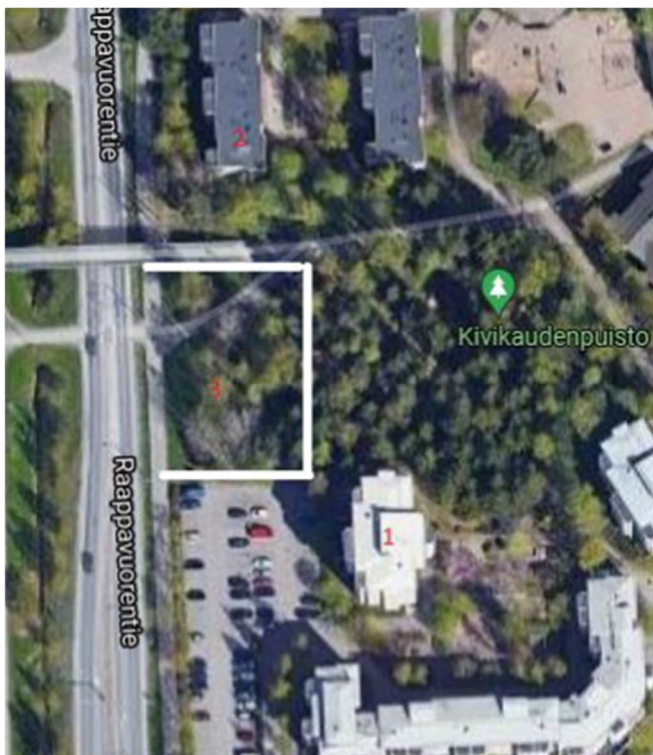
E erityisen huolestuttavaa asukkaiden mielestä on asemakaavamuutoksessa todettu tarve palo-
aseman laajentamiselle tulevaisuudessa, mikä uhkasi entisestään Kivikaudenpuiston lähiluontoa.

Asukkaiden mielestä lähiluonnon hävittäminen ei ole perusteltua, koska paloasemalle löytyy parempia vaihtoehtoisia sijainteja.

Perustelut | Osa 2: Turvallisuus

Raappavuorentien sijainti läpikulkuväylänä Vihdintieltä Hämeenlinnantielle ja Kehä III muodostaa turvallisuuden kannalta ongelmallisen tilanteen. Raappavuorentien ajoväylä paloasemalle risteää vaarallisesti pyörä- ja kävelytien kanssa ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitseva kävelysilta muodostaa näköesteen sekä kevyen liikenteen käyttäjille että autoilijoille.

Asemakaavamuutoksen perusteluissa todetaan, että optimisijainti paloasemalle on saavutetta-
vuuden kannalta Myyrmäen urheilupuistossa, Hesburgerin luona, mutta siellä on paljon häiritse-
vää liikennettä. Asukkaiden näkökulmasta esitetty sijainti Kivikaudenpuistossa ei ole liikenteen
määrän suhteen yhtään parempi, erityisesti Raappavuorentien merkittävän läpikulkuliikenteen ja
Urheilupuistoon kulkevien koululais- ja päiväkotiryhmien näkökulmasta.



Perustelut | Osa 3: Meluhaitat

Asunto Oy Kaarensaarni sijaitsee asemakaava-
muutoksessa esitetyn paloaseman välittömässä
läheisyydessä, Kivikaudenpuiston ja metsä-alu-
een eteläpuolella.

Väliin asemakaavamuutoksessa esitetty
Myyrmäen paloasema muodostaa väistämättä
huomattavaa meluhaittaa asukkaille, erityisesti
asunto-osakeyhtiö Kaarensaarnissa. Erittäin
vilkkaasti liikennöidyn Raappavuorentien ai-
heuttama meluhaitta korostuu entisestään, jos
Myyrmäen paloasema rakennetaan asemaka-
vamuutoksessa esitetylle paikalle.

Pelastustoimintaan liittyvä ajoneuvoliikenne
sekä sen aiheuttama melu, tärinä ja pöly voivat
vaikuttaa ympäröivään asutukseen. Hälytysajo-
jen aiheuttamat hetkelliset melutasot ovat kor-
keita ja voivat aiheuttaa viihtyisyyshaittaa eri-
tyisesti yöllä.

1. Asunto Oy Kaarensaarni 3. Myyrmäen palo-
aseman suunniteltu sijainti

Vaihtoehtoinen sijainti | Numero 7

Myyrmäen paloaseman asemakaavamuutoksessa esitetty sijainti (2) on asukkaiden näkökulmasta yllä mainituin perusteluin haitallinen monella tapaa. Vaihtoehtoista sijainnista paras on sijainti Urheilupuiston Hesburgerin läheisyydessä, mutta alueen häiritsevä liikenne (Raappavuorentien liikenne, jalankulkijat ja kevyt liikenne) tekevät sijainnista yhtä haastavan kuin asemakaavamuutoksessa esitetystä sijainnista Kivikaudenpuistossa.

Vaihtoehtoista sijainnista asukkaiden näkökulmasta selkeästi paras on sijainti numero seitsemän (7) eli teiden solmukohdassa sijaitseva Ajopuunpuisto, jossa ei ole käytännössä ollenkaan kevyen liikenteen käyttöä tai jalankulkijoita.

Rajatorpantien varressa sijaitseva Ajopuunpuiston kulma, joka rajautuu Neste Express Myyrmäkeen ja bussien päätepysäkkiin, on paitsi saavutettavuudeltaan myös kevyen liikenteen ja jalankulkijoiden näkökulmasta erinomainen sijainti. Tämän lisäksi sijaintia tukee myös mahdollisuus laajentaa asemaa tulevaisuudessa käyttötarpeen lisääntyessä ilman haittaa asukkaille.

Ajopuunpuisto on merkitty yleiskaavassa työpaikka/yritystoiminnan alueeksi, mikä tukee ajatusta Myyrmäen paloaseman sijoittamisesta alueelle. Näin sijoitettuna asema ei häiritse alueen asukkaita, muodosta samanlaisia turvallisuusongelmia eikä syö asukkaiden lähiluonnosta. Lisäksi sijaintia tukee Raappavuorentien päästä löytyvä kiertoliittymä, jonka kautta hälytysajoneuvot pääsevät toimeksiannoille sekä länteen, itään että pohjoiseen.

Yllä mainitut huolet esiin tuoden asukkaat esittävät Myyrmäen paloaseman sijoittamista Ajopuunpuistoon. Asukkaat korostavat, että paloasema on toivottu, mutta asemakaavamuutoksessa esitetty sijainti muodostaa uhan alueen lähiluonnolle ja turvallisuudelle ja lisää meluhaittoja erityisesti Myyrmäen paloaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevista asunto-osakeyhtiöistä."

=> Kivikaudenpuistossa ei ole tiedossa olevia suojeltuja lajeja tai luontotyypppejä. Leikkipaikka on rakennettu Kivikirveenkujan lähelle. Laajennus tulee korotuksena vpk:n tilan päälle. Autohalli riittää isommalle paloasemalle, vain paloauto olisi isompi. Esitetyssä paikassa ei ole hälytysajoneuvoja häiritsevää pysäköintiliikennettä, kuten urheilupuistossa. Tehty liikenneselvitys. Maailmalla on paloasemia vilkkaidenkin katujen varsilla, ja ne toimivat hyvin ilman liikennevalojakin. Sillassa on leveä aukko. Lähdössä käytetään vain vilkkuja, ei pillejä. Hälytysajoneuvot ajavat kaduilla joka tapauksessa. Paikka 7 on varattu Metropoliaan liittyvää laajennusta varten. Rajatorpantien / Raappavuorentien kulmauksessa on maakaasun pumppuasema. Helsingin puolelle on kaavoitettu kerrostaloja. Raappavuorentien päässä on bussien 30 ja 560 kääntöpaikka.

19. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy, 4.10.2021:

"Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavanmuutosalueen laidassa Raappavuorentien suuntaisesti on sijoitettuna 20kV keskijännitekaapelit (Liite1). Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti."

"Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti."

20. Asunto Oy Kaarenpyökki, 3.10.2021:

"Taloyhtiömme mielestä on hyvä, että Myyrmäen paloturvallisuusasioita ja väestöntavoitettavuutta parannetaan rakentamalla Myyrmäen suuralueelle paloasema.

Vastustamme kuitenkin paloaseman sijoittamista nyt esitetylle paikalle Kivikaudenpuistonreunaan. Kivikauden puisto on tähän asti säilynyt viheralueena, hiilinieluna ja hulevesien kerääjänä

asutuksen keskellä; sisältäen vanhaa puustoa ja varmasti monipuolista pieneliöstöä, koska puistikossa ei ole juuri läpikulkua. Muuta puustoa on lähialueelta kaadettu lähiaikoina mm. uuden hotellin tieltä ja pidemmällä aikavälillä koko urheilupuiston alueelta. Mielestämme jäljelläolevat puut alueella on säilytettävä, myös Kivikauden puistossa. Eikö ensisijaisesti pitäisi etsiä alueita, jossa vheralueisiin tai puustoon ei tarvitsisi kajota?

Mitä tapahtuu Raappavuorentien viereiselle kävely-pyörätielle? Se on runsaasti käytetty, mutta muuttuu nyt kyllä turvattomaksi paloautojen ylittäessä sitä.

Mielestämme Myyrmäen alueella on sopivampia paikkoja paloasemalle, mm. entisen terveysaseman alue Myyrmannin vieressä, matonpesupaikka Uomatien päässä tai bensa-aseman ympäristö Metropolian vieressä

Lisäksi on selvää, että urheilupuiston tapahtumien alkaessa ja päättyessä Raappavuorentiellä on yleensä niin paljon liikennettä, että paloautojen lähtö tehtäviinsä turvallisesti ja riittävän nopeasti voi olla haastavaa.

Nyt paloasemalle kaavailtu tontti myös vaikuttaa pieneltä, eikä ehkä riitä kaikille paloaseman toiminnoille, vaan koko Kivikauden puisto on vaarassa tuhoutua toimintojen mahdollisesti laajentuessa. Päivitetyssä tiedotteessa oli varattua rakennusoikeutta jo kasvatettu 850 k-m2:stä 1200 k-m2:iin. Suunnitelmien tarkentuessa varmaan näin juuri käy ja tulevaisuudessa tarve tulee vielä kasvamaan. Näin menettäisimme pian koko puistoaleen; tämä ei pitäisi olla Vantaan kaupungin arvojen mukaista. Alueella oli jo nyt kaivinkone myllännyt aluskasvullisuutta tehtyjen pohjatutkimusten vuoksi, vaikka asemakaavamuutosta ei ole vielä hyväksytty; näinkö Vantaalla toimitaan? Tiedämme, että lähialueen asukkaat vastustavat hanketta, mutta vaikuttaa, että veronmaksajien mielipiteet ovat Vantaalla turhia; virkamiehet ja poliitikot tekevät päätöksiä aika mielivaltaisesti."

=> Kivikaudenpuistossa ei ole tiedossa olevia suojeltuja lajeja tai luontotyyppejä. Valtaosa puistosta säilyy. Tonttiin liitetään alava savikko, joka on entistä peltoa, ja vanha talonpaikka. Esitetty paikka on ihmisten pelastamisen kannalta paras. Entinen terveysaseman tontti (Monttu) sijaitsee pelastamisen kannalta hankalasti. Matonpesupaikka on kaavoitettu kerrostalotontiksi. Nesteen viereinen Ajopuunpuisto on varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle. Maailmalla on paloasemia vilkkaidenkin katujen varsilla, ja ne toimivat hyvin ilman liikennevalojakin, koska hälytysajo on ensisijaista. Tehty liikenneselvitys. Paloaseman kohdalle tulee liikennevalot. Raappavuorentie on hyvä leveä katu hälytysajoneuvoliikenteelle. Joka tapauksessa kaduilla kulkee hälytysajoneuvoja. Isot yleisötilaisuudet ovat ison riskin kohteita. Esitetty tontti on paloasemalle riittävä, mahdollinen laajennus sijoittuu toiseen kerrokseen, ei puistoon eikä naapuritontille. Maaperä selvitetään ennen kaavoitusta. Katso edellisiä vastauksia.

21. Kiinteistö Oy Kaarenrunko, 3.10.2021:

"Mielestämme on hyvä, että Myyrmäen paloturvallisuusasiat saatetaan paremmalle tolalle rakentamalla Myyrmäen suuralueelle paloasema.

Vastustamme kuitenkin paloaseman sijoittamista nyt esitetylle paikalle Kivikaudenpuistoon. Kivikauden puisto on tähän asti säilynyt hiilinieluna ja hulevesien kerääjänä asutuksen keskellä; sisältäen vanhaa puustoa ja varmasti monipuolista pieneliöstöä, koska puistikossa ei ole juuri läpikulkua. Muuta puustoa on lähialueelta kaadettu lähiaikoina mm. uuden hotellin ja opiskelija-asunnon tieltä ja pidemmällä aikavälillä esim. urheilupuiston alueelta. Mielestämme jäljelläolevat puut alueella on säilytettävä, myös Kivikauden puistossa.

Mielestämme Myyrmäen alueella on sopivampia paikkoja paloasemalle, mm. entisen terveysaseman alue Myyrmannin vieressä, matonpesupaikka Uomatien päässä tai bensa-aseman ympäristö Metropolian vieressä. Lisäksi on selvää, että urheilupuiston tapahtumien alkaessa ja päättyessä Raappavuorentiellä on yleensä niin paljon liikennettä, että paloautojen lähtö tehtäviinsä turvallisesti ja riittävän nopeasti voi olla haastavaa.

Nyt paloasemalle kaavailtu tontti myös vaikuttaa pieneltä, eikä ehkä riitä kaikille paloaseman toiminnoille, vaan koko Kivikauden puisto on vaarassa tuhoutua toimintojen mahdollisesti laajentuessa. Päivitetyssä tiedotteessa oli varattua rakennusoikeutta jo kasvatettu 850 k-m2:stä 1200 k-m2:iin. Suunnitelmien tarkentuessa varmaan näin juuri käy ja tulevaisuudessa tarve tulee vielä kasvamaan.

Kiinteistöyhtiömme on kolmen taloyhtiön omistama pysäköintialue ja kaikki alueen pysäköintipaikat ovat jatkuvasti varattuja. Pelkäämme luonnollisesti myös sitä, että suunniteltu tontti osoittautuu liian pieneksi, Vantaan kaupunki pakkolunastaa lisätilaa alueestamme, jolloin taloyhtiöidemme parkkipaikat ovat vaarassa ja samalla myös asuntojemme arvo vaarantuu.”

=> Katso edellistä vastausta nro 20.

22. Yksityishenkilöt (3), 4.10.2021:

”As Oy Kaarensaarnen pitkäaikaisen asukkaan --- ja omasta puolestani ilmoitan, että vastustamme jyrkästi paloaseman sijoittamista suunniteltuun paikkaan Sinänsä tarpeelliselle paloasemalle löytyy huomattavasti parempia sijoituspaikkoja, joissa myös haitat asukkaille ovat vähäisempiä - esimerkiksi optimisijaintipaikka. Modernilla liikennetekniikalla pysytään hallitsemaan kulloinkin liikennetilanne tehtävien ajoittuessa vilkkaammin liikennöityyn aikaan.

Paloaseman tarve ei ole tullut yllätyksenä Vantaan kaupungille, joka on panostanut merkittävästi Myyrmäen alueen kehittämiseen jo pitkään. Suunnittelun viiveitä ja virheitä ei voi paikata alueella jo pitkään asuneiden asukkaiden kustannuksella.

Muilta osin viittaamme As Oy Kaarensaarnin mielipiteessä esitettyyn.”

=> Selvitetty 19 paikkaa. Uuden paloaseman tarve on syntynyt viime vuosina väestön ja liikenteen kasvun myötä ja tilanne on kehittynyt vähitellen vakavammaksi.

23. Yksityishenkilöt (2), 4.10.2021:

”Hei, huolestuneena olemme seuranneet tämän asian kehittelyä. Meistä on erikoista, että paloasema halutaan rakentaa asukkaiden makuuhuoneiden ikkunan läheisyyteen. Emme ole aiemmissa asuinpaikoissamme törmänneet vastaavaan. Odotusarvo tulee olemaan tavattoman häiritsevä asumisen kannalta. Rauhallisuutta haetaan, huomioiden kuitenkin kaupunkiympäristön ominaisuudet. Alueella löytyy parempiakin paikkoja, mitkä mielestäni täyttävät ”sekuntikellon” vaatimukset. Esim. kaupungin varikko matonpesupaikan vieressä (oletettavasti paljon halvempi kohde), tai urheilupuiston alue urheilukentän vieressä. Mutta nyt sitä ahdetaan kahden asuntoyhtiön väliin ”kenkälusikalla” aiheuttaen paljon harmia sekä rakentamisen että käytön aikana.”

Täydennys:

”Hei, laitan tämän uudelleen, kun unohdin yhden kommentin. Siis, eihän teistä päätöksen valmistelijoista ja tekijöistä kukaan haluaisi paloasemaa sijoitettavaksi, kuten meidän tapauksessa on kyse. Siis voisitte tutkailla asiaa myös toisenlaisesta perspektiivistä ja pohtia asiaa uudelleen.”
[jne. kuten edellä]

=> Kallion paloasema sijaitsee asutuksen keskellä. Otaniemeen rakennetaan asuntoja paloaseman päälle. Vantaan Energian varikko on kaavoitettu kerrostaloille. Urheilupuistossa on hälytysajoa häiritsevää pysäköintiliikennettä. Tavoiteaika on merkittävä ihmishenkien pelastamiseksi.

24. Yksityishenkilö, 5.10.2021:

”Katseltuani tuon videon asukastilaisuudesta Myyrmäen paloasemaan liittyen heräsi pari ideaa jotka voisi tuon nykyisen ehdotuksen rinnalle tuoda. Myyrmäen paloaseman sijainti Ajopuunpuistoon. Numero 7 vaihtoehtoisista paikoista. Se olisi siinä isojen teiden solmukohdassa, joka yhtenä perusteena mainittiin videolla, kun tuota sijoittamista Kivikaudenpuistoon perusteltiin. Jos siellä Ajopuunpuistossa on Lahokaviosammalta puiston länsiosassa ja keskellä kalliota, niin miten ne eivät ole este yleiskaavassa kaavoitetulle työpaikka/yritystoimintojen alueelle, mutta paloaseman sijoittamisen ne estäisivät paikalle? Ja eikö pelastustoiminnan sujuvuuden pitäisi ajaa työpaikatoimintojen edelle?

Tuosta paikasta hälytysajoneuvojen on helppo palata asemalle takaisin Raappavuorentien päässä olevan kiertoliittymän kautta. Helsingin rajan ja tuon Nesteen kylmäaseman välissä olisi täydellinen reitti rakennettavaksi laitokselle. Rajatorpantielle saisi rakennettua myös liittymän samalle kohdalle jossa on jo nykyinen risteys Urheiluhalleille. Siitä kohtaa pääsisi hyvin hälytyslähdoille sekä länteen, että itään ja Raappavuorentietä pohjoisen suuntaankin pääsee tuosta hyvin.”

=> Paikka 7 on varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle ja sijaitsee pelastamisen kannalta huonommin. Rajatorpantiellä on myös enemmän liikennettä ja varaus pikaraitiotielle.

25. Yksityishenkilö, 6.10.2021:

"Pidän Myyrmäen paloaseman sijoittamista Kivikaudenpuistoon huonona vaihtoehtona. Yhdyn Asunto Oy Kaarensaarnin kaavasta laatimaan mielipiteeseen ja sen perusteluihin. Pidän vaihtoehtoista paikkaa n:o 7 Ajopuunpuistossa huomattavasti parempana paikkana uudelle, sinänsä tarpeelliselle, Myyrmäen valmiuspaloasemalle."

=> Paikka 7 on varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle ja sijaitsee pelastamisen kannalta huonommin. Rajatorpantiellä on myös enemmän liikennettä ja varaus pikaraitiotielle.

26. Yksityishenkilö, 5.10.2021:

"Paloasema on tärkeä saada Myyrmäkeen mutta ei nyt suunnitellulle paikalle!

Tämä pieni ja kaunis viheralue on ainoa metsäpuisto tällä puolen Myyrmäkeä. Aluetta käyttää alueen lapset. Tulevaa päiväkotia ajatellen metsäpuisto Kivikirveenkujan leikkipuiston jatkona olisi ideaali! Nämä viheralueet ovat kaupunkikeskustuksien vetovoimatekijöitä. Ei tuhota niitä!

Nyt tuntuu siltä, että halutaan säästää mahdolliset uudet ja jo kaavoitetut uudiskohde tontit paloaseman läheisyydeltä. Koska paloasema naapurissa voisi vaikeuttaa tontin ja asuntojen myyntiä.

Rajatorpantiellä olisi hyvin tilaa paloasemalle esimerkiksi tontti 10 ja sieltä ehtii jopa paremmin Vapaalaan ja Pähkinärinteelle, kuin tontilta 2.

Samoin Rajatorpantiellä nykyisen matonpesupaikan kohdalla sekä viereiset tontit siinä olisivat hyviä paikkoja paloasemalle. Näitä tontteja ei ollut valmistelussa huomioitu. Näiden tonttien puolella Rajatorpantietä ja Raappavuorentietä ei ole kevyenliikenteenväylää. Tämä tarkoittaisi nopeampaa ja turvallisempaa lähtöä asemalta. Näille tonteille sopisi laajentamaan isomman pelastusaseman myöhemmin.

Tiedämme kyllä että, tämä nyt suunniteltu valmiusasema ei ole riittävän suuri pidemmällä aikavälillä. On kyettävä katsomaan asiaa pidemmällä perspektiivillä. Ei ole mitään kestäväää ajattelua, että metsäpuisto tuhotaan paloaseman vuoksi vuosikymmenen tai muutaman takia! Tätä metsäpuistoja ei saa takasin se tuhotaan!

Etelä puolella Myyrmäkeä on jo paljon pysäköintikenttää, joka on ankean näköistä. Tämä paloasema tontilla 2 laajentaisi tätä pysäköintikenttää entisestään. En tiedä ketään, joka pitää isoja pysäköintikenttiä kauniina ja viihtyisinä alueina. Tämä ratkaisu voi näin ollen, jopa edesauttaa Myyrmäen asuinalueiden eriarvoistumista.

Olkaa hyvät ja harkitkaa sijaintia uudestaan. Koska vaihtoehtoja on, jos ne haluaa nähdä."

=> Valtaosa puistosta jää jäljelle. Paloaseman paikka on optimaalinen ihmisten pelastamiseksi. Paikka 10 on liian lännessä, paikka on turvesuota, ja sieltä ehtii hitaammin Myyrmäen kasvavaan väestökeskittymään. Uomatien matonpesupaikka on kaavoitettu kerrostaloille ja on liian pohjoisessa, jolloin toiminta-alue menee osin päällekkäin Vantaankosken paloaseman kanssa. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuintontteja. Selvitetty 19 paikkaa. Katso edellisiä vastauksia.

27. Yksityishenkilö, 6.10.2021:

"Vastustan Myyrmäen paloaseman suunniteltua sijaintia.

Vaihtoehtoja on mm Rajatorpantiellä tai Raappavuorentiellä Uomatien päässä.

Suunniteltu paikka sijaitsee liian lähellä asuintaloja, valmistuvaa päiväkotia ja lasten harrastuspaikkoja eli vaarantaa monen ihmisen jalankulun.

Paikka on myös ainoa viheralue tuolla alueella ja on virkistyskäytössä ja lasten retki/leikkipaikka."

=> Esitetty paikka sijaitsee lähellä suuren riskin kohteita ja on optimaalinen ihmisten pelastamiseksi. Selvitetty 19 paikkaa. Katso edellisiä vastauksia.

28. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, 6.10.2021:

Ei lausuttavaa.



Kaavoitettava tontti Raappavuorentieltä lounaasta.

TKa 3.7.2021

29. Yksityishenkilöt (4), 7.10.2021:

"Yllätyimme kun Vantaan Kaupunki tuhlaa aikaa ja rahaa tähän huonoon ehdotukseen 002493.

Vastustavat asiat:

- paikka on kaavoitettu puistoksi, KORVAAMATON metsäinen virkistysalue kerrostaloalueella
- paikka on historiallinen, Kivikauden puisto. Sitä ei sovi pilkkoa, eikä siellä varmaan kaikkia tutkimuksiakaan ole vielä suoritettu
- paloasema ei sovi keskelle asuinkerrostaloaluetta. Häiritsee ympäri vuorokauden kerrostalojen asukkaita ja laskee heidän asuntojensa arvoa
- ylimääräisiä kuluja tulee kävelysillan siirtämisestä

Ehdotukset:

- Rajatorpantien toisella puolella Nesteen kylmäaseman vieressä on tilaa, eikä asutusta
- jäähallilta Martinlaakson suuntaan on tilaa. Seuraavana on Vantaan kaupungin puhtaanapitolaitoksen varikkoalue, jonka ympäristössä on myös tilaa
- Myyrmannin vieressä, jossa ennen oli terveysasema ja välillä suunniteltiin Prismaa. Nyt on rakentamatonta tilaa"

=> Kivikaudenpuisto on aihepiirinimi eikä sieltä tunneta muinaisjäännöksiä. Paloasema sijoittuu optimaaliseen paikkaan ihmisten pelastamiseksi, savikon kohdalle. Valtaosa puistosta säilyy. Kävelysilta ei siirretä. Nesteen viereinen alue on varattu Metropoliaan liittyvää laajennusta varten. Urheilukentän pohjoispuolelle on asemakaavoitettu päiväkotitontti ja kerrostaloja. Entinen terveysaseman tontti (Monttu) sijaitsee pelastamisen kannalta hankalasti sivukadulla ja huonolla sijainnilla eri suuntiin nähden. Hälytysajo lähtee pelkillä vilkuilla. Katso edellisiä vastauksia.

30. Yksityishenkilö, 7.10.2021:

"Ilmaisen huoleni paloaseman rakentamisesta viheralueeksi kaavoitetulle tontille. Viheralueiden säilyminen kerrostalojen välissä olisi tärkeää asumisviihtyvyyden kannalta. Myöskin meluhaitat ja turvallinen lasten kulku hallille ja urheilupuistoon voi vaarantua. Ehdotan paloaseman rakentamista mieluummin teollisuusalueelle kuin asuntojen lähelle."

=> Valtaosa puistosta säilyy. Kävelysilta säilyy. Suojatie siirretään kävelysillan pohjoispuolelle. Myyrmäessä ei ole vaihtoehtoista teollisuustonttia. Katso edellisiä vastauksia.

31. Asunto Oy Ruukuntekijäntie 4, 7.10.2021:

"Paloaseman sijainniksi suunniteltu tontti on kaavoitettu viheralueeksi. Tämä viheralue on aikanaan varmasti kaavoitettu silloisen päiväkodin tarpeeseen Kivikirveenkujan leikkipuiston jatkoksi. Näitä viheralueita ei ole mahdollista saada takaisin jos ne tuhotaan.

Nyt suunnitellun paikan läheisyyteen on kaavoitettu ja rakennetaan lähitulevaisuudessa uudestaan päiväkotia usealle sadalle lapselle. Päiväkodin lapset tarvitsevat rauhalliset päiväunet sekä leikkialueen. Viheralue, jolle paloasemaa suunnitellaan toteutettavaksi on lapsille tärkeä leikki- ja virkistysalue. Tämä metsikkö on ainoa metsäpuisto tällä puolen Myyrmäkeä, johon alueen lapset pääsevät katsomaan vuodenaikojen vaihtumista ja rakentamaan majoja ilman, että tarvitsee ylittää yhtään tietä. Turvallinen metsäpuisto mahdollistaa myös alueen lasten omatoimisen ulkoilun vapaa-ajalla. Tulevan päiväkodin lapset ja työntekijät varmasti arvostavat ja nauttivat viheralueesta leikkipuiston jatkona.

Paloaseman vaikutuksia asuinviihtyvyyteen (esim. melu- ja liikennevaikutukset) ei ole arvioitua paloaseman kaavoituksessa. Vaikutukset asuinviihtyvyyteen on arvioitava ennen sijaintia koskevan päätöksentekemistä. Paloaseman paikasta päätettäessä tulee tarkoin huomioida sen vaikutukset alueen asuinviihtyvyyteen.

Parhaiten vaikutukset asuinviihtyvyyteen voidaan huomioida ja ennakoida uudiskohteita toteutettaessa. Näin ollen vaihtoehtoisia paloaseman paikkoja tulisi tarkastella myös tästä näkökulmasta. Uudisrakentamisessa paloaseman tuomiin meluhaasteisiin voidaan vaikuttaa äänieristyksellä rakennusvaiheessa toisin kuin nyt esitetyllä sijainnilla, jossa on jo asutusta. Nyt ehdotetun paikan välittömässä läheisyydessä on 1980-luvun kerrostaloja, joissa äänieristys ei vastaa tämän päivän rakentamisen äänieristyksen vaatimuksia. Uudiskohteille kaavoitetut tontit on otettava vaihtoehtoisiksi paloasemalle.

Nyt ehdotetuista vaihtoehtoisista paloaseman paikoista ainakin numerot 7 ja 10 tulisi ottaa uudelleen harkintaan tonteiksi paloasemalle. Numero 10 on suopohja, tämä ei kuitenkaan ole rakentamiselle este. Rakennuksia on rakennettu Suomessa paljon suopohjalle ja tämä on täysin mahdollista. Tontin välittömässä läheisyydessä ei ole asuintaloja ja jos niitä joskus tulee, niin niissä voidaan huomioida meluhaitta äänieristyksessä. Helsinki on rakentanut Honkasuolle paljon ja pystynyt nämä haasteet selvittämään. Myöskään ihan välittömässä läheisyydessä ei ole asuintaloja.

Myyrmäen tämä puoli ei ole vetovoimaisinta asuinalueita, alueella on mm. paljon vuokrataloja. Kaupunkikeskuksen kehittämisen näkökulmasta lähimetsät muodostavat vetovoimatekijän, joka rakentamisen myötä menetetään. Alueen kehittämisen näkökulmasta asukkaiden asuinviihtyvyydestä on huolehdittava ja kaupunkisuunnittelussa tulee huomioida alueen asukkaiden näkökulma.

Nyt esitetty asemakaavamuutos on seurausta kaupungin lyhytnäköisestä Myyrmäen alueen täydennysrakentamisen kaavoittamisprosessista. Esittelytilaisuudessa perusteina näytettiin paloaseman tehtävien vasteaikoja 10 vuoden aikasarjana. Tästä Ilmeni, että tehtävien vasteaika ei ole täyttynyt aikoihin. Kyseinen paloaseman rakentaminen olisi pitänyt ottaa huomioon jo alkuperäistä täydennysrakentamista suunniteltaessa. Sillä ilmiselvää on, että palvelutarpeet kasvavat, kun asukasmäärä alueella lisääntyy jatkuvasti. Me emme halua olla kaupungin lyhytnäköisen suunnittelun ja kaavoittamisen sijaiskärsijöitä ja maksaa siitä asumisviihtyvyyden laskulla sekä alueemme heikentyneellä arvolla omistusasunnoillamme. Myöskään kaupungin keksimä esimerkki Englannin Chelsean paloaseman sijainnista ei liity millään tavalla Myyrmäkeen - täällä on paljon parempia vaihtoehtoja olemassa ja nyt ehdotettu vaikuttaa kaikista vaihtoehtoista huonoimmalta ottaen huomioon myös lukuisat muut vaihtoehdot joita kaupunki ei maininnut.

Paloaseman vaikutuksia asuntojen arvoon ei ole myöskään arvioitu paloaseman kaavoituksessa. Vaikutukset on arvioitava. Sijainti on tutkitusti tärkeä asia asunnon hinnan muodostumisessa ja sijaintiin kuuluu myös asunnon näkymä ja estetiikka. Nykyisen arvossa pidetyn viheralueen sijaan tilalle tuleva paloasema laskee sijainnin näkymää ja estetiikkaa eli laskee asuntojen hintaa ja pidentää asuntojen myyntiaikaa. Myös todelliset ja oletetut meluhaitat tulevat lisäämään tätä vaikutusta. Nyt ei pidä mennä siihen lankaan, että Aluehallintoviraston uhkasakon pelossa tehdään hätiköityjä päätöksiä ja sijoitetaan paloasema sellaiseen paikkaan mihin se on helppo rakentaa vasteajaltaan optimaaliseen paikkaan. Tiedetään jo nyt, että Länsi-Vantaan asukasluvu kasvaa ja

tämä tontti tulee olemaan pieni täydelle pelastuslaitokselle tulevaisuudessa. Haettavalla lisärakennusoikeudella valmiusasemasta tulee pian täysi paloasema ja 850 neliön rakennus laajennetaan 1200 neliön rakennukseksi. Tämä paloasema on tärkeä saada Myyrmäkeen niin, että vasteaika ei veny kohtuuttomasti ja ilman, että yhtään viheraluetta tuhotaan. On katsottava rohkeasti muita vaihtoehtoja ja jätettävä viheralue ihmisten iloksi. Tätä viheraluetta ei saa takaisin, kun myöhemmin todetaan paloaseman käyneen liian pieneksi. Myyrmäki tarvitsee paloaseman ja se on tänne rakennettava, mutta ei nyt kaavoitetulle paikalle. Myös Länsi-Vantaan sosiaalidemokraatit ry ovat tätä mieltä.

Näillä saatesanoilla pyydämme paloaseman sijainnin tarkistamista jotta tätä ei tarvitsisi viedä hallinto-oikeuteen.”

[Lisää allekirjoituksia myöhästyneenä 8.10.2021.]

=> Valtaosa puistosta jää jäljelle. Leikkipaikka sijaitsee puiston koillisosassa. Tontin paikka on savikko. Paloasema sijoittuu optimipaikalle ihmisten pelastamiseksi ja lisää turvallisuutta. Paloasemasta ei lähde ääntä. Lähdöt tapahtuvat vilkuilla, ei pilleillä. Hälytysajo ajaa joka tapauksessa katuja pitkin. Esimerkiksi Kallion paloasema toimii keskellä asutusta eikä häiritse naapurustoa. Selvitetty 19 paikkaa. Paikka 7 on varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle. Paikka 10 on liian lännessä optimisijainnista ja turvesuota, eikä stabilointi estä suokaasuja. Kivikirveenkujaalle kaavoitetaan uusia omistusasuntoja. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuntotontteja. Kasvukaupungeissa kiinteistöjen arvot nousevat. Laajennus mahtuu kaavoitettavalle tontille toiseen kerrokseen. Autohallin tulisi vain isompi paloauto. Katso edellisiä vastauksia.

32. 116 henkilön allekirjoittama adressi, 6.10.2021:

”Paloaseman sijainniksi suunniteltu tontti on kaavoitettu viheralueeksi. Tämä viheralue on aikanaan kaavoitettu silloisen päiväkodin tarpeeseen Kivikirveenkujan leikkipuiston jatkoksi. Näitä viheralueita ei ole mahdollista saada takaisin jos ne tuhotaan.

Nyt suunnitellun paikan läheisyyteen on kaavoitettu ja rakennetaan lähitulevaisuudessa uudestaan päiväkotia usealle sadalle lapselle. Päiväkodin lapset tarvitsevat rauhalliset päiväunet sekä leikkialueen. Viheralue, jolle paloasemaa suunnitellaan toteutettavaksi on lapsille tärkeä leikki- ja virkistysalue. Tämä metsikkö on ainoa metsäpuisto tällä puolen Myyrmäkeä, johon alueen lapset pääsevät katsomaan vuodenaikojen vaihtumista ja rakentamaan majoja ilman, että tarvitsee ylittää yhtään tietä. Turvallinen metsäpuisto mahdollistaa myös alueen lasten omatoimisen ulkoilun vapaa-ajalla. Tulevan päiväkodin lapset ja työntekijät varmasti arvostavat ja nauttivat viheralueesta leikkipuiston jatkona. Raappavuorentien kevyenliikenteenväylän katkaisu ja hälytysajoneuvojen ylitys tarve lisää mahdollisia vaaratilanteita. Tässä kohtaa Raappavuorentietä on paljon jalankulkijoita, johtuen skeittipuistosta, jäähallista, urheilukentästä jne.

Paloaseman vaikutuksia asuinviihtyvyyteen (esim. melu- ja liikennevaikutukset) ei ole arvioitua paloaseman kaavoituksessa. Vaikutukset asuinviihtyvyyteen on arvioitava ennen sijaintia koskevan päätöksentekemistä. Paloaseman paikasta päätettäessä tulee tarkoin huomioida sen vaikutukset alueen asuinviihtyvyyteen.

Parhaiten vaikutukset asuinviihtyvyyteen voidaan huomioida ja ennakoida uudiskohteita toteutettaessa. Näin ollen vaihtoehtoisia paloaseman paikkoja tulisi tarkastella myös tästä näkökulmasta. Uudisrakentamisessa paloaseman tuomiin melu haasteisiin voidaan vaikuttaa äänieristyksellä rakennusvaiheessa toisin kuin nyt esitetyllä sijainnilla, jossa on jo asutusta. Nyt ehdotetun paikan välittömässä läheisyydessä on 80-luvun kerrostaloja, joissa äänieristys ei vastaa tämän päivän rakentamisen äänieristyksen vaatimuksia. Uudiskohteille kaavoitetut tontit on otettava vaihtoehtoisiksi paloasemalle.

Nyt ehdotetuista vaihtoehtoisista paloaseman paikoista numerot 7 ja 10 tulisi ottaa uudelleen harkintaan tonteiksi paloasemalle. Numero 10 on suopohja, tämä ei kuitenkaan ole rakentamiselle este. Rakennuksia on rakennettu Suomessa paljon suopohjalle ja tämä on täysin mahdollista. Helsinki on rakentanut Honkasuolle paljon ja pystynyt suopohja haasteet selvittämään. Rajatorpantien luonne on enemmän alueellinen kokoojakatu ja sillä vähemmän jalankulkua. Tieverkkoon siellä olisi liittymä valmiina urheilupuiston kohdalla ja uutta risteysaluetta ei syntyisi. Välittömässä

läheisyydessä ei ole asuintaloja. Jos niitä joskus tulee niin niissä voidaan huomioida meluhaitta äänieristyksessä.

Myyrmäen tämä puoli ei ole vetovoimaista asuinalueetta, alueella on mm. paljon vuokrataloja. Kaupunkikeskuksen kehittämisen näkökulmasta lähimetsät muodostavat vetovoimatekijän, joka rakentamisen myötä menetetään. Kun puita poistuu, tulee tämä edelleen jatkamaan eteläpuolella olevaa laajaa pysäköintikenttää. Tämä ankeuttaa aluetta ja voi pahimmillaan olla segregaatio kehityksen siemen. Alueen kehittämisen näkökulmasta asukkaiden asuin viihtyvyydestä on huolehdittava ja kaupunki suunnittelussa tulee huomioida alueen asukkaiden näkökulma.

Esitetty asemakaavamuutos on seurausta kaupungin lyhytnäköisestä Myyrmäen alueen täydennysrakentamisen kaavoittamisesta. Pelastustehtävien vasteajat eivät ole olleet hyväksyttävällä tasolla Myyrmäessä vuosiin. Kyseinen paloaseman rakentaminen olisi pitänyt ottaa huomioon jo alkuperäistä täydennysrakentamista suunniteltaessa. Me emme halua olla kaupungin lyhytnäköisen suunnittelun ja kaavoituksen sijais kärsijöitä.

Nyt ei pidä mennä siihen lankaan, että Avin uhkasakon pelossa tehdään hätäkoityjä päätöksiä ja sijoitetaan paloasema sellaiseen paikkaan mihin se on helpoin ja halvin rakentaa. Tiedetään jo nyt, että Länsi-Vantaan asukasluku kasvaa ja tämä tontti tulee olemaan pieni täydelle pelastuslaitokselle tulevaisuudessa. Tämä paloasema on tärkeä saada Myyrmäkeen niin, että vasteaika ei veny kohtuuttomasti. Ilman, että yhtään viheraluetta tuhoetaan. On katsottava rohkeasti muita vaihtoehtoja ja jätettävä viheralue ihmisten iloksi! Tätä viheraluetta ei saa takaisin, kun myöhemmin todetaan paloaseman käyneen liian pieneksi. Myyrmäki tarvitsee paloaseman, mutta ei nyt kaavoitetulle paikalle.

Näillä saatesanoilla pyydän paloaseman sijainnin tarkistamista.”

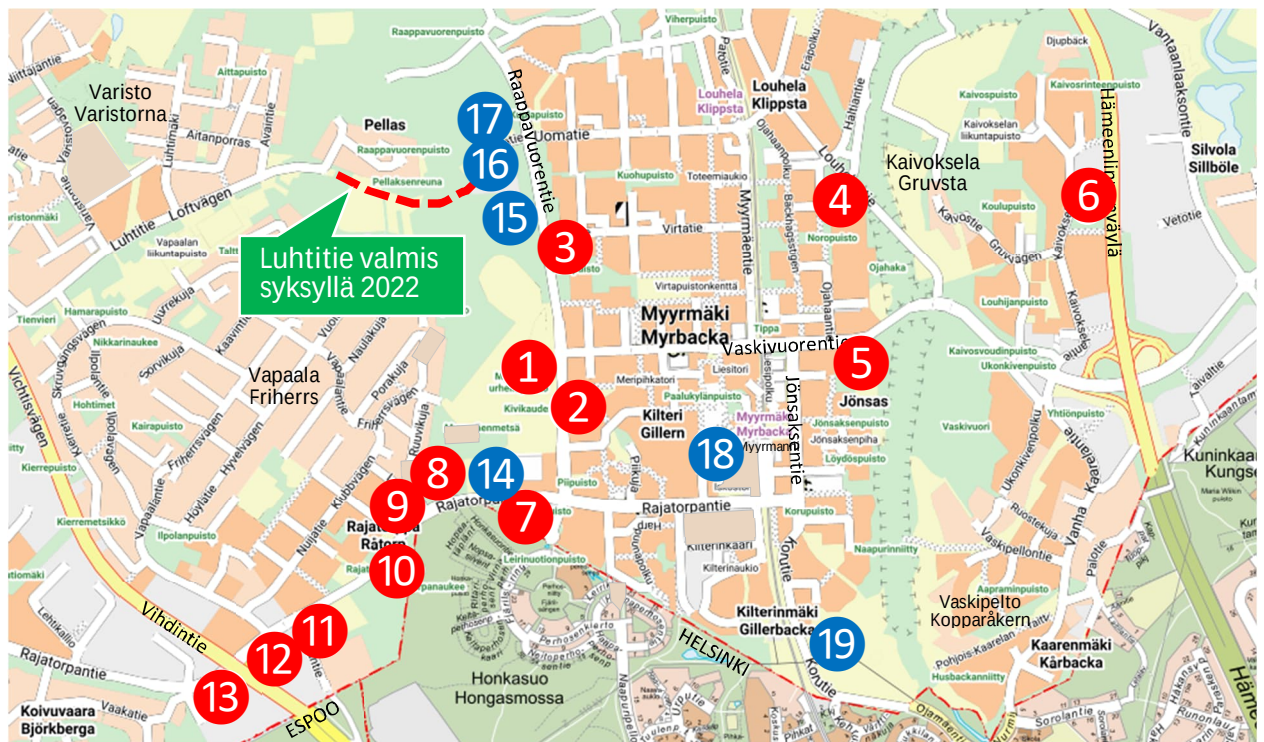
=> Valtaosa puistosta jää jäljelle. Leikkipaikka sijaitsee puiston koillisosassa. Tontin paikka on savikko. Paloasema sijoittuu optimipaikalle ihmisten pelastamiseksi ja lisää turvallisuutta. Tarve on kasvanut hiljalleen viime vuosina. Paloasemasta ei lähde ääntä. Lähdöt tapahtuvat vilkuilla, ei pilleillä. Hälytysajo ajaa joka tapauksessa katuja pitkin. Esimerkiksi Kallion paloasema toimii keskellä asutusta ja Erottajan paloasema asuintalojen naapurissa, eivätkä ne häiritse naapurustoa vaan parantavat alueen turvallisuutta. Otaniemeen rakennetaan asuntoja paloaseman päälle. Tehty liikenneselvitys. Selvitetty 19 paikkaa. Paikka 7 on varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle. Paikka 10 liian lännessä optimisijainnista ja turvesuota, eikä stabilointi estä suokaasuja. Rajatorpantie on vilkkaampi kuin Raappavuorentie, siellä on ryhmityskaistoja ja yleiskaavassa varaus pikaraitiotielle. Raappavuorentien sijainti mahdollistaa ajon Variston, Hämeenkylässä ja Askiston suuntiin uutta Luhtitietä, jolloin vältetään vilkas Vihdintien / Rajatorpantien risteys. Kivikirveenkujaalle kaavoitetaan uusia omistusasuntoja. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuntotontteja. Laajennus mahtuu tontille paloaseman toiseen kerrokseen. Autohallin tulisi vain isompi paloauto.

33. Vantaan kaupunginmuseo, 13.10.2021:
Ei huomautettavaa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

Tavoitteena on kaavoittaa ihmisten pelastamiseksi optimipaikalta tontti Myyrmäen paloasemalle (valmiusasemalle) ja varautua sen korottamiseen lisämiehistötiloilla isommaksi paloasemaksi.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT



Optimisijainti on mahdollisimman lähellä paikkaa 1, josta alueen väestökeskittymät, riskikohteet, Myyrmäen keskusta ja suuret yleisötapahtumat saavutetaan parhaiten ja nopeimmin.

Asukasillan diassa esitetyt vaihtoehtoiset sijaintipaikat (**punaiset**)

1. Optimisijainti urheilupuistossa, mutta alueella on paljon häiritsevää pysäköintiliikennettä.
2. Raappavuorentie 9, Kivikaudenpuistoa. Esitetty paikka, optimisijainti. Uuden yleiskaavan keskusta-alue. Hälytysajo pääsee nopeasti ison riskin alueille eri suuntiin. Katso s. 34–35.
3. Virtatie 12, Virtapuistoa, Myyrmäen kaavarungossa tehokkaan asuntorakentamisen paikka.
4. Louhelantie 4, Varian tontin pohjoisosaa, syrjässä, varattu asuntorakentamiseen.
5. Vaskivuorentie 8, Löydöspuistoa, rinne, yleiskaavan virkistysaluetta, muinaisjäännösalue.
6. Kaivokselantie 7, tyhjä toimistotontti Kaivokselassa, syrjässä ja kaukana idässä.
7. Rajatorpantie 18, Ajopuunpuisto, varattu Metropoliaan liittyvälle laajennukselle, länsiosassa lahokaviosammalta, itäosassa jyrkkä kallio, paloasemalle liikenteellisesti huono. Katso s. 11.
8. Lastutie 1a, Myyrmäenmetsä, yleiskaavan virkistysyhteys, ekologinen yhteys ja liito-oravan reitti. Paikalla on jo tietoliikennekeskus.
9. Lastutie 2, rakentamaton pysäköintitontti on useiden taloyhtiöiden omistuksessa.
10. Rajatorpantie 24, yleiskaavan rakentamisaluetta, mutta suota, turvetta ja suokaasuja. Sivussa, sijainti liian lännessä optimisijaintiin nähden.
11. Torpantie 3, Rajatorpanaukee, yleiskaavan rakentamisaluetta, mutta palstaviljelykäytössä.
- 12 ja 13. Torpantie 2b ja Köysikuja 1, käytössä olevia yksityisiä yritystontteja, ei kaupungin maata.

Osallistumisessa asukkaiden esittämät vaihtoehtoiset sijaintipaikat (**siniset**)

14. Rajatorpantie 23, Energia Areenan luona, liikenteellisesti huono ryhmityskaistojen kohdalla, estää ajon huoltoalueelle, vähentää pysäköintipaikkoja, sivussa optimisijainnista. Katso s. 11.
15. Kelokuusenkuja, sivussa, asemakaavoitettu päiväkodille, jota jo suunnitellaan.
16. Uomatien pää, Vantaan Energian vuokratontti, sivussa, asemakaavoitettu asuinkerrostaloille.
17. Matonpesupaikka, sivussa, asemakaavoitettu asuinkerrostaloille.
18. Iskostie 5, Monttu, sivussa hankalassa lähtöpaikassa, sopii paremmin keskustatoiminoille.
19. Korutie 14, sivussa, yleiskaavassa asuntorakentamisen paikka.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS



Havainnekuva suunnitelmaluonnoksiin 1 ja 2. Kuva havainnollistaa rakennuksen massoitte-
Arkkitehtuuri ja yksityiskohdat ratkaistaan rakennusluvassa. P&R Arkkitehdit Oy & Kallaluoto 10.5.2022

4.1 KAAVAN RAKENNE

Voimassa olevassa asemakaavassa alue on osa lasten leikkialueeksi ja yleisiin oleskelutarkoituk-
siin rakennettavaa puistoa PLE ja katuja. Leikkialue on toteutettu tästä koilliseen päin.

Asemakaavamuutoksessa paloaseman tontti sijoittuu Raappavuorentien varrelle nykyiseen Kivi-
kaudenpuistoon savikolle ja osoitetaan yleisten rakennusten korttelialueeksi Y. Samalla asema-
kaavan ylikulkumerkintä (y) siirretään paikkaan, johon kävelysilta on rakennettu.

Tavoitteena on rakentaa uusi noin 850 k-m² suuruinen valmiusasema, joka voidaan kaupungin
kasvaessa laajentaa isommaksi 1 200 k-m² suuruiseksi paloasemaksi. Tontin ala on 1 378 m².
Tonttitehokkuus on $e = 0,87$. Suurin kerrosluku on kaksi. Rakennukseen tulee kasvikatto.

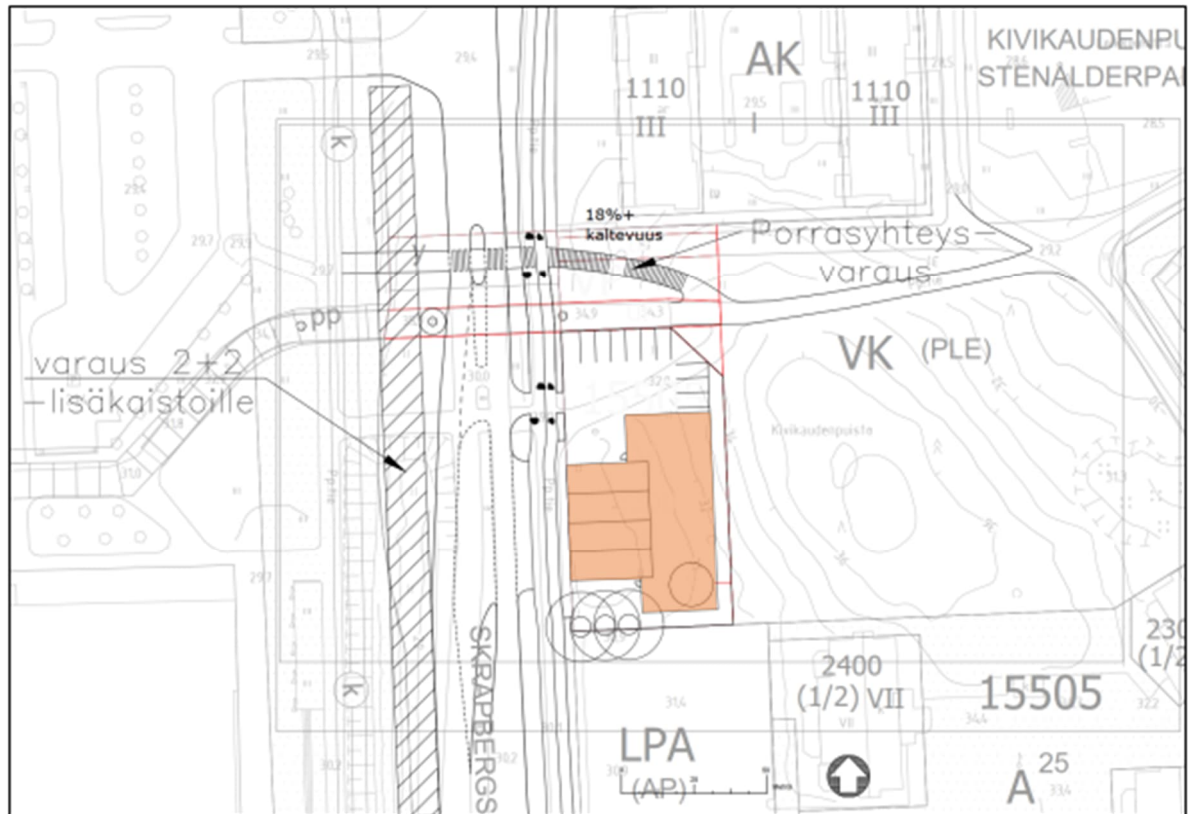
Paloasemalle sijoittuu ison pakettiauton kokoinen kärkiyksikkö eli kevyt sammutus- ja pelastusyk-
sikkö, ambulanssi ja kaksi vpk:n yksikköä.

Mahdollinen myöhempi miehistötilojen laajennus sijoittuu nyt yksikerrokseksi rakennettavan
vpk:n osan yläpuolelle toiseen kerrokseen. Autohallin osalta varaudutaan joka tapauksessa neljän
täysikokoisen ja -painoisen paloauton tarpeisiin, joten autohalli riittää tulevaisuuden tarpeisiin.

Vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja on selvitetty 19 kpl. Esitetty paikka on optimi pelastuskohteiden
nopean saavuttamisen ja ihmisten pelastamisen kannalta. Hanke parantaa huomattavasti alueen
turvallisuutta.

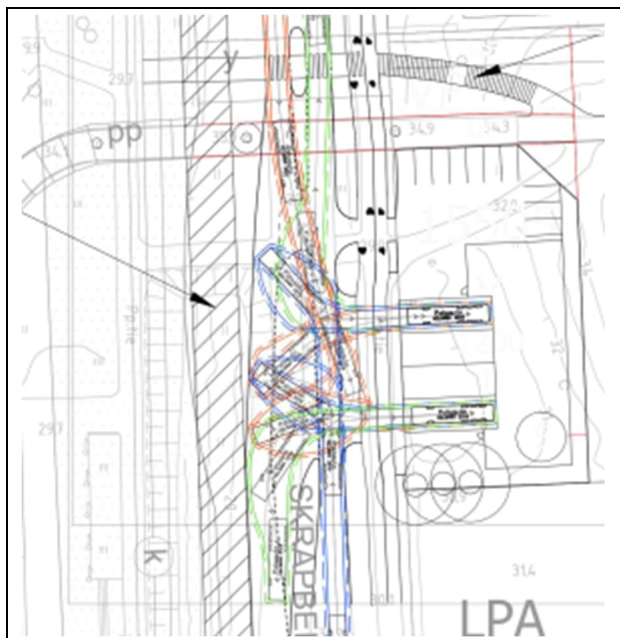
Rakennettava kerrosala:

- nyt rakennettava valmiusasema 850 k-m²
- tulevaisuuden laajennus paloasemaksi + 150...200 k-m²
- loppu rakennusoikeus jää mahdollisiin tulevaisuuden tarpeisiin.



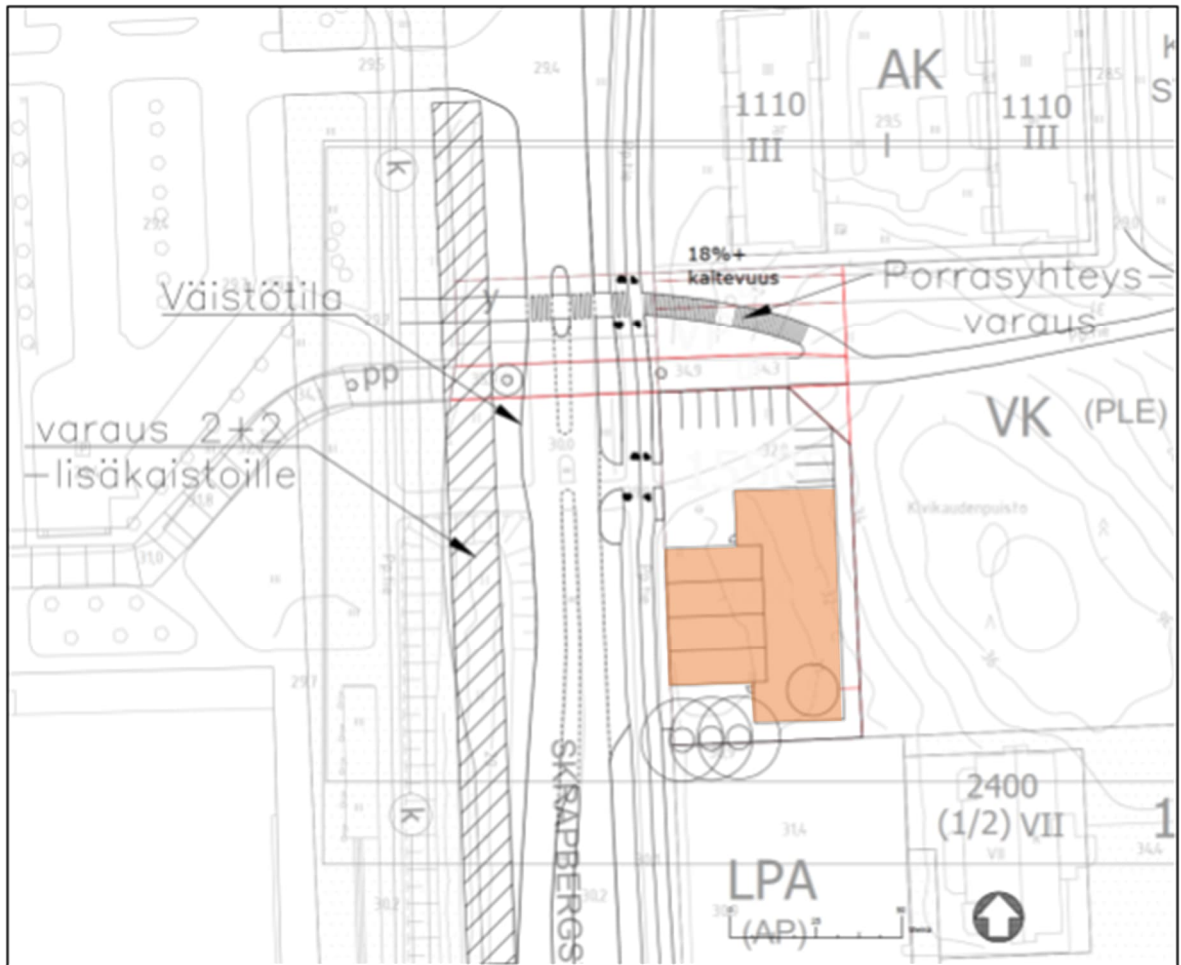
Suunnitelmaluonnos 1. Kalustohalliin peruutetaan Raappavuorentieltä ja ajorataa levennetään. Henkilökunnan pysäköinti on tontilla.

Wsp 13.4.2022



Tikasauton ajourat reunimmaisiiin halleihin suunnitelmaluonnoksessa 1.

Wsp 13.4.2022



Suunnitelmaluonnos 2. Järjestelyt siten, että ajorataa ei levennetä.

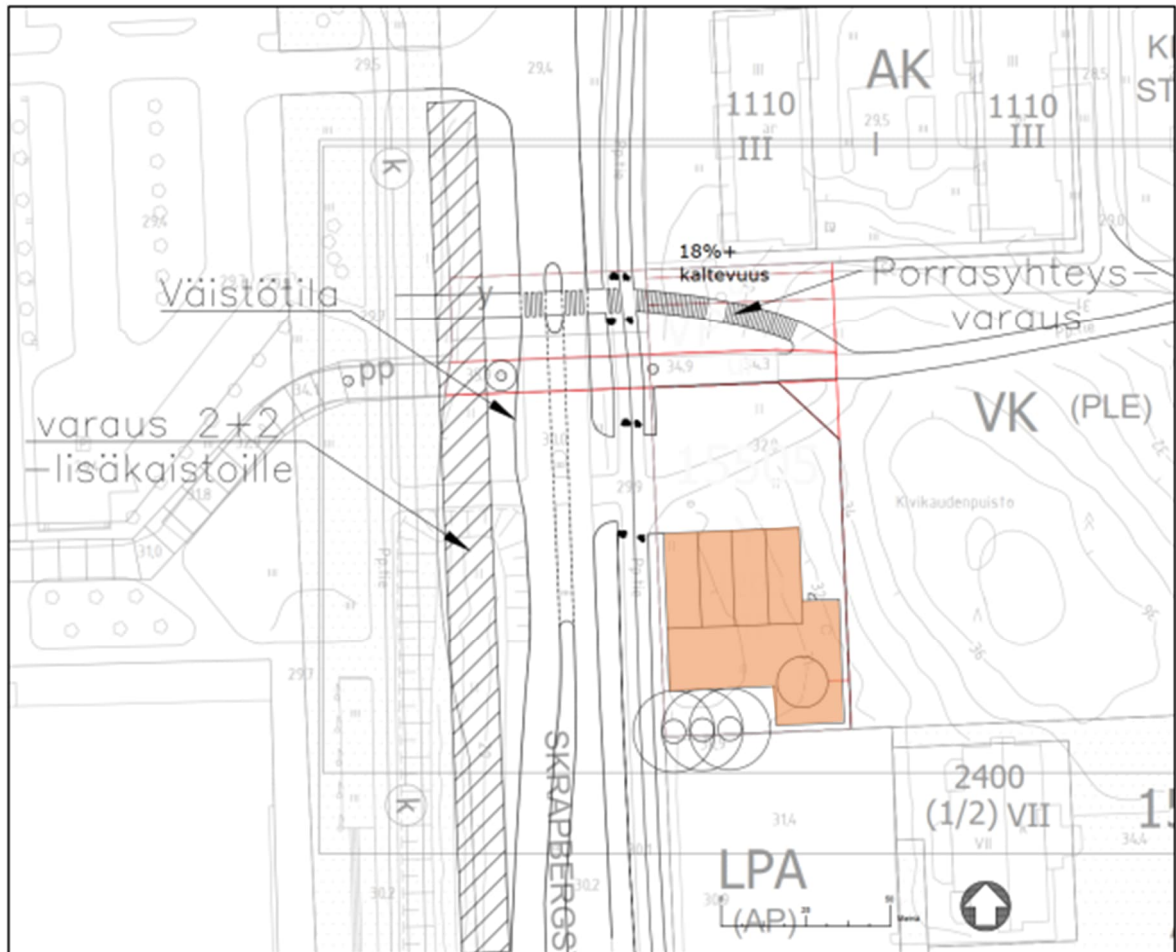
Wsp 13.4.2022



Tikasauton ajourat reunimmaisiin halleihin suunnitelmaluonnoksessa 2.

Wsp 13.4.2022

Kaikki neljä uutta valmiusasemaa (Myyrmäki, Tikkurila, Hakunila ja Korso) on suunniteltu toteutettavaksi samanlaisina, kuten luonnoksissa 1 ja 2, mikä olisi taloudellinen ja toiminnallinen etu.



Suunnitelmaluonnos 3. Kalustohalliin peruutetaan tontilla, mutta autot eivät lähde suoraan kadulle. Henkilökunnan pysäköinti on urheilupuiston puolella. Wsp 13.4.20

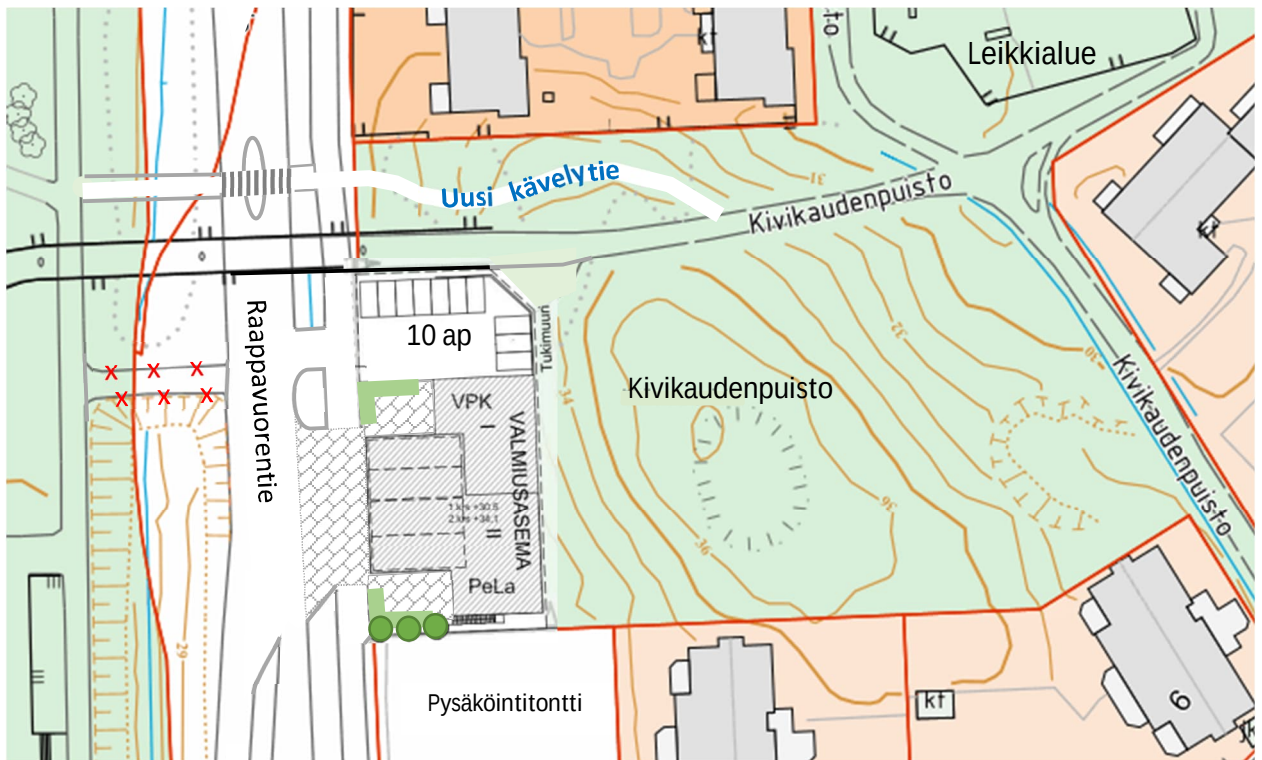
Wsp 13.4.2022



Tikasauton ajourat reunimmaisiin halleihin suunnitelmaluonnoksessa 3.

Wsp 13.4.2022

Asemakaavamuutos mahdollistaa kaikkien kolmen vaihtoehdon toteuttamisen, mikä tutkitaan tarkemmin rakennuslupavaiheessa.



Asemapiirros, luonnos, tarkentuu jatkosuunnittelussa.

TKa 10.5.2022

Rakentaminen sijoittuu kadun varrelle Kivikaudenpuiston alavaan savipohjaiseen länsiosaan.

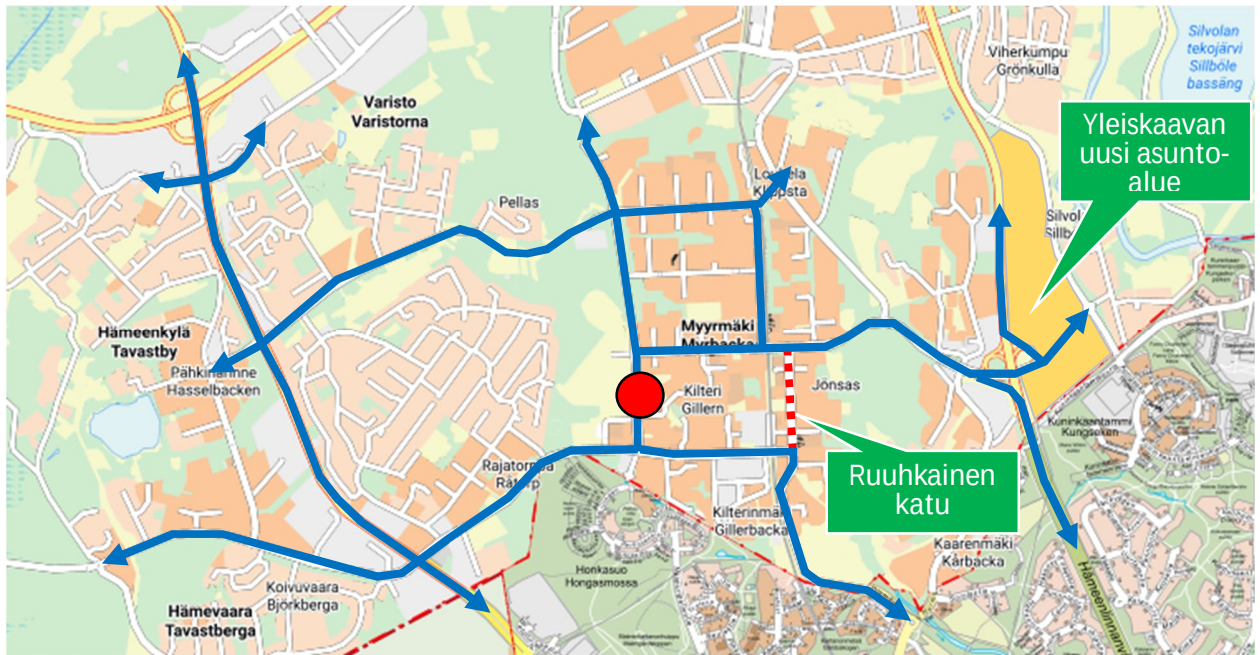
Nyt sillan eteläpuolella kulkeva lyhyt ulkoilutie ja suojatie siirretään kävelysillan pohjoispuolelle, koska nämä eivät voi jäädä paloaseman kohdalle. Samalla ulkoilutien jyrkkyyttä voidaan loiventaa.

Kaavan perustelut

Paloasema sijoittuu optimaaliseen paikkaan ihmisten nopean pelastamisen kannalta. Paikalta saavuttaa nopeasti ison riskin alueet (1. riskialueet) Pähkinärinteestä Silvolaan, joka on nyt yritysalue, mutta tulevaisuudessa kerrostaloaluetta. Lähinnä sijaitsevat myös ison riskin kohteet Myyrmäen keskusta ja urheilupuisto, jossa järjestetään isoja yleisö tapahtumia, sekä useat koulut ja päiväkodit.

Optimisijainnissa on kyse ihmishenkien pelastamisesta ja siitä, että lähimmät ison riskin kohteet (Myyrmäen keskusta ja urheilupuisto) saavutetaan hyvin nopeasti ja kaukaisimmatkin ison riskin kohteet 6 minuutin tavoiteajassa. Ihmismäärän ja tehtävämäärän vuoksi pientaloalueiden riskiluokka on alempi. Kun asema rakennetaan, saavutetaan vuosittain 233 pelastustehtävää enemmän. Lisäksi ambulanssitehtäviä on 9,5 tehtävää päivässä eli yli 3 000 tehtävää vuodessa. Noin 1 000 pelastus- ja ensihoitotehtävää saavutetaan vuosittain aikaisemmin.

Nopea pelastaminen on elintärkeää. Keski-Uudellamaalla tulipaloja on noin 15 % kaikista tehtävistä ja niistä rakennus- tai huoneistopaloja 1,5 %. Sen sijaan liikenneonnettomuuksia on 20 %, samoin ensivastetehtäviä on 20 %. Näissä molemmissa on useasti kyse korkeariskisen potilaan auttamisesta, jossa jokainen minuutti on tärkeä. Keski-Uudenmaan alueella loukkaantuu vuosittain 900–1000 henkilöä ja kuolee noin 50–60 erilaisissa onnettomuuksissa. Näistä tulipalojen aiheuttamia kuolemia on 1–3 ja loukkaantumisia 20–30 kpl. Tulipaloissa uhriksi joutuneita ei juuri 6 minuutin jälkeen pelasteta, mutta lukuisissa muissa onnettomuustapauksissa tai henkeä uhkaavissa sairaskohtauksissa tavoitettavuusaika on merkityksellinen. Sydänpysähdyksissä jokainen minuutti heikentää toipumisennustetta 10 %.



Hälytysajoreitit eri suuntiin.

Optimisijainnista lähtiessään muu liikenne haittaa pelastustehtävää vähiten ja samalla hälytysajo haittaa muuta liikennettä vähiten. Tältä paikalta lähteminen kohteisiin on nopeaa. Heti päästään isoille leveille kaduille, joilla on väistämismahdollisuuksia. Sekä itään että länteen lähdetessä on helpot kääntymiset oikealle. Lisäksi syksyllä 2022 valmistuva Luhtitie nopeuttaa ajomatkoja Varistoon, Pähkinärinteeseen pohjoisosiin, Hämeenkylään ja Askiston suuntaan. Myyrmäen paloasema nopeuttaa pelastamista myös Helsingin puolella Konalassa, Malminkartanossa ja Kuninkaantammessa, koska paikalle lähetetään aina lähin vapaa yksikkö.

Aseman siirto pohjoisemmaksi muuttaisi vastealuetta osin päällekkäiseksi Vantaankosken paloaseman kanssa. Siirto etelämmäksi nopeuttaisi ajomatkoja Vapaalaan ja Etelä-Pähkinärinteeseen, mutta hidastaisi ajomatkoja muihin suuntiin.

Paloasema ei itsessään tuota ääntä. Hälytysajo lähtee asemalta pelkillä vilkuilla ja äänimerkkejä käytetään vain tarvittaessa vaaratilanteissa. Hälytysajo ajaa kaduilla joka tapauksessa. Lisäksi toiminta keskittyy aktiiviseen aikaan klo 8–18. Myös esimerkiksi Kallion paloasema sijaitsee keskellä asutusta, Erottajan paloasemalla naapuritalot ovat aivan seinän takana ja Otaniemeen suunnitellaan paloasemaa kerrostalon alakertaan, eivätkä ne tuota häiriötä vaan parantavat turvallisuutta.

Maailmalla on yleistä, että paloasemat sijaitsevat aivan kadun varressa hyvinkin vilkkailla kaduilla. Hälytysajoneuvon vilkut pysäyttävät liikenteen, joten liikennevaloja ei välttämättä tarvita. Autohalliin palatessa peruutetaan ja autosta nousee henkilö valvomaan peruutusta. Autoihin saa myös peruutusta avustavia järjestelmiä (kamerat, tutkat, risteävän liikenteen varoitus, parkkiapu, hätäjarrutus). Paloaseman kohdalle voidaan asentaa liikennevalot, joita voidaan vaihtaa autosta. Ajoneuvon lähtö tai palaaminen halliin on liikenteelle lyhytkestoinen haitta.

Kaavaan on tehty liikenneselvitys, jonka mukaan liikenne toimii hyvin. (Wsp 13.4.2022)

Leikkialue on toteutettu tästä koilliseen eikä tontiksi kaavoitettava osa puistosta ole aktiivisessa virkistyskäytössä, vaan alava savikko. Koko Kivikaudenpuiston pinta-ala on nyt 11 144 m² ja tulevan tontin pinta-ala on 1 378 m², joten puisto pienenee 12 %. Puistoa jää jäljelle 9 766 m². Erityisesti Kivikaudenpuiston männikköinen lakiosa ja leikkialue jäävät jäljelle.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Paloasema ei itsessään aiheuta äänihäiriöitä. Hälytysajoneuvot lähtevät asemalta pelkillä vilkuilla, kulkevat kaduilla joka tapauksessa ja käyttävät äänimerkkejä vain tarvittaessa.

Asemakaavassa määrätään arkkitehtuurista, vihertehokkuudesta, kasvikatosta, hulevesien viivytämisestä ja rakennuksen ääneneristävydestä lentomelua vastaan.

4.3 ALUEVARAUKSET

Y, yleisten rakennusten korttelialue

Tontti kaavoitetaan pelastuslaitoksen valmiusasemaa varten (850 k-m²), mutta rakennusoikeutta varataan kaupungin kasvun tarpeisiin isompaa paloasemaa varten (1 200 k-m²). Tällöin miehistötiloja voidaan laajentaa toiseen kerrokseen vpk:n tilojen päälle. Autohalli mitoitetaan valmiiksi tulevaisuuden tarpeisiin täysipainoisia paloautoja varten, joten hallia ei ole tarpeen laajentaa.

Tontin pinta-ala on 1 378 m². Rakennusoikeutta varataan 1 200 k-m². Suurin kerrosluku on kaksi. Asemakaavamääräysten mukaan rakennuksen tulee erottua ympäristössään julkisena rakennuksena ja rakennukseen tulee kasvikatto. Rakentamisesta on tehty tontinkäyttösuunnitelmat. Rakentaminen suunnitellaan tarkemmin rakennuslupavaiheessa.

Tontin leveys on 27,5 metriä, jotta tukimuurin rakentaminen olisi teknisesti mahdollista ilman tarkkuuslouhintaa ja jotta tontilla voidaan hoitaa yläpuolelta Kivikaudenpuistosta tulevat hulevedet. Tontille vaadittu vihertehokkuus 0,8 täyttyy (Elina Ekroos 17.11.2021).

VP, puisto

Osa nykyistä Kivikaudenpuistoa, johon merkitään ohjeelliset ulkoilureitit (ur).

Katualue

Katualueella siltamerkintä (y) siirretään jo rakennetun sillan kohdalle.

Tekninen huolto

Vedenjakelu ja viemärointi

Raappavuorentielle rakennetaan uutta vesijohtoa Ø 100 ja viemäriä Ø 200 noin 120 metriä ensin tontilta kadun yli ja siitä edelleen pohjoiseen. Pelastuslaitoksella ei ole erityisiä tarpeita veden- syötön kapasiteetille. Viemäri voidaan toteuttaa painovoimaisesti.

Hulevesien hallinta

Vantaan kaupungilla on hulevesiohjelma (2009) ja hulevesien hallinnan toimintamalli (2014).

Läpäisemättömän pinnan ala kasvaa. Hulevesiä viivytetään, jolloin alueelta purkautuva virtaama säilyy nykytilanteen tasolla myös suunnitellun maankäytön toteuduttua.

Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan sateelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10 minuuttia. Lisäksi tontin tasauksessa huomioidaan harvinaisempi sade, jonka rankkuus on 167 l/s/ha ja kesto 30 minuuttia. Tällöin vesien tulee mahtua lammikoitumaan piha-alueille, joilla ei normaalityössä viivytetä vesiä. Tällöin tontilta saa poistua samansuuruinen virtaama kuin sieltä laskennallisesti poistuisi luonnontilassa. Näitä harvinaisemmat sateet saa ohjata tulvareittejä pitkin yleisille alueille. Tontti voidaan liittää Raappavuorentien hulevesiviemäriin.

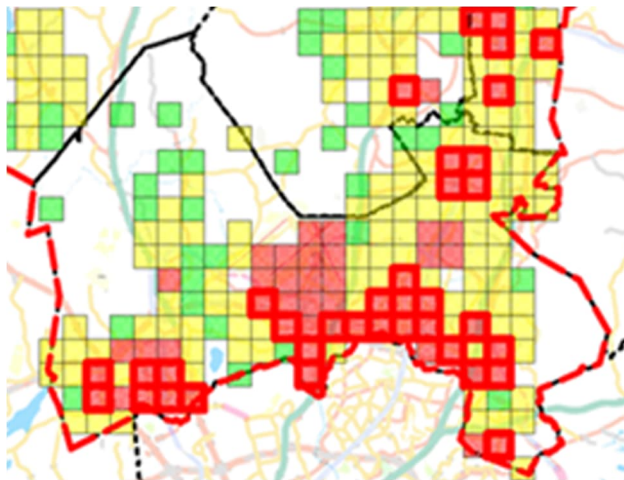
Myyrmäen kaavarungon (2019) tavoitteissa Raappavuorentie on sinivihreä katu, jolla hulevesien hallinta tulisi pyrkiä järjestämään maan pinnalla viherpainanteissa. Raappavuorentien länsipuolen syvä painanne sopii tähän.

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Paloasemaverkoston suunnitteluperiaatteet

Riskiluokittelu tehdään neliökilometrin suuruisiin ruutuihin seuraavien tietojen pohjalta

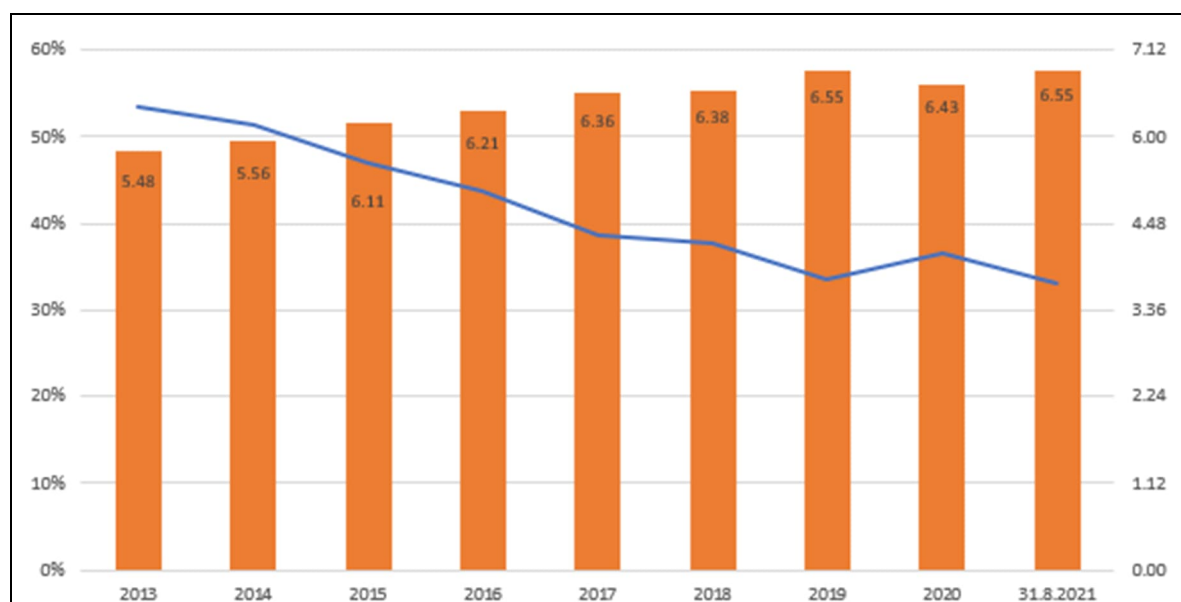
- asukasluku
- rakennusten kerrosala
- onnettomuuksien lukumäärä
- onnettomuuksien henkilö- ja omaisuusvahingot
- erityiset riskikohteet



Ensimmäisen yksikön tulee saavuttaa vähintään 50 % tehtävistä

- 1. riskiluokka, 6 minuuttia hälytyksestä
- 2. riskiluokka, 10 minuuttia
- 3. riskiluokka, 20 minuuttia
- Puutteet pelastustoiminnassa

Vantaalle tarvitaan uudet valmiusasemat Myyrmäkeen, Tikkurilaan, Korsoon ja Hakunilaan. Näistä on tehty tarveselvitykset (Kh 15.11.2021).

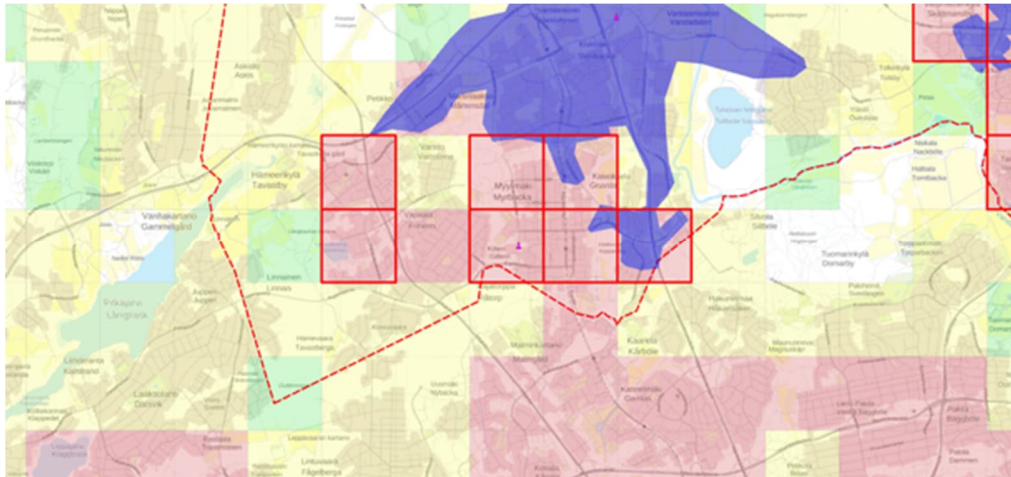


Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen 1. riskiluokan ruutujen toimintavalmiuden täyttymisprosentti on laskenut ja mediaaniaika on kasvanut.

Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen toimintavalmiudessa on nyt merkittäviä puutteita.

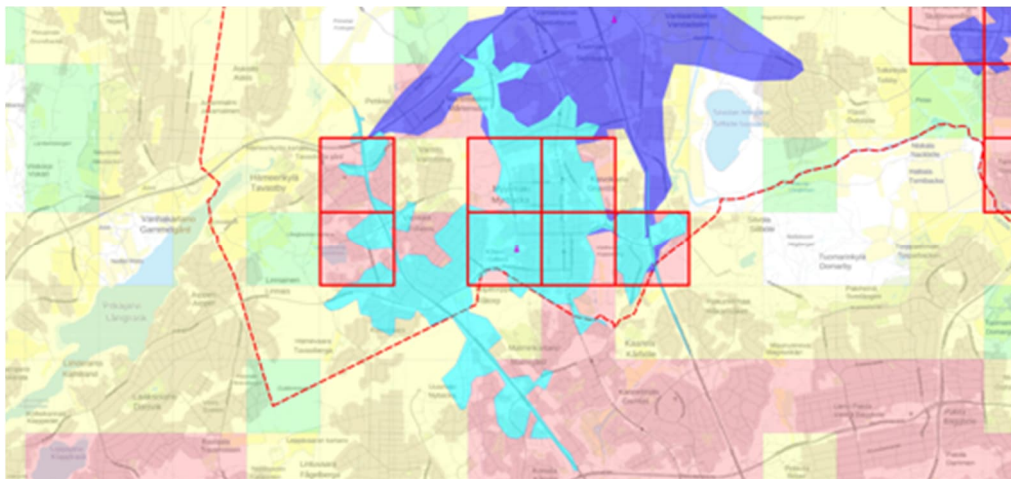
1. riskin ruutujen määrä on noussut asukasmäärän kasvun ja rakentamisen tiivistymisen seurauksena. Samalla liikennemäärien kasvu on hidastanut ajoaikoja.

Uusi yleiskaava tähtää asukasmäärän huomattavaan kasvuun. Myyrmäen suuralueella on vireillä useita kaavoitus- ja rakentamiskohteita, erityisesti Myyrmäen keskustassa.



Pelastuslaitoksen nykyinen toimintavalmius Myyrmäessä.

Sinisellä on kuvattu alue, joka saavutetaan 6 minuutissa Vantaankosken paloasemalta. Punareunaisissa ruuduissa on merkittäviä puutteita kiireellisten tehtävien saavuttamisessa.



Alueen turvallisuuden paraneminen. Vaaleansiniset alueet tavoitetaan 6 minuutissa.

Paloaseman sijainti peittää toimintapuutteen kerrostaloalueet varsin täydellisesti. Kuvassa ei näy vielä Luhtien vaikutus, joka parantaa tavoitettavuutta Variston ja Hämeenkylyn suuntaan.

Ruudussa, johon uusi valmiusasema sijoittuisi, kiireelliset tehtävät on saavutettu vuonna 2021 keskimäärin liki kahdeksassa ja puolessa minuutissa.

Pelastuslaitos on tehnyt suunnitelman, jossa Vantaalle rakennetaan neljä uutta valmiusasemaa vuosina 2022–2026 (Myyrmäki, Tikkurila, Hakunila, Korso). Valmiusasemille sijoittuu kahden palo-miehen ison pakettiauton kokoinen kärkiyksikkö, ambulanssi ja kaksi vpk:n yksikköä. Satunnaisesti valmiusasemalla voi olla iso paloauto.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on 21.4.2021 määrännyt korjaamaan toimintavalmiuden puutteet ja toteuttamaan edellä mainitun suunnitelman, jolloin Myyrmäen valmiusasemalta saavutetaan vuosittain 233 pelastustehtävää 6 minuutissa enemmän kuin nyt.

Onnettomuuden uhatessa tai tapahduttua ihmiset pelastetaan, tärkeät toiminnot turvataan ja onnettomuuden seurauksia rajoitetaan tehokkaasti niin, että ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. (Pelastuslaki 379/2011, 2 §)

Vaikutukset pelastustoimintaan

Uusi paloasema on välttämätön ihmishenkien pelastamiseksi ja aineellisten vahinkojen vähentämiseksi. Alueella on nyt vuosittain 233 pelastustehtävää, joita ei saavuteta 6 minuutin tavoiteajassa. Lähellä tulevaa paloasemaa on Myyrmäen urheilupuisto, jossa järjestetään suuria yleisötahtumia. Länsi-Vantaan saavutettavuusvaje 1. ja 2. riskiluokkien alueilla Pähkinärinteessä ja sen ympäristössä poistuu ja saavutettavuus paranee tiheän väestön alueilla Myyrmäessä, Martinlaaksoissa ja Kaivokselassa, joissa asuu yli puolet suuralueen väestöstä.

Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavamuutoksella poistuu viheraluetta ja metsikkö tulee rakennetuksi. Luonnonympäristöä muuttuu rakennetuksi ympäristöksi, mutta kaava-alueella ei ole inventoituja arvokkaita luontokohteita eikä suojeltuja eläinlajeja. Kaavamuutoksessa menetetään savipohjainen sekametsikkö, joka on hyväksytyn yleiskaavan kaupunkikeskustan aluetta. Ulkoilureitti ja suojatie siirretään sillan pohjoispuolelle pois paloaseman edestä. Puisto ei ole tältä osin aktiivisessa virkistyskäytössä.

Vaikutukset kaupunkirakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaava täydentää Raappavuorentien varren kaupunkirakennetta lähellä Myyrmäen keskustaa. Alue on maakuntakaavan keskustatoimintojen aluetta, yleiskaavan tehokasta asuntoaluetta, hyväksytyn yleiskaavan kaupunkikeskustan aluetta ja liittyy rakennettuun kerrostaloalueeseen ja katuavastapäätä sijaitsevaan urheiluhallien alueeseen. Tiivistäminen ja täydentäminen ovat yleiskaavan keskeisiä periaatteita. Tontti liittyy valmiiseen katuun ja osin valmiiseen kunnallistekniikkaan. Vesi- ja viemärijohdot ovat noin 100 metrin päässä ja niitä jatketaan tontille.

Liikenteelliset vaikutukset

Paloasema sijoittuu pääkatuverkolle optimaaliseen paikkaan, josta yli 50 % tapauksista tavoitetaan 6 minuutissa. Hyvä sijainti nopeuttaa pelastamista ja kriittisissä tapauksissa pelastaa ihmishenkiä ja omaisuutta. Paloaseman liikenne mahtuu hyvin leveälle pääkatuverkolle.

Paloasemalta lähtisi 2–3 paloauto- ja keskimäärin 9,3 ambulanssitehtävää päivässä. Uusi paloasema nopeuttaa huomattavasti pelastamista ja vähentää ajomatkoja Vantaankosken paloasemalta. Hälytysajon aiheuttama liikennehaitta on hetkittäistä. Henkilökunnalle on tarjolla erityisen hyvä joukkoliikenne.

Paloaseman kohdalle Raappavuorentielle lisätään liikennevalot, joita voidaan vaihtaa paloautosta. Hälytysajoneuvojen kulku on ensisijaista. Ajoneuvot peruutetaan halliin, jolloin henkilö nousee autosta valvomaan liikennettä. Autossa voi olla peruutusta tukevia apulaitteita.

Liikenteellisen selvityksen mukaan paloaseman liikenne toimii hyvin (Wsp 13.4.2022: 14): Myyrmäen paloaseman hälytysajoneuvoliikenne toimii hyvin tarkastelualueen iltaruuhkassa. Katuverkon välityskyky on riittävä. Kuormittunein liittymäväli on paloaseman pohjoispuolinen Raappavuorentie etelästä pohjoiseen, jossa hetkelliset ruuhkat on mahdollista purkaa tarvittaessa ennalakoivasti hälytysajoneuvoetuudella. Hälytysajoneuvoetuudet parantavat huomattavasti paloauto- ja ambulanssiliikenteen sujuvuutta Vaskivuorentien ja Rajatorpantien valoliittymissä.

Kuinka paloauto peruutetaan kadulta halliin?

<https://www.youtube.com/watch?v=dnLSJmOpWt8>

Ilmastovaikutukset

Rakentaminen lisää kasvihuonekaasupäästöjä sekä rakentamisen että käytön aikana mm. lämmityksen ja liikenteen vuoksi. Vantaalla on kuitenkin tarve uusille paloasemille. Asemakaava tukee resurssiviisautta sijoittumalla optimisijaintiin olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Pelastamisen nopeutuminen vähentää ajosuoritetta ja päästöjä. Tontilla voidaan hyödyntää kaukolämpöä, maakaasua, maalämpöä ja aurinkoenergiaa. Toteutuksessa voidaan edellyttää A-energialuokkaa, puurakentamista ja sähköautojen latauspisteitä. Ilmastomuutokseen varaudutaan hulevesien viivytyksellä sekä vihertehokkuudella ja kasvikatolla.



Maailmalla on lukuisia paloasemia vilkkaiden katujen varsilla.

Google maps 2021

Esimerkki Lontoosta, Irlingtonin paloasema, Upper Street, asuntoja, ei liikennevaloja.

Kaavan laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon ja ilmastoon ovat vähäisiä. Valmiusasema tukee kestävä kehityksen mukaista asuntorakentamista Länsi-Vantaalle rautatien ja bussien runkolinjojen varsille.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖT

Paloasema ei itsessään aiheuta häiriötä naapureille. Hälytysajo ei käytä lähtiessään äänimerkkejä, vaan niitä käytetään ainoastaan tarvittaessa vaaratilanteissa. Hälytysajoneuvot liikkuvat kaduilla joka tapauksessa. Paloaseman aiheuttama liikenteellinen haitta on hetkittäistä.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Hanke on tarkoitus toteuttaa vuonna 2024. Rakennushankkeen investointikustannus on 4,13 M€. Kadunrakennuksen kustannusarvio on 350 000 € (laajin vaihtoehto 1, alv 0 %), mikä ei sisällä kunnallistekniikan muutoksia, pohjanvahvistuksia eikä työnaikaisia järjestelyitä. Uusien vesi- ja viemärlinjojen kustannukset ovat arviolta 55 500 € (alv 0 %).

Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla (MRL 133 §). Katujärjestelyt ratkaistaan katusuunnitelmassa. Ulkoilureitti ratkaistaan puistosuunnitelmassa.

Kaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

Kaavatyöhön osallistuneet			
Vantaan kaupunki			
Asemakaavoitus	asemakaavapäällikkö	Ilkka Laine	
	aluearkkitehti	Timo Kallaluoto	
	asemakaava-arkkitehti	Annakaisa Haanpää	
	asemakaava-arkkitehti	Anna Hakamäki	
	asemakaava-arkkitehti	Anders Hedman	
	kaavoitusinsinööri	Mikko Järvi	
Kadut ja puistot	kaavatekninen koordinaattori	Marko Hoffren	
	suunnittelupäällikkö	Markus Holm	
	liikennesuunnittelupäällikkö	Susanna Koponen	
	liikenteen alueinsinööri	Teemu Vihervaara	
	liikenneinsinööri	Pirjo Salo	
	liikenneinsinööri	Heikki Alkila	
	suunnitteluinsinööri	Henri Hyttinen	
	puistosuunnittelupäällikkö	Heidi Burjam	
	liikuntapäällikkö	Jari Lärkä	
Kaupunkikulttuuri	kiinteistöjohtaja	Antti Kari	
Kiinteistöt ja tilat	kiinteistökehityspäällikkö	Tomi Henriksson	
Mittaus- ja geopalvelut	maankäyttöinsinööri	Juho Lumme	
	geotekniikkapäällikkö	Heikki Kangas	
	lupapäällikkö	Ilkka Rekonen	
Rakennusvalvonta	kaupunkikuva-arkkitehti	Matti Kärki	
Toimitilajohtaminen	lupa-arkkitehti	Timo Tamminen	
	hankepäällikkö	Eija Kivineva	
	rakennuttaja-arkkitehti	Sini Koskinen	
Yleiskaavoitus	maisema-arkkitehti	Elina Ekroos	
	yleiskaavasuunnittelija	Jonna Kurittu	
	ympäristösuunnittelija	Sonja Lahtinen	
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	pelastuspäällikkö	Jussi Rahikainen	
	konsultti*	Mikko Ilmonen	
		Pekka Salmi	
P&R Arkkitehdit Oy*		Teppo Pietarinen	
Traficon Oy*		Jaakko Tuominen	
WSP Finland Oy*	O. Haveri	M. Jokinen	E. Kari

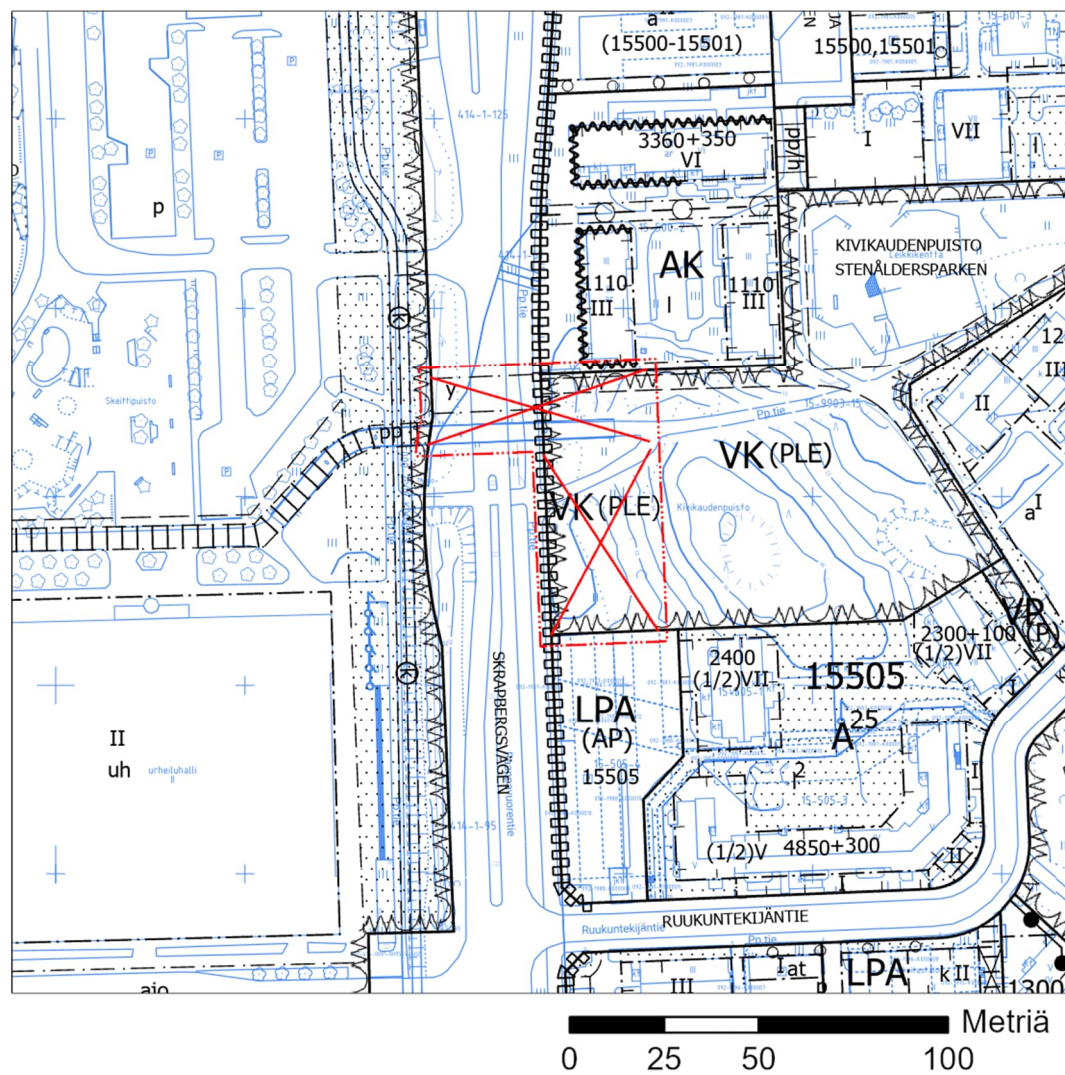
* Konsultti.

Vantaa 10.5.2022

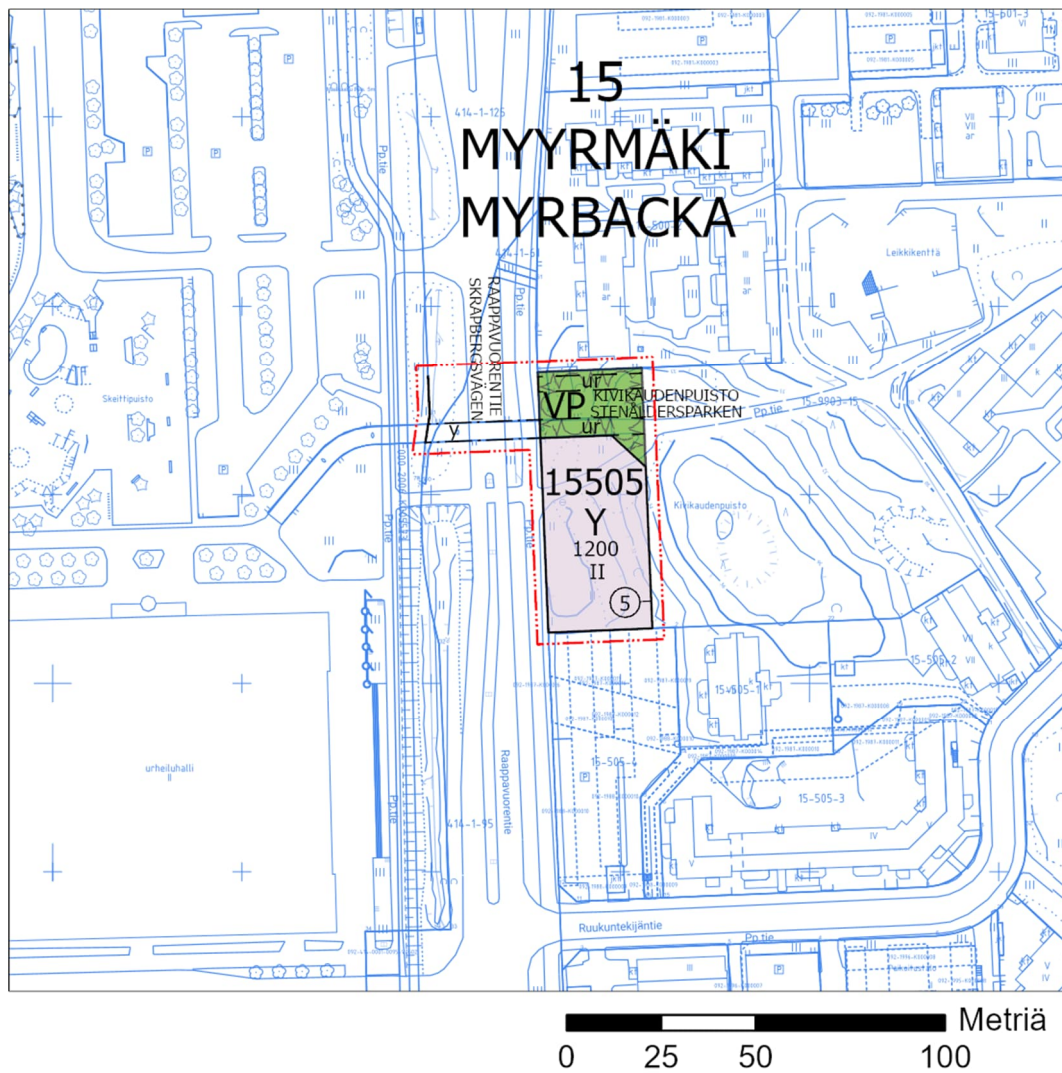
VANTAA KAUPUNKI
Länsi-Vantaan asemakaavoitus

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti
etunimi.sukunimi@vantaa.fi | p. 050 3122 132 | Kielotie 28 | PL 1860, 01300 Vantaan kaupunki

Poistettavat merkinnät



Asemakaavan muutosehdotus



Kaava-alueen numero	Päiväys
Planområdets nummer	Datum
002493	10.5.2022
Vantaan kaupunki	Vanda stad
MYYRMÄEN PALOASEMA	MYRBACKA BRANDSTATION
Kaupunginosa 15, Myyrmäki	Stadsdel 15, Myrbacka
Asemakaavan muutos	Ändring av detaljplanen
Osa korttelia 15505 sekä katu- ja virkistysalueet.	Del av kvarteret 15505 samt gatu- och rekreatiomsområden.
Tonttijako	Tomtindelning
Osa korttelia 15505.	Del av kvarteret 15505.
1:2000	1:2000

**ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:**

— · · · —

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

**Yleisten rakennusten korttelialue.**

Tontille saa sijoittaa esimerkiksi paloaseman.

Rakennuksen tulee esiintyä kaupunkikuvassa julkisena rakennuksena ja sen tulee olla arkkitehtuuriltaan merkittävä, yksilöllinen ja huomiota herättävä.

Arkkitehtuurin tulee ilmentää rakennuksen toimintaa.

Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,8.

Rakennuksissa tulee olla kasvikatto.

Hulevedet on viivytettävä.

Kivikaudenpuistosta valuvat pintavedet on johdettava Raappavuorentien hulevesiviemäriin.

Ääneneristävyyden lentomelua vastaan tulee olla miehistötiloissa vähintään ΔL 32 dB ja toimistoissa vähintään ΔL 28 dB.

Tontille saa tehdä tarvittavat tonttiliittymät.

Tontille saa sijoittaa tarvittavat autopaikat.

**Puisto.**

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

— · · · —

Osa-alueen raja.

— — —

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.



Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

— × × —

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

15

Kaupunginosan numero.

MYYR

Kaupunginosan nimi.

15505

Korttelin numero.

KIVIKAUDENPUISTO

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

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Till exempel får en brandstation placeras på tomten.

Byggnaden ska framstå i stadsbilden som en offentlig byggnad och ska vara arkitektonisk betydelsefull, unik och iögonfallande.

Arkitekturen ska spegla byggnadens funktion.

Gröneffektiviteten ska vara minst 0,8.

Byggnaderna ska ha ett växttak.

Dagvatten ska fördröjas.

Ytvatten som rinner från Stenåldersparken ska ledas till Skrapbergsvägens dagvattensavloppet.

Ljudisolering mot flygbuller ska vara i besättningsutrymmen minst ΔL 32 dB och i kontor minst ΔL 28 dB.

Nödvändiga tomtanslutningar får göras till tomten.

Erfoderliga parkeringsplatser får placeras på tomten.

Park.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

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

1200	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
ur	Ohjeellinen ulkoilureitti.	Riktgivande friluftsled.
	Katu.	Gata.
y	Ylitys.	Övergång.
TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnoin ole toisin osoitettu.		TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.
Kaupunkirakenne ja ympäristö Asemakaavoitus		Stadsstruktur och miljö Detaljplanering
Mittaus- ja geopalvelut Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.		Mätning och geoteknik Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.
Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Vantaalla / Vanda __. __. 20__ Kimmo Junttila Kaupungeodeetti / Stadsgeodet	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__/20__		Godkänd av stadsfullmäktige __/__/20__

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	23.11.2021
Kaavan nimi	002493 Myyrmäki 15 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	18.08.2021
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002493
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,2409	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,2409

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	0,2409	100,0	1200	0,50	0,0000	1200
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,1378	57,2	1200	0,87	0,1378	1200
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0519	21,5	0		-0,1378	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,0512	21,3	0		0,0000	0
E yhteensä						
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					

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	0,2409	100,0	1200	0,50	0,0000	1200
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,1378	57,2	1200	0,87	0,1378	1200
Y	0,1378	100,0	1200	0,87	0,1378	1200
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0519	21,5	0		-0,1378	0
VP	0,0519	100,0	0		0,0519	0
VK	0,0000		0		-0,1897	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,0512	21,3	0		0,0000	0
Kadut	0,0512	100,0	0		0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Projekti 317011

Myyrmäen paloaseman liikenneselvitys

Raportti

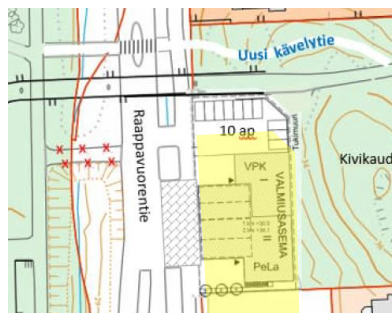
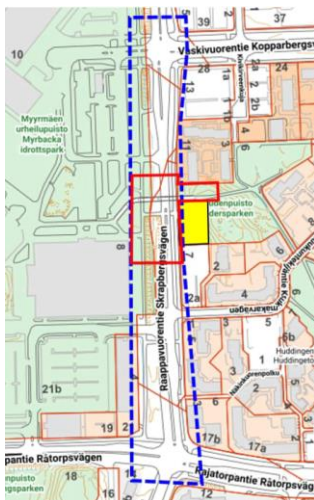
Asiakkaan tiedot

Vantaan kaupunki
Teemu Vihervaara

1. Lähtökohdat

Tämän liikenneselvitys käsittelee Myyrmäen paloasemalle kaavailtua paikkaa Raappavuorentien varrella Kivikaudenpuistossa (Raappavuorentie 9). Vantaan kaupunki on suunnitellut alustavasti tontin liikennejärjestelyitä sekä liittymäalueen tontille. Raappavuorentie on luokaltaan pääkatu ja sen itäreunalla on I-luokan pääpyöräreitti. Työssä on tarkasteltu kolmea suunnitelmaperiaatevaihtoehtoa paloaseman sijoittumiselle, ja lisäksi on tehty liikenteen toimivuustarkastelut iltahuipputunnille sekä laadittu karkeat rakentamiskustannusarviot eniten katualueen toimenpiteitä vaativalle vaihtoehdolle. Kaikissa vaihtoehdoissa paloaseman toimivuus varustetaan omilla liikennevaloilla. Tarkastellut vaihtoehdot ovat:

- **VE1:** Kaupungin alustava luonnos, jossa peruutetaan kalustohalliin Raappavuorentieltä ja ajorataa levennetään. Henkilökunnan pysäköinti on tontilla.
- **VE2:** VE1-järjestelyt siten, että ajorataa ei levennetä.
- **VE3:** Kalustohalliin peruutetaan tontin sisällä. Henkilökunnan pysäköinti on urheilupuiston puolella.



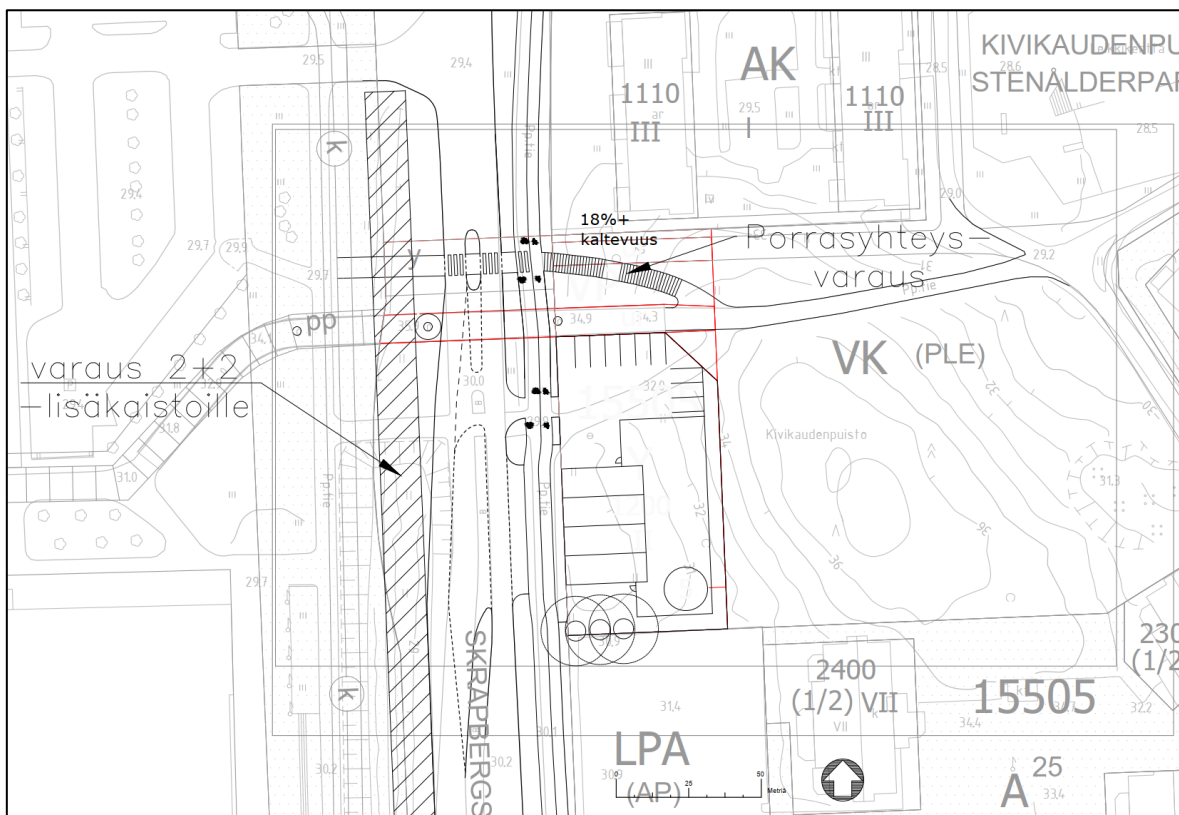
Kuvat 1 ja 2. Tarkastelualue (sininen), suunnittelualue (punainen) sekä paloaseman tonttialue ja VE1-luonnos (keltainen). (Vantaan kaupunki)

2. Paloaseman vaihtoehdot ja kustannusarvio

Seuraavassa on esitetty tutkittujen vaihtoehtojen suunnitelmaluonnokset.

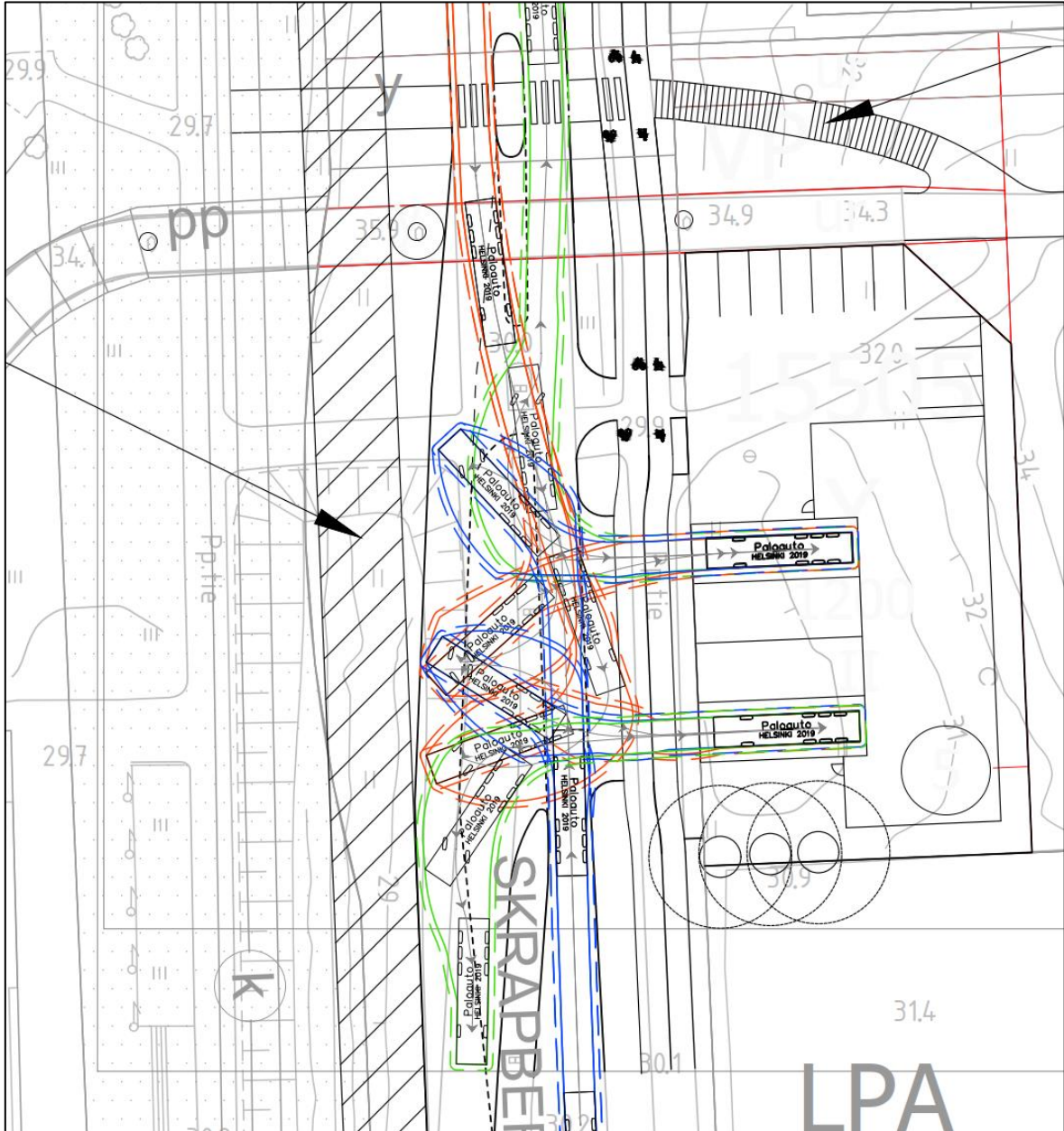
- Karkea kustannusarvio ilman pohjarakenteita, kunnallisteknisiä muutoksia ja työh-aikaisia liikennejärjestelyitä on laskettu vaihtoehdolle 1, joka vaatii eniten toimenpi-teitä katualueella.
- Mitoitusajoneuvona on käytetty Helsingin kaupungin tikasauton ajouramallia.
- Ve2 ja ve3:ssa pohjoisesta tuleville ajoneuvoille on mitoitettu väistötillaa liikenteen sujuvoittamiseksi.
- Kadun keskialueet ovat madallettuja ja yliajettavia, mutta pyrkivät jäsentämään normaaleja ajokaistoja.
- Karkea ja suoraviivainen lisäkaistojen varaus 2+2-kaistaiselle Raappavuorentielle on esitetty siltipilarin länsipuolelle, jolloin paloaseman ratkaisun vaikutusta voi-daan alustavasti arvioida suhteessa kadun tilanvaraukseen.
- Jalankulun ja pyöräilyn väylä on levennetty 4,5-metriä leveäksi pääreitit minimita-voitemitan mukaan
- Suojatie Raappavuorentien yli on siirretty sillan pohjoispuolelle. Ramppi puistorai-tille on esitetty porrasvarauksena yhteyden jyrkkyyden takia.

VE1: Kaupungin alustava luonnos, jossa peruutetaan kalustohalliin Raappavuoren-tieltä ja ajorataa levennetään. Henkilökunnan pysäköinti on tontilla.



Kuva 3. Suunnitelmaluonnos VE1.

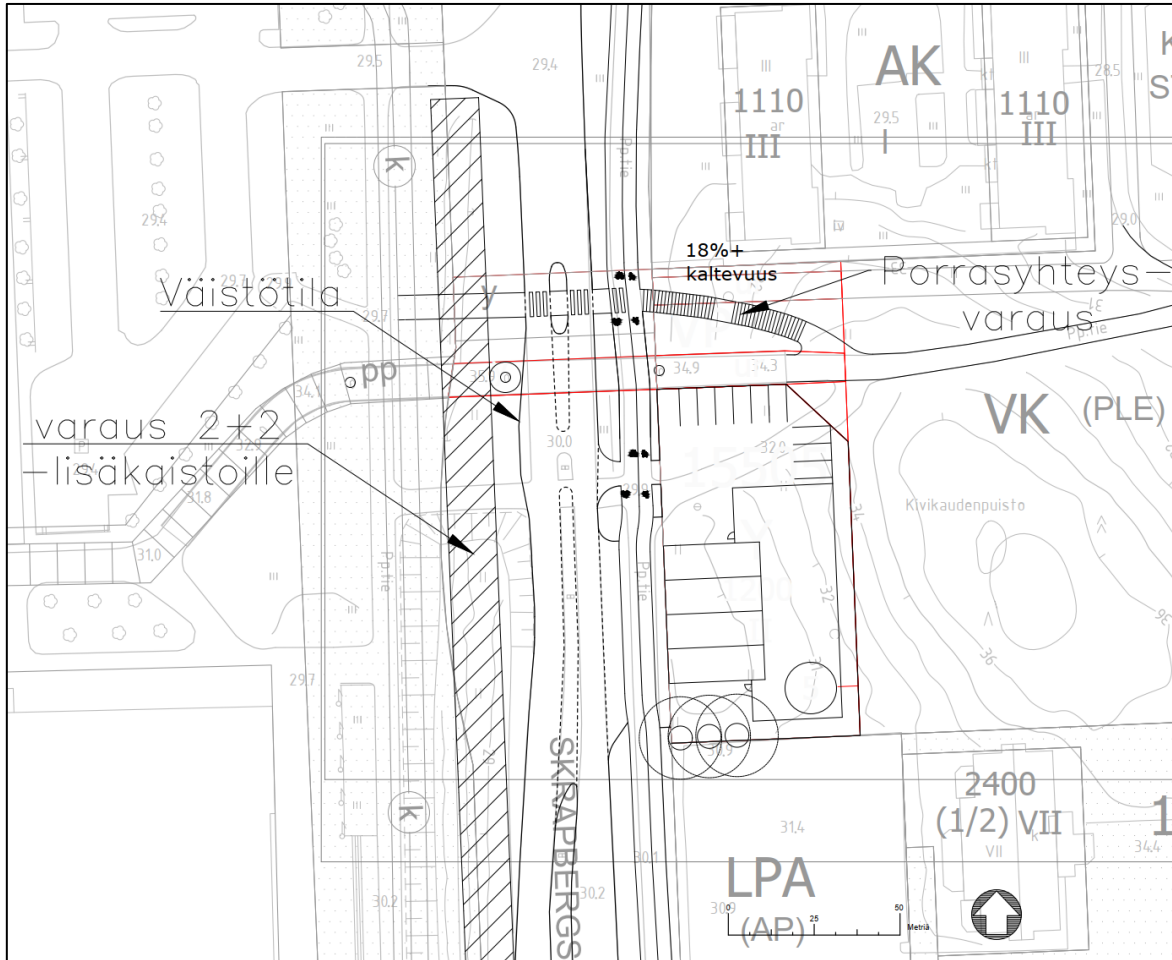
13.4.2022



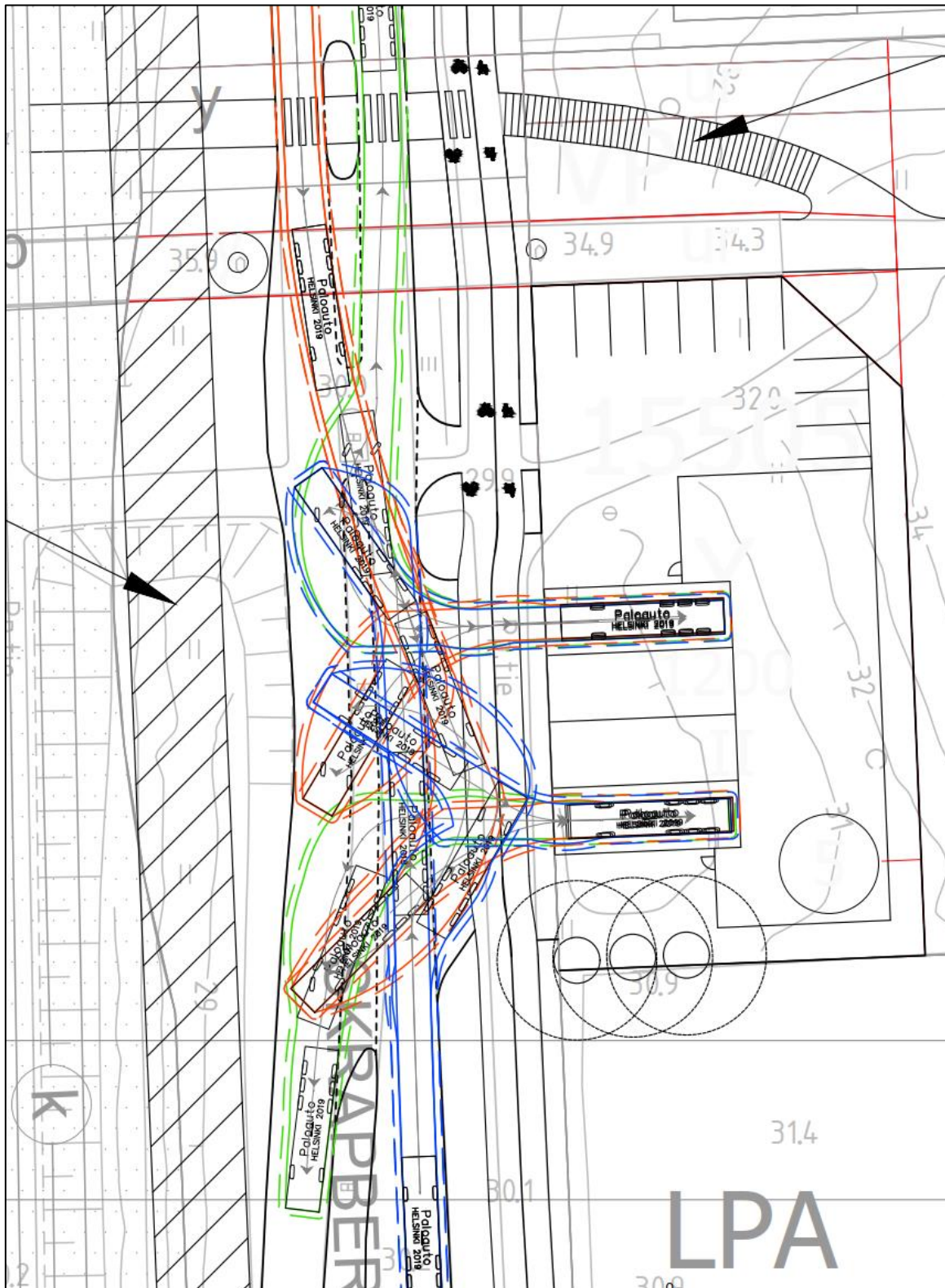
Kuva 4. Tikasauton ajourat reunimmaisiin halleihin VE1.

Karkea kustannusarviolaskelma (Fore) on esitetty liitteessä 1. Kustannusarvioksi muodostuu 350 000 € (alv 0 %), missä ei ole mukana mahdollisia kunnallisteknisiä muutoksia, pohjanvahvistuksia tai työnaikaisia järjestelyitä.

VE2: VE1-järjestelyt siten, että ajorataa ei levennetä.

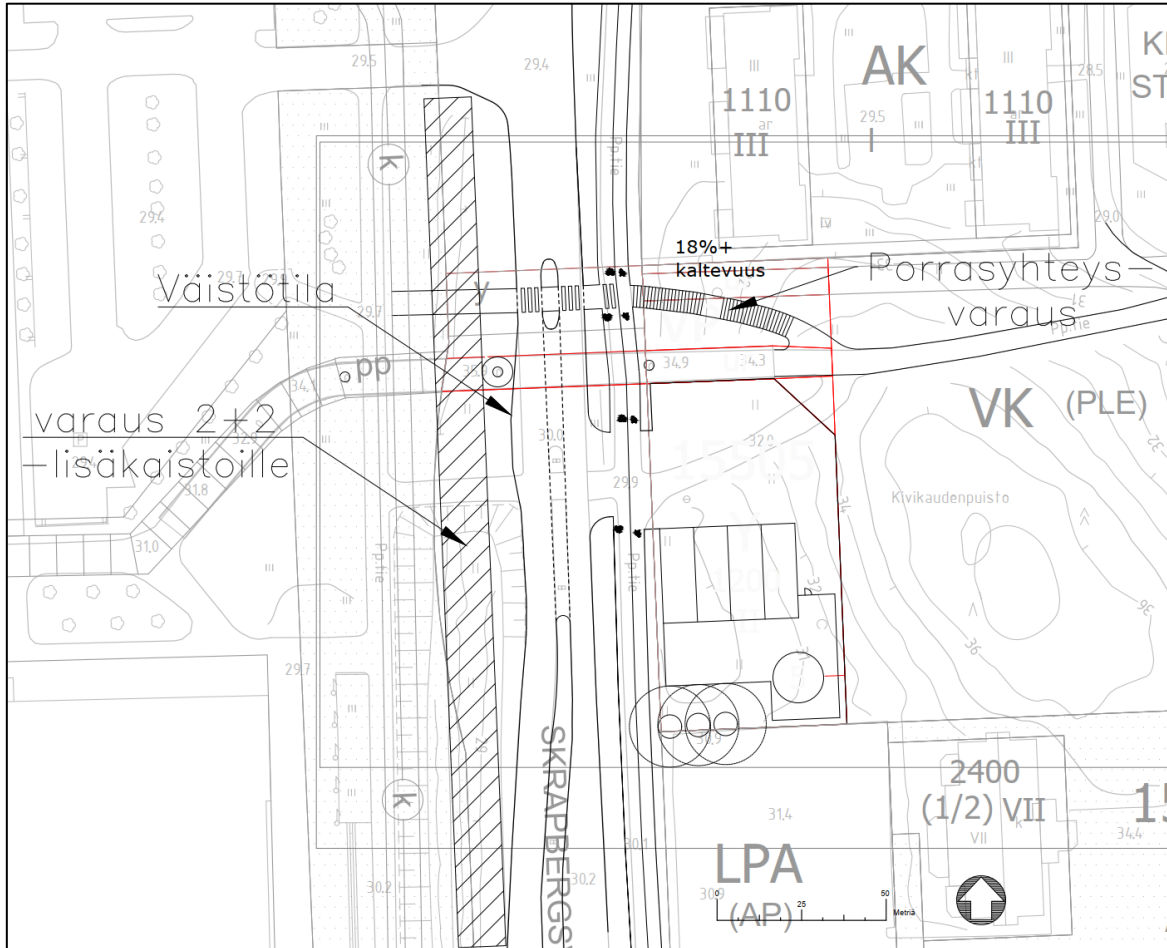


13.4.2022



Kuva 6. Tikasauton ajourat reunimmaisiin halleihin VE2.

**VE3: Kalustohalliin peruutetaan tontin sisällä. Henkilökunnan pysäköinti on urheilu-
puiston puolella.**



Kuva 7. Suunnitelmaluonnos VE3.

13.4.2022



Kuva 8. Tikasauton ajourat reunimmaisiin halleihin VE3.

3. Liikennemäärät ja toimivuustarkastelut

Myyrmäen paloaseman liikenteellinen toimivuus on simuloitu Vissim-mikrosimulointiohjelmalla. Tarkastelussa on vuoden 2040 iltahuipputunti Raappavuorentien valoliittymissä sekä paloaseman hälytysajoneuvoliikenteen toimivuus. Vissim-simuloinnin tuloksissa on huomioitu kymmenen simulointiajon keskiarvo.

Paloasema on mallinnettu kaupungin alustavan luonnoksen VE1 periaatteiden mukaisesti. Paloaseman kohdalle on lisätty liikennevalot, jotka pysäyttävät Raappavuorentien liikenteen hälytysajoneuvon poistuessa autotallista Raappavuorentielle.

3.1. Vantaan kaupungin lähtötiedot

Vantaan kaupunki on arvioinut, että paloasemalta lähtee 2–3 paloauto- ja 9–10 ambulanssitehtävää päivässä. Iltahuipputunnin ajanjaksolle on mallinnettu kaksi lähtevää paloautoa sekä viisi lähtevää ambulanssia.

Vaskivuorentien – Raappavuorentien sekä Rajatorpantien – Raappavuorentien valoliittymien ohjelmointitiedot on saatu Vantaan kaupungilta. Simuloinnissa on käytetty erillisohjattuja iltaruuhkan ohjelmia, joihin on lisätty lähestyvän hälytysajoneuvon saama etuus.

3.2. Liikenne-ennuste iltahuipputunnin aikana

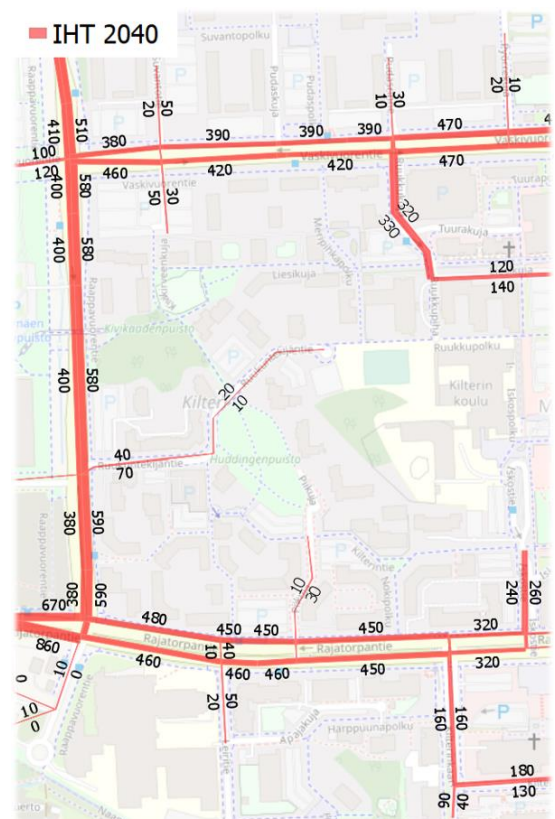
Liikennemäärätietona on Myyrmäen kaavarungon il-tahuipputunnin ennustemalli 2040 (Helmet 2.1), jota on aiemmin käytetty Myyrmäen asema-alueen Myyr York -simuloinneissa ja toimivuustarkasteluissa.

Vuoden 2040 ennustemallissa Korutien yhteys ei ole toteutunut, mikä pienentää paloaseman ohittavaa liikennevirtaa kaakosta pohjoiseen Korutien vaihtoehdosta noin 30 ajon/h. Lisäksi liikenteen ruuhkamaksut eivät ole toteutuneet.

Merkittävin iltaruuhkan liikennevirta saapuu Rajatorpantieltä lännestä ja kääntyy valoista vasemmalle Raappavuorentielle pohjoiseen. Iltahuipputunnin aikana Raappavuorentien paloaseman ohittaa noin 1000 ajoneuvoa, joista noin 60 % kulkee etelästä pohjoiseen.

Vuoden 2040 iltahuipputunnin liikennemäärätiedoista on rakennettu Vissim-simulointimalliin lähtö- ja määräpaikkamatriisi, jossa tarkastelualueen liitymävälien liikennevirrat on tasapainotettu keskenään. Kääntyvien virtojen osuuksista ei ole tarkkoja tietoja.

Kuva 3. Simuloinnin ja toimivuustarkastelun lähtötietoina käytetyt vuoden 2040 iltahuipputunnin liikennemäärät.



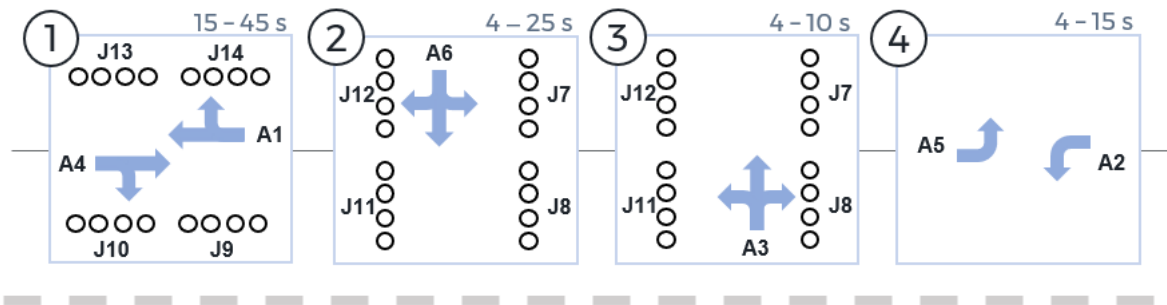
3.3. Vuoden 2040 arki-illan toimivuustarkastelut

Lähtötiedot

Toimivuustarkasteluiden tarkastelualueena on Raappavuorentie Vaskivuorentien ja Rajatorpantien valoliittymien välillä. Valoliittymien ohjelmointitiedot on saatu Vantaan kaupungilta. Valoliittymät toimivat iltaruuhkan ohjelmilla erillisohjauksessa.

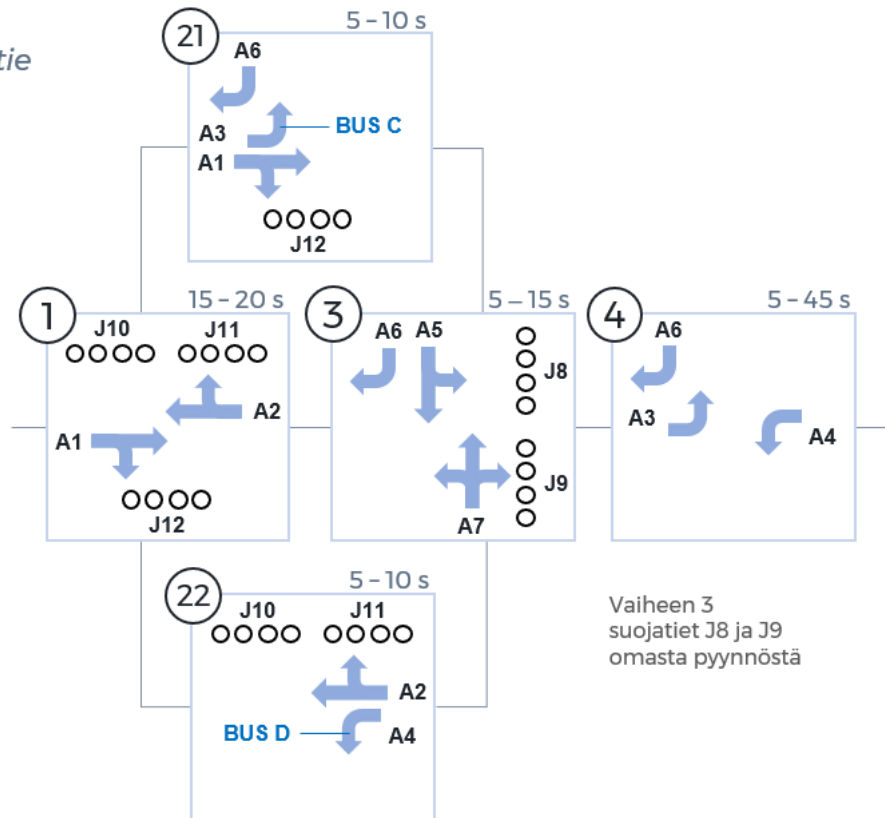
Raappavuorentie - Vaskivuorentie

ERILLISOHJAUS, ILTARUUHKA



Rajatorpantie - Raappavuorentie

ERILLISOHJAUS,
ILTARUUHKA



Kuva 4. Valoliittymien vaihekaaviot. Hälytysajoneuvon saama etuus ohjaa käyttöön Vaskivuorentiellä vaiheen 1 ja Rajatorpantiella vaiheen 3. Vaiheen vihreä pysyy voimassa, kunnes hälytysajoneuvo pääsee liittymäalueelle.

13.4.2022



Hälytystehtävän alkaessa paloaseman liikennevalot pysäyttävät Raappavuorentien keskiosan liikenteen paloaseman edustan liittymän alueella. Vaskivuorentien tai Rajatorpantien valoliittymä saa tiedon lähestyvästä hälytysajoneuvosta sen kääntyessä pois paloasemalta Raappavuorentielle joko etelään tai pohjoiseen. Tämän jälkeen hälytysajoneuvon tulosuunta saa valo-ohjelmassa etuuden välittömästi käynnissä olevien opastinryhmien minimiaikojen ja suoja-ai-kojen jälkeen. Hälytysajoneuvo keskeyttää käynnissä olevat etuudet, kuten joukkoliikenne-etuudet. Etuusvaiheen vihreä on voimassa, kunnes hälytysajoneuvo on päässyt liittymäalueelle.

Simulointimallissa on huomioitu kävely- ja pyöräilyliikenteen vaikutus. Raappavuorentien ylittävä Kivikaudenpuiston suojatie on siirretty suunnitellun paloaseman kohdalta sillan pohjoispuolelle. Kävely- ja pyöräilyliikenteen määräksi on arvioitu tulosuuntakohtaisesti Raappavuorentien itäpuolelle 60 liikkujaa sekä kaikille muille tulosuunnille 40 liikkujaa tunnin aikana.

Kuva 5. Iltahuipputunnin simuloinnissa toteutuneet liikennemäärät. Alueen suurimmat liikennevirrat kulkevat lännestä itään ja etelästä pohjoiseen. Simulointimallissa etelästä urheilupuistoon suuntaavat 40 ajoneuvoa kääntyvät pysäköintialueelle (Raappavuorentieltä vasemmalle) jo ennen Vaskivuorentien valoliittymää.

Tulokset

Vuoden 2040 iltahuipputunnin liikenteellinen toimivuus on tarkastelualueella pääosin välttävää. Keskimääräinen viivytys valoliittymissä on suurimmilla liikennevirroilla 25–40 sekuntia. Samanaikainen suojatieliikenteen vihreä vaihe heikentää hieman oikealle kääntyviä virtoja verrattuna suoraan kulkeviin.

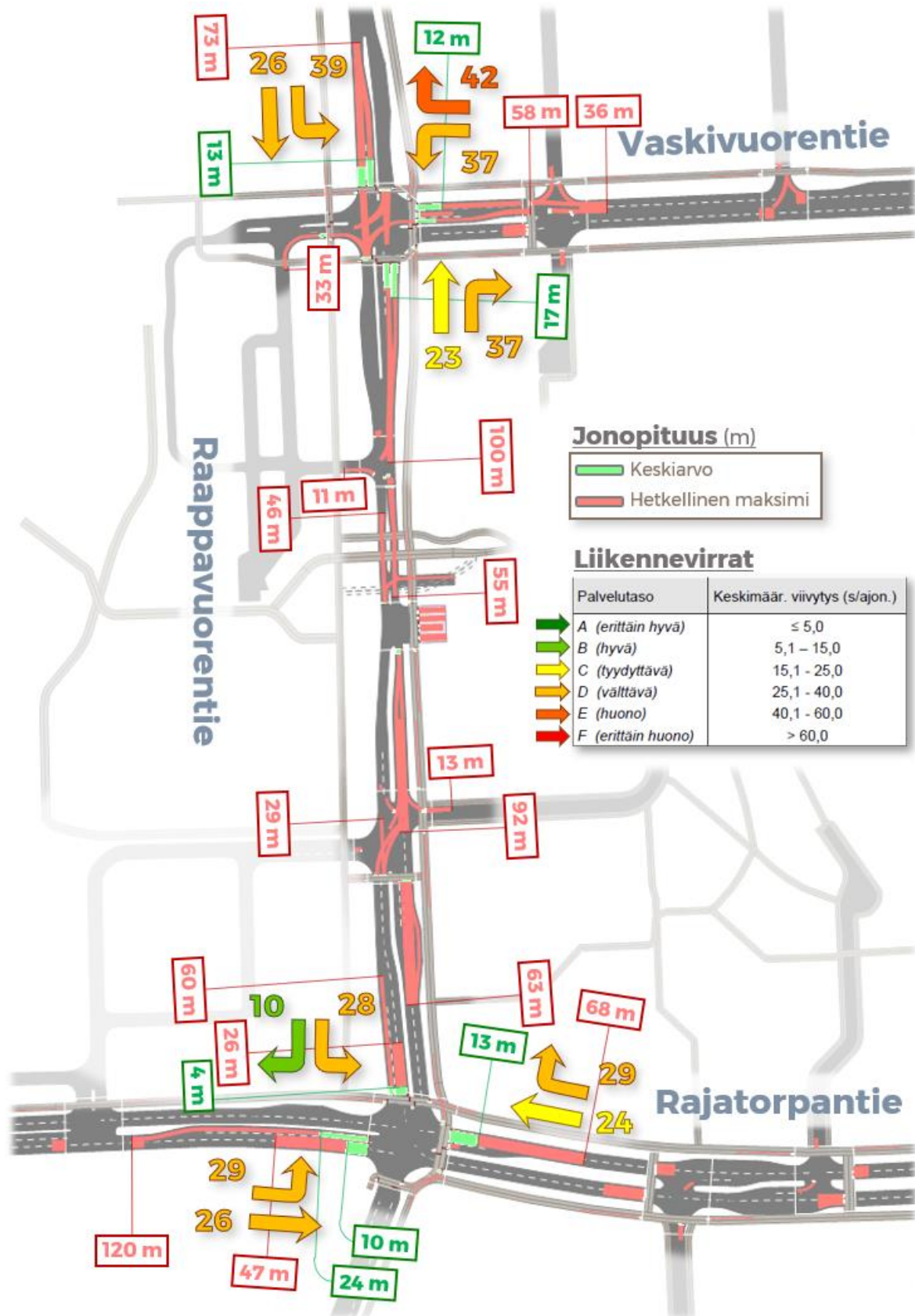
Huomattavimmat jonot muodostuvat Rajatorpantien lännen tulosuunnasta vasemmalle kääntyville, joiden hetkellinen maksimijononpituus on 120 metriä. Pohjoisessa jonoutuu eniten valoliittymän etelän tulosuunta, jossa hetkellinen maksimijonopituus on 100 metriä. Tarkastelualueen jonoutuminen on hetkittäistä ja välityskyky on kaikilla tulosuunnilla riittävä.

Keskimääräiset jonot ovat lyhyitä, valoliittymissä 10–20 metriä. Raappavuorentielleä paloaseman kohdalla jonoutuminen on hetkittäistä. Paloaseman hälytysajo aiheuttaa hetkellisesti noin 50 metrin jonon pohjoisen tulosuuntaan ja noin 90 metrin jonon etelän tulosuuntaan. Jonot eivät häiritse Raappavuorentien sivusuunnan liikennettä eivätkä ne yllä valoliittymiin. Liikennevalojen lisäksi Raappavuorentien jonoja aiheuttavat kaksi suojatietä sekä etelästä Myyrmäen urheilupuistoon kääntyvät, joiden aiheuttamaa jonon vaikutusta voidaan pienentää etelän tulosuunnan suoraan kulkevien väistötilalla. Raappavuorentien suojateiden ja vasemmalle kääntyvän liikenteen aiheuttamat jonot ja viivytykset ovat lyhyitä; hetkellinen maksimijonopituus on noin 50 metriä.

Valoetuudet lyhentävät hälytysajoneuvojen viivytystä valoliittymissä keskimäärin 20–30 sekuntia. Vaskivuorentien valoissa hälytysajoneuvojen muusta liikenteestä ja valoista johdettu keskimääräinen viivytys on 6–8 sekuntia, Rajatorpantien valoissa 1–4 sekuntia. Hälytysajoneuvoliikenteen palvelutaso on pohjoisessa valoliittymässä hyvä ja eteläisessä valoliittymässä erittäin hyvä. Hälytysajoneuvo pääsee etenemään 300 metrin matkan valoliittymän läpi pohjoisessa noin 32–35 sekunnissa, etelässä noin 26–30 sekunnissa. Pysähtymisen mahdollisuus on suurimmillaan oikealle Vaskivuorentielle käännytessä, pienimmillään puolestaan vasemmalle Rajatorpantielle käännytessä. Oikealle Vaskivuorentielle kääntymistä voidaan edelleen helpottaa kieltämällä samanaikainen suojatieliikenteen vihreä Raappavuorentien itäpuolella, jolloin Vaskivuorentielle oikealle kääntyvien hälytysajoneuvojen toimivuustulokset vastaavat suoraan kulkevien tuloksia.

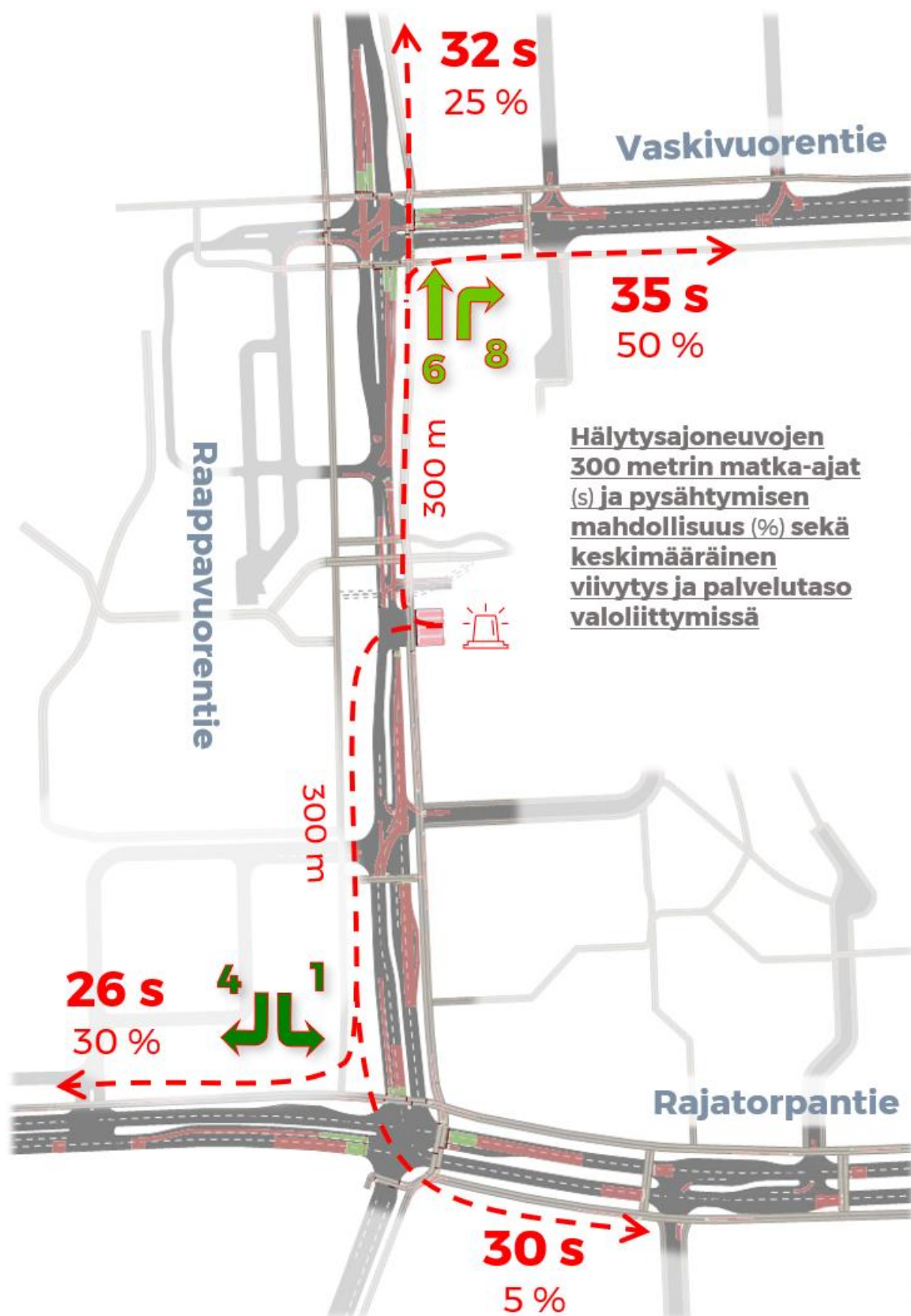
Kuvissa 6 ja 7 on esitetty alueen liikenteellisen toimivuustarkastelun tulokset sekä hälytysajoneuvojen matka-ajat, keskimääräiset viivytykset ja palvelutaso valoliittymissä.

13.4.2022



Kuva 6. Toimivuustarkastelun tulokset.

13.4.2022



Kuva 7. Hälytysajoneuvoliikenteen toimivuus valoetuuksilla.

3.4. Yhteenveto liikenteellisestä toimivuudesta

Myyrmäen paloaseman hälytysajoneuvoliikenne toimii hyvin tarkastelualueen iltaruuhkassa. Katuverkon välityskyky on riittävä. Kuormittunein liittymäväli on paloaseman pohjoispuolinen Raappavuorentie etelästä pohjoiseen, jossa hetkelliset ruuhkat on mahdollista purkaa tarvittaessa ennakoivasti hälytysajoneuvoetuudella. Hälytysajoneuvoetuudet parantavat huomattavasti paloauto- ja ambulanssiliikenteen sujuvuutta Vaskivuorentien ja Rajatorpantien valoliittymissä.

Liitteet

- 1) Kustannusarvio (Fore)



16 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 931500 sekä tonttijako, 93 Vaarala / Hopeatie / TLA

VD/323/10.02.04.00/2021

TLA/MJA/AHE/VIK

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tavoitteena on osoittaa tarvittavat tilavaraukset Vantaan ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle ympäristölle sekä todeta kaava-alueeseen kuuluvilla kiinteistöillä nykyinen maankäyttö. Hopeatien kaavassa varmistetaan maakuntakaavan ekologinen yhteys sekä virkistysalueiden jatkuvuus alueella asemakaavoittamalla uudet viheralueet Kuussillanpuistikko, Slåttmossen sekä Lähdepuisto, joista kaksi viimeksi mainittua merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäväksi alueeksi. Lisäksi katualueella määrätään huomioimaan ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli pitämällä kadun varret metsäisinä. Kaavassa huomioidaan pohjaveden suojelu ja melusuojaus. Kaava-alueessa raitiolinjan pohjoispuolella on mukana aikaisemmin asemakaavoittamattomat 4 kiinteistöä, joille osoitetaan nykytilanteessa toteutunut rakennusoikeus. Asemakaava ja asemakaavan muutos perustuu ratikan katusuunnitelmiin.

Asemakaava koskee osaa korttelia 93153 sekä katu- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 93, Vaarala.

Asemakaavan muutos koskee katu- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 93, Vaarala.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa katu- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 93, Vaarala.

Tonttijako koskee osaa korttelia 93153 kaupunginosassa 93, Vaarala.

Alue sijaitsee Hakunilan suuralueella Vaaralan kaupunginosassa ja rajautuu pohjoisessa Kuussillan asuinalueeseen, idässä Fazerintiehen ja Lähdepuistoon, etelässä Fazerin tehdasalueeseen sekä Metsätiehen ja lännessä Slåttmossenin virkistysalueeseen.

Maanomistus

Kaava-alueelle sijoittuvat virkistysalueet ja katualueet ovat suurimmaksi osaksi kaupungin omistuksessa. Kaavassa kaavoitetaan yksityisessä omistuksessa olevia asuinkiinteistöjä.

Yksityisessä omistuksessa ovat seuraavat kiinteistöt:

- 092-410-0018-0000
- 092-403-0002-0230
- 092-410-0013-0052
- 092-410-0013-0049
- 092-410-0013-0048
- 092-410-0013-0051
- 092-403-0002-0229

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 4,4 ha, muu maanomistus kaava-alueella on yhteensä noin 2,2 ha.

Valmistelu

Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava



Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa suunnittelualueen pohjoisosa on merkitty A3-alueena (pientaloalue) ja eteläosa lähivirkistysalueena. Suunnittelualueen poikki itä-länsisuuntaisesti kulkee katualuevaraus, raideliikenteen alueen varaus sekä ohjeellinen ulkoilureitti. Alue on pohjavesialuetta.

Vaaralassa voimassa olevassa yleiskaavassa joukkoliikenteen runkoyhteys, jossa on varaus raitiotielle, kulkee Länsimäentietä viheralueen läpi Kehä III:n varteen, josta se kääntyy Hakunilantielle. Raitiotien reittiä Vaaralassa on tutkittu Vantaan ratikan (entiseltä nimeltään Raide-Jokeri 3) alustavassa yleissuunnitelmassa. Voimassa olevan yleiskaavan reittiä verrattiin uuteen reittiin, jossa raitiotie kulkee Fazerintien, Tilustien ja Hakunilantien eteläosan kautta. Selvityksessä valittiin uusi linjaus, sillä se palvelee paremmin nykyistä ja tulevaa maankäyttöä, eikä katkaise Kehä III:n eteläpuolista yhtenäistä viheraluetta. Myös tärkeän ekologisen yhteyden ylittäminen raitiotiellä toimii paremmin nykyisen Fazerintien kohdalla, kuin metsäalueella Kehä III:n eteläpuolella. Raitiotien yleiskaavasta poikkeava linjaus mahdollistaa Viikin-Malmin pikaraitiotien päättämisen Tilustien pysäkillä.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa on merkitty A-alueena (asuinalue) ja VL- alueena (virkistysalue). Suunnittelualueen poikki itä - länsi -suunnassa on merkitty raitiolinja, ulkoilureittejä sekä ekologisen yhteyden tarve. Kaava-alue kuuluu yleiskaavan kestävä kasvun vyöhykkeelle, joka tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjastoon.

Asemakaava

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle ympäristölle Kuussillantiellä ja Tilustiellä sekä Rivieranraition joukkoliikennealueelle. Asemakaavassa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelyille, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa. Hopeatien kaavassa varmistetaan viheryhteyksien jatkuvuus alueella asemakaavoittamalla uudet viheralueet Kuussillanpuistikko, Slätmossen sekä Lähdepuisto, joista kaksi viimeksi mainittua merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäväksi alueeksi. Lisäksi katualueella määrätään huomioimaan ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli pitämällä kadun varret metsäisinä. Kaavassa huomioidaan pohjaveden suojelu ja melusuojaus. Kiinteistöt, joiden pinta-alaa ratikalla on vaikutuksia, ovat mukana kaavamutoksessa. Aikaisemmin asemakaavoittamattomille 4 asuinkiinteistölle raitiolinjan pohjoispuolella osoitetaan nykytilanteessa toteutunut rakennusoikeus, yhteensä 1319 k-m².

Maakuntakaavan ekologinen yhteys on huomioitu asemakaavassa. Kaavamääräysten mukaan joukkoliikennealueeseen liittyvien välttämättömien leikkausten ja pengerrysten rakentamisen yhteydessä ei saa tarpeettomasti vahingoittaa kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa. Raidealue tulee kaavamääräyksen mukaan toteuttaa nurmipintaisena.

Rivieranraition joukkoliikennealue ja katualueiden muutokset perustuvat 7.10.2021 valmistuneisiin Rivieranraition ja Tilustien sekä 30.3.2022 valmistuneisiin Kuussillantien katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

Asemakaavalla osoitetaan Hopeatien pohjoispuolella nykyinen maankäyttö Hopeatien eteläpuoleinen alue sekä Lähdepuistoon liittyvä alue Metsätien pohjoispuolella merkitään virkistysalueiksi. Nykyisen Hopeatien pohjoispuolelle osoitetaan alue joukkoliikenteelle varatulle alueen osalle, jolle saa sijoittaa pikaraitiotien. Kuussillanpuistikkoa jatketaan Kuussillantieltä Tilustielle. Kuussillankujalta Kuussillantielle



osoitetaan kevyen liikenteen katu, jolle sijoittuu pyöräilyn pääreitti. Kuussillantiellä katualuetta laajennetaan bussipysäkkivaraukselle. Tilustielle on merkitty meluseinä suojaamaan raitiotien melulta. Kaavassa ehdotetaan uudet nimet *Rivieranraitio* joukkoliikenteelle varatulle alueen osalle sekä *Kuussillanpolku* Kuussillankadun ja Kuussillantien yhdistävälle kevyen liikenteen kadulle.

Kaavassa on annettu rakennusten julkisivuun liittyviä määräyksiä. Lisäksi on annettu määräyksiä viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä. Tonteille on asetettu vihertehokkuusluku 0,9. Pohjavettä suojellaan ja rakentamisen ehtona on pohjavesisuunnitelman tekeminen. Piha-alueiden sijoittelussa on huomioitava tie- ja raideliikenteen melu. Lisäksi on huomioitu ratikan ääriä ja runkomelu kaavamääräyksissä.

Ratikan rakentaminen tulisi ennusteiden mukaan vauhdittamaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää Itä-Vantaalla alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävä ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan asemakaavoitus ja Hopeatien asemakaava on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021.

MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaava-alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Saaduista mielipiteistä neljä koski Hopeatien asemakaava-aluetta.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Hakunilan alueen yleisötilaisuus järjestettiin 9.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Hopeatien asemakaavan ja asemakaavamuutoksen 931500 alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä, Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Osallistumis- ja vuorovaikutusraportti on lähetetty osallisille ja siitä pyydettiin mielipiteet 5.2.2021 mennessä. Mielipiteitä vastaanotettiin 14 kappaletta.

Kaava-alueen maanomistajien kanssa on käyty keskusteluja vuoden 2021 aikana. Aluearkkitehti on esitellyt Hopeatien kaavaa Vaarala-seuran kevätkokouksessa 30.3.2022. Lisäksi Hopeatien asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalia esiteltiin Ratikan kevätfossa 6.4.2022.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti kaupungin verkkosivuilla 24.2.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 24.2.-



17.2.2022 välisenä aikana. Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on annettu ilmoitus Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.2.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Kahdelle kiinteistölle lähetettiin kirje 24.3.2022 ja heidän osaltaan mielipiteen sai jättää 14.4.2022 mennessä. Vuorovaikutusmateriaalista pyydettiin ruotsinnos ja se on toimitettu 3.3.2022 käännöksen pyytäjälle. Suunnittelija oli tavattavissa puhelimitse 4.3., 1.4. sekä 8.4.2022. Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin mielipiteitä 2 kappaletta.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa 1319 k-m2 jo toteutuneen rakentamisen mukaan. Yksi asuinkiinteistö on maanomistajan toiveista riippuen mahdollista jakaa kahdeksi tontiksi.

Sopimus

Asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 16

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.5.2022 päivätty asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus 931500 sekä tonttijakoehdotus, 93 Vaarala / Hopeatie,
- b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite

- Asemakaavan selostus 10.5.2022

Seuraavat selvitykset löytyvät ratikan nettisivuilta:

- Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise 20.4.2022
Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatica 16.3.2022.
- Vantaan ratikan itäisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022
- Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi. Sitowise 21.3.2022.
<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja>

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle



Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

aluearkkitehti Mari Jaakonaho, p. 050 302 9411,
asemakaava-arkkitehti, Vantaan ratikka, Anna Hellén, p. 050 302 9028
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaa

931500 HOPEATIE

Hakunila



Kuva 1. Havainnekuva Rivieranraitioilta kuvattuna lännestä itään päin.

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja -kaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.5.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 931500. Kaavoitus on tullut vireille 13.1.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

Osa korttelia 93153 sekä katu- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 93, Vaarala.

Asemakaavan muutos:

katu- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 93, Vaarala.

Tonttijako:

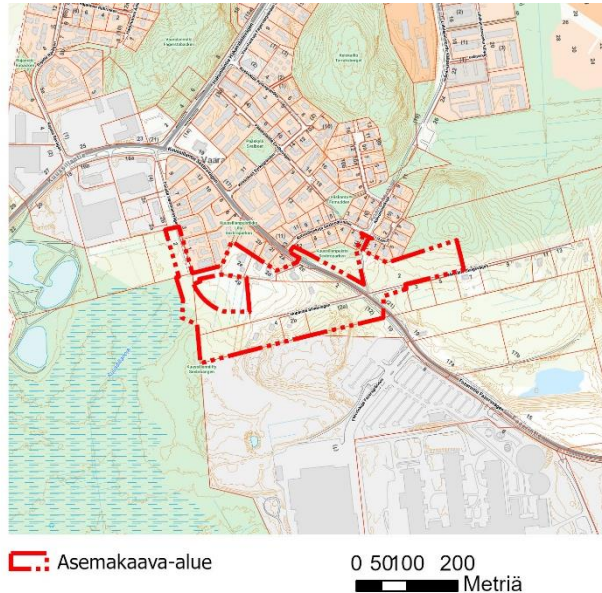
Osa korttelia 93153 kaupunginosassa 93, Vaarala.

Asemakaavan tavoitteena on osoittaa tarvittavat tilavaraukset Vantaan ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä todeta kaava-alueeseen kuuluvilla kiinteistöillä nykyinen maankäyttö. Kaavassa tarkastellaan viheryhteyksien jatkuvuutta sekä kiinteistöjen rajauksia ja nykyisten katujen liittymisratkaisuja suhteessa ratikan suunnitelmaan ja tilantarpeeseen.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja. Kaavaan ei liity maankäytösopimuksia.

Kaavan laatija: Anna Hellén, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; anna.hellen@vantaa.fi
puh. 050 3029 028.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaava-alue sijaitsee Hakunilan suuralueella Vaaralan kaupunginosassa ja rajautuu pohjoisessa Kuussillan asuinalueeseen, idässä Fazerintiehen ja Lähdepuistoon, etelässä Fazerin tehdasalueeseen sekä Metsätiehen ja lännessä Slättmossenin virkistysalueeseen. Kaava-alue sijoittuu Vantaan ratikan asemakaavojen tarkastelualueelle (062800). Kaava-alueen sijainti on osoitettu punaisella pistekatkoviivalla.

Kuva 2. Kaava-alueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019.

Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

- Kaavahanke on hyväksytty Vantaan kaupungin vuoden 2021 kaavoitusohjelmaan. Kaavamuu-
toksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 931500.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja
arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue
062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020.
Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.
- Mieli piteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §)
ja niitä saatiin 82 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saaduista palautteista
neljä koski Hopeatien kaava- aluetta 931500 tai sen lähiympäristöä.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) /
16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Hopeatien asemakaavan kaavoitus 931500 tuli vireille 13.1.2021 Hopeatien OAS:n julkaisulla.
Vireille tulosta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lähetetty kirje kaavoituk-
sen vireille tulemisesta.
- Mieli piteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 5.2.2021 mennessä (MRL 62 §)
ja niitä saatiin 14 kappaletta.
- Hankkeen aloituskokous järjestettiin 18.2.2021.
- Maanomistajien kanssa on keskusteltu kevään 2021 aikana ja uudestaan loppuvuodesta 2021.
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat asemakaava- ja asemakaava-
muutosalueen osalta 7.10.2021 ja ne esiteltiin 7.10.-20.10.2021. Asemakaavaratkaisu perus-
tuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla
24.2.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 24.2.-17.2.2022 välisenä aikana (MRL 62
§, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin yksi, 4.3. klo 14-15. Asemakaava ja ase-
makaavamuutosalueen 931500 maanomistajille on lisäksi lähetetty kirje 24.2.2022, jossa on
kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi tai lähivirkistysalueeksi
muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide val-
misteluaineistosta. Kahdelle kiinteistölle kirje lähetettiin 24.3. ja valmisteluaineiston nähtävillä
oloa jatkettiin näiden kiinteistöjen osalta 14.4. asti, puhelinaikoja varattiin 1.4. ja 8.4. Valmis-
teluaineistosta pyydettiin yksi ruotsinnos, joka on toimitettu 3.3.2022 käännöksen pyytäjälle.
Mieli piteitä vastaanotettiin 2. Puheluita vastaanotettiin 1.
- Aluearkkitehti on esitellyt Vaaralan alueen kaavoitustilannetta Vaarala seuran kevätkokouk-
sessa 30.3.2022.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	6
2. Lähtökohdat.....	7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	8
2.2 Suunnittelutilanne	24
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	31
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	31
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	32
3.3. Asemakaavan tavoitteet	34
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	36
4. Asemakaavan kuvaus.....	37
4.1 Kaavan rakenne	37
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	38
4.3 Aluevaraukset.....	39
4.4 Kaavan vaikutukset.....	40
4.5 Ympäristön häiriötekijät	51
4.6 Nimistö.....	51
5. Asemakaavan toteutus	52
6. Kaavatyöhön osallistuneet.....	52
7. Asemakaavan seurantalomake	53
8. Asemakaavakartta ja -määräykset	55

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavakartta ja -määräykset
- Vantaan raitiotie tärinä- ja runkomeluserveys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022
- Vantaan raitioradan meluserveys, Sitowise Oy, 20.4.2022
- Sitowise (2022). Vaaran raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi. 21.3.2022.
- Vesihuollon yleissuunnitelmat:
 - AFY Finland Oy (4.2.2022) Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tilustiellä (58627_1), Rivieranraitiolla (58626_1) sekä Kuussillantiellä (30.3.2022, suunnitelma 58626_1).

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA

LÄHDEMATERIAALISTA

- Faunatica Oy (2020). Vantaan Kuussillan ja Länsimäen kaavarunkoalueiden luontoselvitykset vuonna 2020. H. Makkonen, P. Koskimies, O. Manninen & M. Nieminen, Faunatican raportteja 47/2020
- Finnish Consulting Group & Vantaan kaupunki (2009). Vantaan pienvesiselvitys. Vantaan kuntatekniikan keskus.
- Helsingin kaupunki (2018). Helsingin luonto – Purot. Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala, Ympäristöpalvelut, Ympäristönsuojeluyksikkö. <https://kartta.hel.fi/ltj/feature-report/182027/>
- MAL-sopimus (2020). Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31. Ympäristöministeriö. <https://ym.fi/documents/1410903/40122839/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020.pdf/3665cc33-ee50-dea5-53b3-e2de35836388/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020.pdf?t=1602159806533>
- Manninen, O (2018). Sammalhavaintoja. Olli Mannisen julkaisemattomia maastohavaintoja 2017 ja 2018.
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2022: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan kaupungin laihokaviosammalen suojelusuunnitelma. Faunatica Oy 2020
- Vantaan kaupunki (2019). Vantaan ratikan yleissuunnitelma 2019 <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-yleissuunnitelma.pdf>
- Vantaan kaupunki (2020), Tilasto – ja tutkimustietoa Vantaasta. <https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-vantaasta/tilastot-ja-tutkimukset>
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017-2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportti 22.3.2021
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020 <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-design-manual.pdf>
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Vantaan väestö 2020/2021, Vantaan kaupunki 2021

- Vantaan väestöennuste 2021, Vantaan kaupunki 2021
- Afry (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tilustie, Tilustie 58627_1.
- Afry (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Rivieranraitio, Rivieranraitio 58626_1.
- Afry (30.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kuussillantie, Kuussillantie 58626_1.

1. TIIVISTELMÄ

Kaava-alue sijaitsee Hakunilan suuralueella Vaaralan kaupunginosassa ja rajautuu pohjoisessa Kuussillan asuinalueeseen, idässä Fazerintiehen ja Lähdepuistoon, etelässä Fazerin tehdasalueeseen sekä Metsätiehen ja lännessä Slättmossenin virkistysalueeseen (kuva 3). Kaava-alue sijoittuu Vantaan ratikan asemakaavojen tarkastelualueelle (062800).

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle Kuussillantiellä sekä Tilustiellä ja Hopeatiellä ja niiden välisellä metsäalueella. Asemakaavassa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelyille, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa.

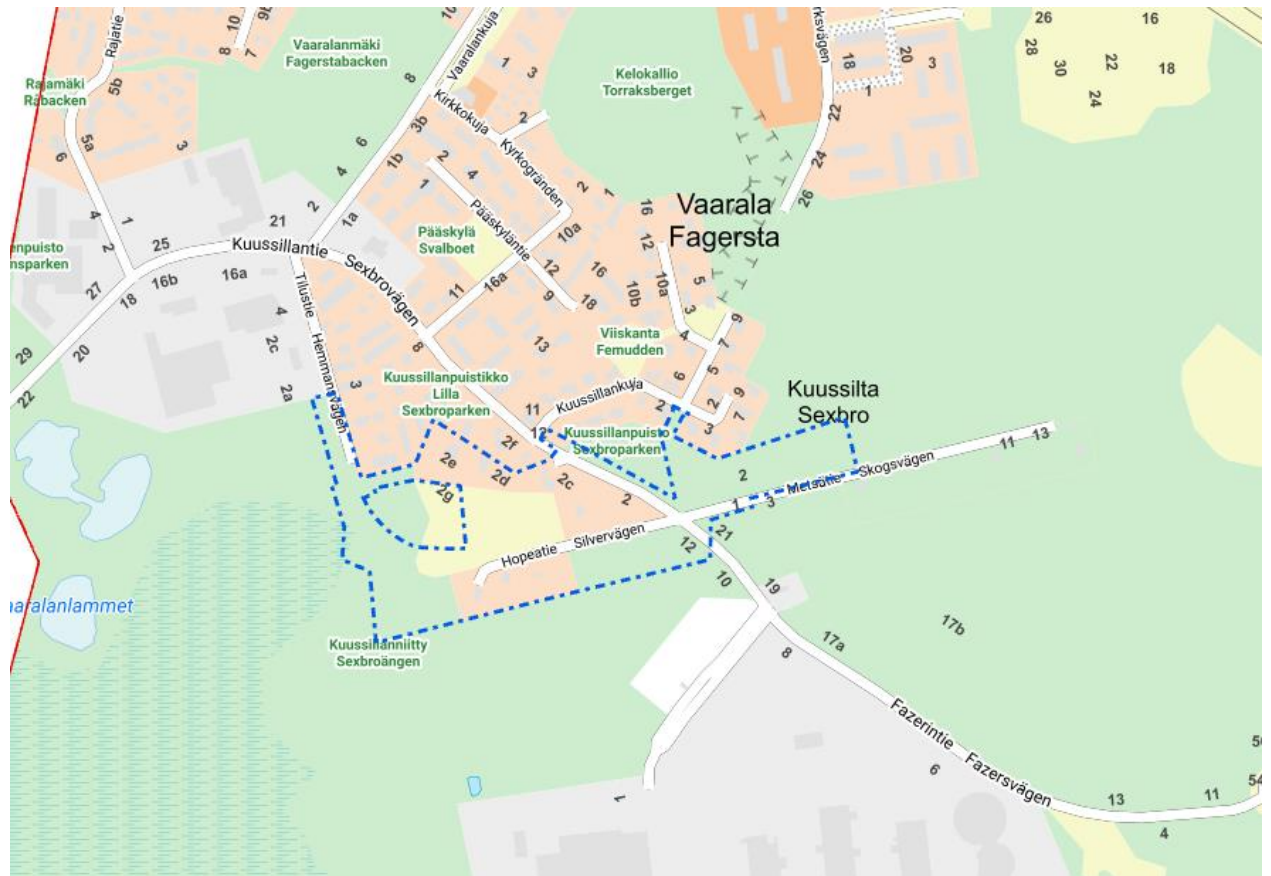
Asemakaavassa osoitetaan asumista Hopeatien pohjoispuolelle Kuussillan asuinalueen jatkeeksi. Kiinteistöt ovat nykytilanteessa jo rakennettuja. Hopeatien eteläpuolelle ja Metsätien pohjoispuolelle osoitetaan lähivirkistysaluetta, joka toimii ekologisenä ja virkistysalueyhteytenä Ojangosta Vanhankaupunginlahdelle. Sen lisäksi kaavassa osoitetaan virkistysalueelle joukkoliikennealueen varaus tulevaa Vantaan ratikkaa, muuta liikennettä ja kevyen liikenteen väyliä varten. Nykyistä nimitystä muutetaan ja alueelle ehdotetaan uutta nimitystä.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävä ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

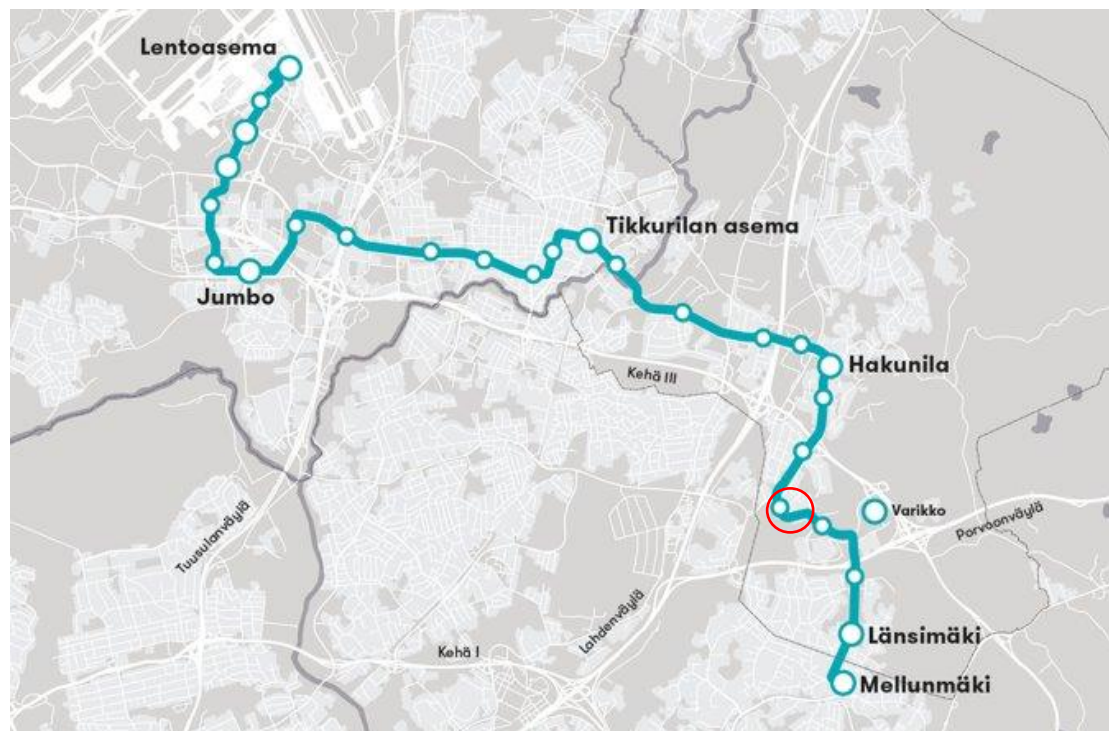
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Hopeatien asemakaava on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja. Kaavaan ei liity maankäyttösopimuksia.



Kuva 3. Kaava-alueen rajaus kaupunkikartalla sinisellä.



Kuva 4. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Hopeatien kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella ympyrällä.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaava-alue käsittää Hopeatien ja sen pohjois- ja eteläpuoleiset kiinteistöt, osan Kuussillantiestä ja Kuussillanpuistoa, Metsätien liittymäalueen, Metsätien pohjoispuoleisen asemakaavoittamattoman metsäalueen sekä Tilustien loppuosan. Suunnittelualue ulottuu pohjoisessa Kuussillan asuinalueelle, idässä Fazerintielle ja Kuussillanpuistoon sekä Metsätien pohjoispuoleiselle metsäalueelle, etelässä kohti Fazerin tehdasaluetta ja lännessä Slåttmossenin lähivirkistysalueelle.

Kaava-alueen pinta-ala on noin 6,6 ha. Se sijaitsee Hakunilan suuralueella Vaaralan kaupunginosassa ja on nykytilanteessa lähes rakentamaton ja metsäinen. Kaava-alueen pohjoisosassa on muutama rakennettu asumiskäytössä oleva kiinteistö. Kaava-alueen poikki kulkee päällystetty Kuussillantie. Hopeatie ja Metsätie ovat hiekkateitä.

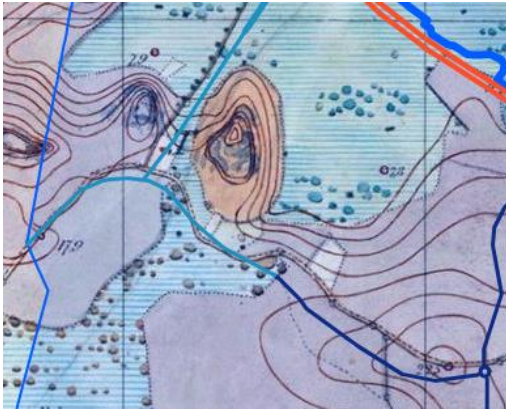
Kaava-alue on lähtötilanteessa enimmäkseen asemakaavoittamaton. Pieni kulmaus kaava-alueen länsipuolella on nykytilanteessa asemakaavoitettu katu- ja virkistysalueeksi. Kyseisellä alueella on voimassa 930400 Vaaralanlampien ja pohjoisreunan virkistysalueen asemakaava, joka hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 15.6.2020. Lisäksi kaava-alueen itäpuolella on toinen kulmaus, joka on kaavoitettu virkistysalueeksi ja katualueeksi. Kyseisellä alueella on voimassa Vaaralan kaava 001174 (hyväksytty KV 10.10.1994) sekä Lähdepuiston kaava 002239 (hyväksytty KV 25.9.2017). Hopeatien asemakaava-alueen läpi kulkee suunniteltu Vantaan ratikan reitti ja se sijaitsee Vantaan ratikan asemakaavoituksen tarkastelualueella no 062800.

Vaarala on suurehko kaupunginosa Hakunilan ja Länsimäen välissä. Siellä asuu noin 3 000 asukasta. Sitä rajaavat Porvoonväylä, Kehä III sekä Helsinki. Alue jakautuu Vaaralan sekä Kuussillan asuinalueisiin sekä Vaaralan yritysalueeseen. Vaaralan asuntokannasta noin 45 % on rivitaloja, 30 % kerrostaloja ja noin 25 % omakotitaloja. Alueen tunnetuin kohde on Fazerin tehtaas, joilta leijailee tuoreen pullan ja suklaan tuoksu ympäri kaupunginosaa. Fazerin vierailukeskus on suosittu matkailu- ja ostoskohde. Vaaralassa on myös muita palveluita, kuten lähikauppa ja päiväkoteja. Vaaralanpuiston uusi design-päiväkotina on rakennettu allergiaa aiheuttamattomista materiaaleista. Lisäpalvelut löytyvät Hakunilan keskustasta, Tikkurilasta sekä Helsingin Jakomäestä. (Lähde Vantaa.fi/suuralueet ja kaupunginosat / Vaarala)

Historia

1870-1871 mitatussa Senaatin kartassa, sekä pitäjänkartassa vuodelta 1933 näkyy, että alue on ollut pääosin suota (Slåttmossen). Pitäjänkartassa peltoalueiden määrä on lisääntynyt. Alueen läpi kulki ja kulkee vielä nykyisinkin Kuussillan-Fazerilan tie. Kuussillantie-Fazerintie linjaus on vanha yhdystie Vanhan Porvoontien ja Sotungintien välillä. Tielinjaus on ajoitettu 1700-luvun jälkipuoliskolle. Pitäjänkartasta vuodelta 1933 näkyy, että alueelle on muodostunut muutamia tiloja. Kartasta käy ilmi

myös viljeltyt alueet keltaisina. Karttoihin on lisätty sijainnin hahmottamiseksi punaisella nykyisen Kehä III sijainti.



Kuva 5. Senaatin kartta 1872



Kuva 6. Pitäjänkartta vuodelta 1933

Vuoteen 1958 mennessä asutusta on muodostunut alueelle jo enemmän. Fazerin ensimmäinen tehdasrakennus näkyy vuoden 1958 peruskartassa.



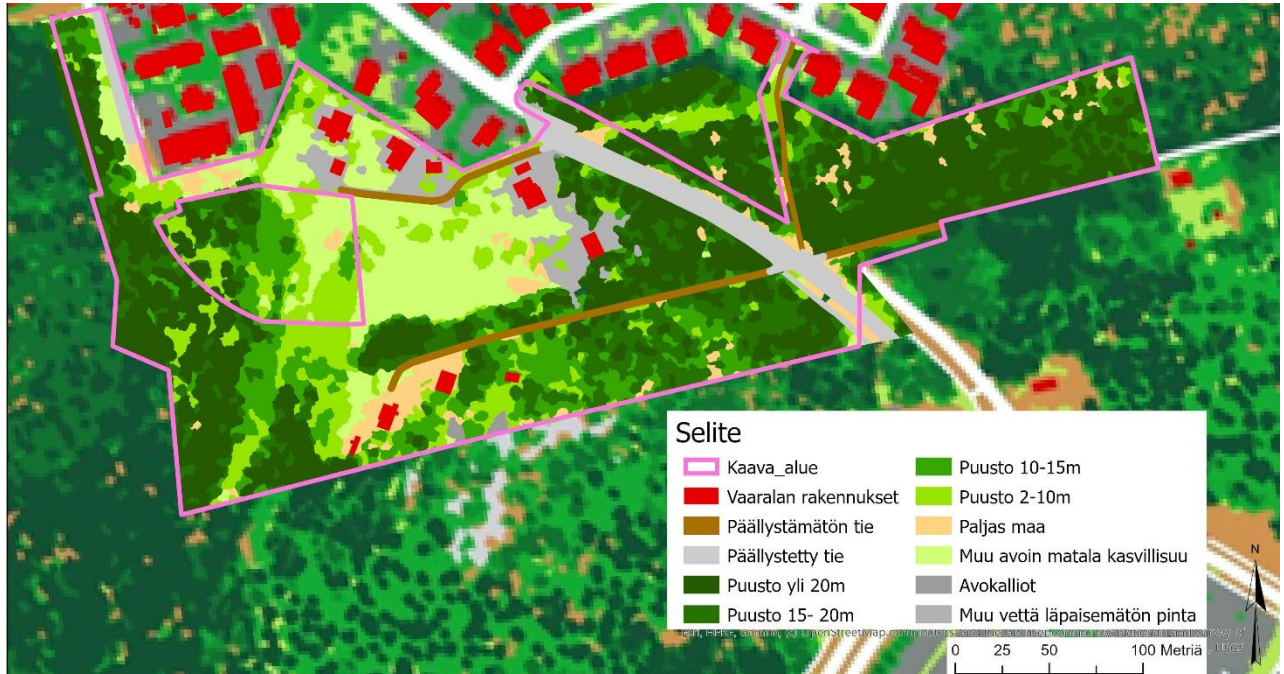
Kuva 7. Peruskartta 1958

Itse Hopeatien tien on perustanut sodan jälkeen kuorma-autonkuljettaja Olavi Färm (1920 -2004) ajoreitiksi kiinteistölleen.

2.1.2 Luonnonympäristö

Topografia, maisemakuva ja -rakenne

Alueen maanpinta on melko tasainen. Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee ympäristöstään erottuva korkeampi alue, joka koostuu kalliosta, järkäleistä ja alueelle kasatuista maamassoista. Alueen itä-puoli laskeutuu melko jyrkästi muodostaen maisemaan kielekkeen. Alueella on kasattu maata todennäköisesti ympärillä tehtyjen tie- ja pysäköintipaikkojen rakentamisen tieltä. Hiekkakasat muodostavat korkeita kumpareita ja niiden päälle on tallattu polkuja.



Kuva 8. Kaava-alueen ja sen ympäristön maanpeite. Alue on nykytilassaan suurimmilta osin rakentamaton ja metsän peitossa.

Luontoselvitys (Faunatica Oy 2020 - 2021)

Kesällä 2020 laadittiin luontoselvitys Kuussillan ja Länsimäen kaavarunkojen alueelta, johon myös Hopeatien asemakaava-alue kuuluu. Luontoselvityksessä tehtiin luontotyyppiselvitys, lahokaviosammalselvitys sekä linnustوسelvitys. Luontotyyppikohteiden arvottamisessa tarkasteltiin erityisesti seuraavien kohteiden esiintymistä:

- luonnonsuojelulain mukaiset luontotyytit,
- metsälain mukaiset erityisen tärkeät elinympäristöt,
- vesilain mukaiset suojeltavat kohteet,
- METSO-ohjelman valintaperusteet täyttävät kohteet,
- uhanalaiset luontotyytit, sekä
- muut huomionarvoiset elinympäristöt ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet.

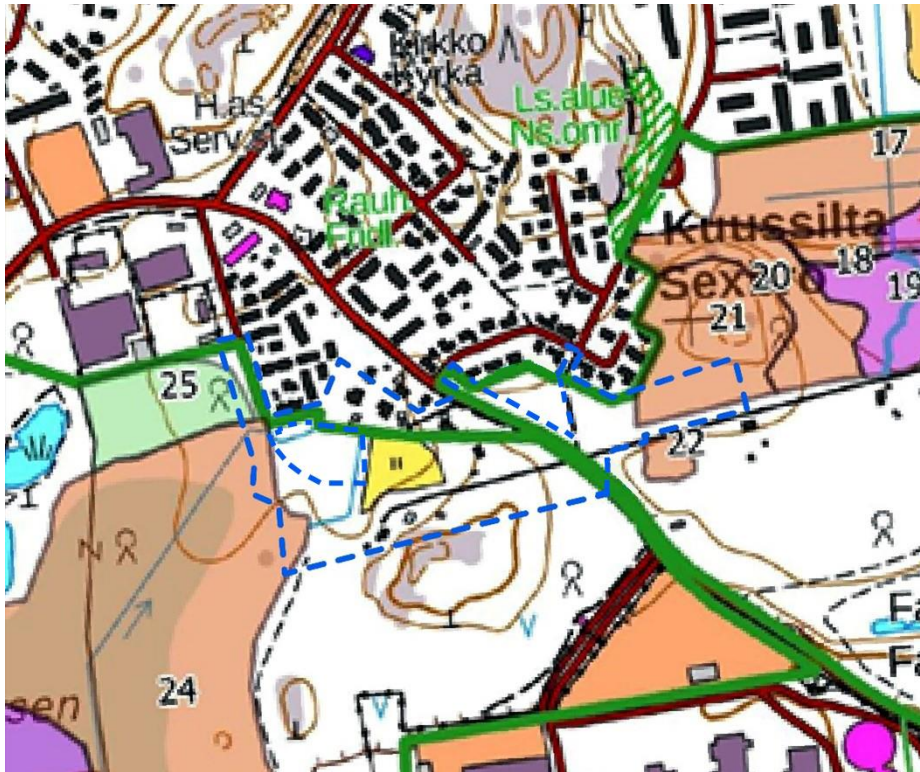
Kaava-alueelle osuu kolme luontotyytin aluerajausta, joista kaksi on arvoluokan 3 alue ja yksi arvoluokan 4 alue. Selvitysalueella ei ole luonnonsuojelulain mukaisia luontotyytejä.

Alue 21: Varttunut havupuuvaltainen tuore kangas. Valtakunnallisesti silmälläpidettävä (NT) ja Etelä-Suomessa vaarantunut (VU) luontotyyppi. Arvoluokka 3.

Alue 24: Isovarpuräme, Varpukorpi, Varttunut havupuuvaltainen tuore kangas, Varttunut havupuuvaltainen lehtomainen kangas, Varttunut lehtipuuvaltainen lehtomainen ja tuore kangas. Valtakunnallisesti vaarantuneita (VU) luontotyytejä, joista osa on valtakunnallisesti silmälläpidettävä (NT) ja erittäin uhanalaisia (EN) sekä Etelä-Suomessa vaarantuneita (VU) luontotyytejä.

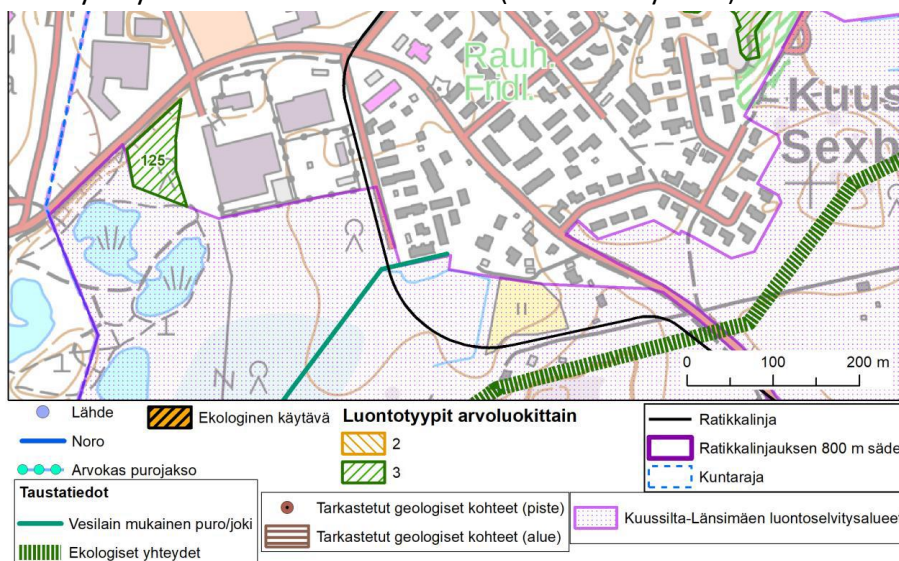
Alue 25: Varttunut lehtipuuvaltainen lehtomainen ja tuore kangas. Valtakunnallisesti vaarantunut (VU) luontotyyppi. Arvoluokan 4 luontotyyppi.

Aivan kaava-alueen rajalla, ei kuitenkaan kaava-alueen sisäpuolella, sijaitsee alue 22: Kosteä keskivaltakunnallisesti silmälläpidettävä luontotyyppi (NT) sekä tuore keskivaltakunnallisesti vaarantunut luontotyyppi (VU).



Kuva 9. Hopeatien alueen ja sen ympäristön luontotyyppirajaukset. Ote Länsimäen ja Kuussillan kaavarunkojen luontoselvityksestä (Faunatica Oy 2020).

Asemakaava-alueella on aiemmissa pienvesi- ja virtavesiselvityksissä (Vantaan kaupunki & FCG Planeko 2009) arvokkaaksi tunnistettu vesilain mukainen puro (Kuussillanoja), jonka luonnontilaa arvioitiin luontoselvityksessä. Hopeatien asemakaava-alueella puro kulkee putkessa ja sen luonnontilaisuus on heikentynyt kaava-alueen päädyssä. Lisäksi tunnistettiin ekologinen runkoyhteys kaava-alueen eteläosassa. (Faunatica Oy 2021).



Kuva 10. Huomionarvoiset luontokohteet asemakaava-alueen ympäristössä.

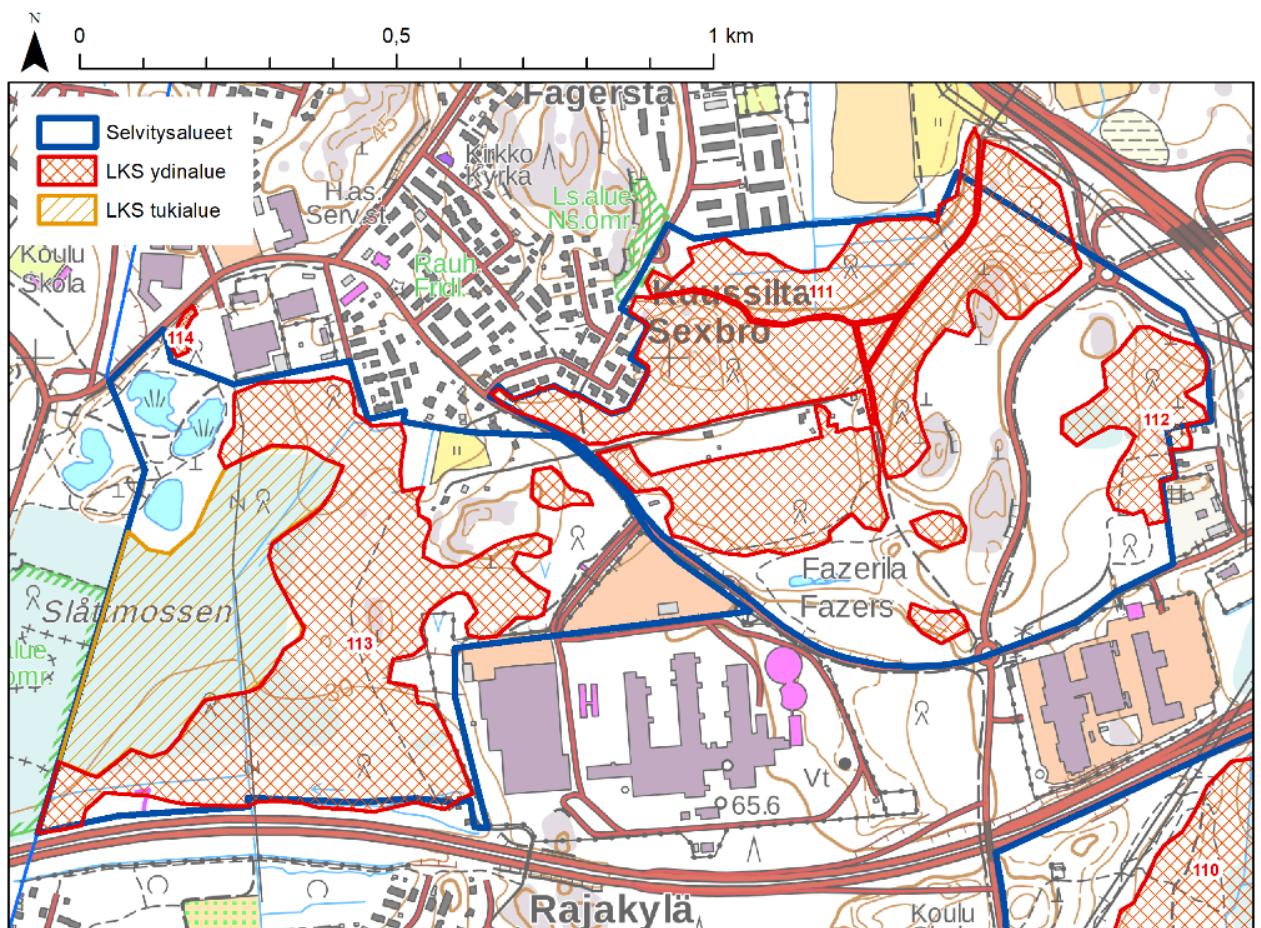
Sammalet

Länsimäen ja Kuussillan kaavarunkoalueilta suoritettun luontoselvityksen yhteydessä havaittiin Hopeatien kaavan alueelta lahopuutosammalta. Lahokaviosammalten havainnot painottuvat Kuussillanniityn itäosaan sekä Kuussillanpuiston alueelle.

Kuussillanniityn itäosa kuuluu laajempaan Slåttmossen itäinen -esiintymisalueeseen. Alue on voimakkaammin hakattu korpinen metsikkö, jossa lajia esiintyy tällä hetkellä hyvin runsaasti kannoilla. Stabiilimmat lahoppuustoiset vanhat ja varttuneet metsät alueella pitävät huolen lajin edellytyksistä alueella, vaikka hieman käsitellyissä osissa saattaakin tulla katkoja lahoppuun tarjonnassa. (Faunatica Oy, 2020).

Kuussillanpuiston nykyisten omakotitalojen eteläpuoleinen alue todettiin soistuneeksi ja osin melko voimakkaasti hakatuksi metsäalueeksi. Alue on kosteusolosuhteiltaan hyvä, mutta osin liiankin kostea ja paikoin hakkuiden takia turhan avoin soveltuakseen nykytilanteessa lahopuutosammalten elinympäristöksi.

Vantaan kaupungin lahopuutosammalselvityksen yhteydessä Olli Manninen merkitsi havaintoja myös muista uhanalaisista sammallajeista. Havainnot koskevat pääasiassa Etelä-Suomessa uhanalaista rakkosammalta. Hopeatien kaavan alueelta ei havaittu muita uhanalaisia sammaleita. Muiden uhanalaisten sammalten havainnot sijoittuivat Lähdepuiston alueelle sekä Slåttmossenin alueelle. (Manninen 2018)



Kuva 11. Lahokaviosammalten esiintymisalueet Vaaran Kuussillan alueella

Linnut

Länsimäen ja Kuussillan kaavarunkoalueilta suoritettun luontoselvityksen yhteydessä Hopeatien kaava-alueelta havaittiin kaksi pesivää lintulajia: sirittäjä ja mustapääkerttu. Kyseiset lintulajit ovat

lehtojen ja lehtipuuvaltaisten sekametsien lajeja. Mustapääkerttu ja sirittäjä ovat Kuussillan selvitysalueen huomionarvoisista lajeista ylivoimaisesti runsaslukuisimmat, sillä niistä koostuu puolet yhteenlasketusta reviirimäärästä. (Faunatica Oy 2020).

Tehdyssä luontoselvityksessä rajattiin pesimälinnustolle arvokkaimmat osa-alueet. Hopeatien kaava-alue ei sijaitse tällaisella aluerajauksella.

Lepakot

Faunatikan tekemän Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitysten koosteraportin laadinnan yhteydessä tarkastettiin myös lepakkojen esiintyminen ratikan linjan varrella (selvitysalue 800 metriä ratikan keskilinjasta) (Faunatica Oy 2021). Enimmät lepakkohavainnot sijaitsivat Vaaralan lampien alueella. Alueelta havaittiin Pohjanlepakkoa sekä Viiksi-/Isoviiksisipiippaa. Hopeatien varrelta havaittiin yhteensä 10 lepakkojen ohilentoa. Vaaralan lampien alueelta, Hopeatien kaava-alueen ulkopuolella ohilentoja havaittiin yli 1000.

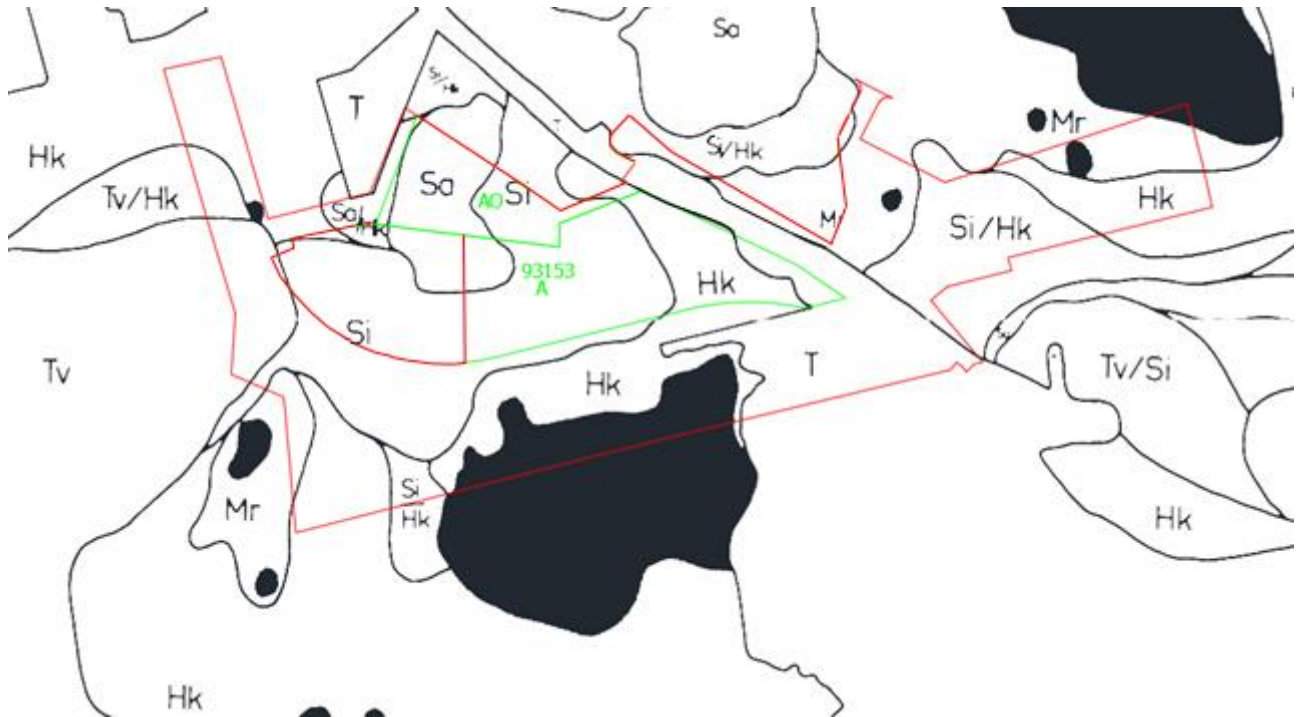
Liito-orava (Ramboll 2021)

Koko Vantaan laajuudelta on tehty liito-oravan suojelusuunnitelma, jonka yhteydessä on kartoitettu liito-oravien esiintyminen Vantaalla (Ramboll 2022). Faunatikan vuonna 2020 tekemän luontoselvityksen yhteydessä huomattiin muutama liito-oravan papana Hopeatien kaava-alueen itäpuolella Lähdepuistossa, ei kuitenkaan asemakaava-alueella. Liito-oravien esiintyminen kuitenkin tarkastettiin tarkemmin asemakaavan alueelta.

Kevään 2021 aikana Kuussillan kaavarunkoalueen liito-oravatilanne kartoitettiin kahteen kertaan kevään eri vaiheissa: huhti- ja toukokuussa. Liito-oravasta ei tehty Kuussillan kaavarunkoalueella papanahavaintoja kummallakaan kartoituskäynnillä keväällä 2021. Kaavarunkoalueelta kuitenkin paikallistettiin liito-oravan elinympäristöksi soveltuvia metsäalueita sekä useita kolopuita. Liito-oravalle soveltuvat elinympäristöt sijaitsevat Kuussillan kaavarunkoalueen pohjoisosassa ja läntisissä keskiosissa. Soveltuvat alueet sijoittuvat suurimmaksi osaksi alueille, jotka on Vantaan yleiskaavaehdotuksessa 2020 merkitty LUO-alueeksi. Tammikuussa 2022 kahden Hopeatien asemakaava-alueelta paikannetun kolopuun soveltuvuus liito-oravalle tarkastettiin (Ramboll 2022). Kolopuut todettiin liito-oravalle soveltumattomiksi. Nämä kolopuut sijoittuvat lisäksi liito-oravalle soveltuvan alueen ulkopuolelle. Kuussillan kaavarunkoaluetta ei kevään 2021 selvitystulosten perusteella katsota liito-oravan elinympäristöksi, vaikka se sellaiseksi osin soveltuu.

Maaperä

Maalajikartan mukaan asemakaava-alueen maaperä on vaihtelevaa. Asemakaava-alueen pohjoisosassa on pääosin savea ja silttiä. Hopeatien pohjoispuolella Kuussillantien länsipuolella on savea, silttiä ja hiekkaa. Kuussillantien itäpuolella on moreenia, silttiä ja hiekkaa. Kaava-alueen eteläosassa on avokalliota, hiekkaa ja täyttöä. Länsiosassa on silttiä ja hiekkaa. Itäosassa on turvetta ja hiekkaa.



Kuva 12. Maalajikartta (ei mittakaavassa).

Pohjatutkimusten mukaan kaava-alueen pohjoisosassa ohuen pintamaakerroksen alla on n. 0–3,6 m kerros savea/silttiä ja näiden alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet n. 1,0–6,7 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kalliioon.

Pohjatutkimusten mukaan Hopeatien pohjoispuoleisella alueella A-korttelissa ohuen pintamaakerroksen alla on n. 0–4,3 m kerros savea/silttiä ja näiden alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet n. 1,25–12,55 m syvyydelle maanpinnasta.

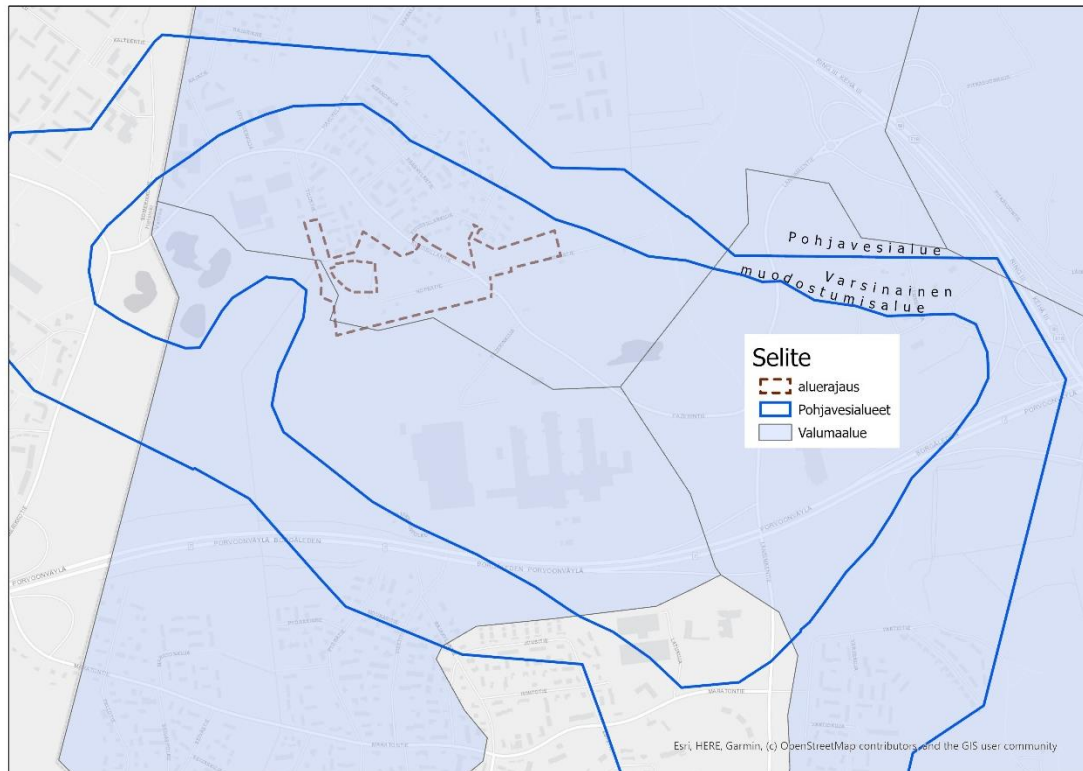
Pohjatutkimusten mukaan Kuusillantien itäpuoleisella alueella ohuen pintamaakerroksen alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet n. 0,75–7,4 m syvyydelle maanpinnasta.

Kaava-alueen itäosalla Metsätien pohjoispuolella ohuen pintamaakerroksen alla on n. 0,2–4,3 m kerros savea/silttiä ja näiden alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet n. 0,8–5,2 m syvyydelle maanpinnasta.

Kaava-alueen eteläosalla ohuen pintamaakerroksen alla on n. 0,2–3,9 m kerros savea/silttiä. Osalla alueesta savi-/silttikerroksen sisällä on paksuimmillaan 1,0 m paksu kerros hiekkaa. Savi-/silttikerroksen alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet n. 0,8–5,2 m syvyydelle maanpinnasta.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alueen länsiosassa kulkee Kuussillanoja ja kauempana kaava-alueesta Vaaralanlammet. Kaava-alue kuuluu lähes kokonaisuudessaan Kormuniitynojan valuma-alueeseen. Pieni osa kaava-alueen lounaisnurkasta kuuluu Kuussillanojan valuma-alueeseen. Nykyiset valuma-alueet ovat maanpeitteeltä pääosin päällystämätöntä ja hyvin vettä läpäisevää pintaa. Valuma-alueen maaperästä 60 % on hiekkaa ja moreenia, 28,8 % on vettä huonosti läpäisevää savea.



Kuva 13. Pohjavesialueen raja- ja valuma-alueiden rajaukset. Kaava-alue on esitetty ruskealla katkoviivalla.

Kuussillanoja

Kuussillanoja alkaa Vaaralan yritysalueelta ja laskee Rajakylän pientaloalueen kautta Helsingin kaupungin puolelle. Helsingin puolella puron nimi on Mellunkylänpuro ja toimii vaelluskalavesistönä, jonka virta- ja koskipaikoissa onkiminen, pilkkiminen ja viehekalastus on kielletty kalastuslain 8 § perusteella. (Helsingin kaupunki 2018)

Kuussillanoja on uomaltaan suoristettu. Sen pituus Vantaan puolella on 1,7 km (4 % putkessa / 96 % avouomassa). Keskivirtaamaksi on mitattu 115 l/s. Veden laadun tarkkailua on tehty vuodesta 1964. Veden lämpötilavaihteluissa ei ole havaittu erityistä poikkeavuutta, eikä vedestä havaittujen haitta-aineiden määrät poikkea normaaleista purovesien määristä.

Puron yläjuoksu sivuaa puron länsipuolella sijaitsevaa Slåttmossenin arvokasta suoaluetta sekä eläimistöltään arvokasta aluetta puron itäpuolella. Slåttmossenin alue täydentää Helsingin puolista, suojeltua suon osaa. Vantaan puolella suon luonnontila on heikentynyt. Alue on osa maakunnallisesti tärkeää ekologista käytävää. Purossa on havaittu eri-ikäisiä taimenia Helsingin puolella ja Helsingin puolella Mellunkylänpurolle onkin merkittävää arvoa taimenpurona. Puroa on myös ennallistettu Helsingissä. Vantaan puolella oja kulkee tonttien välissä rajajana, jota ei välttämättä mielletä tärkeäksi puroksi. Purolle ei ole merkittäviä maisemallisia arvoja. Puistoalueilla purouoma on näkyvä maisemaelementti, jota ei ole tuotu esiin. (Vantaan kaupunki & FCG. Vantaan pienvesiselvitys 2009)



Kuva 14. Maanmittauslaitoksen peruskarttarasterilla näkyy Kuussillanoja ja sen virtaussuunta. Kuussillanoja kuuluu vesilain tarkoittamiin puroihin.

Pohjavesi

Kaava-alue on pohjavesialuetta. Kaava-alue kuuluu kokonaisuudessaan pohjaveden varsinaiselle muodostumisalueelle.

Fazerilan pohjavesialue (tunnus 0109252) sijoittuu Vantaan Vaaran ja Länsimäen kaupunginosien välille. Alue on 1-lk vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jonka kokonaispinta-ala on 2,84 km² ja josta 1,43 km² on varsinaista pohjavedenmuodostumisaluetta. Fazerilan pohjavesialue jakaantuu kalliokynnysten ja hienoainekerrosten takia neljään osa-alueeseen (1-4), joiden välillä pohjaveden virtaus on kokonaan tai osittain estynyt. Fazerilan pohjavesiesiintymään vettä keräävät mm. alueen pohjois- ja eteläpuolella kohoavat kalliioalueet. Muodostuma purkaa pohjavettä mm. Slätmossenin ja Långmossenin alueille sekä pohjavesialueen pohjoispuolelle. Muodostuman arvioitu kokonaisantoisuus on 1200-1300 m³/d. Alue on luokiteltu kemialliseksi riskialueeksi (SYKE ympäristötiedon hallintajärjestelmä Hertta) (Sitowise 2022), johtuen lähellä toimineista teollisuustoiminnoista.

Kaava-alueelle on asennettu uusia pohjavesiputkia, joiden kautta seurataan pohjaveden laatua kaksi kertaa vuodessa (kevät, syksy) otettavien näytteiden kautta (Sitowise 2022). Uudet pohjavesiputket on esitetty Sitowisen (2022) tekemän pohjaveden vaikutusten arvioinnin liitteessä 2. Uusien putkien kautta mitattiin syksyllä 2021 pohjaveden laatua. Pohjaveden määrällinen tila on luokiteltu hyväksi ja kemiallinen tila huonoksi. Pohjavesi oli syksyn mittauksissa tasolla +26,4...+30,6. Korkeimmille pohjavesi nousi kaava-alueen eteläreunalla olevan kalliomäen reunalla.

Kairaustietojen perusteella savikon alla, noin 3-7 metrin syvyydellä alkavat karkeammat, vettä johtavat maakerrokset, joissa pohjavesi esiintyy paineellisenä. Pohjavesi nousi savikolla sijaitsevilla putkissa SW4 ja SW6 noin 0,3-0,6 m päähän maanpinnasta. Savikkoalue kattaa osan kaava-alueen läntisestä osasta, ulottuen ratalinjalle saakka. Kaava-alueen länsireunalla, putken AF2053 kohdalla, sekä itäosassa, putkien SW5 ja AF2107 kohdalla maanpinnan ja pohjavesipinnan välissä on kairaustietojen perusteella nykytilassa vähintään 4 metriä maakerroksia. Kalliomäen reunalla olevan putken SW7 kohdalla pohjavesi on noin metrin syvyydellä maanpinnasta.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys sekä sosiaalinen ympäristö Vaaralan kaupunginosassa

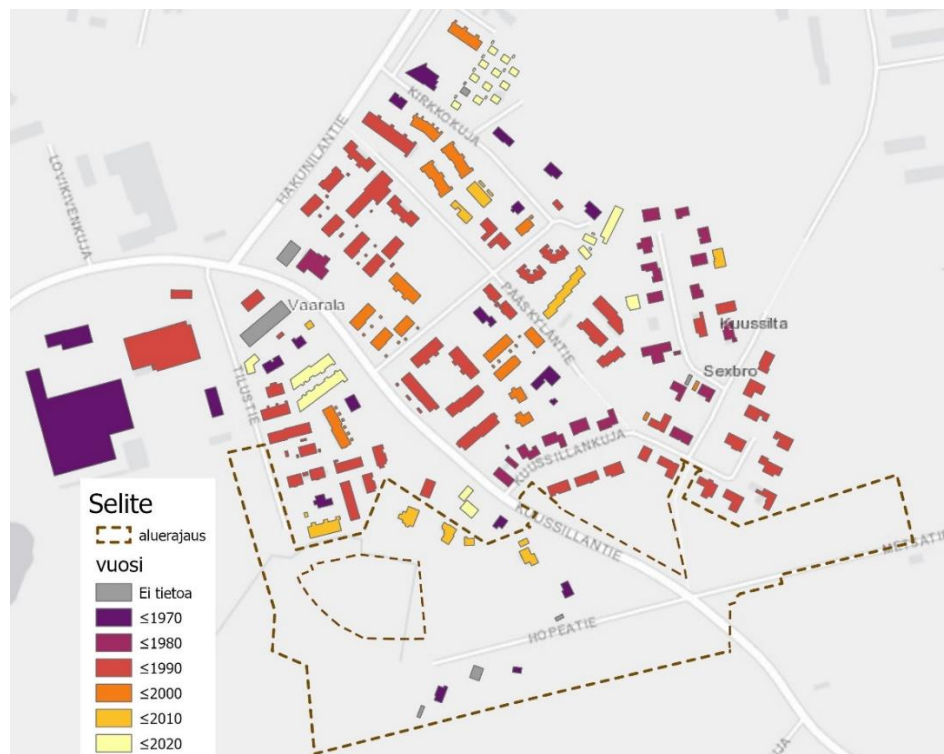
Vaaralassa asui noin 3 000 asukasta vuoden 2020 lopulla (*Vantaan kaupunki 2021*). Väkiluku kasvoi vuoteen 2005 asti ja on sen jälkeen pysynyt tasaisena pienistä vuosittaisista muutoksista huolimatta. Vaarala kuuluu Hakunilan suuralueelle, jonka osuus Vantaan väestöstä on 13 prosenttia, eli 30 600 henkilöä. Hakunilan suuralueen väestön määrän ennustetaan kasvavan vuosien 2021-2031 ennustejakson aikana noin 4 200 henkilöllä, Vaaralan alueen väestökasvun ennuste kyseisellä aikavälillä on 700 uutta asukasta (*Vantaan kaupunki 2021*).

Vuonna 2020 tehdyn ennusteen mukaan Hakunilan suuralueen rakentaminen alkaa vilkastua vuonna 2023. Rakentaminen keskittyy suuralueen Hakunilan, Länsimäen ja Vaaralan kaupungin-osiin. Hakunilaan ja Länsimäkeen rakentuu pääasiassa kerrostaloja, Vaaralaan on tulossa myös omakoti- ja rivitaloja. (Vantaan kaupunki, 2020)

Asuminen Vaaralan kaupunginosassa

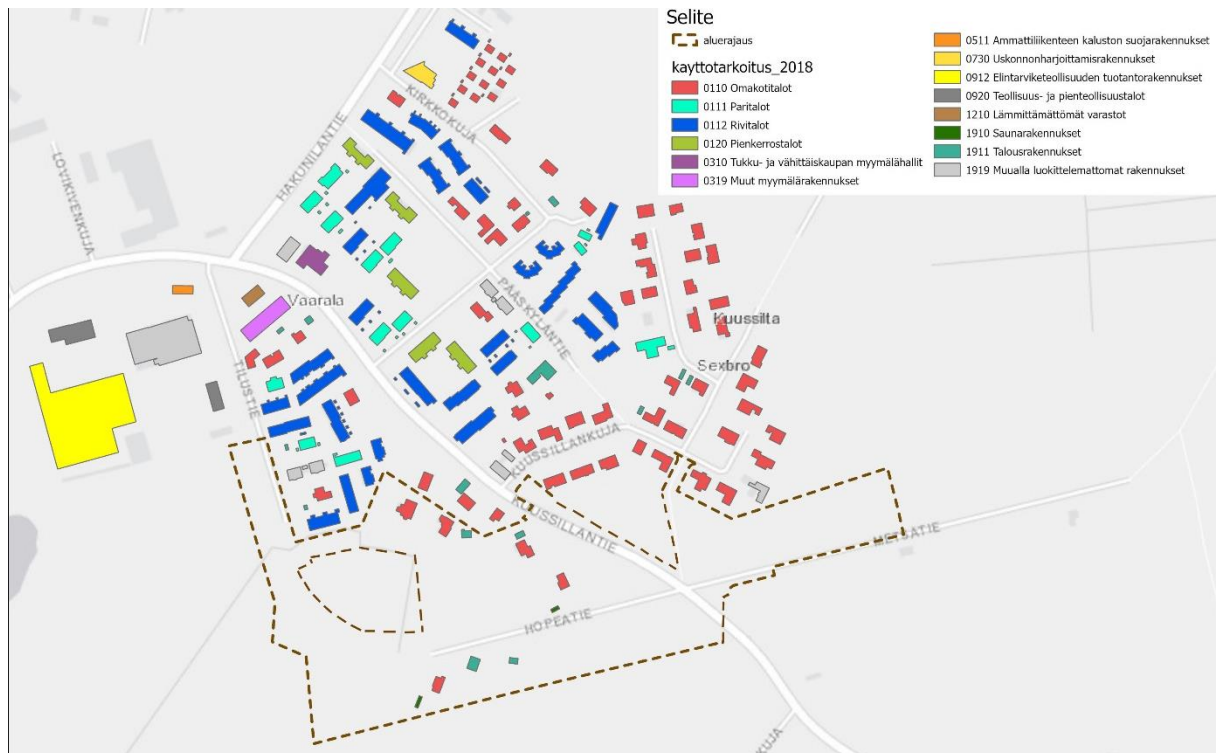
Vaaralan asuntokanta on nykytilanteessa monipuolinen. Alueella on enimmäkseen omaoivia asuntoja, eli rivitaloja ja pientaloja, mutta myös kerrostaloja ja pienkerrostaloja on alueella. Vaaralan asuntokannasta 46 % on rivitaloja, 29 % kerrostaloja ja 25 % omakotitaloja (Vantaan kaupunki 2020, Tilasto – ja tutkimustietoa Vantaasta).

Alueen ensimmäiset rakennukset, pientaloja, on rakennettu ennen 50-lukua. Alla olevassa kuvassa on esitetty Hopeatien kaava-alueen ja sen lähiympäristön rakennukset ja niiden rakennusvuodet. Vanhimmat rakennukset on esitetty tummemmalla värillä. Kaava-alueen läheisimmät rakennukset on rakennettu 1990-luvulta lähtien. Kaava-alueella sijaitsee 3 asuntoa, jotka on rakennettu alueelle 2000-luvulla suunnittelutarveratkaisupäätöksellä asemakaavan puuttuessa. Kolme rakennusta on rakennettu 60-luvulla. Alueella on muutama talousrakennus, joiden rakennusajankohta ei ole tiedossa.



Kuva 15. Rakennusten rakennusvuodet Hopeatien kaava-alueella ja sen lähiympäristössä.

Vuosikymmenillä -50 ja -60 Vaaralan alueelle rakennettiin pientaloja, rivitaloja ja kerrostaloja. 80-luvulta lähtien aina 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen loppuun alueen asuntotuotanto on painottunut rivitaloihin. Vuosina 2010-2015 alueelle on rakennettu jälleen kerrostaloja. Pientalotuotanto on kasvanut 2010-luvulta lähtien ja dominoi viimeisimpien vuosien asuntotuotantoa. (Vantaan kaupunki 2020, Tilasto – ja tutkimustietoa Vantaasta)



Kuva 16. Rakennusten käyttötarkoitus Hopeatien kaava-alueella ja sen lähiympäristössä.

Palvelut ja työpaikat

Vaarala tarjoaa työpaikan ja toimeentulon yli 2 500 ihmiselle. Kaupunginosan työpaikoista 77 % on teollisuudessa, mikä on enemmän kuin missään muualla Vantaalla. Työpaikkaomavaraisuus Vaaralassa on korkeampi kuin muissa Hakunilan suuralueen kaupunginosissa. Vaaralan alueen tunnetuin kohde on Fazerin tehtaat (makeistehdas ja leipomo), joka on myös suuri työllistäjä alueella ja suosittu matkailu- ja ostoskohde. Fazerin vieressä sijaitsee Valion juustotehdas. Vaaralassa sijaitsevilla teollisuustonteilla sijaitsee kalajalostamo, maalauskauppa, LVI-urakoitsija ja raskaan kuljetuskaluston ajoneuvojen varustetekniikkaa tarjoava yritys. Vaaralassa sijaitsee lisäksi huoltoasema, päivittäistavarakauppa ja hampurilaisravintola. Näiden lisäksi Vaaralan palveluihin kuuluu kaksi päiväkotia. Vaaralanpuiston uusi design-päiväkoti on rakennettu allergiaa aiheuttamattomista materiaaleista. Peruskoulu ja lukio sijaitsevat Hakunilassa. Lisäpalvelut löytyvät Hakunilan keskustasta, Tikkurilasta sekä Helsingin Jakomäestä (Vantaa.fi).

Kuussillantien ja Hakunilantien risteyksessä on sijainnut huoltoasema. Huoltoasema on purettu vuoden 2021 kevään aikana.

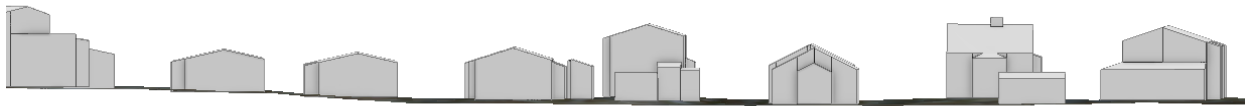
Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijoittuu kahden rakennetun alueen väliin. Alueen pohjoisosan Kuussillan asuinalue on tiiviisti rakennettua asuinalueita. Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee Fazerin tehdasalue. Kaava-alueen läpi kulkee Kuussillantie, joka on alueellinen päätie yhdistäen Länsimäen ja Vaaralan ja

johtaen Hakunilaan. Kaava-alueella sijaitsee 4 rakennettua kiinteistöä. Alueella on järjestetty vesi-huolto.

Kaupunkikuva

Kaava-alueella sijaitsee muutama pientalo, kerroskorkeudeltaan 1. Alueen ympäristön rakennukset ovat pientaloja ja rivitaloja. Kerroskorkeudet ovat 1 ja 2. Alla on esitetty poikkileikkaus Tilustieltä katsottuna tien länsipuolelta itään päin.

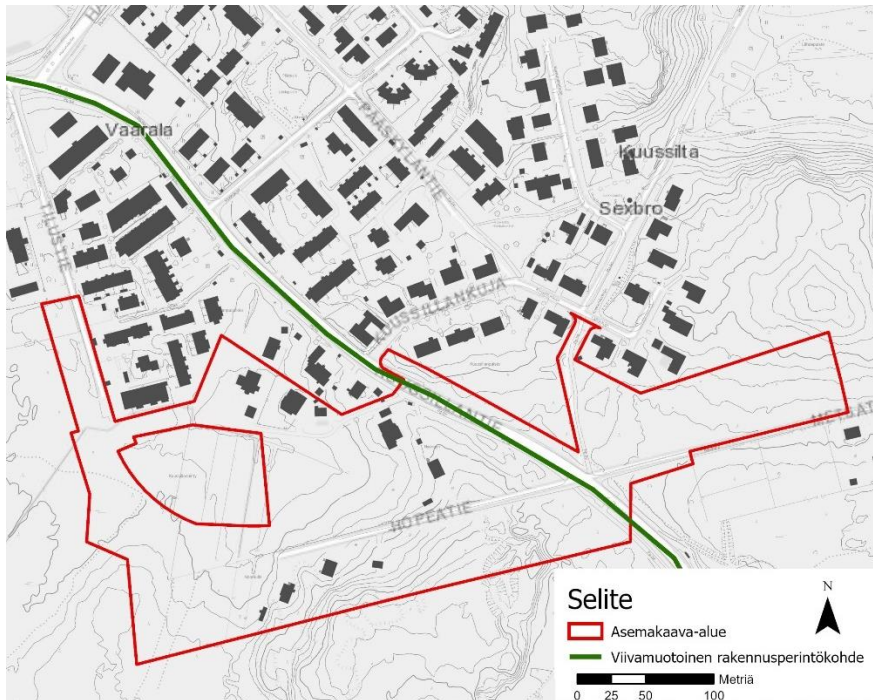


Kuva 17. Leikkaus Tilustien varren rakennuksista itään päin. Vasemmalla osoite Tilustie 7 tontin rakennukset, oikealla osoitteen Tilustie 1 tontin rakennukset. Rakennukset ovat korkeudeltaan 1, 1,5 sekä 2 kerrosta.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Alueella ei ole todettu kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja, eikä sieltä tunnetta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolaila (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäänneksiä.

Kuussillantie-Fazerintie linjaus on vanha yhdytie Vanhan Porvoontien ja Sotungintien välillä. Tielinjaus on ajoitettu 1700-luvun jälkipuoliskolle ja se on arvotettu Vantaan historiallisen tiestön inventoinnissa luokituksella R2, eli sen kulttuurihistorialliset arvot ovat merkittävät. Tien luonne on muuttunut entisestä metsätaipaleesta ja tulee muuttumaan vielä enemmän raitiotielinjakuksen rakentamisen myötä. Linjaus on kuitenkin pysynyt paikallaan jo vuosisatoja ja sen käytön jatkuminen voidaan nähdä kulttuuriympäristön kannalta positiivisena asiana.



Kuva 18. Rakennusperintökohteet kaava-alueella. Alueella kulkee Kuussillantie-Fazerintie, joka on kulttuurihistoriallisesti merkittävä.

Virkistys

Kaava-alue on nykytilanteessa lähes kokonaan metsäaluetta, muutamaa rakennettua kiinteistöä lukuun ottamatta. Alueen poikki kulkee epävirallisia hiihtolatuja. Kaava-alueelle kuuluu osittain asemakaavoitettu Kuussillanpuisto. Alueen läheisyydessä sijaitsee Vaaralan lampien virkistysalue sekä Lähteenpuiston virkistysalue. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee leikkipaikka osoitteessa Pääskyläntie 5.

Liikenne

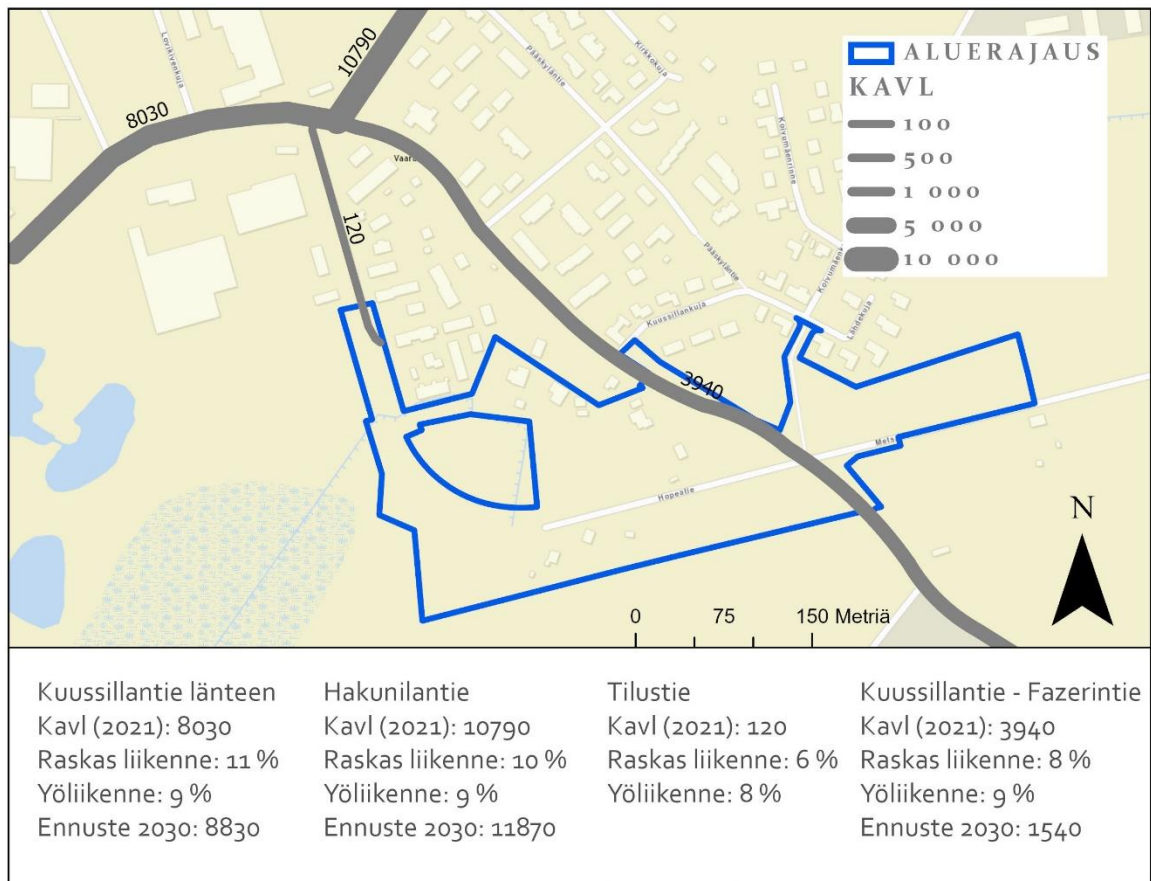
Kaava-alueen läpi kulkee Kuussillantie, joka on alueellinen pääkatu. Kuussillanpuiston kohdalla on HSL:n bussipysäkki. Kuussillantien/Fazerintien liikennemäärät oli 3940 vuoden 2021 päiväkeskiarvoilla (kuva 19). Asukkailta tulleiden mielipiteiden mukaan Kuussillantiellä on paljon raskasta liikennettä ja liikennettä muutenkin, joka häiritsee varsinkin yöllä. Alueella ajetaan kovaa ja teiden ylitykset ovat vaarallisia. Raskasta liikennettä kyseisellä tieosuudella oli 8 % ja yöliikennettä 9 % vuoden 2021 mittauksessa. Vuoden 2030 ennusteen mukaan liikenne tulee lisääntymään kyseisellä tieosuudella 1400 ajoneuvolla vuoden päiväkeskiarvoissa. Kyseinen ennusteluku ei huomioi Vantaan ratikan vaikutusta.

Hakunilantien risteyksen jälkeen Kuussillantien liikennemäärä on ollut 8030 ajoneuvoa vuoden 2021 päiväkeskiarvoilla. Raskaan liikenteen osuus oli 11 % ja yöliikenteen osuus 9 %. Vuoden 2030 ennusteen mukaan liikenne Kuussillantien tällä osuudella tulee laskemaan yli 2000 ajoneuvolla. Hakunilantiellä laskettiin 10790 ajoneuvoa vuoden 2021 päiväkeskiarvoilla. Raskasta liikennettä oli 10 % ja yöliikennettä 9 %. Vuoden 2030 ennusteen mukaan ajoneuvoliikenne tulee lisääntymään Hakunilantien tällä osuudella yli 1000 ajoneuvolla vuorokaudessa. Kyseinen arvio ei ota huomioon Vantaan ratikan vaikutusta.

Tilustie on kapea tonttitie. Tilustiellä vuoden päiväkeskiarvoksi on laskettu olevan 120. Raskasta liikennettä on 6 %, mikä selittyy Tilustien varrella sijaitsevilla varastoalueilla. Yöliikennettä on 8 %.

Kuussillantien varressa kulkee jalankulkuväylä tien länsipuolella.

Kaava-alueelle suunnitellaan Vantaan ratikkaa. Ratikan linjaus kulkee Fazerilantietä ja kääntyy sitten Hopeatien kohdalla kulkien Hopeatien pohjoispuolta ja siitä Tilustielle.



Kuva 19. Ajoneuvoliikenteen määrä kaava-alueella ja sen läheisyydessä vuoden 2021 tiedoilla.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaava-alueen itäpuolella kulkee Hakunilan ja Länsimäen välinen vesijohdon runkolinja d400. Hopeatien kaava-alueen halki kulkee merkittävä runkovesijohto d225.

Vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m³, HW = +94,00 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m³. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.00 ja ylin on noin + 95.00. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp).

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen pohjoispuolella sijaitsee jätevesien d500 paineviemäri, joka johtaa Vaaralan jätevedenpumppaamon jätevedet etelään. Jätevedet johdetaan d500 viettoviemärillä eteenpäin Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkostoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikkinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Hulevedet imeytyvät pääosin maaperään Fazerilan pohjavesialueella. Osa hulevesistä johdetaan pintavaluntana Kuussillantien avo-ojaan ja hulevesiviemärien kautta Hakunilantien vartta Kehä III:n ali Kormuniitynojaan. Kuormuniitynoja yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingissä Kapellviken'in lahdessa.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Tilustietä pitkin ja kääntyy Tilustien pääteestä kiinteistöjen kautta Kuussillantielle.

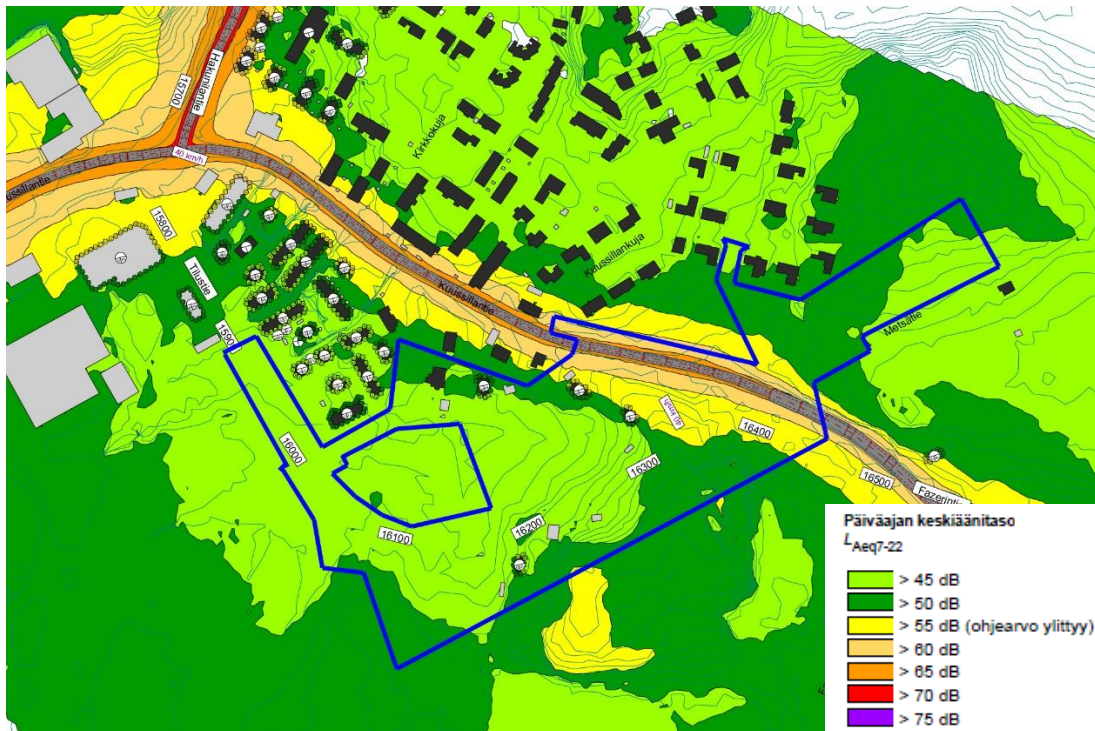
Sähköverkko

Kaava-alueella sijaitsee Vantaan Energialle kuuluvia keskijännitekaapeleita maahan asennettuna ja pienjänniteverkon kaapeleita maahan asennettuna sekä ilmajohtona pylväisiin asennettuna. Keski-jännitekaapelit kulkevat Kuussillantietä pitkin, koukaten Kuussillanpuiston ja siellä sijaitsevan muuntamon kautta takaisin Kuussillantielle. Pienjänniteverkko kulkee Kuussillantietä ja Tilustietä pitkin.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Kaava-alueella on kokonaisuudessaan katsoen hyvä tilanne liikennemelun osalta. Suurin liikennemelu tulee Kuussillantien liikenteestä. Kadun varrelle rakennetut rakennukset suojaavat liikennemelulta asuinalueiden piholla. Melun taso on korkeinta aivan kadun vieressä. Päiväarvoilla mitattuna katualueen ulkopuolella liikennemelu alittaa 55 dB. (Sitowise 20.4.2022)



Kuva 20. Liikennemelu päiväaikaan. Lähde: Sitowise 20.4.2022.

Pilaantuneet maat

Kaava-alueelta ei tunneta pilaantuneen maan alueita. Kaava-alueen ulkopuolella Kuussillan teollisuusalueella saattaa sijaita pilaantuneita maita.

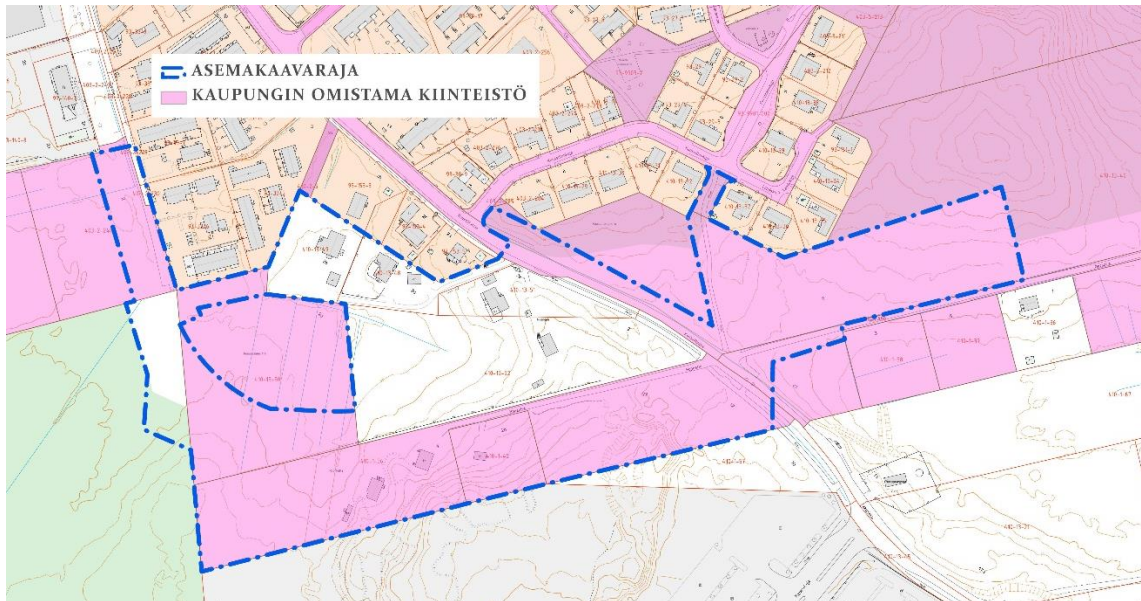
Pilaantuneet maa-alueet ovat keskittyneet Vaaralan lampien pohjoispuolelle. Alueella on aikaisemmin toiminut mm. polttoaineiden jakeluasema, pesula ja värjäämö sekä ollut pienteollisuutta ja korjaamo- sekä konepajatoimintaa. Pohjavesi virtaa Lähdelampien pohjoispuolelta vedenjakajan ohjaamana kohti pohjois-koillista. Fazerilan pohjavesialueen suojelusuunnitelman mukaan alueella on suoritettu maaperän kunnostustöitä, jonka myötä pohjaveden haitta-ainepitoisuudet ovat laskeneet. (Sitowise 21.3.2022)

2.1.4 Maanomistus

Suuri osa asemakaava-alueesta on yksityisessä omistuksessa. Kaupungin omistamat alueet on esitetty alla olevassa kartassa.

Suunniteltavaan alueeseen kuuluvat osittain tai kokonaan seuraavat kiinteistöt:

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (m²)
092-403-0002-0248	Vantaan kaupunki	2506
092-410-0013-0050	Vantaan kaupunki	5684
092-410-0001-0042	Vantaan kaupunki	2486
092-410-0013-0040	Vantaan kaupunki	14758
092-410-0001-0039	Vantaan kaupunki	1193
092-410-0001-0056	Vantaan kaupunki	17321
092-093-9901-0000	Vantaan kaupunki	364
092-410-0018-0000	muut yksityiset/yhteisöt	2491
092-403-0002-0230	muut yksityiset/yhteisöt	55
092-410-0013-0052	muut yksityiset/yhteisöt	12021
092-410-0013-0049	muut yksityiset/yhteisöt	2791
092-410-0013-0048	muut yksityiset/yhteisöt	2323
092-410-0013-0051	muut yksityiset/yhteisöt	2752
092-403-0002-0229	muut yksityiset/yhteisöt	103
Yhteensä		66745



Kuva 21. Suunnittelualueen sijainti (sininen pistekatkoviiva) kaupunkikartalla ja Vantaan kaupungin maaomaisuus (lilat alueet).

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdassa 4.

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudennimiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutuksen Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantumisen myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.



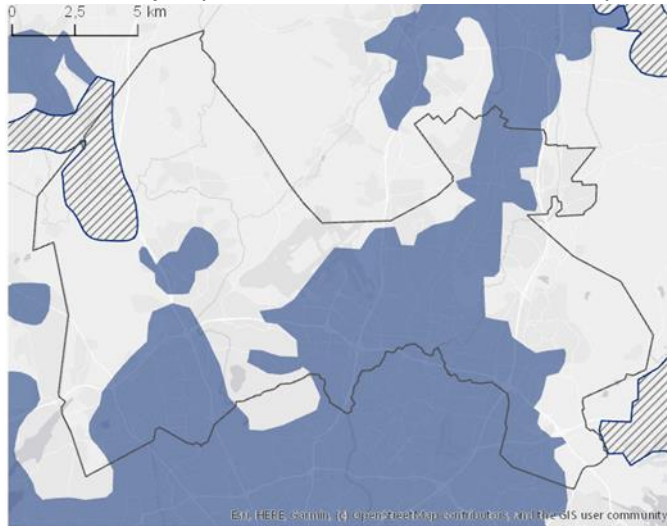
Kuva 22. Uudenmaan maakuntakaava ja kaava-alueen likimääräinen sijainti. Kaava-alue on osoitettu oranssilla ympyrällä kartan keskellä.

Voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisessa yhdistelmässä (Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021) kaava-alue on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi ja pohjavesialueeksi. Kaava-alueen lähetyville on osoitettu pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli sekä viheryhteystarve. Kaava-alueen sijainti maakuntakaavassa on likimääräinen.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on

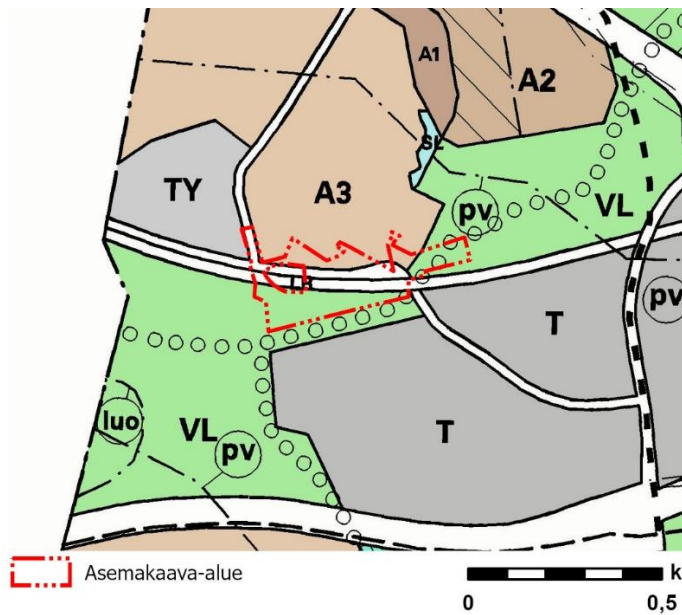


- MAL ensisijainen vyöhyke
- ▨ MAL uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke

Kuva 23. MAL-sopimusalueet ja vyöhykkeet

määritelty mm. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

Voimassa oleva yleiskaava 2007



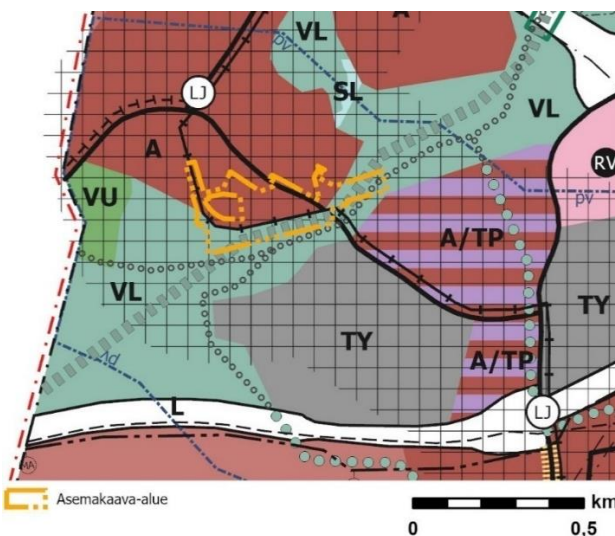
Kuva 24. Suunnittelualueen sijainti voimassa olevassa yleiskaavassa. Kaava-alue on osoitettu punaisella viivalla.

Suunnittelualueen sijainti (tummansininen viiva) Vantaan yleiskaava 2007 alueella. Voimassa olevassa yleiskaavassa suunnittelualueen pohjoisosassa on merkitty A3-alueena (pientaloalue) ja eteläosa lähivirkistysalueena. Suunnittelualueen poikki itä-länsisuuntaisesti kulkee katualuevaraus, raideliikenteen alueen varaus sekä ohjeellinen ulkoilureitti. Alue on pohjavesialuetta.

Vaaralassa voimassa olevassa yleiskaavassa joukkoliikenteen runkoyhteys, jossa on varaus raitiotielle, kulkee Länsimäentieltä viheralueen läpi Kehä III:n varteen, josta se kääntyy Hakunilantielle. Raitiotien reittiä Vaaralassa on tutkittu Vantaan ratikan (entiseltä nimeltään Raide-Jokeri 3) alustavassa yleissuunnitelmassa (WSP 2018). Voimassa olevan yleiskaavan reittiä verrattiin uuteen

reittiin, jossa raitiotie kulkee Fazerintien, Tilustien ja Hakunilantien eteläosan kautta. Selvityksessä valittiin uusi linjaus, sillä se palvelee paremmin nykyistä ja tulevaa maankäyttöä, eikä katkaise Kehä III:n eteläpuolista yhtenäistä viheraluetta. Myös tärkeän ekologisen yhteyden ylittäminen raitiotiellä toimii paremmin nykyisen Fazerintien kohdalla, kuin metsäalueella Kehä III:n eteläpuolella. Suunnittelussa on otettu huomioon myös mahdollinen Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke Vantaan puolelle. Raitiotien yleiskaavasta poikkeava linjaus mahdollistaa Viikin-Malmin pikaraitiotien päättämisen Tilustien pysäkille.

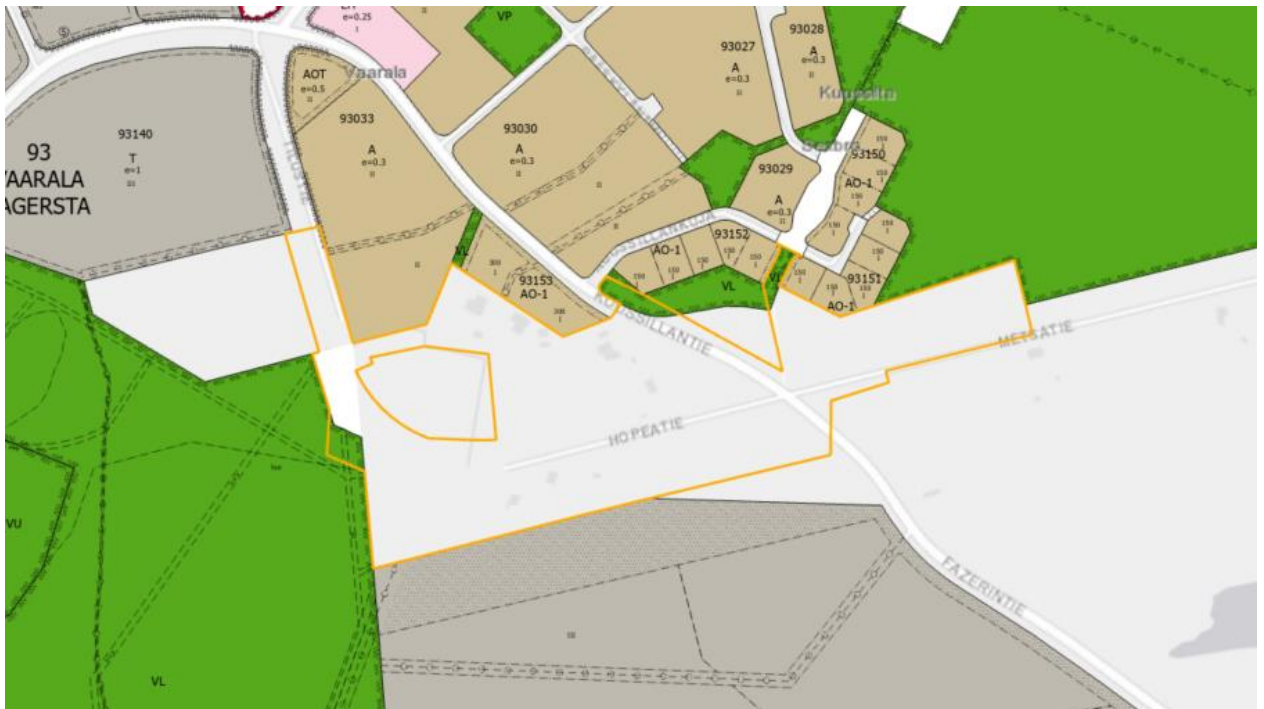
Yleiskaava 2020, valtuuston hyväksymä



Kuva 25. Yleiskaava 2020, valtuuston hyväksymä. Suunnittelualue on merkitty oranssilla viivalla.

Yleiskaava 2020 ehdotuksessa Hopeatien suunnittelualue (oranssi viiva) on merkitty A-alueena (asuinalue) ja VL-alueena (virkistysalue). Suunnittelualueen poikki itä-länsisuunnassa on merkitty raitiolinja, ulkoilureittejä sekä ekologisen yhteyden tarve. Suunnittelualue on lisäksi merkitty kestävä kasvun vyöhykkeeksi (musta ruudukko). Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021, mutta se ei ole vielä astunut voimaan.

Asemakaava



Kuva 26. Ajantasainen asemakaavatilanne suunnittelualueella ja sen ympäristössä. Suunnittelualue on esitetty oranssilla viivalla.

Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi asemakaavoittamatonta. Suunnittelualueen länsi- ja pohjoisosassa on pienet alueet kaavoitettu virkistysalueeksi ja katualueeksi (Tilustie ja Kuussillantie). Kaava-alueen länsipuoli on virkistysaluetta (VL), pohjoispuoli on pientaloaluetta (AO), eteläpuoli teollisuusaluetta (T). Kaava-alueen itäpuoli on asemakaavoittamatonta.

Asemakaava- ja kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

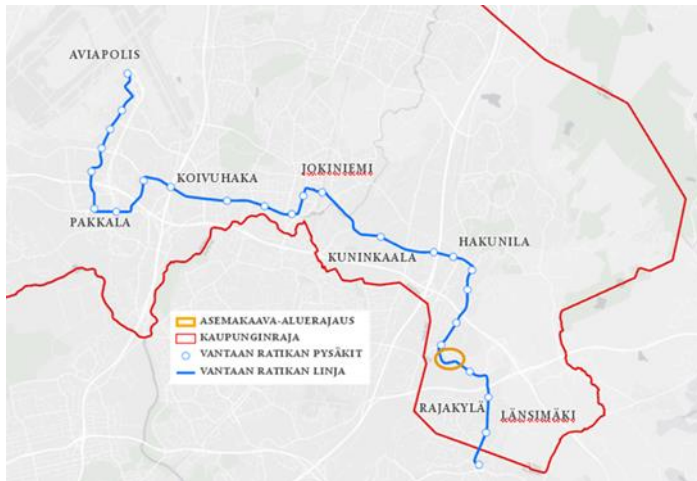
- Asemakaava ja asemakaavan muutos 931100 Vaaralanlammet (KV 15.6.2020)
- Asemakaavan muutos 002239 Lähdepuisto (KV 25.9.2017)
- Asemakaavan muutos 001174 Vaarala (KH 10.10.1994)
- Asemakaava 930700 Vaarala 5 (YM 25.4.1984)

Muut päätökset ja suunnitelmat

Vantaan ratikka

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävä ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa.

Tiedot ratikan suunnittelun etenemisestä löytyy ratikan kotisivuilta osoitteessa www.vantaa.fi/ratikka.

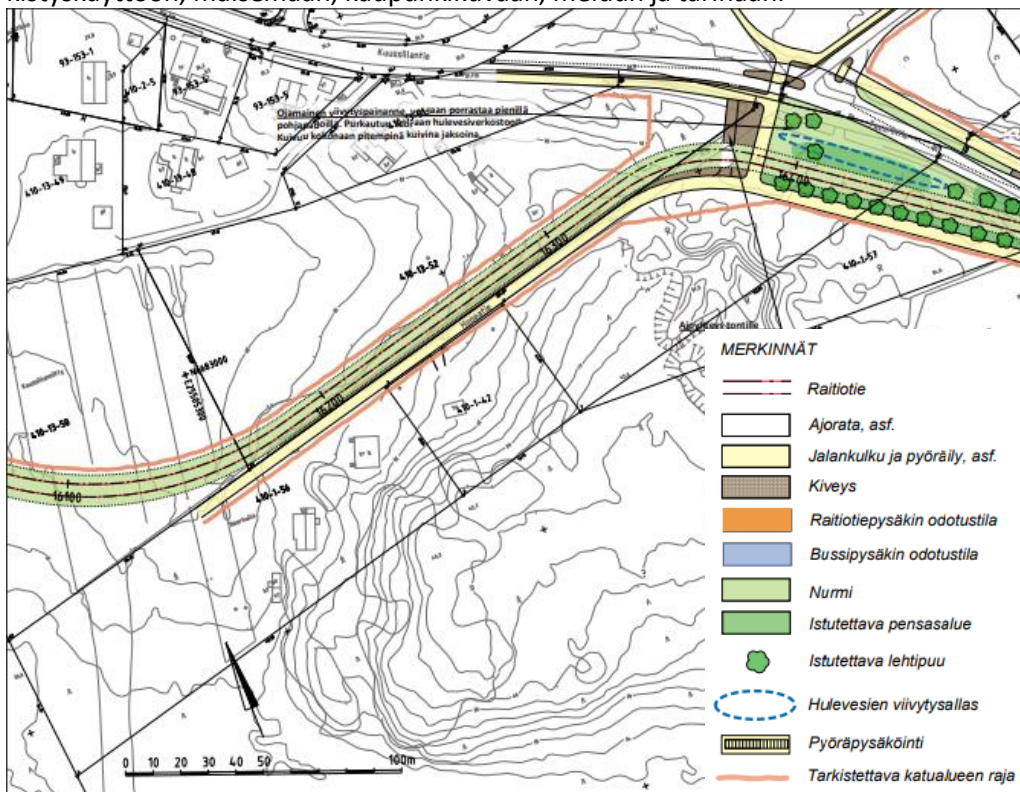


Kuva 27. Hopeatien asemakaavan suunnittelualueen sijainti suhteessa Vantaan ratikan suunniteltuun linjaukseen. Suunnittelualue on osoitettu oranssilla ympyrällä.

Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



Kuva 28. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Hopeatien osuudelta (WSP Finland, 30.4.2019). Suunnitelmassa ratikan linja on osoitettu kulkemaan Hopeatien pohjoispuolella.

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan linjaus on esitetty Hopeatien pohjoispuolelle (kuva 28). Liittymä Hopeatien eteläpuoleiselle kiinteistölle on esitetty suunnitelmassa. Fazerintien ja ratikan raidealueen väliin on jätetty Hopeatien risteyksen kohdalla laajempi katuviheralue, johon on merkitty varaus hulevesialtaalle hulevesien viivytystä varten. Kyseiselle risteysalueelle on myös merkitty katupuita.

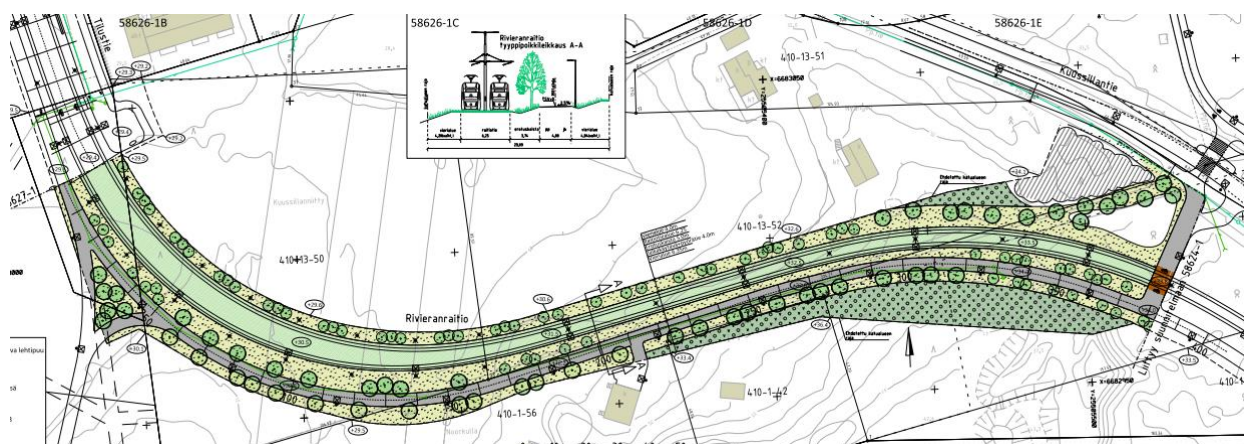
Vaaralassa voimassa olevassa yleiskaavassa joukkoliikenteen runkoyhteys, jossa varaus raitiotielle, kulkee Länsimäentieltä viheralueen läpi Kehä III:n varteen, josta se kääntyy Hakunilantielle. Raitiotien reittiä Vaaralassa on tutkittu Vantaan ratikan (entiseltä nimeltään Raide-Jokeri 3) alustavassa yleissuunnitelmassa (WSP 2018). Voimassa olevan yleiskaavan reittiä verrattiin uuteen reittiin, jossa raitiotie kulkee Fazerintien, Tilustien ja Hakunilantien eteläosan kautta. Selvityksessä valittiin uusi linjaus, sillä se palvelee paremmin nykyistä ja tulevaa maankäyttöä, eikä katkaise Kehä III:n eteläpuolista yhtenäistä viheraluetta. Myös tärkeän ekologisen yhteyden ylittäminen raitiotiellä toimii paremmin nykyisen Fazerintien kohdalla, kuin metsäalueella Kehä III:n eteläpuolella. Suunnittelussa on otettu huomioon myös mahdollinen Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke Vantaan puolelle. Raitiotien voimassa olevasta vuoden 2007 yleiskaavasta poikkeava linjaus mahdollistaa Viikin-Malmin pikaraitiotien päättämisen Tilustien pysäkillä.

Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Hopeatien kaava-alueelle sijoittuvat katusuunnitelmaluonnokset valmistuivat 7.10.2021 ja 7.10.-20.10.2021 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



Kuva 29. Katusuunnitelmaluonnos Rivieranraitiolta (AFRY Finland Oy, luonnos 7.10.2021).



Kuva 30. Katusuunnitelmaluonnos Tilustieltä (AFRY Finland Oy, luonnos 7.10.2021).

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikka-kaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800, tämä asemakaava- ja asemakaavan muutos 931500 on erotettu omaksi asemakaava-alueekseen. Hopeatien asemakaavatyö on käynnistetty Vantaan kaupungin aloitteesta. Asemakaava- ja asemakaavan muutos sai työohjelmassa numeron 931500 ja kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman julkaisulla 13.1.2021.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Ratikan asemakaavojen ja asemakaavamuutosten alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma "Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus" julkaistiin 23.11.2020. Mielenpito osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin neljä mielipidettä, jotka voitiin katsoa koskevan Hopeatien asemakaava-alueella tai sen lähiympäristöä.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja kaksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 ja 6.4.2022 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Hopeatien asemakaavan ja asemakaavamuutoksen 931500 alkamisesta on tiedotettu 13.1.2021 Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Osallistumis- ja vuorovaikutusraportti kaavasta 931500 on lähetetty osallisille ja siitä pyydettiin mielipiteitä 5.2.2021 mennessä. Mielenpitoita vastaanotettiin 14 kappaletta. Vastaanotetut mielipiteet on esitetty tiivistettynä kohdassa 3.3.2.

Kaava-alueen maanomistajien kanssa on käyty keskustelua vuoden 2021 aikana.

Aluearkkitehti on esitellyt Hopeatien asemakaavaa Vaarala seuran kevätkokouksessa 30.3.2022.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 062800 saadut mielipiteet

Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049) ja Ratikan asemakaavat tarkastelualue 062800 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadusta palautteesta 4 kpl koski suunnittelualueita.

Palautteissa painottui ratikan linjaukseen liittyvät mielipiteet. Yhdessä mielipiteessä pidettiin Raide-jokeri 3:n alustavan yleissuunnitelman mukaista reittivaihtoehtoa, joka kulkee Länsimäentien ja Fazerintien risteyksen jälkeen varikon ohi ja viheralueen kautta Kehä III varressa, parempana kuin ratikan yleissuunnitelman reittiä Fazerintien ja Tilustien kautta. Perusteluna oli Raide-jokeri 3:n reitin nopeus, viheralueiden säästäminen sekä pientaloalueen säästäminen, reitti ei kulisi nykyisen liikenteen joukossa.

Toisessa mielipiteessä ei haluttu ratikkaa kulkemaan Tilustietä pitkin. Pelkona on ratikan aiheuttama tärinä ja Tilustien varren parkkipaikkojen katoaminen.

Kahdessa viimeisessä mielipiteessä esitettiin ratikan linjan muuttamista kulkemaan Hopeatien eteläpuolella, etenkin Hopeatien alkuosuudella, jolloin ratikan linjan ei tarvitsisi kulkea yksityisen maan alueella. Samassa yhteydessä ehdotetaan, että jos maata tulee ostaa yksityisiltä maanomistajilta, voisi kaupunki harkita myös maan vaihtoa.

Vastaus:

Katusuunnittelussa lähtökohtana on Vantaan ratikan yleissuunnitelma. Raide-Jokerin alustavan yleissuunnitelman reittivaihtoehto on hylätty jo aiemmin. Reitti ei palvelisi Vaaralan asukkaita. Osana suunnittelua huomioidaan melu- sekä tärinäsuojauksen suunnittelu. Katutilan salliessa voidaan Tilustiella jatkossa osoittaa pysäköintiä erillisellä liikenteenohjaussuunnitelmalla. Ratikan linjaus kulkee Hopeatien pohjoispuolella. Jo pieni muutos etelämmäksi vaikuttaa alueen maanpinnan muotojen takia luiskauksien leventämiseen etelään päin, mikä vaikuttaisi negatiivisesti alueella kulkevaan ekologiseen yhteyteen. Ratikan linja on optimoitu tarkemmassa katusuunnittelussa. Maanomistajien kanssa on keskusteltu suunnittelun aikana.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 931500 saadut mielipiteet

Mielipiteet on esitetty tiivistettynä kohdassa 3.3.2. Osallisten tavoitteet.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutus

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 24.2.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 24.2.-17.2.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 24.2.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Kahdelle kiinteistölle lähetettiin kirje 24.3.2022 ja heidän osaltaan mielipiteen sai jättää 14.4. Vuorovaikutusmateriaalista pyydettiin ruotsinnos ja se on toimitettu 3.3.2022 käännöksen pyytäjälle. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana kolme; 4.3. klo 14-15; 1.4. klo 14-15 sekä 8.4. klo 10-11. Tänä aikana vastaanotettiin yksi puhelu. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin yhteensä 2.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin seuraavat mielipiteet (tiivistettynä):

Kaavamuutoksessa on esitetty, että Slåttmossenin virkistysalueelle johtava liittymä Hopeatie poistetaan käytöstä ja tilalle rakennetaan kevyen liikenteen väylä. Kaavassa ei kuitenkaan ole esitetty, mistä liittymät alueelle jatkossa järjestetään siten, että alueen käyttö maakuntakaavan aluevarauksen mukaiseksi taajamaksi on mahdollista. Uudenmaan maankuntakaavassa Slåttmossenin kiinteistö on esitetty taajamatoimintojen alueeksi, jolla sijaitsee viheryhteys, pohjavesialue ja

työpaikka-alue. Kaupunki ei ole esittänyt, miten Slåttmossenin alue liitetään tulevaisuudessa katuverkkoon. Vaikutusten arviointia tulee tehdä laajemmin ja se tulee tehdä yhteistyössä maanomistajan kanssa.

Vastaus:

Maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta ja asemakaavoitusta niillä alueilla, joilla ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa (MRL 32 § ja 42 §). Vantaalla ja Hopeatien asemakaava-alueella on voimassa olevan yleiskaavan 2007 lisäksi kaupunginvaltuuston hyväksymä yleiskaava 2020. Uudenmaan maakuntakaava on huomioitu yleiskaava 2020 laadittaessa. Näissä kummassakin yleiskaavassa on osoitettu Slåttmossenin alue virkistysalueena. Asemakaava tarkentaa yleiskaavan ratkaisua. Asemakaavassa ei voida ilman päteviä perusteita poiketa yleiskaavan käyttötarkoituksmerkinnöistä.

Yleiskaavaa ja asemakaavoja laadittaessa tulee tehdä tarvittavat selvitykset alueelta. Slåttmossenin alueella on paljon luontoarvoja, joten sen säilyttäminen virkistysalueena on perusteltua. Lisäksi sen merkitys ekologisena yhteytenä on huomattava. Slåttmossen tulee säilymään yleiskaavan mukaisesti maakuntakaavassa esitetyn taajama-alueen sisäisenä virkistysalueena. Tässä kaavaselvityksessä on muissa kappaleissa esitetty tarkemmin laaditut selvitykset ja niiden vaikutukset kaavaratkaisuun.

Hopeatien asemakaava-alue kuuluu Ratikan kaavarunkoalueelle, jolla ratikan varren maankäyttöä suunnitellaan viitesuunnitelmana 800 metrin säteellä ratikan linjasta. Kaavarungon valmistelussa on osallistettu maanomistajia ja sen yhteydessä on tehty myös vaikutustenarviointia, mm. ratikan varren luontoselvitys (Faunatica 2022). Kaavarunko tulee nähtäville toukokuussa 2022, jolloin siitä voi esittää mielipiteen.

Hopeatien asemakaavasta julkaistiin 24.2.2022 vuorovaikutusmateriaali, josta ilmoitettiin maanomistajille. Maanomistajilla on ollut mahdollisuus antaa mielipiteensä ja osallistua siten kaavan valmisteluun. Asemakaava on tarkoitettu viedä lautakunnan käsittelyyn toukokuussa 2022, minkä jälkeen kaavaehdotus asetetaan nähtäville ja siitä voi antaa muistutuksen.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisenä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittämisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen

kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.

Asuntotuotantoa varten asemakaavavaroja lisätään niin, että se vastaa viiden vuoden rakentamisen tarvetta.

Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.

Hopeatien kaavassa laaditaan ensimmäinen asemakaava suurimmalle osalle kaava-alueen kiinteistöistä. Kaava-alueessa on mukana kiinteistöt, joihin kohdistuu ratikan suunnittelun ja mahdollisen toteuttamisen seurauksena muutoksia. Nämä muutokset on esitetty kappaleessa 3.4. Kaavoitus on käynnistetty kaupungin aloitteesta. Nykyisin asemakaavoittamattomat asumiskäytössä olevat kiinteistöt asemakaavoitetaan asumiselle ja niille osoitetaan rakennusoikeus kuitenkin huomioon ottaen, että alueen laajempi maankäyttölinen kehittyminen ratkaistaan vasta Vantaan ratikan kaavarungossa. Hopeatien asemakaavatyön yhteydessä ei tehdä maankäyttösopimuksia.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018 – 2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinielua tai rahoittamalla vähähiilisyys-tään tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

- kestävien hankintojen tekeminen

Vantaan ratikan tavoitteet (Kh 12.11.2018):

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritelty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.
2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.3.2 Osallisten tavoitteet

Yksityiset kiinteistönomistajat ovat ilmaisseet omat tavoitteensa asemakaavalle:

Hopeatie 4 kiinteistön omistaja on toivonut kiinteistön merkitsemistä asemakaavassa AO-tontiksi.

Hopeatie 2 kiinteistön omistaja on toivonut kiinteistön kaavoittamista mahdollisimman korkealle tehokkuudelle. Kiinteistön omistaja kannattaa kiinteistön jakamista useammaksi tontiksi.

Rajakylän pientaloyhdistys toivoo alueelle vain pien- ja omakotitaloja ja raitiotien vaikutus meluun ja tärinään tulee selvittää. Lisäksi alueella tulee huomioida toimenpiteet pohjaveden suojelemiseksi.

Vaarala-seura toivoo metsää ja luontoa säilytettävän mahdollisimman paljon.

Suomen luonnonsuojeluliitto muistuttaa maakuntakaavan ekologisen yhteyden huomioimisesta. Lisäksi huomautetaan Hopeatien ja Metsätien eteläpuoleisten alueiden säilyttämistä virkistysalueina. Lähdepuisto ja Kuussillanpuisto mainitaan luonto- ja virkistysarvojen kannalta tärkeinä.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Kaavaratkaisussa lähdettiin kaavan vireille tulon 13.1.2021 jälkeen tutkimaan Vaaralan alueen mukaista tehokkuutta. Kaavan valmistelun edetessä kuitenkin päädyttiin siihen, ettei Hopeatien kaavassa voida ratkaista alueen tavoitteellista tehokkuutta, vaan asia tulee ratkaista Vantaan ratikan kaavarunkotyön yhteydessä, sillä asiaan liittyy laajempia kaupunkikuvallisia ja kaupunkikehityksellisiä kysymyksiä.

Hopeatien asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa kaavoitetaan yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt, joiden pinta-ala muuttuu ratikan vaatimien muutosten seurauksena. Kiinteistöiltä osoitteessa Kuussillantie 2D ja 2C asemakaavoitetaan osa kiinteistöstä Kuussillantien katualueeksi. Kuussillantielle yksityisten kiinteistöjen puolelta varataan katualueelle tilaa uudelle bussipysäkillä. Kuussillanpuiston puolella olemassa olevaa bussipysäkkiä siirretään ja Kuussillanpuistosta osa kaavoitettua virkistysaluetta muutetaan katualueeksi johtuen bussipysäkin tarvitsemista luiskauksista.

Osoitteessa Kuussillantie 2E sijaitsevasta kiinteistöstä muutetaan osa kiinteistöä virkistysalueeksi. Kuussillanpuistikkoa on jatkettu Kuussillantieltä Tilustielle asti. Virkistysalueen kautta on tarkoitus toteuttaa kävely-yhteys Kuussillantieltä Tilustielle mikä parantaa saavutettavuutta Kuussillantieltä ratikan pysäkillä ja Vaaralanlampien virkistysalueelle. Lisäksi virkistysalueelle tullaan rakentamaan ratikan katusuunnitelmien mukaisesti hulevesiputkia. Virkistysalueen merkitseminen yksityisen

kiinteistön alueelle on lukenut kiinteistön suunnittelutarveratkaisun päätöksessä, ja kiinteistön omistaja on ollut tietoinen suunnittelutarveratkaisuun merkitystä varauksesta kevyen liikenteen yhteydelle.

Osoitteessa Kuussillantie 2 sijaitsevalta kiinteistöltä muutetaan kiinteistöä virkistysalueeksi, jolla sijaitsee joukkoliikenteelle varatun alueen osa. Vantaan ratikka on linjattu kulkemaan Hopeatien pohjoispuolella. Alue sijaitsee yksityisellä kiinteistöllä. Korttelialueen rajauksessa on huomioitu ratikan vaatiman raidealueen sekä kevyenliikenteen väylän varausten laajuus sekä maanpinnan tasoittamiseen vaadittavat luiskaukset.

Hopeatien eteläpuoleinen alue sekä Metsätien pohjoispuoleinen alue on mukana kaava-alueessa, sillä tavoitteena on lisäksi ollut ratkaista alueella sijaitseva ekologisen yhteyden jatkuvuus Kuussillantie-Fazerintie -risteysalueen kummallakin puolella. Kiinteistö osoitteessa Hopeatie 4 on ostettu kaupungille ja se kaavoitetaan virkistysalueeksi.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta ja virkistysaluetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katu ympäristö mahtuvat niille varattavaksi aiotuille alueille.

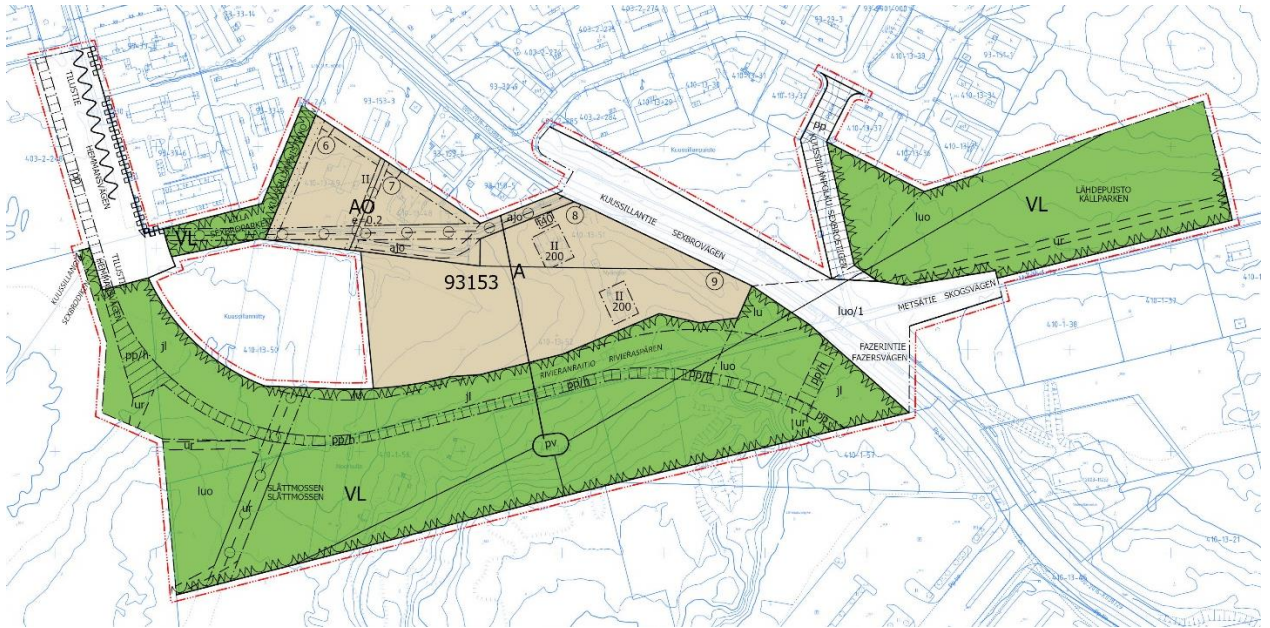
Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Hopeatien kaava-alueelle sijoittuvat luonnokset valmistuivat 7.10.2021 ja niitä on ollut mahdollisuus kommentoida. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa. Asemakaavassa yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt saavat ensimmäisen asemakaavansa. Tonteille osoitetaan rakennusoikeutta, mutta alueen jatkokehitys tutkitaan Ratikan kaavarungossa.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla osoitetaan asuinalue ja erillispientalojen alueet Vaaralan Kuussillan asuinalueiden jatkeeksi Hopeatien pohjoispuolelle. Hopeatien eteläpuoleinen alue sekä Lähdepuistoon liittyvä alue Metsätien pohjoispuolella merkitään virkistysalueiksi. Nykyisen Hopeatien pohjoispuolelle osoitetaan alue joukkoliikenteelle varatulle alueen osalle, jolle saa sijoittaa pikaraitiotien. Kuussillanpuistikkoa jatketaan Kuussillantieltä Tilustielle. Kuussillankujalta Kuussillantielle osoitetaan kevyen liikenteen katu, jolle sijoittuu pyöräilyn pääreitti. Kuussillantiellä katualuetta laajennetaan bus-sipysäkkivaraukselle. Tilustielle on merkitty meluseinä suojaamaan raitiotien melulta. Kaavassa ehdotetaan uudet nimet *Rivieranraitio* joukkoliikenteelle varatulle alueen osalle sekä *Kuussillanpolku* Kuussillankadun ja Kuussillantien yhdistävälle kevyen liikenteen kadulle.



Kuva 31. Ote asemakaavaehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Asuintalojen korttelialue, A

noin 1,0 hehtaarin alue. Rakennusoikeus on osoitettu rakennusallalle lukuna, tontilla 8 rakennusoikeus on 200 k-m² ja tontilla 9 rakennusoikeus on 200 k-m². Kerrosluku kummallakin tontilla on II.

A-korttelissa rakennusoikeus on yhteensä 400 k-m²

autopaikkoja: 1,5 autopaikkaa / asunto, kuitenkin vähintään 1 ap/85 kem².

Erillispientalojen korttelialue, AO

noin 0,46 hehtaarin alue, jonka tehokkuusluku $e = 0,20$. AO-korttelissa rakennusoikeus on yhteensä 919 k-m². Autopaikkoja on varattava 2 ap/tontti.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Maakuntakaavan ekologinen yhteys sekä virkistysalueiden jatkuvuus alueella on huomioitu kaavassa asemakaavoittamalla uudet viheralueet Kuussillanpuistikko, Slåtmossen sekä Lähdepuisto, joista kaksi viimeksi mainittua merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäväksi alueeksi. Lisäksi Metsätien-Fazerintien-Kuussillantien-Hopeatien risteykseen on katualueelle merkitty ekologisen yhteyden tarpeen merkintä (luo/1), jolla on varmistettava, että tienreunat pidetään metsäisinä. Lisäksi kaavassa on huomioitu se, ettei VL-alueella joukkoliikennealueeseen liittyvien välttämättömien leikkausten ja pengerrysten rakentamisen yhteydessä tarpeettomasti vahingoiteta kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa. Raidealue tulee toteuttaa nurmipintaisena.

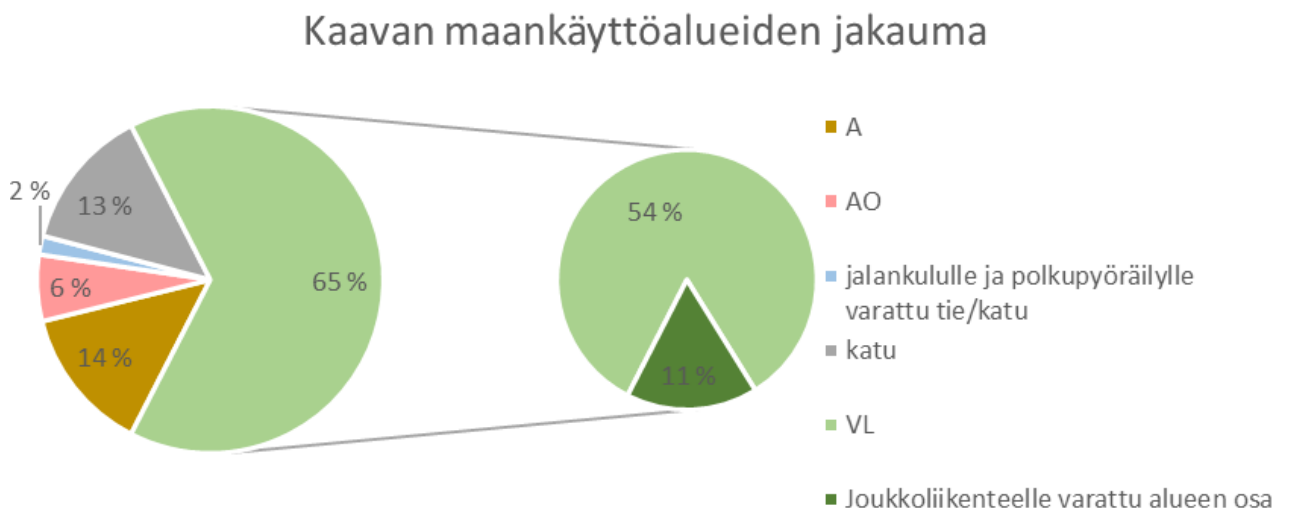
Kaavassa on annettu rakennusten julkisivuun liittyviä määräyksiä. Lisäksi on annettu määräyksiä viiherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä. Tonteille on asetettu vihertehokkuusluku 0,9. Pohjavettä suojellaan ja rakentamisen ehtona on pohjavesisuunnitelman tekeminen. Asuntoihin määrätään rakennettavan koneellinen ilmanvaihto, joka voidaan tarvittaessa sulkea. Piha-alueiden sijoittelussa on huomioitava tie- ja raideliikenteen melu. Lisäksi on huomioitu ratikan tärinä ja runkomelu kaavamääräyksissä.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen

kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suurin osa, 65 %, kaava-alueesta merkitään virkistysalueeksi (VL). Raidealuetta, johon kuuluu katu-vihreä, raidelinja sekä kevyenliikenteen väylät, käsittävät 11 % kaava-alueesta. Asuinkortteleiksi (AO ja A) on merkitty 20 % kaava-alueesta. Katualueeksi on merkitty yhteensä 15 %. Alla on kerrottu tarkemmin aluevarauksista.



Kuva 32. Kaava-alueen jakautuminen eri maankäyttöluokkiin.

4.3.1 Korttelialueet

AO, erillispientalojen korttelialue

Kaava-alueen pohjoisosaan on merkitty erillispientalojen korttelialue, joka käsittää kaksi tonttia. Kiinteistöt ovat nykytilanteessa jo rakennettuja. Tehokkuusluvaksi on merkitty $e=0.2$, mikä on ympäröivien erillispientalotonttien mukainen. Kerrosluvuksi on merkitty kaksi (II). Kiinteistö 92-410-13-49 on mahdollista jakaa kahdeksi tontiksi. Korttelin läpi kulkee maanalainen vesijohto ja kaukolämpöputki, jotka asettavat rakentamiselle reunaehdoja. Lisäksi alue kuuluu pohjavesialueeseen. Rakentamisen yhteydessä on huomioitava pohjaveden suojaus. Tonteille ajo tapahtuu Kuussillantieltä korttelin sisäisenä ajoyhteytenä osoitettua ajoyhteyttä pitkin.

A, asuintalojen korttelialue

Tulevan Vantaan ratikan linjauksen viereen sijoittuu kahdesta tontista koostuva asuintalojen korttelialue. Rakennusoikeutta korttelissa on yhteensä 400 k-m². Kerrosluvuksi on korttelissa merkitty kaksi (II). Alue kuuluu pohjavesialueeseen. Rakentamisen yhteydessä on huomioitava pohjaveden suojaus.

4.3.2 Muut alueet

Liikennealueet

Kuussillantie, Metsätie, Fazerintie ja Tilustie merkitään kaavaan katualueena. Rivieranraitio on merkitty kaavaan joukkoliikennekatuna ja sen viereen kevyenliikenteen väylä, jolla huoltoajo on sallittu.

Virkistysalueet

Slåttmossenin virkistysaluetta jatketaan Hopeatien etelä- ja pohjoispuolelle. Vantaan kaupunki on ostanut Hopeatien eteläpuolisen yksityisen kiinteistön. Alueen itäosaan osoitetaan ohjeellisia ulkoilureittejä. Metsätien pohjoispuoli osoitetaan niin ikään myös virkistysalueeksi. Kyseinen virkistysalue rajautuu lännessä Kuussillankujalta Kuusillantielle tulevaan kevyenliikenteenkatuun. Metsätien pohjoispuoleiseen virkistysalueeseen on myös osoitettu ohjeellinen ulkoilureitti. Virkistysalueille on merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävän alueen merkintä (luo). Näillä virkistysalueilla turvataan alueella sijaitseva ekologinen yhteys.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Ratikan asemakaavoissa vaikutuksia arvioidaan paikallisesti kaavan sisällön vaatimalla laajuudella. Asemakaavojen ja asemakaavamuutosten tavoitteena on mahdollistaa ratikan toteutuminen. Vaikutusten arvioinnissa arvioidaan myös laajemmin ratikan vaikutuksia laaditun ratikan yleissuunnitelman ja siihen liittyvien selvitysten pohjalta sekä katu- ja puistosuunnitelmien ja niihin liittyvien selvitysten pohjalta.

Hanke sijoittuu jo rakennetun alueen jatkeeksi ja on yhdyskuntarakennetta jatkava. Se sijoittuu hyvien joukkoliikennedyhteyksien varteen. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hankkeella turvataan ekologisen käytävän säilyminen yhdyskuntarakenteen kehittämisestä huolimatta. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavalla pääasiallisesti todetaan alueella jo toteutunut rakentaminen, joten kaavalla ei ole suuria vaikutuksia väestön rakenteeseen tai kehittymiseen. Kaavalla osoitetaan asuinalue Vaaralan Kuusillan jo asemakaavoitetun asuinalueen jatkeeksi. AO-korttelissa rakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvulla ja toinen AO-tonteista on mahdollista jakaa kahteen ja rakentaa yksi uusi erillispientalo korttelialueelle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asutuskasvu kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla koko ratikan varrella eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019). Tämä runsas asukasmäärän muutoksen ennuste vaatii varautumaan tulevaisuuden asuntotarpeeseen ratikan varrella.

Yhdyskuntarakenne

Alue sijoittuu Vaaralan kaupunginosaan Kuussillan asuinalueen jatkeeksi. Alue on nykytilanteessa jo rakennettu. Toinen AO-tonteista on mahdollista jakaa kahteen ja rakentaa yksi uusi erillispientalo korttelialueelle. Alueen kunnallistekniikka on rakennettujen kiinteistöjen osalta jo toteutettu. Kaava-alue rajautuu lännessä, etelässä ja idässä viheralueisiin.

Rakentaminen sijoittuu Kuussillantien sekä joukkoliikenteen runkoyhteyden tuntumaan. Bussi- ja ratikkapysäkit sijoittuvat kävelyetäisyydelle. Kaavahanke täyttää VAT:n sekä Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan tavoitteet kestävän ja monipuolisen asuntorakenteen toteuttamisesta, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja ovat joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen reitistön kannalta saavutettavissa.

Ratikan rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää Itä-Vantaalla alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Koko Vaaralan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 200 000 k-m². (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Vantaan ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Kaupunkikuva

Kaava ei muuta merkittävästi kaupunkikuvaa. AO-korttelille on mahdollista rakentaa yksi uusi erillispientalo, joka hieman tiivistää kaupunkikuvaa alueella. Muilta osin kaava toteaa alueella jo toteutuneen rakentamisen. Kaavassa ei ole annettu tarkkoja ulkonäköä koskevia määräyksiä. Kuitenkin näkyvien räystäiden rakentamisesta ja kattomuodoista on annettu määräys. Materiaalivalinnat ja yksityiskohtaisempi suunnittelu jäävät rakennuslupavaiheeseen.

VL-alueella joukkoliikennealueen rakentamiseen liittyvät välttämättömät leikkaukset ja pengerrykset tulee tehdä siten, että ei tarpeettomasti vahingoiteta kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa. Lisäksi raidealue tulee toteuttaa nurmipintaisena.

Raitiotien mahdollisen toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020) mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Asuminen

Kaava ei lisää asumista alueella merkittävästi. Yksi AO-tontti on mahdollista maanomistajan toiveista riippuen jakaa kahteen osaan, jolloin alueelle olisi mahdollista rakentaa yksi uusi erillispientalo. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita osoittamalla asuinalue hyvien raiteliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alueella ei ole työpaikkoja. Alueelle saa sijoittaa sellaisia toimistotiloja ja niihin verrattavia työtiloja, jotka eivät häiritse asumista ja ympäristöä yhteensä enintään 10 % tontin

rakennusoikeudesta. Länsimäen ja Hakunilan palvelut tulevat olemaan ratikan toteutumisen jälkeen hyvien joukkoliikenneyhteyksien tai pyörämatkan päässä, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena.

Taloudelliset vaikutukset

Asemakaavan merkittävimmät taloudelliset vaikutukset liittyvät ratikan rakentamiseen. Asemakaavalla ei osoiteta merkittävää uutta rakentamista eikä uusia palveluja tai työpaikkoja. Kaavan toteuttamiseen liittyvien kunnallisteknisen rakentamisen kustannukset kohdistuvat ratikkalinjan rakentamiseen. Alueen vesihuollon rakentaminen liittyy nykyisten runkojohtojen siirtämiseen ja ratikkalinjan hulevesijärjestelmien rakentamiseen.

Uusia merkittäviä vesi- ja viemäriinjoja ei ole tarpeen rakentaa, sillä nykyiselle asutukselle on järjestetty vesihuoltopalvelut. Katualueen ratikkalinjan kuivatus edellyttää hulevesien hallintarakenteita sekä hulevesien johtamisreittien kapasiteetin kasvattamista.

Ratikan rakentaminen lisää alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella asutuskasvu kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Ratikan toteuttamisen investointikustannuksia on arvioitu ratikan yleissuunnitelman yhteydessä (Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset). Ratikan kustannukset muodostuvat radan rakentamiskustannuksista sekä liikennöintikustannuksiin sisältyvistä varikko- ja kalustokustannuksista. Vantaan ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 393 miljoonaa euroa. Kustannusarvio käsittää ratikan toteuttamisen vaatiman katukäytävän uudelleenrakentamisen sekä esimerkiksi samalla toteutettavia pyöräilyn laatuikäytäviä ja kävely-yhteyksien parantamista.

Vantaan ratikkatalouden tiivistelmän (Vantaan kaupunki 2021) mukaisesti Vantaan ratikan varren alueiden maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot sekä kiinteistöverokertymä ovat suuremmat kuin ratikan rakentamiskustannukset. Seuraavan 40 vuoden aikana tuloja arvioidaan olevan yhteensä 425 miljoonaa euroa, joka koostuu maanmyynti- ja maankäyttösopimustuloista 270 miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymän kasvusta 120 miljoonaa euroa ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta 35 miljoonaa euroa. Tulot 40 vuoden aikana olisivat siis 158 miljoonaa euroa enemmän kuin Vantaan rakentamiskustannukset. Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

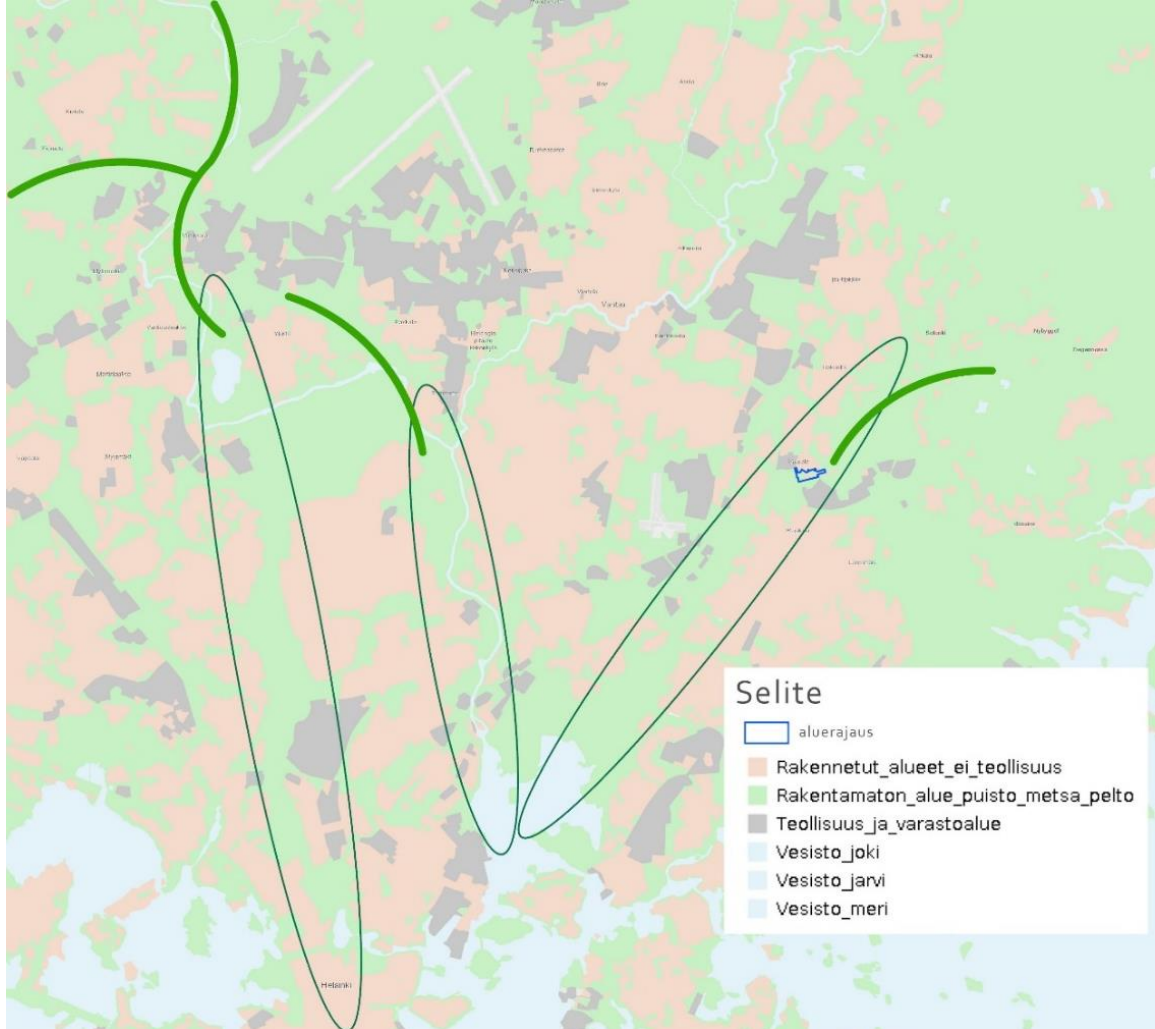
Kaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia sosiaaliseen ympäristöön, sillä alueelle ei juurikaan osoiteta uutta asumista. Alueelle on mahdollista muodostaa maanomistajan toiveista riippuen yksi uusi erillispientalojen tontti, jolloin alueelle voisi muodostua yksi uusi asunto.

Ratikan rakentaminen parantaa Itäisen Vantaan saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita.

Virkistys

Hopeatien eteläpuolelle ja Metsätien pohjoispuolelle osoitetaan virkistysaluetta. Kuussillanpuistikkoa jatketaan Tilustielle asti. Ratikan rakentaminen parantaa suunnittelualueen eteläpuolelle sijoittuvan Slåttmossenin virkistysalueen ja sen yhteydessä sijaitsevien virkistyskäyttöön kunnostettujen hiekkakuoppien, Vaaralanlampien, saavutettavuutta sekä yleisesti virkistysalueiden saavutettavuutta Itä-Vantaalla. Lisäksi tonteille on osoitettu viherkerroin, jolla pyritään ylläpitämään virkistysvaikutusta myös asuinalueiden sisällä. Viheralueiden jatkuvuus katualueen kummallakin puolella on huomioitu kaavassa. Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Slåttmossenin

virkestysalueelta Lähdepuiston virkestysalueelle on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istutuksen avulla. Kaavassa on merkitty ulkoilureittejä ja hiihtoladut on huomioitu. Hanke täyttää VAT:n virkestyskäyttöä koskevat ja Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan ympäristötavoitteet.



Kuva 33. Pääkaupunkiseudun maankäyttö. Rakennetut alueet näkyvät punaisella ja harmaalla, viheralueet, metsät ja pellot vihreällä. Hopeatien asemakaava-alue on osoitettu sinisellä viivalla. Hopeatien kaava osuu yhden pääkaupunkiseudun vihersormen (Vanhankaupunginlahti – Ojanko) pullonkaulakohdalle.

Liikenne

Kaava-alueelle osoitetaan joukkoliikenteelle varatun alueen osa Vantaan ratikkaa varten. Suunnittelualueen viereen sijoittuu Kuussillan raitiotiepysäkki, joka sijaitsee Tilustiellä Kuussillantien risteysväylän välittömässä läheisyydessä. Ratikka tulee kulkemaan 5 minuutin välein päiväsaikaan. Yhteydet joukkoliikenteeseen ovat hyvät. Liikenne Kuussillantiellä tulee ratikan myötä hieman rauhoittumaan, varsinkin raskaan liikenteen osalta.

Hopeatien kautta varmistetaan ajo Hopeatien eteläpuolella olevalle kiinteistölle. Ratikan katualuevaraukseen sisältyy myös varaus uudelle kevyen liikenteen väylälle Hopeatieltä Tilustielle. Liikumisesta halutaan hiilineutraalia ja sujuvaa, mitä edistetään joukkoliikennettä ja kevyen liikenteen reittejä parantamalla.

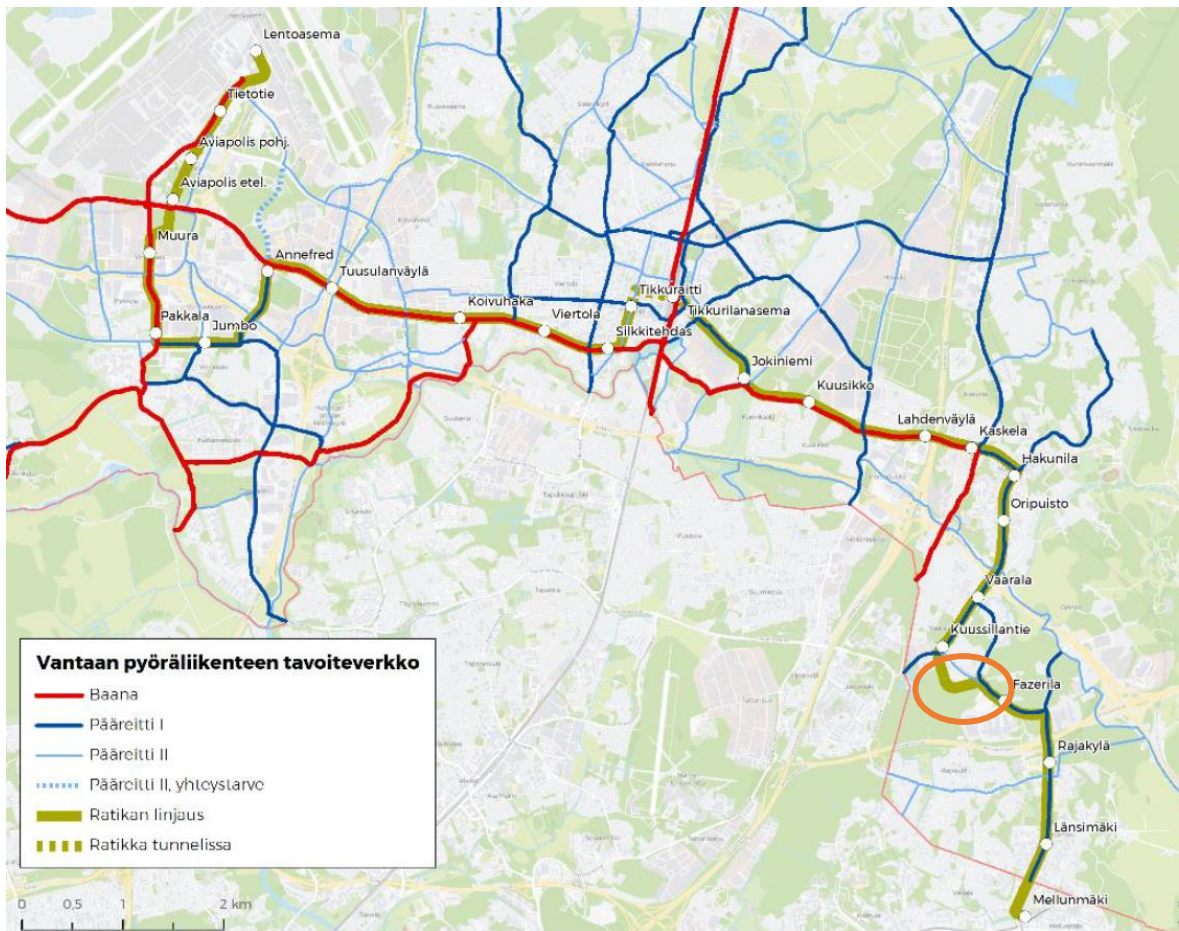
Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi resurssiviisauden tiekartan toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa. Raitiotien ajonopeus on sama ajoneuvoliikenteen kanssa, joten raitiotien ylitys ja lankulkijoille ja pyöräilijöille vertautuu kadun ylitykseen. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Ratikan yleissuunnitelman yhteydessä on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella (WSP Finland Oy, 2020), jossa Hakunilantieltä Lähdepuiston tien kautta Koivumäenkujalle ja siitä Kuussilanpuiston vierailevan kevyen liikenteen väylän kautta Kuussillantielle on määritelty pääpyöräreitti I, jonka kriteerinä on korkea pyöräliikenteen nykyinen tai tavoiteltu määrä.

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle. Hanke täyttää VAT:n sekä Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan vaatimukset kestävien, sujuvien, kohtuuhintaisten ja hiilineutraalien liikkumistapojen kehittämisestä ja edistämisestä.



Kuva 34. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty oranssilla ympyrällä.

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin sekä autoliikenteeseen Tilustiellä ja Kuusikallantiellä rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Vantaan ratikkalinjan rakentaminen aiheuttaa vesihuoltolinjojen siirtoja sekä katuvesien hallinnan ja johtamisen järjestämistä. Vesihuoltolinjojen siirtoja ja suojaputkituksia on yhteensä 180 m ja hulevesiviemäreiden rakentamista 1145 m.

Jatkossa alueen puhdas käyttövesi saadaan nykyisestä vesijohtoverkostosta. Jätevedet johdetaan Vaaralan jätevedenpumppaamolle, josta ne siirretään kaava-alueen eteläpuolen Kuusikallantiityn d500 jätevesien viettoviemäriin.

Hulevedet

Asemakaava-alueen puhtaat pintavedet voidaan kerätä ja imeyttää maaperään. Katualueen hulevedet johdetaan hulevesien hallintarakenteisiin sekä avo-ojia ja hulevesiviemäreitä pitkin edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

Ympäristöhäiriöt

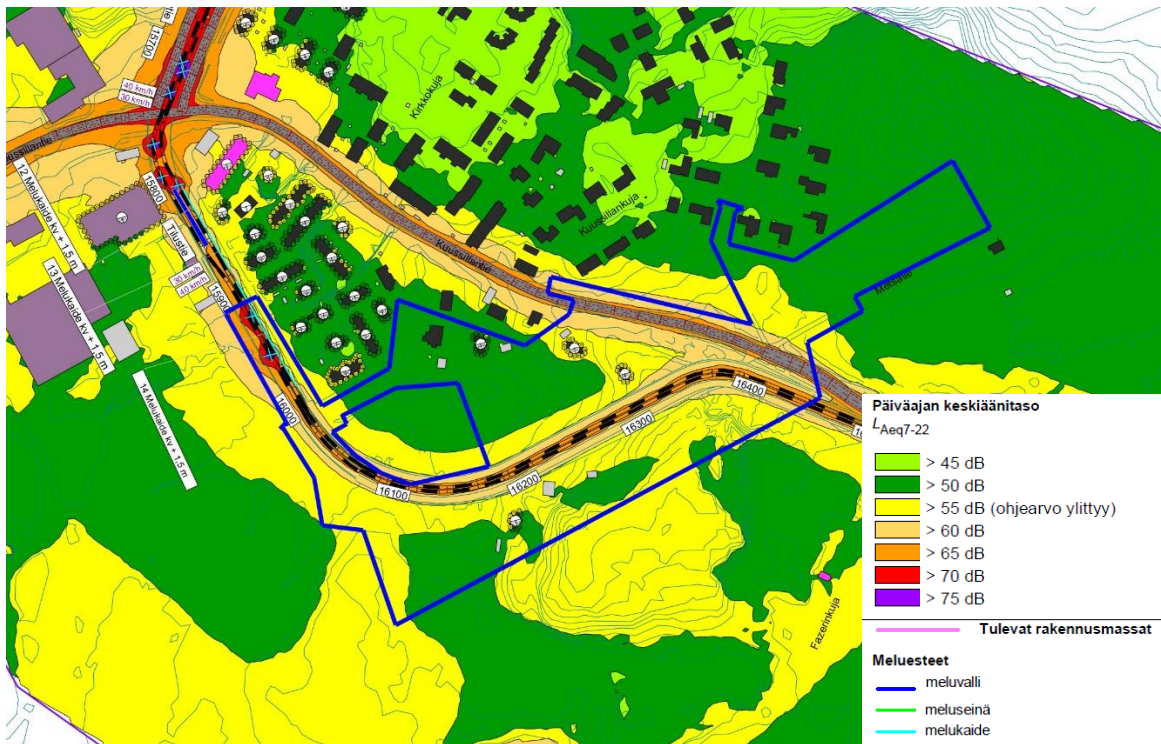
Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 20.4.2022 (Sitowise Oy). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Alueella mitoittavana melulähteenä on liikennemelu Kuussillantieltä sekä tulevalta ratikan raitiotieltä. Raitiovaunun melu muuttaa alueen melutilannetta, koska Tilustie on vähän liikennöity eikä Hopeatiellä ole nykyisellään juurikaan liikennettä. Alla olevassa kuvassa on esitetty ratikan arvioitu meluvaikutus kaava-alueella. Eniten melua syntyy kaarteissa ja pysäkkien alueella. Ennustetilanteessa raitioliikenteen melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on välillä 59-61 dB ja enimmäisäänitaso (LAm_{ax}) 65-78 dB. Sisämelun tavoitearvo 45 dB ylittyy Tilustien varren taloissa, kun oletetaan julkisivun äänitasoeron olevan tavanomaisilla rakenteille toteutuvan 30 dB. Ohjearvo 55 dB ylittyy Tilustietä lähimpien talojen piholla ja alueella on meluntorjuntatarve raitioliikenteen melua vastaan. Oleskelualueiden suojaksi esitetään 1,5 m korkeita (kiskosta mitattuna) melukaiteita Tilustielle, joissa on aukkoja tonttiliittymien kohdalla. Asuinkortteleihin, joilla ei ole ennestään ollut määräystä julkisivun ääneneristävyydestä liikennemelua vastaan, on lisätty tarvittavat uuden melutilanteen mukaiset määräykset.

Ratikka tulee mahdollisesti vaikuttamaan Kuussillantien liikennemääriin ja raskaan liikenteen määrä oletettavasti hieman alenee. Tällä on positiivinen vaikutus alueen nykyisten melutasojen alentumiseen. Myös tärinä ja pienhiukkasten määrä tulee vähentymään raskaan liikenteen vähentyessä alueella. Hanke toteuttaa siis VAT:n tavoitetta ehkäistä melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tullaan tekemään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa. (Vantaan kaupunki 2019)



Kuva 35. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta. Päiväarvoilla kaavan asuminen alueet sijaitsevat suurimmaksi osaksi alle 55 dB:n melualueella. Kuussillantien melu nostaa Kuussillantien varren asuinalueiden pihojen melutasoja. Tilustielle on esitetty melukaiteita. (Sitowise Oy 20.4.2022)

Tärinä

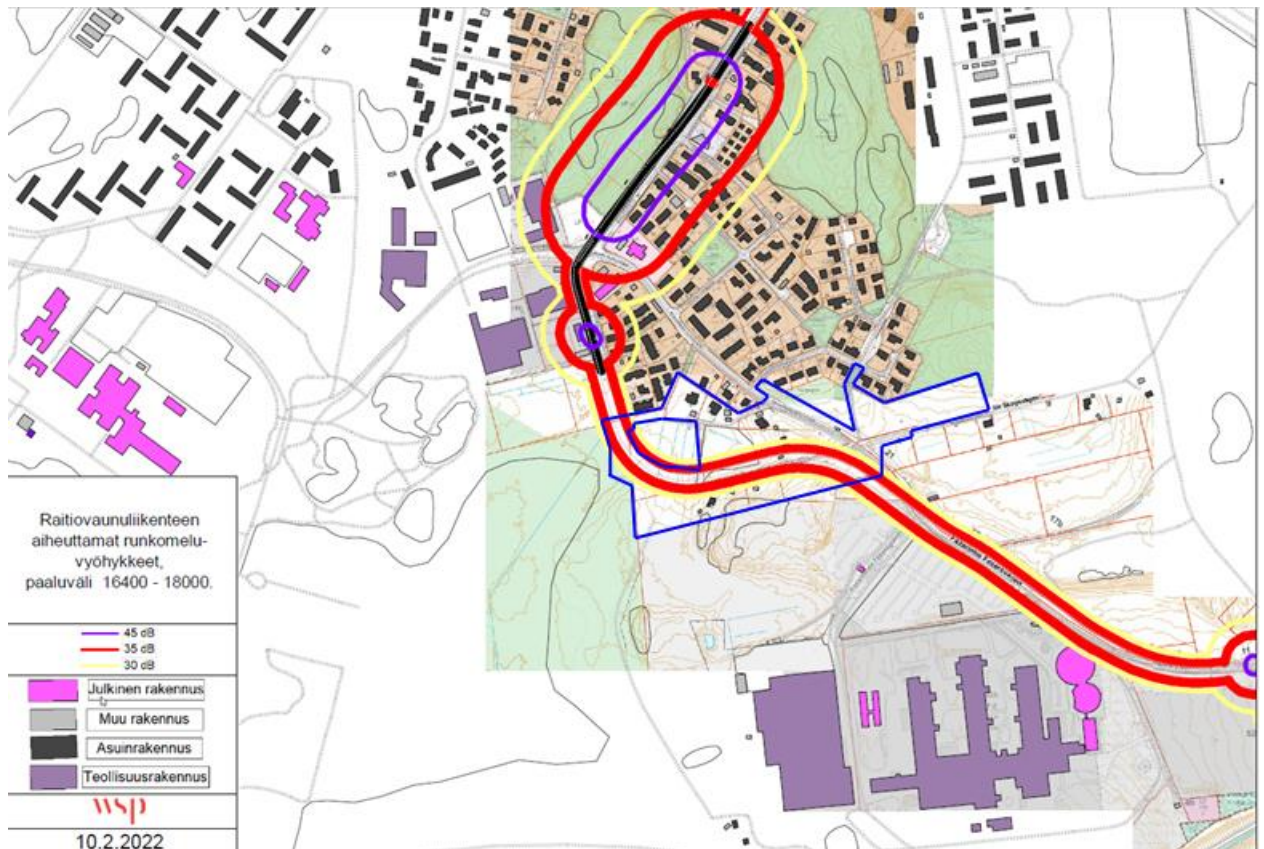
Hopeatien asemakaava-alueella ei tärinä- ja runkomeluselvityksen (WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022) perusteella sijaitse rakennuksia runkomelualueella.

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvona < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitiotieliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

Vaaralan alueella noin 11 asuinrakennusta sijoittuu 30 – 35 dB runkomelualueelle ja yli 20 asuin-kerrostaloa sijoittuu laskennallisesti arvioidulle 35 – 45 dB alueelle ja seitsemän asuinrakennusta sijoittuu > 45 dB runkomeluvyöhykkeelle. Vaaralan kirkko sijoittuu myös 45 dB runkomelualueelle.



Kuva 36. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Vaaralan ja Kuussillan alueilla, paaluväli 16400–18000 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022). Kaava-alue on osoitettu sinisellä viivalla.

Ilman epäpuhtaudet

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla henkilöautoliikenteen vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua.

Kaava-alueen asuinkortteleissa määrätään koneellisten ilmanvaihtojärjestelmien asentamisesta. Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava katotatasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Rakentamisen aikaiset häiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

Rakentamisen aikana voi esiintyä häiriöitä pohjavesille. Asia on esitelty tarkemmin kohdassa 4.4.2 vesistöjä ja vesitaloutta koskevassa osuudessa.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Hopeatien pohjoispuoleinen alue ei ole todettu olevan luontoarvojen kannalta merkityksellinen. Alueella on lähinnä hakkuiden jälkeistä nuorta metsää. Vaikutukset luonnonympäristöön eivät tältä alueelta ole merkittävät.

Aivan kaava-alueen länsiosasta tulee katualueen leventämisen ja joukkoliikenteelle varatun alueen osan ja kevyenliikenteen väylä kaventamaan itärajaltaan luontoselvityksen (Faunatica 2022) yhteydessä määritellyistä lahokaviosammalen esiintymisalueesta ja luontotyyppialueesta no. 24 ja 25. Vaikutukset kohdistuvat näiden luontoalueiden raja-alueelle ja vaikutukset ovat siten vähäiset. Asemakaava ei merkittävästi heikennä kyseisten luontotyyppialueiden arvoa tai elinvoimaisuutta.

Kuussillanoja kulkee Kuussillanpuistikossa ojana ja se huomioidaan ratikan katu- ja puistosuunnittelun yhteydessä. Tilustien alla Kuussillanoja kulkee putkessa. Tilustien länsipuolella Kuussillanoja jatkuu ojana ja se on merkitty kaavaan.

Kaava-alueen länsiosa määriteltiin Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelmassa liito-oravalle soveltuvaksi alueeksi. Katualueen levennys ja joukkoliikenteelle varatun alueen osa sekä kevyen liikenteen väylä tulee kaventamaan tätä soveltuvan elinympäristön aluetta sen itäosista. Alueelta ei kuitenkaan ole havaittu liito-oravia vuosien 2020-2021 aikana suoritetun maastotutkimusten aikana. Hopeatien varrelta tunnistettiin drone-kuvista mahdollisia kolopuita, mutta tarkemmissa maastotutkimuksissa ne määriteltiin liito-oraville soveltumattomiksi.

Tonteille on määrätty vihertehokkuuskerroin.

Kaavaan merkitään lähivirkistysalue Hopeatien eteläpuolelle ja Metsätien pohjoispuolelle. Hopeatien eteläpuoleinen lähivirkistysalue yhdistyy kaava-alueen länsipuolelle kaavoitettuun Vaaralan lampien kaava-alueen lähivirkistysalueeseen. Metsätien pohjoispuoleinen lähivirkistysalue yhdistyy kaava-alueen itäpuolella sijaitsevaan Lähdepuiston virkistysalueeseen. Virkistysalueet on merkitty luo-alueena. Tarkoituksena on vahvistaa maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden paikka tällä alueella. Katusuunnittelun yhteydessä tehdään vielä tarkemmat suunnitelmat raidealueen vehreyttämisestä ja Hopeatien-Metsätien-Fazerintien-Kuussillantien risteysalueen kohdalla ekologisen yhteyden jatkuvuudesta.

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Katupuihin ja pensasiin on tavoitteena valita useita lajeja luonnon monimuotoisuuden lisäämiseksi. Maanpeiteperennoiden käytön mahdollisuutta nurmen ohella raitiotiellä selvitetään. Raitiotien linjauksen varrella olevat tai suunnitteilla olevat erilaiset hulevesirakenteet kuten painanteet ja kosteikot mahdollista erilaiset biotooppien luomisen ja kaupunkiluonnon monimuotoisuuden lisäämisen. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alueella huomioidaan vettä läpäisevän ja läpäisemätön pinnan muutokset verrattuna nykytilaan. Muutokset alueen pinta- ja pohjavesiin ehkäistään hulevesien hallintaratkaisulla.

Hopeatien asemakaava-alueella pohjavesi on paikoitellen lähellä maanpintaa. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia ovat pohjaveden samentuminen, pinnantason lasku sekä pinnantason laskusta johtuvat virtaussuunnan muutokset. Vaikutukset suuntautuvat pohjavesivirtauksen perusteella pääsääntöisesti kohti pohjoista ja ne ovat kuitenkin tavallisesti väliaikaisia. Vaikutusten laajuuteen vaikuttavat mm. rakentamisen kesto, pohjavesipinnan alentamisen tarve sekä pohjavesipinnan ja maanpinnan väliin jäävän maapeitteen paksuus (Sitowise 21.3.2022). Tilustien ympäristön pohjavedessä havaitut haitta-aineet voivat hetkellisesti kulkeutua kohti kaava-aluetta virtaussuunnan muuttuessa. Jos kaivutöiden suunnitellaan ulottuvan savikon alaisiin kerroksiin, on pohjaveden hallinta keskeisessä asemassa, jotta ehkäistään paineellisen pohjaveden hallitsematon purkautuminen.

Ratikan rakentamisen aikana saatetaan tehdä massanvaihtoja. Massanvaihdoissa maaperän pehmeät sedimentit poistetaan ja kaivanto täytetään paremmin kantavilla maa-aineksilla. Jos savikko leikataan karkeisiin sedimentteihin saakka, nousee paineellinen pohjavesi kaivannossa lähelle maanpintaa. Pohjaveden hallinta on keskeisessä asemassa massanvaihtoa suunnitellessa. Massanvaihdon vaikutukset ovat kuitenkin väliaikaisia ja pohjavesiolosuhteet palautuvat entiselleen.

rakentamisen loputtua, kunhan rakentaminen tehdään niin, ettei rakenteiden kuivatustaso yletä pohjavesipintaan. Pohjavesialueella on huolehdittava pohjaveden suojauksesta ratikkalinjalla sekä hulevesien viivytysrakenteista. Veden imeytymisen estämiseksi viivytysrakenteet tulee rakentaa tiiviiksi. (Vantaan ratikan hulevesiselvitys, WSP Finland Oy 2019; Sitowise 21.3.2022).

Kaava-alueelle on laadittu pohjaveden suojelusuunnitelma. Rakennuslupahakemukseen on liitettävä tarvittaessa pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma.

Kaavassa annetaan määräyksiä pohjaveden suojelusta. Määräyksillä suojellaan pohjaveden laatua alueella. Pinnoitetun alueen määrä pidetään pienenä. Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä ja henkilöautojen pysäköintialueella. Henkilöajoneuvojen pysäköintialueen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla ennen niiden johtamista sadevesiverkostoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle.

Korttelialueiden kattovesiä voidaan lähtökohtaisesti johtaa ilman erityistä käsittelyä pohjavesi-imeytykseen, sillä kattovedet ovat usein laadultaan hyviä. Jos katto- tai pintavesien laatu ei ole riittävä sellaisenaan imeytettäväksi, puhdistuskykyä voidaan tehostaa biosuodatuksella. Imeytys voidaan toteuttaa esim. imeytyskentällä, joka tulee sijoittaa riittävän etäälle rakennuksista. Imeytysjärjestelmässä tulee olla ylivuotoputki kaupungin hulevesiverkostoon ja putki tulee varustaa takaiskuventtiilillä, sillä hulevedet eivät saa joutua imeytysjärjestelmään verkoston padotustilanteessa. Korttelialueella myös muut puhtaat vedet, kuten liikennöimättömät piha- ja tonttialueiden hulevedet voidaan imeyttää. (Sitowise 21.3.2022)

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat vähäiset. Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Suurin vaikutus ilmastonmuutokseen kaavalla on olemassa olevan kasvillisuuden poistuminen kautta ratikan linjan toteuttamiseksi.

Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmassa 2015 yhtenä tavoitteena on vihertehokkuuden käyttöönotto. Asemakaavassa AO ja A-korttelialueilla vaaditaan kaavan määräyksissä vihertehokkuus 0,9. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella (tontti tai kortteli). Vihertehokkuuden - viherpintojen ja puiden - avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä. Vihertehokkuudella vastataan myös Vantaan resurssiviisauden tiekartan asettamiin tavoitteisiin. Vihertehokkuusmenetelmää on testattu Vantaan asemakaavoituksessa vuodesta 2016 lähtien Ilmastonkestävä kaupunki -hankkeessa luodulla ja Vantaalle muokatulla laskurilla.

Pinnoitetun alueen pinta-ala on pyritty minimoimaan kaava-alueella. Pintamateriaalien on oltava vettä läpäiseviä muilla, paitsi ajoneuvojen käytön tai säilyttämisen paikoilla. Määräämällä vettä läpäisevien pinnoitteiden käytöstä sadevedet imeytyvät pohjavedeksi ja hulevesien määrä pienee. Hulevesien käsittelystä on annettu määräyksiä kaavassa.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan (Sitowise Oy, 13.5.2020) resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalu-laatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määritellyjä pinta-aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO₂-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO₂-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO₂-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Fatzerintieltä kääntyvä ja Tilustielle päättyvä joukkoliikenteelle varattu alueen osa, jolle saa rakentaa pikaraitiotien, nimetään Rivieranraitioksi. Raitio merkitsee kylätietä, raittia.

Kuussillankujalta Kuussillantielle tuleva kevyen liikenteen katu nimetään Kuussillanpoluksi. Polun vieressä on Kuussillanpuisto / Sexbroparken (1984). Kuussillanpolku on ollut Vaaralassa suomeksi myös kansanomaisessa käytössä (1997), joskaan ei tiedetä, mitä paikkaa nimellä on tarkoitettu. Kuussillan nimi johtuu Håkansbölen pellon nimestä Sexbro (1913) ja Håkansbölen torpasta Sexbro torp (1913). Ne tarkoittavat lukusanaa kuusi ja johtuvat Kuussillantiellä ollesta sillasta. Tarkempi etymologia on tuntematon.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan nimistöryhmä hyväksyi uudet nimet Kuussillanpolku 5.4.2022, Rivieranraito 8.9.2020, Slåttmossen 9.12.2019, Kuussillanpuistikko 13.10.2014 ja Kuussillanoja 4.11.2019.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavan toteuttaminen voidaan aloittaa, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen ja kaava on saanut lainvoiman.

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös noin vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Vesa Karisalo	alue-arkkitehti 31.11.2021 asti
	Mari Jaakonaho	alue-arkkitehti 1.2.2022 alkaen
	Anna Hellén	asemakaava- arkkitehti
	Merja Hokkanen	kaavoitusteknikko
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Kuntatekniikan keskus :	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Santtu Bussian	liikenneinsinööri
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Mittaus ja geopalvelut	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä toukokuuta 2022

Anna Hellén
asemakaava-arkkitehti

Mari Jaakonaho
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	25.04.2022
Kaavan nimi	931500 Hopeatie		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	13.01.2021
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092931500
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	6,6280	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	6,1691
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,4589

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

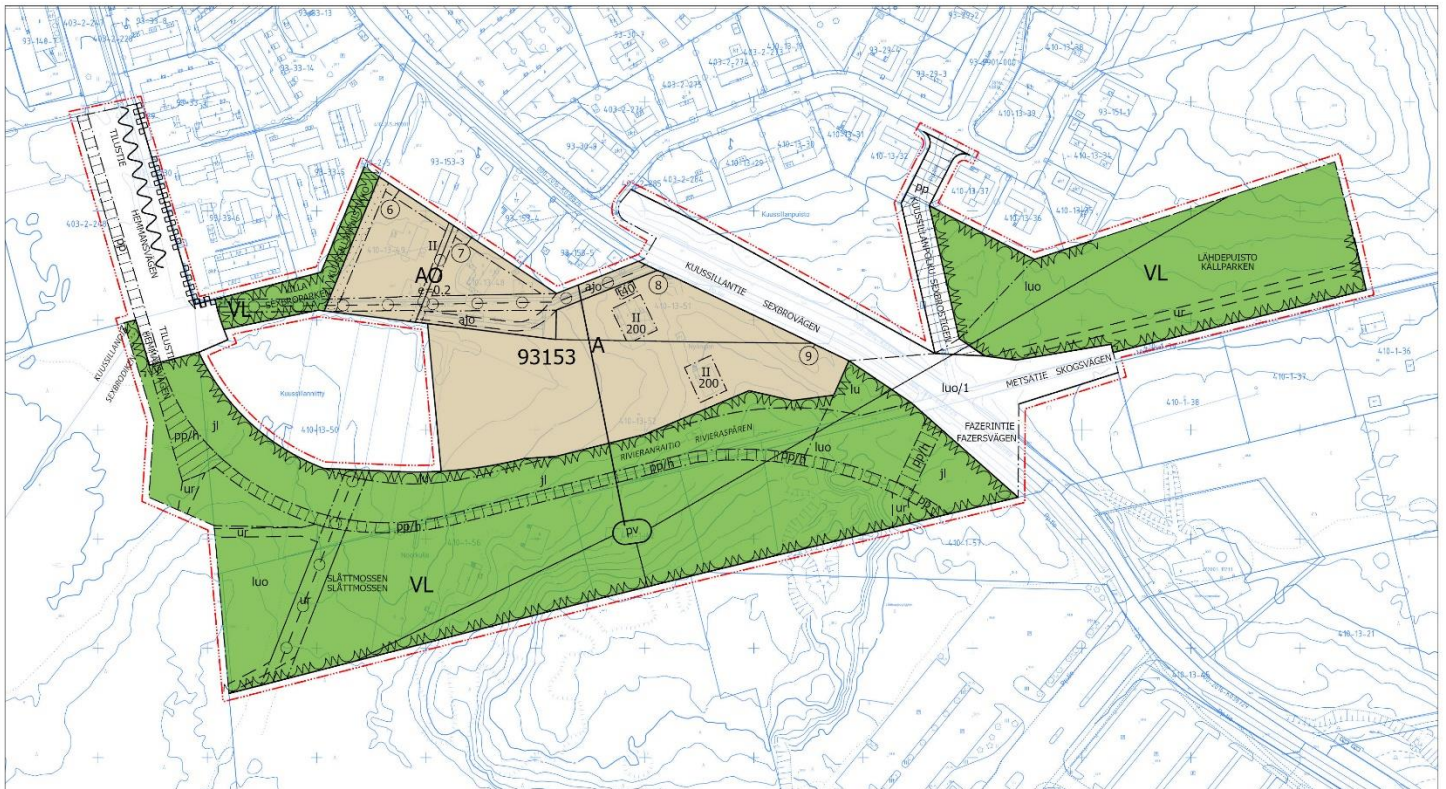
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	6,6280	100,0	1319	0,02	0,0000	
A yhteensä	1,4686	22,2	1319	0,09		
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	4,0395	60,9			-0,0090	
R yhteensä						
L yhteensä	1,1199	16,9			0,0090	
E yhteensä						
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					

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

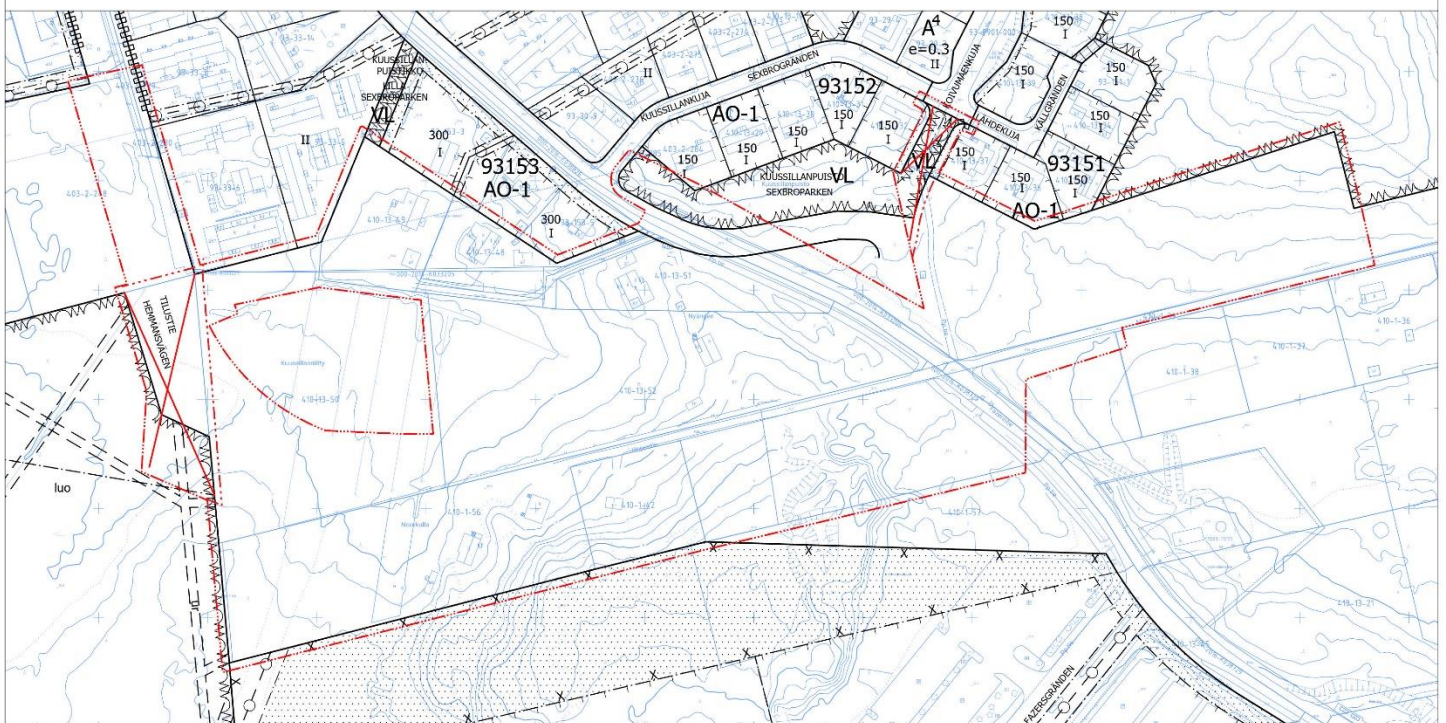
Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	6,6280	100,0	1319	0,02	0,0000	
A yhteensä	1,4686	22,2	1319	0,09		
A	1,0090	68,7	400	0,04		
AO	0,4596	31,3	919	0,20		
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	4,0395	60,9			-0,0090	
VL	4,0395	100,0			-0,0090	
R yhteensä						
L yhteensä	1,1199	16,9			0,0090	
Kadut	0,9908	88,5			-0,0437	
Kev.liik.kadut	0,1291	11,5			0,0527	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus

0 25 50 100 150 Metriä



Poistuvat merkinnät

0 25 50 100 150 Metriä

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

931500

Päiväys
Datum

10.5.2022

Vantaan kaupunki
931500 - Hopeatie

Kaupunginosa 93, VAARALA

Asemakaava

Osa korttelia 93153, sekä katu- ja virkistysalueet.

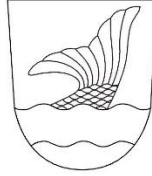
Asemakaavan muutos

Katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako

Osa korttelia 93153.

1:2000



Vanda stad
931500 - Silvervägen

Stadsdel 93, FAGERSTA

Detaljplan

En del av kvarteret 93153, samt gatu- och rekreationsområden.

Ändring av detaljplan

Gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning

En del av kvarteret 93153.

1:2000



ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Asuinrakennusten korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa sellaisia toimistotiloja ja niihin verrattavia työtiloja, jotka eivät häiritse asumista ja ympäristöä yhteensä enintään 10% tontin rakennusoikeudesta.

Tontille saa rakentaa yhden enintään 25 k-m² suuruisen sauna-, talous-, varastorakennuksen tai vastaavan olemassa olevien rakennusten lisäksi ja rakennusalan estämättä. tontin rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmavaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Puhtaat kattovedet voidaan imeytettää maaperään tai käsitellä biosuodattamalla.

Rakennuslupahakemukseen on liitettävä tarvittaessa pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma.

Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta haitallisesti pohjaveden pinnan tasoa.

Tontilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- tai raideliikennemelun keskiäänitaso $L(Aeq)$ ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.

Pihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä ja henkilöautojen pysäköintialueilla.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för bostadshus.

På området får totalt högst 10% av tomtens byggnadsrätt utnyttjas för sådana kontorslokaler och med dem jämförbara arbetslokaler som inte inverkar störande på boendet eller miljön.

På tomten är det tillåtet att utöver de existerande byggnaderna bygga en högst 25 m²-vy stort bastu-, ekonomi-, förrådsbyggnad eller motsvarande utan att byggnadsytan utgör ett hinder. Byggnaderna på tomten ska bilda en enhetlig helhet.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Byggnaden ska utrustas med maskinell till- och frånluftventilation, där tilluften tas från taknivå på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Rent vatten från taken kan infiltreras i marken eller behandlas med biofilter.

Vid behov ska en plan för grundvattenkontroll och ett program för grundvattenobservationer i anslutning till denna bifogas till bygglovsansökan.

Byggandet ska utföras, på så vis att det inte sker några skadliga förändringar i grundvattennivån.

På tomten ska med byggnadsdelar sörjas för att väg- eller spårvagnstrafik bullrets medelljudnivå $L(Aeq)$ på de gårdsområden som är avsedda för vistelse inte överskrider 55 dB dagtid eller 50 dB nattetid.

Gården ska ha minst 0,9 i gröneffektivitet. Kalkylen över gröneffektiviteten bifogas bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Vattentät beläggning får endast användas på uppfart och på parkeringsområden.

Henkilöajoneuvojen pysäköintialueen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla ennen niiden johtamista sadevesiverkostoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle.

Tontilla 9 on rakennuslupahakemuksen yhteydessä esitettävä selvitys siitä, miten raideliikenteen aiheuttamat melu- ja värinähaitat on otettu huomioon sekä tarvittaessa toimenpiteet melun, runkomelun ja värinän leviämisen estämiseksi.

Autopaikkoja on varattava 1,5 autopaikkaa / asunto, kuitenkin vähintään 1 autopaikka / 85 k-m².

Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.

Kattomuotona on oltava satulakatto tai pulpettikatto.

Rakennusten katoille saa sijoittaa aurinkopaneeleja ja viherkattoja.

Kattomuotojen ja -kultien sekä kattolappeiden suuntauksen valinnassa tulee mahdollistaa aurinkoenergian käyttö.

Dagvattnet från personbilarnas parkeringsområde ska fördröjas och renas genom biofilter innan det styrs ut i regnvattennätet eller utanför grundvattenområdet.

På tomt 9 ska det i bygglovsskedet presenteras en buller-, stombuller-, och vibrationsutredning och vid behov åtgärder för att förhindra spridning av buller, stombuller och vibrationer.

Bilplatser ska reserveras 1,5 bilplats / bostad, dock minst 1 bilplats / 85 m²-vy.

Byggnaderna bör förses med öppen takfot.

Takformen ska vara sadeltak eller pulpettak.

På byggnadernas tak får placeras solpaneler och gröntak.

I valet av takformer och -vinklar samt takfallens riktning ska utnyttjande av solenergi möjliggöras.

AO

Erillispientalojen korttelialue.

Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Puhtaat kattovedet voidaan imeytettävä maaperään tai käsitellä biosuodattamalla.

Rakennuslupahakemukseen on liitettävä tarvittaessa pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma.

Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta haitallisesti pohjaveden pinnan tasoa.

Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä ja henkilöautojen pysäköintialueella.

Henkilöajoneuvojen pysäköintialueen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla ennen niiden johtamista sadevesiverkostoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle.

Pihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Autopaikkoja on varattava 2 kpl / tontti.

Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.

Kattomuotona on oltava satulakatto tai pulpettikatto.

Rakennusten katoille saa sijoittaa aurinkopaneeleja ja viherkattoja.

Kattomuotojen ja -kultien sekä kattolappeiden suuntauksen valinnassa tulee mahdollistaa aurinkoenergian käyttö.

Kvartersområde för fristående småhus.

Byggnaden ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas från taknivå på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Rent vatten från taken kan infiltreras i marken eller behandlas med biofilter.

Vid behov ska en plan för grundvattenkontroll och ett program för grundvattenobservationer i anslutning till denna bifogas till bygglovsansökan.

Byggandet ska utföras, på så vis att det inte sker några skadliga förändringar i grundvattennivån.

Vattentät beläggning får endast användas på uppfart och på parkeringsområden.

Dagvattnet från personbilarnas parkeringsområde ska fördröjas och renas genom biofilter innan det styrs ut i regnvattennätet eller utanför grundvattenområdet.

Gården ska ha minst 0,9 i gröneffektivitet. Kalkylen över gröneffektiviteten bifogas bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Bilplatser ska reserveras 2 st / tomt.

Byggnaderna bör förses med öppen takfot.

Takformen ska vara sadeltak eller pulpettak.

På byggnadernas tak får placeras solpaneler och gröntak.

I valet av takformer och -vinklar samt takfallens riktning ska utnyttjande av solenergi möjliggöras.



Läshivirkistysalue.

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.

Tontin numero.

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

Område för närrekreation.

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.

Tomt nummer.

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

93

VAAR

93153

⑥

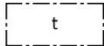
FAZERINTIE

RIVERANRAITIO

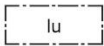
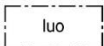
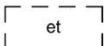
e=0.2

200

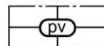
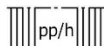
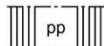
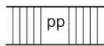
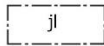
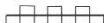
II



ur



ajo

**Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.****Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/ rakennuspaikan pinta-alaan.****Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.****Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.****Ohjeellinen tontin raja.****Rakennusala.****Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen****Ohjeellinen ulkoilureitti.****Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.****Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.**

Puustoa säilytetään tai uudistetaan siten, että ekologinen yhteys viheralueilla säilyy puustoisena.

Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Slättmossenin virkistysalueelta Lähdepuiston virkistysalueelle on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla.

Katu.

luo/1: Ekologinen yhteys. Alueen suunnittelun ja hoidon tavoitteena on säilyttää tienvarret metsäisinä. Muilla, kuin katualueella, tulee suosia kasvillisuutta, luonnonmukaisia materiaaleja ja nurmikiveä.

Alueen osa, jolle saa rakentaa kadun luiskan.**Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.****Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää****Joukkoliikenteelle varattu alueen osa.**

Alue on varattu pikaraitiotielle. Lähivirkistysalueelle sijoittuva raidealue tulee toteuttaa nurmipintaisena.

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitiolienteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.

VL-alueella joukkoliikennealueen rakentamiseen liittyvät välttämättömät leikkaukset ja pengerrykset tulee tehdä siten, että ei tarpeettomasti vahingoiteta kasvillisuutta tai turmella maisemakuvaa.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.****Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.****Ohjeellinen istutettava alueen osa.****Tärkeä pohjavesialue.**

Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatu- tai määrän muutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen. Alueella ei saa käsitellä pohjavettä vaarantavia kemikaaleja tai räjähteitä.

Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**Exploateringsstal, dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens/byggnadsplatsens yta.****Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.****Romersk siffror anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.****Riktigivande tomtgräns.****Byggnadsyta.****Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras****Riktigivande friluftsled.****Riktigivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.****Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.**

Trädbeståndet bevaras eller förnyas på ett sådant sätt att den ekologiska förbindelsen i grönområdena förblir trädbevuxen.

Kontinuitet av ekologiska förbindelsen gatan från Slättmossens rekreatiomsområde till Källparkens rekreatiomsområde ska säkerställas genom bevarande eller plantering av växtlighet.

Gata.

luo/1: ekologisk förbindelse. Syftet med områdets planering och vård är att behålla vägkanten skogig. På andra än vägområden, bör föredras växtlighet, naturliga material och gräsarmering.

Del av område där gatuslutning får placeras.**Riktigivande körförbindelse inom området.****Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden****Del av område reserverad för kollektivtrafik.**

Området är reserverat för en snabb spårvagnsväg. I området för närrekreation ska spårområdet ha gräsyta.

Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stömljud från spårtrafiken inte överskrider de högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009) som uppsatts som mål för den anvisade markanvändningen i detaljplaner som godkänts före 31.12.2021.

På VL området ska ofrånkomliga skärningar och terrasserings i samband med byggandet av kollektivtrafikområdet göras så att växtlighet inte skadas i onödan eller landskapsbilden förstörs.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.****För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område där service trafik är tillåtet.****Riktigivande del av område som ska planteras.****Viktigt grundvattensområde.**

Verksamheten på området får inte medföra risk för grundvattens kvalitet eller kvantitet. Konstruktion, dränering, dagvattenhantering och grävning bör utföras så att det inte sker förändringar i grundvattenkvaliteten eller permanenta förändringar i grundvattennivån. Kemikalier eller sprängämnen som medför risk för grundvattnet får inte hanteras i området.



Ohjeellinen avo-oja.

Riktgivande öppet dike.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.

Alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, eikä istuttaa puita tai syväjuurisia pensaita.

I område är det inte tillåtet att placera fasta eller tunga konstruktioner eller plantera träd eller buskar med djupa rötter.

Alueelle saa rakentaa ulkoilureitin, joka palvelee tarvittaessa myös vesihuollon rakenteiden kunnossapitoa.

I området får en friluftsled byggas, som vid behov också betjänar underhållet av vattenförsörjningens konstruktioner.



Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.

Området ska förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.

/1

Kaavamerkintään liittyvä kohdenumero.

Projektnummer som anknyter till planbeteckningen.

TONTTIJAKO

TOMTINDELNING

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

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Asemakaavoitus

Stadsstruktur och miljö
Detaljplanering

Mari Jaakonaho
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Mittaus- ja geopalvelut
Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Mätning och geoteknik
Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

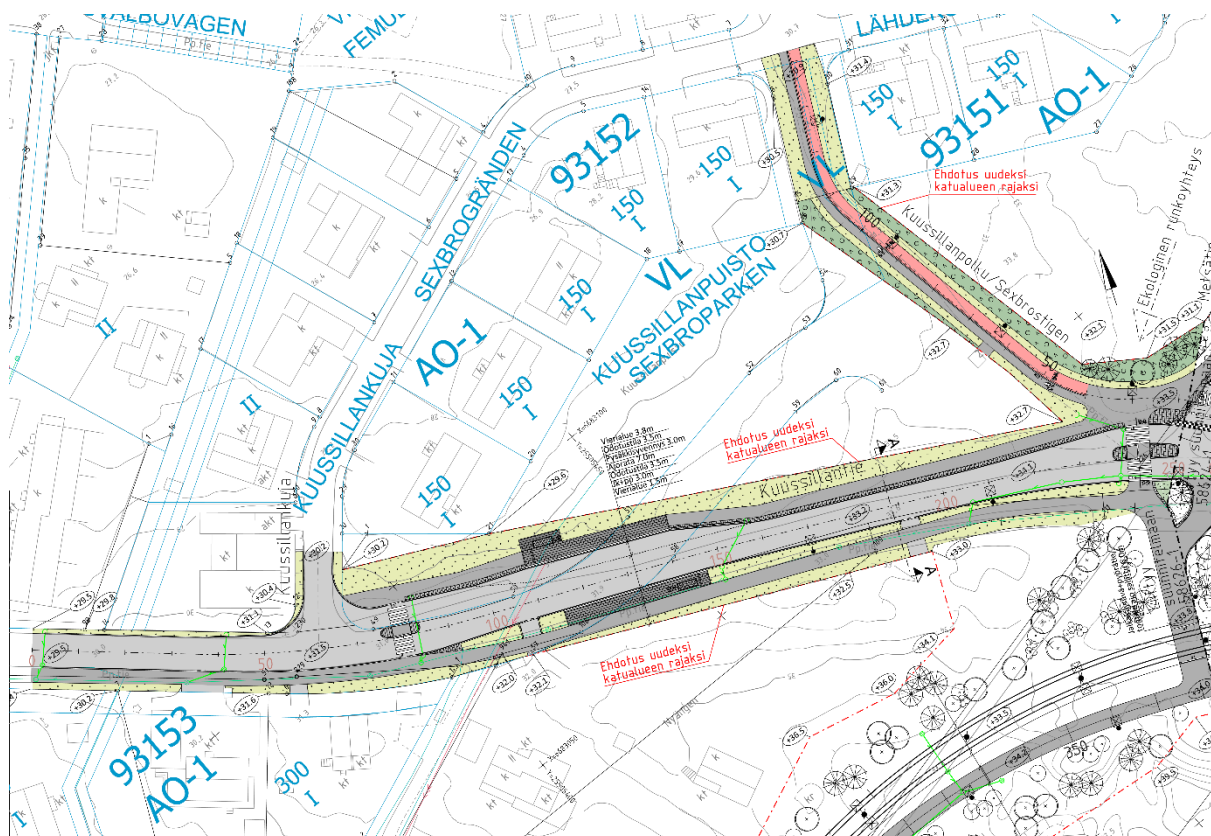
Vantaalla / Vanda <Päiväys>

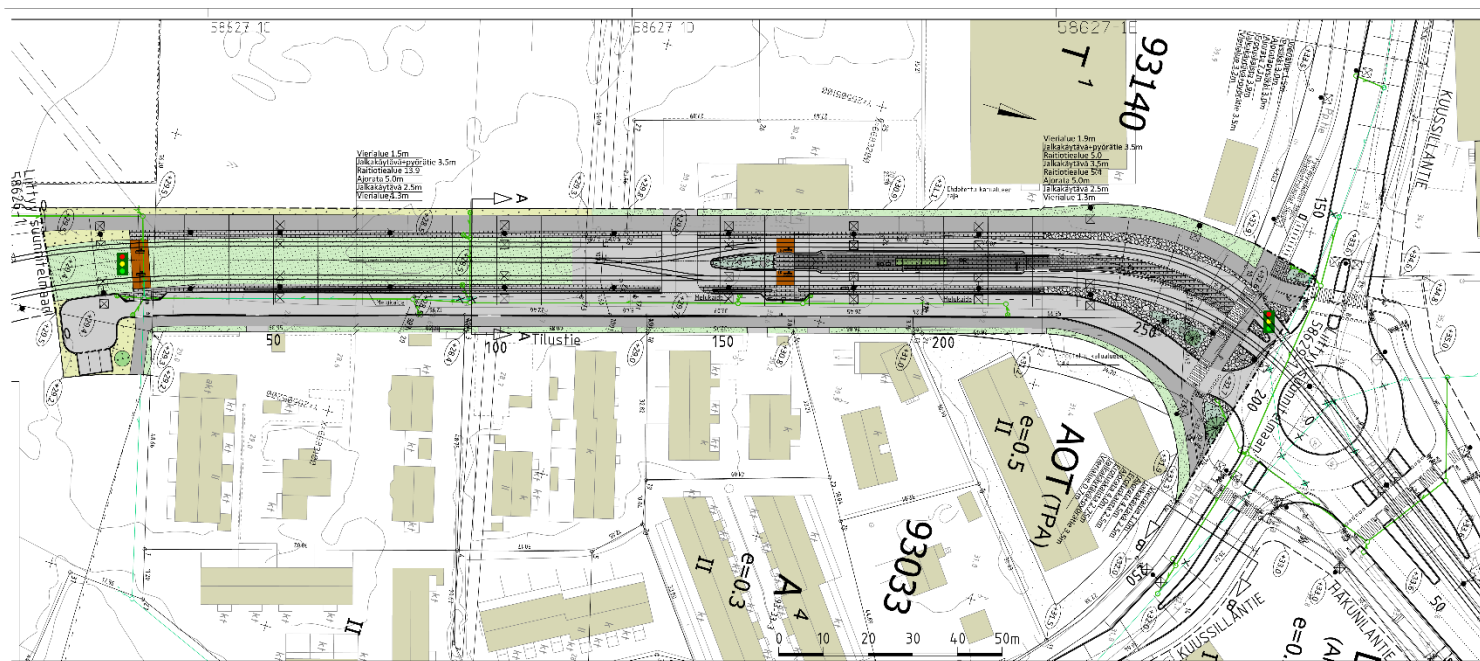
Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa {Hyväksymispäivä}

Godkänd av stadsfullmäktige {Hyväksymispäivä}







17 § **Asemakaavan muutos 002457 ja maanalainen asemakaava 611300ma, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi / Vantaan Ratikka: Tikkurilanraitiö / TLA**

VD/7367/10.02.04.00/2020

TLA/MYL/TTA/MJA/VIK

Asemakaavan muutoksella ja maanalaisella asemakaavalla mahdollistetaan osa Vantaan ratikalle tarkoitettu joukkoliikenteen tunneliyhteydestä Värитеhtaankadun ja Kielotien välillä, joukkoliikenteen pysäkki kulkuyhteyksineen Tikkurilan rautatieaseman alapuolelle sekä tunnelin läntinen ajoyhteys Kielotielle.

Asemakaavan muutos koskee katualuetta kaupunginosassa 61 Tikkurila. Kumoutuvassa asemakaavassa muutos koskee asemakaavan katualuetta.

Maanalainen asemakaava koskee joukkoliikennetunnelia kaupunginosissa 61 Tikkurila ja 62 Jokiniemi.

Alue sijaitsee Tikkurilan ja Jokiniemen kaupunginosissa. Suunniteltava maanpäällisen asemakaavamuutoksen alue sijoittuu Kielotielle. Maanalainen asemakaava sijoittuu Lummekujan, Kirjastopuiston, Ratakujan, bussiaseman laiturialueen, kauppakeskus Dixin ja pääradan alapuolelle sekä pääradan itäpuoleisille rautatie- ja katualueille.

Maanomistus

Suunnittelualueen ja sen yläpuoliset katu- ja puistoalueet omistaa Vantaa kaupunki. Rautatiealueet omistaa Suomen valtio. Maanalaiseen kaavaan merkitty joukkoliikenteen tunneli alittaa rautatie-, katu- ja puistoalueiden lisäksi kiinteistön 92–61–308-4, jonka omistavat Kiinteistö Oy Tikkurilan toimisto-kiinteistö 1, 2A & 2B c/o YIT Rakennus, Tikkurilan Asemakeskuspysäköinti Oy, Vantaa kaupunki ja Kiinteistö Oy Vantaa Ratatie 11.

Valmistelu

Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Finland Oy Vantaa kaupungin konsulttina.

Yleiskaava

Alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C), jonka eteläpuolelle on osoitettu joukkoliikenteen terminaali (LJ). Suunnittelualueen itäisimmässä kulmassa sijaitsevalla LR alueella on voimassa yleiskaava 1992.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021. hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on kaupunkikeskustan aluetta (C), jonka läpi kulkee raitiotie. Alueen eteläpuolella on valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtasema ja alueen läpi kulkee virkistysalueyhteys. Yleiskaava ei ole lainvoimainen.

Asemakaavamuutos ja maanalainen asemakaava

Asemakaavamuutoksella ja maanalaisella asemakaavalla mahdollistetaan osa Kielotien ja Värитеhtaankadun välisestä tunneliyhteydestä Vantaan ratikkaa varten. Kaavassa osoitetaan joukkoliikenteen vaihtasema Tikkurilan rautatieaseman laitureiden alapuolelle ja varmistetaan siten sujuvat vaihtoyhteydet ratikasta juniin ja busseihin.

Asemakaava on kaksiosainen. Maanpäällinen kaava 002457 sijoittuu Kielotielle ja sillä osoitetaan tunneliin johtava läntinen ajoyhteys. Maanalainen kaava 002457 ma sijoittuu pääradan itälaidan sekä



Kielotien ja Lehdokkitien risteyksen välille rautatiealueen (LR), katualueen, puistoalueen (VP) ja liike- ja toimistorakennusten korttelialueen (K) alapuolelle. Maanalaisella kaavalla osoitetaan maanalainen katu (ma-KATU) sekä tilavaraus joukkoliikennetunnelille (ma-ji) ja maanalaiselle joukkoliikenteen pysäkillä sekä niihin liittyville kulkuyhteyksille. Maanalaisen kaavan alueella maanpäällisiin asemakaavoihin ei tule muutoksia.

Tikkurilan reittivaihtoehtoja on vertailtu yleissuunnitelmavaiheessa Ratakujan, Lummetien ja Valkoisenlähteentien osalta (WSP Finland Oy 10/2019) ja myöhemmin lisäksi muilla pääradan alittavilla tunnelivaihtoehtojilla (WSP Finland Oy 10.3.2022). Asemakaavan ratkaisu perustuu ratikan yleissuunnitelmassa (WSP Finland Oy 18.9.2019) ja tunnelin rakennettavuusselvityksessä (AFRY Finland Oy 19.4.2021) esitettyihin rakenteiden tilatarpeisiin. Kaavassa annetaan määräyksiä muun muassa kaupunkikuvaan, rakentamisen laatuun ja ympäristöolosuhteisiin liittyen. Tunnelin itäosa ajoyhteyksineen ratkaistaan tulevissa Vantaan ratikan asemakaavoissa.

Raitiotie ja Tikkurilanraito toteutuessaan kasvattaisivat Tikkurilan matkakeskuksen merkitystä joukkoliikenteen solmukohtana. Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävä ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021. Asemakaavatyöstä nro 002457 ja 002457ma julkaistiin lisäksi oma osallistumis- ja arviointisuunnitelmansa 18.5.2021

MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaava-alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä kaava-aluetta koskien saatiin yhteensä 14 kappaletta.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Tikkurilan alueen yleisötilaisuus järjestettiin 16.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Tikkurilanraiton asemakaavatyötä esiteltiin Uudistuva Tikkurila -illassa 19.5.2021. Koko ratikan linjaa koskeva yleisötilaisuus järjestettiin 23.9.2021.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Kaava on kaupungin maapoliittisten linjausten mukainen (KV 18.6.2018 § 9).

Sopimus

Asemakaavamuutokseen ei liity maankäytösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 18.1.2022 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että



- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 18.1.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002457 sekä maanalainen asemakaava 002457ma, 61 Tikkurila ja 62 Jokiniemi / Vantaan Ratikka: Tikkurilanraitio,
- b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginhallitus 31.1.2022 § 20

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 18.1.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002457 sekä maanalainen asemakaava 002457ma, 61 Tikkurila ja 62 Jokiniemi / Vantaan Ratikka: Tikkurilanraitio,
- b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Kaupunginhallituksen jäsen Sakari Rokkanen poistui yleislausekejäävinä kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 14.2.2022 § 21

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 18.1.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002457 sekä maanalainen asemakaava 002457ma, 61 Tikkurila ja 62 Jokiniemi / Vantaan Ratikka: Tikkurilanraitio,
- b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti jäsen Tuukka Saimenin kannattamana asian palauttamista valmisteluun. Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kasonen, Kaukola, Luukkala, Norrena, Raja-Aho, Tammi ja Valtanen) ja 3 ei-ääntä (Lundell, Saimen ja Niikko), joten puheenjohtaja totesi asian käsittelyn jatkuvan.

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Tuukka Saimen esitti asian jättämistä pöydälle. Esitys raukesi kannattamattomana.

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Sakari Rokkanen poistui intressijääviyden vuoksi kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:



Hyväksyttiin esitys.

Nähtävilläolo

Asemakaavan muutosehdotus ja maanalainen asemakaavaehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 23.2.-24.3.2022. Tänä aikana jätettiin kaksi muistutusta. Muistutukset on otettu huomioon kaavatyössä ja niille on laadittu vastineet.

Muistutukset saatiin yhdeltä alueen asukkaalta sekä kolmelta naapurissa olevalta asunto-osakeyhtiöltä.

Alueen asukas toi muistutuksessaan esiin Kirjastopuiston puiden säilyttämisen sekä ajojärjestelyiden säilyttämisen Tikkuparkkiin jatkossakin Lummekujan kautta.

Asunto-osakeyhtiöt antoivat yhteisen muistutuksen, jossa he ilmoittivat vastustavansa Ratakujan linjausta. Yhtiöt osoittivat huolensa asunto-osakeyhtiölle sekä asukkaiden taloudelle ja terveydelle kohdistuville haitoille. Yhtiöt pitävät tunnelivaihtoehtoa myös kohtuuttoman kalliina ja riskialttiina vaihtoehtona. Uuden alikulun sijaan yhtiöt esittävät raitiotielle hyödynnettäväksi jotakin jo alueella sijaitsevista neljästä alikulusta.

Kaavalausunnot

Kaupunginhallitus päätti 14.2.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 72 ja saatiin 7 kappaletta. Carunan, Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, HSL:n, Fingridin, HSY:n ja Vantaan Energian lausunnot on otettu huomioon kaavatyössä ja niille on laadittu vastineet.

Caruna lausui, ettei kaava-alueella sijaitse heidän sähköverkkoansa.

Uudenmaan ELY-keskus toi lausunnossaan ilmi tunnelin meluselvityksen liitekarttojen puuttumisen ja runkomeluselvityksen tarpeen.

Väylävirasto on antanut kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta lausunnon Tikkurila – Hakkila -radan ja Pasila – Riihimäki -radan osalta. Väylävirasto täydensi lausuntoaan, että jatkossa on tarpeen tarkastella maanalaisen asemakaavan suhdetta maanpäälliseen asemakaavan ja arvioida mahdolliset muutostarpeet maanpäällisessä asemakaavassa maan päälle ulottuvien rakenteiden osalta.

HSL toi lausunnossaan ilmi joukkoliikenteen sujuvien, lyhyiden ja esteettömien vaihtoyhteyksien tärkeyden. HSL haluaa olla tiiviisti mukana raitiotien ja Tikkurilanraitin alueen jatkosuunnittelussa sekä raitiotien rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen suunnittelussa.

Fingrid lausui, ettei asemakaava-alueella sijaitse heidän voimajohtojansa.

HSY toi lausunnossaan ilmi alueen runsaan vesihuoltoverkoston ja kohteen vaativuuden. HSY lausui, että yhteistyön on oltava tiivistä ja innovatiivista, ja että rakentamisen kustannukset tulevat todennäköisesti olemaan poikkeuksellisen korkeat.

Vantaan Energia lausui, että Kirjastopuistoon sijoittuu mahdollisesti tunnelia palvelevia teknisiä tiloja ja muuntamo, johon tulee Vantaan Energian kaapeliliitynnät. Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

Tehdyt tarkistukset

Maanalaiseen asemakaavaan on nähtävilläolon jälkeen lisätty maanalaisen kadun alue, poistettu tonttijakoa koskeva kaavamääräys ja lisätty kolmiulotteista kiinteistönmuodostusta koskeva määräys. Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehdyn piirustusteknisen tarkistuksen vuoksi ja selostuksen tekstiä on tarkistettu ja lisätty liitekuva. Meluselvityksen liitekartat lisättiin kaava-aineistoon meluselvitysraportin yhteyteen ja seurantalomake on laadittu molemmille kaavoille erikseen.



Asemakaavaan tehtyjen tarkistusten vaikutukset kohdistuvat kiinteistönmuodostusprosessiin, eikä niillä ole varsinaisia vaikutuksia kaavan mahdollistamaan rakentamiseen. Tarkistukset eivät ole olennaisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 17

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
- b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 10.5.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002457 sekä maanalainen asemakaava 611300ma, 61 Tikkurila ja 62 Jokiniemi / Vantaan ratikka: Tikkurilanraitio

Käsittely:

Kaupunkisuunnittelujohtaja täydensi esitystään seuraavasti. Täydennetään Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoon annettavaa vastinetta seuraavalla lauseella: "Kaavassa on annettu katualuetta ja tunnelin suunnittelua koskeva määräys, jolla varmistetaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa."

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki esitti asian palauttamista valmisteluun runkomeluselvityksen ja riskiarvion tekemistä varten. Suvi Karhu kannatti tehtyä esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, josta joudutaan äänestämään. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen: Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat jäsen Virkamäen palautusesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 13 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 4 ei-ääntä (Hartikainen, Haverinen, Karhu, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:

Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan täydennetty esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki jätti asiaan eriävän mielipiteen: *"Meluselvityksen liitekartat on syytä lisätä kaava-aineistoon. Runkomelun osalta kaavaselostuksessa viitataan raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä tehtyyn tärinäselvitykseen. Kaava-aineistossa tulee kuvata raitiotien aiheuttama runkomelu, koska raitiotie sijaitsee tunnelissa. Selvityksestä täytyy käydä ilmi mahdolliset runkomelulle herkäät kohteet sekä varmistua kaavamääräyksen siitä, että kohteessa on mahdollista toteuttaa riittävä torjunta runkomelua ja tärinää vastaan."*

Suunnitelman mukaan Ratikka ohittaa yli 200 kertaa kaikki sen varrella olevat rakennukset. Runkomelu on kaavan keskeisin haitallinen vaikutus sen piirissä oleviin rakennuksiin. Ilman selvitystä ei ole tiedossa, kuinka laajalti vaikutusta on ja kuinka voimakas se on. Selvitys on tehtävä ennen päätöksentekoa. Selvityksen puuttuminen on selkeä valitusperuste. Samalla on selvitettävä myös rakennusaikaiset riskit,



koska kyseessä on poikkeuksellisen vaativa rakennushanke ja riskit kohdistuvat päärrataan ja alueen rakennusten perustuksiin. Ne saattavat jopa johtaa linjauksen vaihtumiseen.”

Liitteet:

- Asemakaavamuutoksen ja maanalaisen asemakaavan selostus 10.5.2022 (II)
- Muistutukset ja vastineet 10.5.2022
- Lausunnot ja vastineet 10.5.2022 (II)

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054,
asemakaava-arkkitehti, Vantaan ratikka Anna Hellén, p. 050 302 9028
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002457 ja 611300ma Vantaan ratikka: TIKKURILANRAITIO

TIKKURILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.5.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002457 sekä maanalaista asemakaavakarttaa 611300ma. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla *Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus*. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021. Tästä kaavatyöstä (002457 ja ent. 002457ma) on lisäksi julkaistu oma osallistumis- ja arviointisuunnitelmansa 18.5.2021. Maanalaisen kaavan kaavanumero on muuttunut osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisen jälkeen.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos

Katualueet kaupunginosissa 61 Tikkurila

Maanalainen asemakaava

Joukkoliikennetunneli kaupunginosissa 61 Tikkurila ja 62 Jokiniemi.

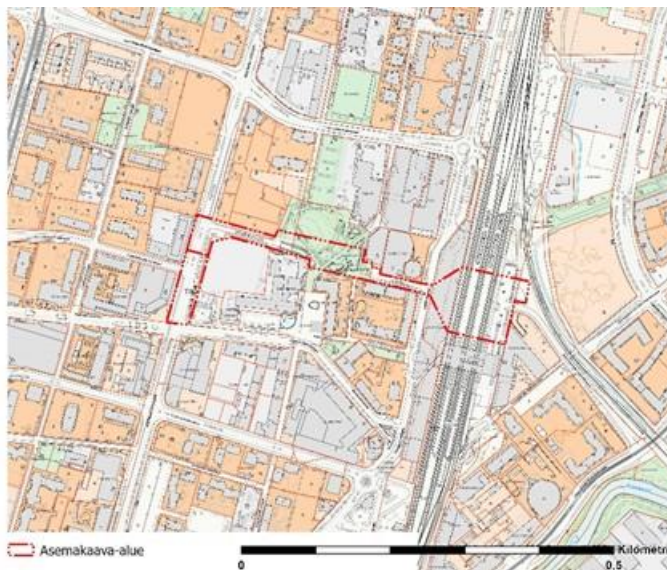
Asemakaavan muutoksella ja maanalaisella asemakaavalla mahdollistetaan osa Vantaan ratikalle tarkoitettua joukkoliikenteen tunneliyhteydestä Värehtaankadun ja Kielotien välillä, joukkoliikenteen pysäkki kulkuyhteyksineen Tikkurilan rautatieaseman alapuolelle sekä tunnelin läntinen ajoyhteys Kielotielle. Asemakaavan yhteydessä ei laadita tonttijakoa.

Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

Hanke on aloitettu Vantaan kaupungin omasta aloitteesta.

Kaavan laatija: Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
tea.taponen@vantaa.fi, puh. +358 40 483 9054

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti.

Suunnittelualue sijaitsee Tikkurilan ja Jokiniemen kaupunginosissa. Suunniteltava maanpäällisen asemakaavamuutoksen alue sijoittuu Kielotielle. Maanalainen asemakaava sijoittuu Lummekujan, Kirjastopuiston, Ratakujan, bussitermiinalin laiturialueen, kauppakeskus Dixin ja pääradan alapuolelle sekä pääradan itäpuoleisille rautatie- ja katualueille.

PROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat ja tunnelin osalta rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Ratikan kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 17.9.2021.
- Mielenpitoet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 062800 pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Näistä kaava-aluetta koskeviksi voidaan katsoa 5 kpl mielenpitoita.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis).
- Ratakujan asunto-osakeyhtiöiden yleisötilaisuus tunnelin suunnitelmiin liittyen järjestettiin 31.3.2021.
- Kaupunginhallitus päätti ratikan Ratakujan linjauksesta 26.4.2021.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka: Tikkurilanraitio asemakaavan muutos nro 002457 ja maanalainen asemakaava nro 002457ma” julkaistiin 18.5.2021.
- Mielenpitoet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 002457 ja 002457ma pyydettiin 18.6.2021 mennessä ja niitä saatiin 9 kappaletta.
- Tikkurilanraitio asemakaavahanketta esiteltiin Uudistuva Tikkurila -tilaisuudessa 19.5.2021.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuus 23.9.2021 (koko ratikan linja).
- Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 (koko ratikan linja).
- Kaupunkiympäristölautakunta 18.1.2022.
- Kaupunginhallitus 14.2.2022.
- Nähtävilläolo 23.2.-24.3.2022, muistutuksia saatiin kaksi (2).
- Lausunnot pyydettiin 24.3.2022 mennessä ja saatiin seitsemän.
- Maanalaisen asemakaavan numero vaihtui 611300ma:ksi.
- Kaavakarttaan ja määräyksiin on nähtävillä olon jälkeen tehty vähäisiä tarkistuksia, jotka eivät edellytä uutta nähtäville asettamista.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä	6
2. Lähtökohdat	7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	7
2.2 Suunnittelutilanne	17
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet	26
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	26
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö	26
3.3. Asemakaavan tavoitteet.....	32
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	33
4. Asemakaavan kuvaus	34
4.1 Kaavan rakenne	34
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden HUOMIOIMINEN	34
4.3 Aluevaraukset	34
4.4 Kaavan vaikutukset.....	35
4.5 Ympäristön häiriötekijät	42
4.6 Nimistö	43
5. Asemakaavan toteutus	43
6. Kaavatyöhön osallistuneet	43
7. Asemakaavan seurantalomake	44
8. Asemakaavakartta ja -määräykset	48

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavakartta ja -määräykset.
- Meluselvitys 002457 ja 002457ma Vantaan ratikka: Tikkurilanraitio, Sitowise, 20.12.2021

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Tikkurilan tunnelin rakennettavuusselvitys, Afry Finland Oy, 19.4.2021 <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Ratakujan-tunnelin-rakennettavuusselvitys.pdf>
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019 <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-yleissuunnitelma.pdf>
- Vantaan Ratikka, Tikkurilan reittivaihtoehtojen vertailu, WSP Finland Oy, 10/2019 <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Tikkurilan-reittivaihtoehtojen-ver-tailu-Lummetie.pdf>
- Tikkurilan linjausvaihtoehdot, WSP Finland Oy, 10.3.2022 <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Tikkurilan-linjausvaihtoehdot-raportti.pdf>
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/lii-kenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja>
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportti 22.3.2021
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Pohjaveden virtausmallisimulaatiot Tikkurilan tunneliosuudella, Afry Finland Oy, 12.6.2020
- Vantaan ratikka – Rakennettavuusselvitys, OT4 Tarkentavat pohjavesiselvitykset, Afry Finland Oy, 18.3.2021
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaan tulvaohjelma, Vantaan kaupunki 2015
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2020/2021, Vantaan kaupunki 2021
- Vantaan väestöennuste 2021, Vantaan kaupunki 2021

1. TIIVISTELMÄ

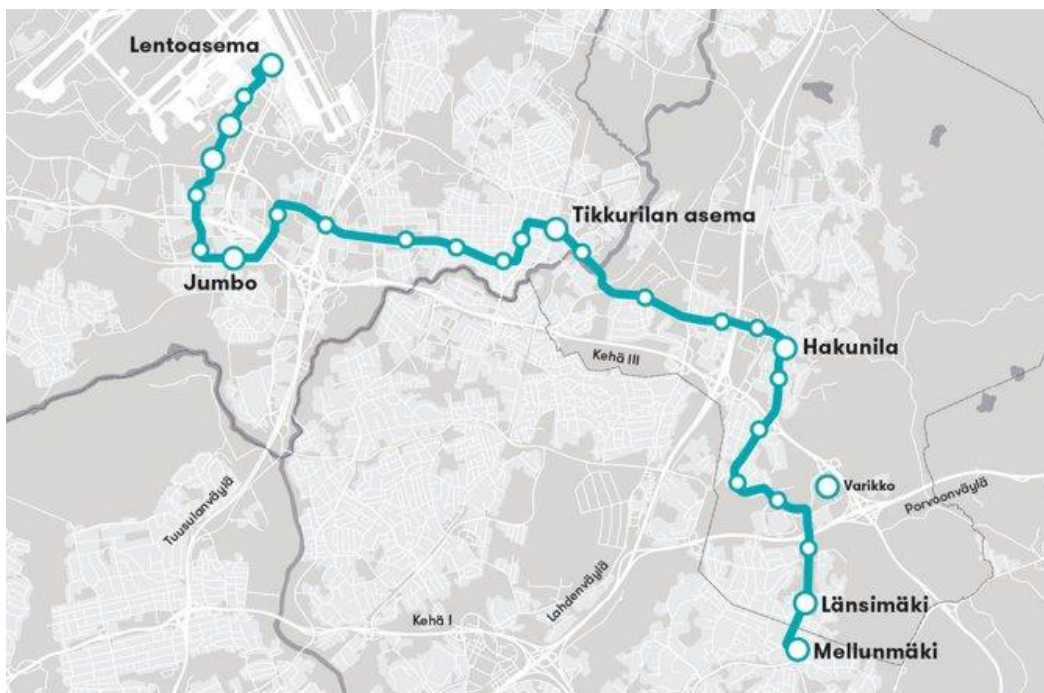
Asemakaavan muutoksella ja maanalaisella asemakaavalla mahdollistetaan osa Kielotien ja Väritehtaan kadun välisestä tunneliyhteydestä Vantaan ratikkaa varten. Kaavassa osoitetaan joukkoliikenteen vaihtoasema Tikkurilan rautatieaseman laitureiden alapuolelle ja varmistetaan siten sujuvat vaihtoyhteydet ratikasta juniin ja busseihin.

Asemakaava on kaksiosainen. Maanpäällinen kaava 002457 sijoittuu Kielotielle ja sillä osoitetaan tunneliin johtava läntinen ajoyhteys. Maanalainen kaava 611300ma sijoittuu pääradan itälaidan sekä Kielotien ja Lehdokkitien risteyksen välille rautatiealueen (LR), katualueen, puistoalueen (VP) ja liike- ja toimistorakennusten korttelialueen (K) alapuolelle. Maanalaisella kaavalla osoitetaan maanalainen katualue (ma-KATU) sekä tilavaraus joukkoliikennetunnelille (ma-JL) ja maanalaiselle joukkoliikenteen pysäkillä sekä niihin liittyville kulkuyhteyksille. Maanalaisen kaavan alueella maanpäällisiin asemakaavoihin ei tule muutoksia.

Tikkurilan reittivaihtoehtoja on vertailtu yleissuunnitelmavaiheessa Ratakujan, Lummetien ja Valkoisenlähteen tien osalta (WSP Finland Oy 10/2019) ja myöhemmin lisäksi muilla pääradan alittavilla tunnelivaihtoehtoilla (WSP Finland Oy 10.3.2022). Asemakaavan ratkaisu perustuu ratikan yleissuunnitelmassa (WSP Finland Oy 18.9.2019) ja tunnelin rakennettavuusselvityksessä (AFRY Finland Oy 19.4.2021) esitettyihin rakenteiden tilatarpeisiin. Kaavassa annetaan määräyksiä muun muassa kaupunkikuvaan, rakentamisen laatuun ja ympäristöolosuhteisiin liittyen. Tunnelin itäosa ajoyhteyksineen ratkaistaan tulevissa Vantaan ratikan asemakaavoissa.

Raitiotie ja Tikkurilanraitio toteutuessaan kasvattaisivat Tikkurilan matkakeskuksen merkitystä joukkoliikenteen solmukohtana. Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävää ja esteetöntä liikumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 työohjelmassa.



Kuva: Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijoittuu Tikkurilan ja Jokiniemen kaupunginosiin. Alue on raideliikenteen, lentokentän yhteysliikenteen ja tieliikenteen solmukohdassa. Kehäradan liikenne käynnistyi kesällä 2015 ja Tikkurilasta on muodostunut Suomen kolmanneksi vilkkain rautatieasema Helsingin päärautatien ja Pasilan aseman jälkeen. Tikkurilan asemalla on lisäksi bussiterminaali ja taksisyhteydet. Kävelyn ja pyöräilyn verkosto on tiheä.

Suunnittelualue sijaitsee voimakkaasti kehittyvän Tikkurilan ytimessä. Lähistöllä on vireillä useita kaava- ja rakentamishankkeita.



Kuva 1. Suunnittelualueutta Ratakujan kohdalla kesäkuussa 2020 kauppakeskus DIXI:n suunnasta kuvattuna (lähde: Vantaan raitiotie, rakennettavuusselvitys, Ratakujan tunneli Afry Finland 19.4.2021)

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Keravanjoen laakson savitasangolle. Vuonna 1870–1871 mitatussa Senaatin kartassa näkyy, että alue on ollut osin peltoa ja osin niittyä. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa. Kirjastopuisto ja Tikkurilantorin muodostavat urbaanin puistoaukiotilan.

Kirjastopuisto on maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti tärkeä keskustapuisto. Kirjastopuistossa on muutama arvopuu, jotka ovat maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittäviä. Kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti merkittävät lehtipuut, tammi että hopeapoppeli, ovat maamerkkimäisiä yksittäispuita, jotka ovat arviolta noin 50 vuotta vanhoja.



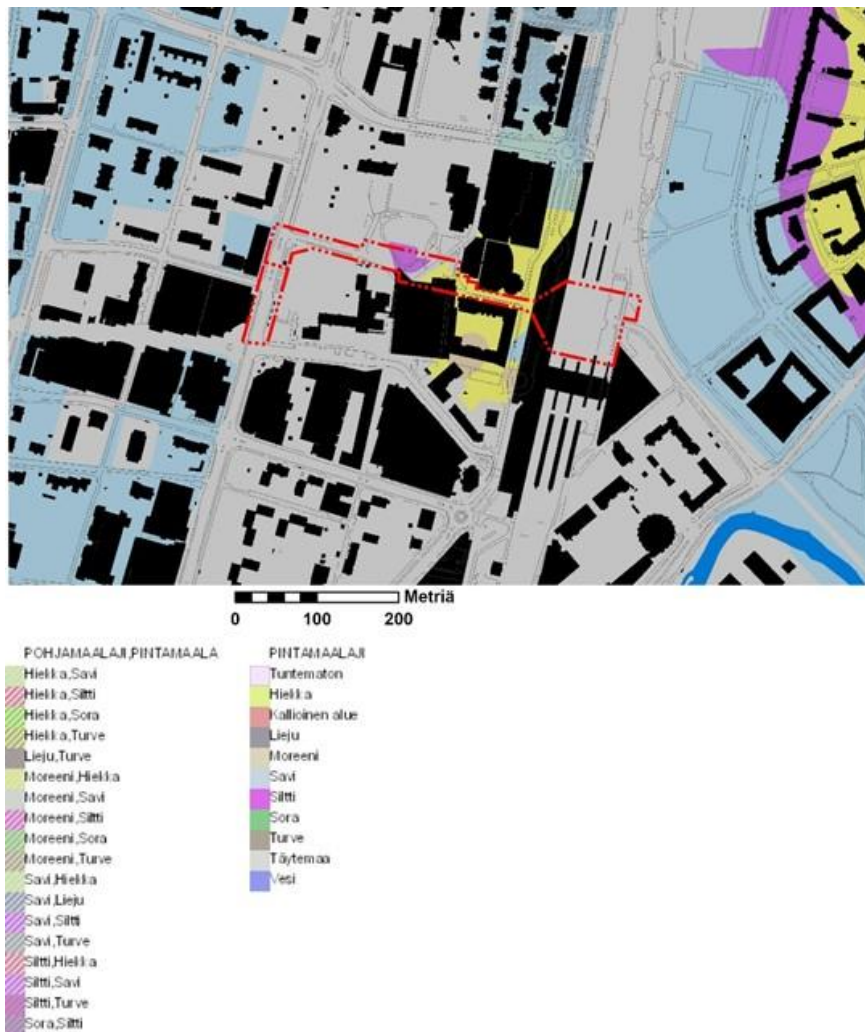
Kuvat 3 ja 4. Vasemmalla Kirjastopuiston tammi, oikealla hopeapoppeli

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on pääosin vettä läpäisemätöntä ja viemäröityä aluetta. Kirjastopuistossa maanalaisten kaavan yläpuolella on vettä läpäisevää kasvualustaa sekä hulevesien viivytyspainanne. Alue ei sijaitse pohjavesialueella. Alueella ei ole merkittävää tulvimisriskiä.

Maaperä ja topografia

Maalajikartan (kuva 3) mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin täyttöä ja hiekkaa. Radan länsipuolella Männistönpolun ja Ratakujan välisellä alueella on pieni alue savea. Kaava-alueen itäosa rajautuu savialueeseen. Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään n. 8,8 m kerros savea. Savikerroksen alla maaperä vaihtuu siltin, hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Kairaukset ovat ulottuneet n. 1,0–15,08 m syvyydelle maanpinnasta. Syvimät kairaukset sijaitsevat alueen itäpuolella Värитеhtaankadulla. Matalimmat kairaukset sijoittuvat kaava-alueen eteläosaan Ratatien varteen. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.



Kuva 5. Maalajikartta. Punainen pistekatkoviiva osoittaa kaava-alueen rajauksen.

Kaava-alueen pohjoisemmalla alueella tehtyt pohjatutkimuspisteet näkyvät kuvassa 4.



Kuva 6. Pohjatutkimuskartta (ei mittakaavassa). Punainen viiva osoittaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman rajauksen.

Pohjaveden pinta on vuosina 2013–2021 tehtyjen mittausten mukaan vaihdellut n. 0,63–5,25 m syvyydellä maanpinnasta. Korkeimmillaan pohjavesi on havaittu kaava-alueen pohjoisosassa. Kaava-alue ei sijaitse määritellyllä pohjavesialueella.

Lummekujalla, Ratakujalla, pääradan kohdalla ja Värитеhtaankadulla maanpinnan korkeusasema vaihtelee raitiotien linjalla noin tasovälillä +17...+20. Pohjamaa on Lummekujalla täytemaata, jonka alapuolella on savea, syvimmillään 7 metriä maanpinnan tasosta. Kirjastonpuiston, Ratakujan ja pääradan kohdalla pohjamaa on sekoitus täytemaata, silttiä, hiekkaa ja moreenia. Värитеhtaankadulla pohjamaa on täytemaata, jonka alapuolella on savea, syvimmillään 8 metriä maanpinnan tasosta. Kallionpinnantasoa vaihtelee noin tasovälillä +5...+15 ollen korkeimmillaan Kirjastonpuiston ja Maalipolun (pääradan itäinen reuna) välisellä alueella, noin 4...6 metrin syvyydessä maanpinnasta. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus.

Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamiskäytös tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilan kehittyminen asuinalueena on kytkeytynyt pääraataan. Tikkurilassa asui vuoden 2020 lopussa 7297 henkeä ja Jokiniemessä 6110 henkeä. Tikkurilan väkiluku nousi 778 hengellä vuoden 2019 alusta ja Jokiniemen väkiluku nousi 332 hengellä vuoden 2019 alusta. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri. Jokiniemellä taas yli 65-vuotiaiden osuus on pienempi kuin muualla Vantaalla. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli 46 210 henkeä vuoden 2020 lopulla, joka on kasvanut yli 8 500 asukkaalla vuodesta 2010. Tikkurilan suuralueen väestön ennustetaan kasvavan noin 4 400 henkilöllä vuosien 2021–2026 aikana.

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Kaava-alueeseen rajautuu asuin- ja palvelusalueita Lummekujalla, Kirjastopuistossa, Ratakujalla ja Värитеhtaankadulla.

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen, lapsettomat avopariperheet ja työttömyys. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanut, mikä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen. Jokiniemessä on paljon opiskelija-asuntoja, joten alueen väestöstä merkittävä osa on opiskelijoita.

Palvelut ja työpaikat

Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Lähes 92 prosenttia 6 300 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina. Jokiniemen työpaikoista joka neljäs oli vuonna 2013 julkisen hallinnon toimialalla. Jokiniemessä on kunnan palvelujen lisäksi useita valtion toimipaikkoja. Tikkurilassa ja Jokiniemessä on runsaasti julkisia ja kaupallisia palveluita.

Seudullisesti tarkasteltuna alue kytkeytyy Tikkurilan rautatieaseman kautta laajasti pääkaupunkiseudun ja osin laajemminkin Uudenmaan ja Kanta-Hämeen työmatkapendelöintiin. Kaikki kaukumat pysähtyvät Tikkurilassa, mikä tuo tarkasteluun valtakunnallisen ulottuvuuden.

Suunnittelualueen yläpuolelle sijoittuu toimisto- ja liikekeskus Dixi, jossa sijaitsee monipuolisesti erilaisia palveluita, päivittäis- ja erikoistavarakauppoja sekä erilaisia hyvinvointiin ja terveyteen liittyviä yrityksiä ja palveluja sekä poliisilaitoksen lupapalvelut. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee myös muun muassa kirjasto ja ammattikorkeakoulu Laurea.

Kaava-alueen läheisyydessä on vireillä useita hankkeita, joiden toteutumisen myötä alueelle saadaan lisää palveluita ja ratikan käyttäjiä.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue on Tikkurilan ja Jokiniemen ydinkeskustaa. Se sijoittuu Tikkurilan aseman molemmiin puolin. Jokiniemestä on kasvamassa yhä selkeämmin osa Tikkurilan keskustaa.

Tikkurilan kaupunkikuva on ajallisesti kerrostunutta. Kaupunkikuvassa on löydettävissä 1950-luvun kirkonkylämäistä tunnelmaa sekä 1970-luvun ihanteisiin perustuvaa autokaupunkia. Kaupungintalo ja Tikkurilan vanha asema ovat tärkeitä identiteettitekijöitä. Tikkurilan 1980-luvun rakentaminen toi keskustaan isoja kaupallisia yksiköitä, kuten Tikkurin ja Prisman sekä nykyisen Laurean ammattikorkeakoulun. Tikkurilan aseman ympäristö on uudistunut paljon 2010-luvulla. Tikkurilan vanha asemarakennus korvattiin uudella asemakeskuksella, Dixillä, joka otettiin käyttöön vuonna 2015. Ratakujaan reunustavat rakennukset on rakennettu vuosina 2014-2015, paitsi Vantaanaukion toimistorakennus, joka on rakennettu vuonna 1981.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Vantaan kaupunkikulttuurin juuret sijaitsevat Tikkurilan alueella. Vanhin osa Tikkurilan keskustan rakennuskannan historiallisista kerrostumista on hävinnyt vanhaa rautatieasemaa ja vernissatehdasta lukuun ottamatta. Tikkurilasta tuli Helsingin maalaiskunnan hallinnollinen keskus vuonna 1946, kun siihen asti keskuksena ollut Malmi liitettiin osaksi Helsinkiä.

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat rakennusperintökohdeluokkaan R1 arvioidut vuonna 1957 valmistunut Vantaan kaupungintalo (lähde: rakennushistoriaselvitys 2010), vuonna 1984 valmistunut Tikkurilan kirjasto (lähde: Vantaan arkkitehtuuri- ja miljöökohteita, 1998) sekä vuonna 1936 valmistunut Villa Grönberg. Kaakkoisosassaan suunnittelualue sivuaa Suuren rantatien linjausta (Tikkurilantie).

Virkistys

Maanalaisen kaava-alueen yläpuolelle sijoittuu vuonna 2017 valmistunut Kirjastopuisto. Kirjastopuisto muodostaa yhdessä Tikkurilantorin kanssa toiminnallisesti monipuolisen oleskelu-, leikki- ja torialueen. Puistossa sijaitsee myös skeittipooli. Kirjastopuiston läpi kulkee useita tärkeitä kevyenliikenteenreittejä mm. kirjaston, torin, aseman ja Kielotien suuntiin.



Kuva 7. Kirjastopuisto syksyllä 2020. Kuvassa oikealla maanalaisiin tiloihin johtava nykyinen ajoyhteys.

Kaava-alueen läheisyyteen sijoittuu Keravanjoen rantojen viheralueet, jotka ovat Tikkurilan keskustan vetovoimaisin viheraluekokonaisuus. Jokiniemen pohjoisosassa sijaitsee urheilun monitoimipaikka, Hiekkaharjun liikuntapuisto.

Liikenne

Suunnittelualue sijoittuu Tikkurilan aseman ympäristöön, joka on liikenteen solmukohta.

Autoliikenne

Kaava-alueen länsiosaan sijoittuva Kielotie on pohjois-etelä-suuntainen kokoojaku, johon yhdistyvät poikkikadut. Kielotie yhdistyy pohjoisessa Talkootiehen ja etelässä Kielotie ja Talvikkitie yhdistyvät Tikkuritieksi, joka jatkuu Kehä III:n yli Tapulikaupungintielle asti. Tikkuritieltä on liittymät Kehä III:lle. Maanalaisen kaava-alueen yläpuolella sijaitsevat Lummekuja, Ratakuja ja Ratatie ovat kaksisuuntaisia liityntäkatuja. Kaava-alueelta on yhteyksiä pysäköintilaitoksiin.

Joukkoliikenne

Suunnittelualue sijoittuu Tikkurilan aseman ympäristöön, jolla sijaitsee juna-asema ja bussitermiinaali. Tikkurilan juna-asemalla pysähtyvät kaikki lähi- ja kaukojunat. Tikkurilan asemalla on myös liityntäpysäköintiä. Aseman kautta liikkuu vuosittain noin 12 miljoonaa matkustajaa.

Pääradan itäpuolella Tikkurilan aseman kohdalla varaudutaan kahden junaliikenteen lisäraiteen ja uuden laiturin rakentamiseen. Lisäraiteiden toteuttamisesta ei tällä hetkellä ole olemassa päätöksiä.



Kuva 8. Ratapihan aluetta suunnittelualueen kohdalla (lähde: Vantaan raitiotie, rakennettavuusselvitys, Ratakujan tunneli Afry Finland 19.4.2021)

Kaava-alueella Kielotielä sekä kaava-alueen läheisyydessä Tikkurilantiellä, Jokinimenkadulla ja ratatiellä kulkee joukkoliikenteen bussilinjoja.

Kävely ja pyöräily

Alue on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen kaikista suunnista. Pääradan varressa kulkee pyöräliikenteen baana. Värитеhtaankadun eteläpuolella on kävely- ja pyörätie ja Santaradalle varattun LR-alueen itäpuolella Teatteripolku -niminen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu. Pääradan molemmin puolin on pyöräparkit sekä kaupunkipyöräasemat. Kielotien itäpuolella kulkee pääpyöräreitti, jossa pyöräily on osassa katu erotettu omalle kaistalleen. Kielotien länsipuolella kulkee yhdistetty jalankulku- ja pyörätie.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueella on rakennettua vesihuoltoa. Kaavamuutosalueen yleiset vesijohdot sijaitsevat Värитеhtaankadulla (225 m, 1992), Ratakujalla, Kirjastopuistossa sekä Lummekujalla (225 m, 2011).

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hiekkaharjussa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 8000 m³, HW = +80 ja NW = +73.

Jätevesiviemärointi

Kaavamuutosalueen nykyiset jätevesiviemärit sijaitsevat Värитеhtaankadulla (250 m, 1992), Ratakujalla (160 m, 2011), Kirjastopuistossa (315 m, 2011) sekä Lummekujalla (315 m, 2011).

Kaava-alueen jätevedet johdetaan Kielotien runkoviemäriin, Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemärointi / hulevesijärjestelmä

Kaavamuutosalueen hulevesiviemärit sijaitsevat Värитеhtaankadulla (300B, 400 B, 500 B, 1992), Ratakujalla (1000 B), Kirjastopuistossa (315 m, 2011) sekä Lummekujalla (315 m, 2011).

Alueen hulevedet johdetaan Kielotien, Ratatien ja Värитеhtaantien hulevesiviemäreitä pitkin Kera-vanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Kaukolämpölinja kulkee Värитеhtaankadulla, Ratakujalla, Lummekujalla ja Kielotiellä. Lisäksi kaduilla on sähkö- ja telekaapeleita.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu alueelle.

Ratakujan ja Lummekujan läheisyydessä sijaitsee kolme muuntamo. Ratakujalla sijaitsee myös merkittäviä kaapelikaivantoja.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Suunnittelualue ei ole lentomelualue. Suunnittelualueen merkittävin melulähde on rautatie, jossa päivämelu on 65–70 dB ja paikoin 70–75 dB. Kielotien liikennemelu nousee 60–65 dB suunnittelualueella. Sitowisen meluselvityksessä (20.12. 2021) rautatieliikenteen melua eikä tunnelin yläpuolisten katujen melua ei ole mallinnettu, koska niillä ei ole yhteisvaikutusta tunnelissa sijaitsevan raitiomelun kanssa.

Nykytilanteessa melu asuinrakennusten oleskelupiha-alueilla ei ylitä ohjearvoja. Asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuu enimmillään 52 dB päiväajan ja 43 dB yöajan melu Ratakujalla. Liike- ja toimistorakennuksiin kohdistuu enimmillään 62 dB päiväajan ja 53 dB yöajan melu Kielotiellä. Melutasot eivät aiheuta ohjearvojen ylitystä sisätiloissa, kun oletetaan että julkisivut ovat tavanomaisia ja niiden äänitasoero vähintään 30 dB.



Päiväajan keskiläänitaso

$L_{Aeq7-22}$

	> 45 dB
	> 50 dB
	> 55 dB (ohjearvo ylittyy)
	> 60 dB
	> 65 dB
	> 70 dB
	> 75 dB

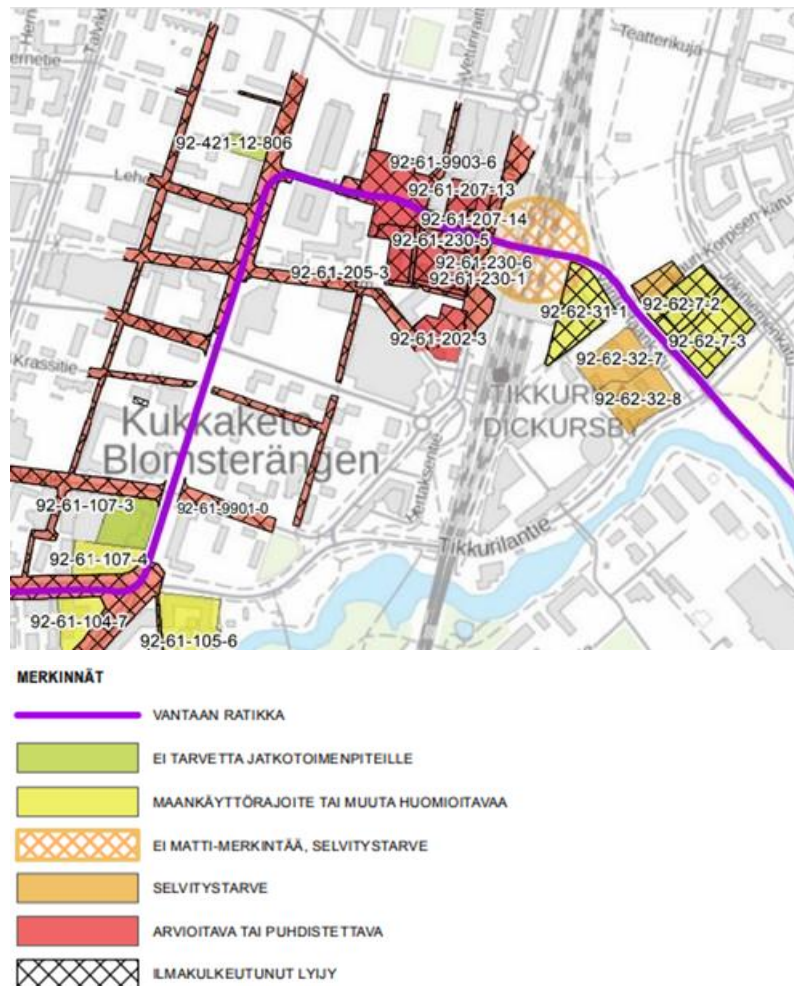
Kuva 9. Ote nykytilanteen päiväajan tieliikenteen melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 20.12.2021). Kaava-alue on osoitettu lilalla viivalla. Kuvassa rautatieliikenteen melua eikä tunnelin yläpuolisten katujen melua ei ole mallinnettu, koska niillä ei ole yhteisvaikutusta tunnelissa sijaitsevan raitiomelun kanssa.

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu pima-riskien (pilaantuneet maa-alueet) selvitys osana Vantaan raitikkalinjan pima-riskien tarkastelua (Raitikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy 2020). Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ympäristöhallinnon ylläpitämään Maaperän tilan tietojärjestelmään (Matti) merkittyjen pima-kohteiden kohderaportteja, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti. Lisäksi laadittuihin selvityskarttoihin on merkitty raitikkareitin

lähialueella sijanneiden kahden lyijysulattamon vaikutuksesta ilmakulkeutuneella lyijyllä pilaantuneet alueet.

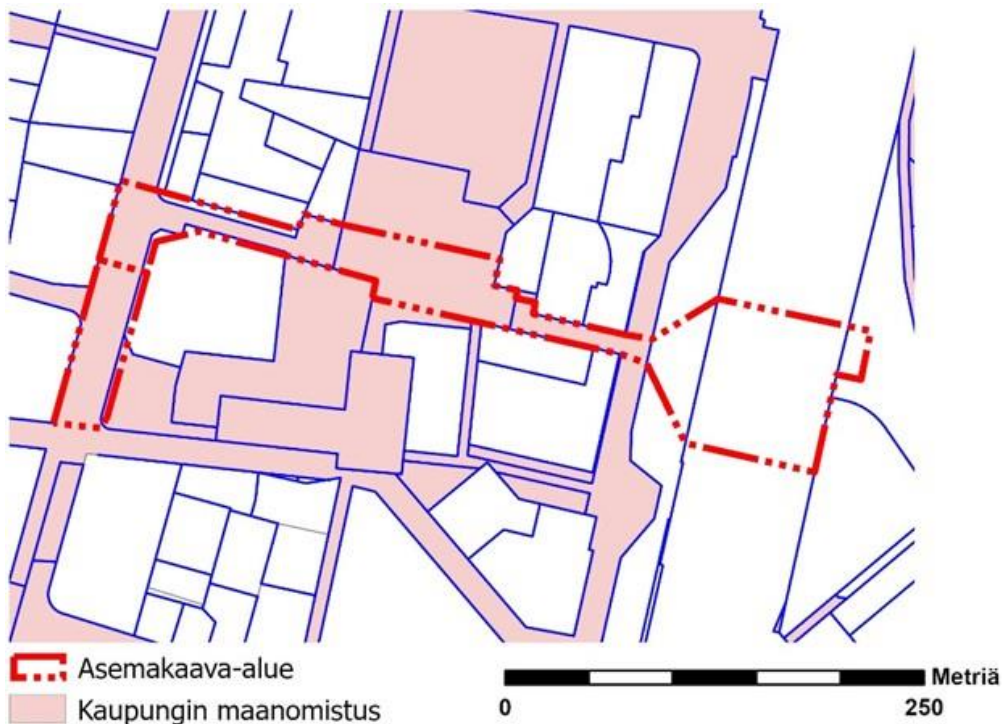
Suunnittelualueella Ratakujalla ja sitä ympärivöissä kiinteistöissä on Matti-lajin mukainen arvioitava tai puhdistettava kohde. Alueella on sijainnut akkutehtaan toimintoja v. 1944–73. Alueelle on kulkeutunut ilmalaskeumana lyijyä läheisyydessä sijainneelta lyijysulattolta ja alueella tehdyissä tutkimuksissa on maaperässä todettu koholla olevia lyijypitoisuuksia. Alueesta on tehty kunnostuspäätös vuonna 2009 ja loppuraportti vuonna 2011, mutta loppuraporttia ei ole tarkastettu, tiedot eivät ole ajan tasalla eikä kiinteistötietoja ole tarkastettu. Kaikilla kiinteistöillä on maankäyttörajoite. Suunnittelualueen läheisyydessä on ilmaluotauslaskeumia myös pääradan itäpuolella. Tikkurilan aseman kohdalla ei ole Matti-merkintää, kohteelle on merkitty selvitystarve.



Kuva 10. Ote Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelusta suunnittelualueella (Golder 2020 Associates Oy 2020).

2.1.4 Maanomistus

Suunnittelualueen ja sen yläpuoliset katu- ja puistoalueet omistaa Vantaan kaupunki. Rautatiealueet omistaa Suomen valtio. Maanalaiseen kaavaan merkitty tunneli alittaa rautatie-, katu- ja puistoalueiden lisäksi myös kiinteistön 92-61-308-4 (Dixi), jonka omistavat Kiinteistö Oy Tikkurilan toimituskiinteistö 1, 2A & 2B c/o YIT Rakennus, Tikkurilan Asemakeskuspysäköinti Oy, Vantaan kaupunki ja Kiinteistö Oy Vantaan Ratatie 11.



Kuva 11. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella. Kaava-alueen raja-alue esitetty punaisella pistekoviivalla.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Tehokas liikennejärjestelmä

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Maakuntakaava

Uudellamaalla on voimassa Uusimaa-kaava 2050, Uudenmaan neljäs vaihemaakuntakaava tuulivoima- ja Natura 2000 alueiden ja luonnonsuojelualueiden merkintöjen osalta sekä Östersundomin alueen maakuntakaava.

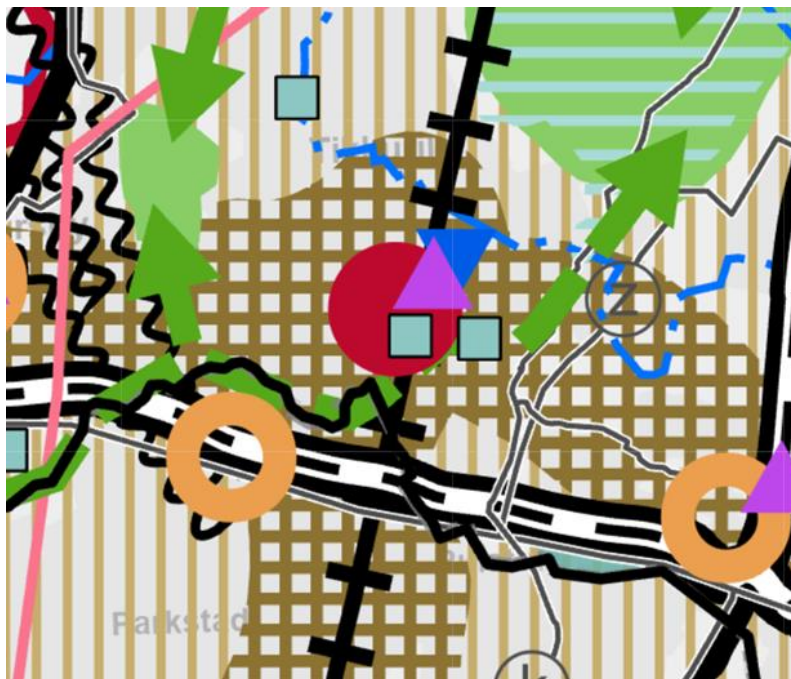
Maakuntavaltuusto on hyväksynyt 4. vaihemaakuntakaavan 24.5.2017. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan sisältyvä Östersundomin alueen vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman 10.5.2021.

Uusimaa-kaava 2050

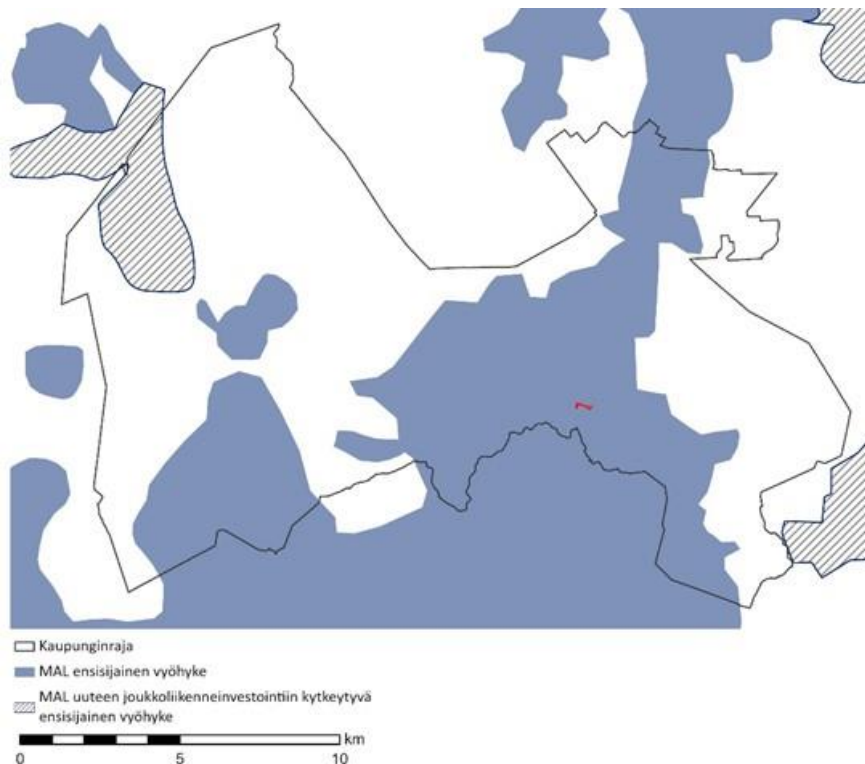
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudennimiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.



Kuva 12. Ote Uusimaa 2050 -maakuntakaavasta. Kaava-alue osuu Tikkurilan keskustatoimintojen alueelle (punainen ympyrä kuvan keskellä).

MAL 2019 -suunnitelma

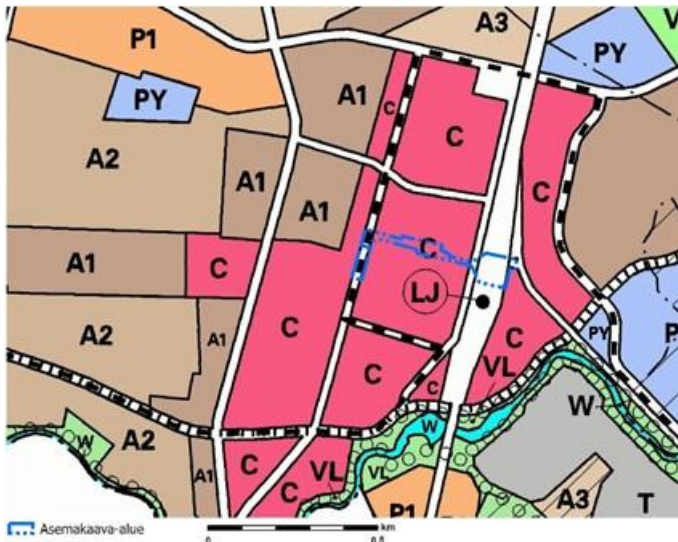
Kuva 13. Ote MAL 2019 -suunnitelmasta. Kaava-alue näkyy punaisella. Kaava-alue osuu MAL:in ensisijaiselle vyöhykkeelle.

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSL:n toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilän saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille.

MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

Vantaan ratikka on yksi MAL 2019 -suunnitelman seudullisen raitiotieverkoston laajentamisen viidestä pikaraitiotiehankeesta.

Yleiskaava 2007

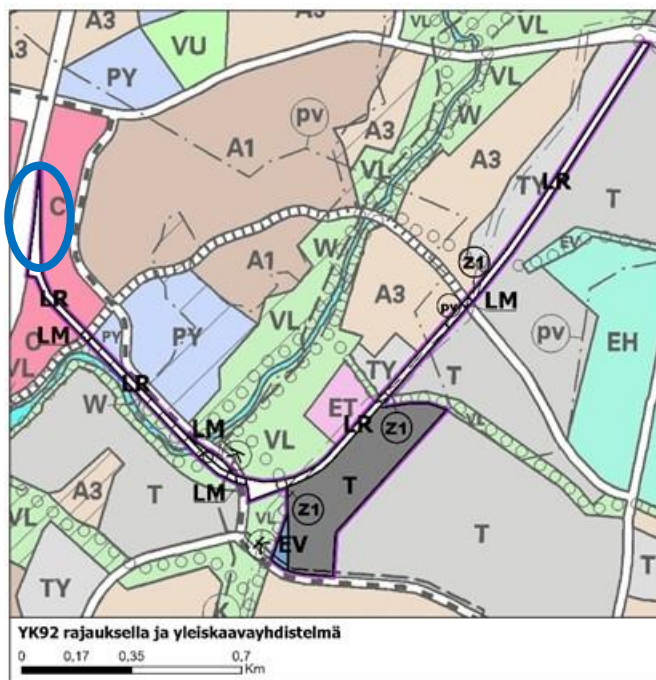


Kuva 14. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2007. Kaava-alue on merkitty sinisellä.

Suunnittelualueella ovat voimassa Vantaan yleiskaava 2007 sekä Vantaan yleiskaava 1992 (Santaradan alue). Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009.

Liikennealueita lukuun ottamatta suunnittelualue on yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C), jonka eteläpuolelle on osoitettu joukkoliikenteen terminaali (LJ). Joukkoliikenteen runkoyhteys on esitetty katkoviivalla.

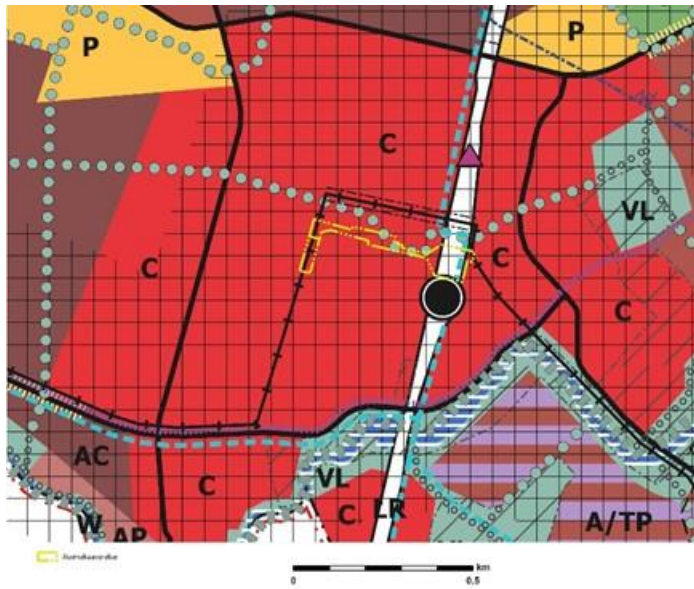
Kaavahanke on yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden yleiskaavan 2007 mukainen.



Kuva 15. Ote yleiskaava 1992 ja yleiskaava 2007 yhdistelmäkartasta, jossa Yleiskaavan 1992 mukainen alue on korostettu. Kaava-alueen itäreuna sijoittuu sinisellä merkittyyn kohtaan.

Suunnittelualueen itäisimmässä kulmassa sijaitsevalla LR alueella on voimassa yleiskaava 1992. Kuvassa 15 violetilla rajatulla alueella Yleiskaavassa 1992 sijaitsee Santaradalle varattu LR alue.

Yleiskaava 2020



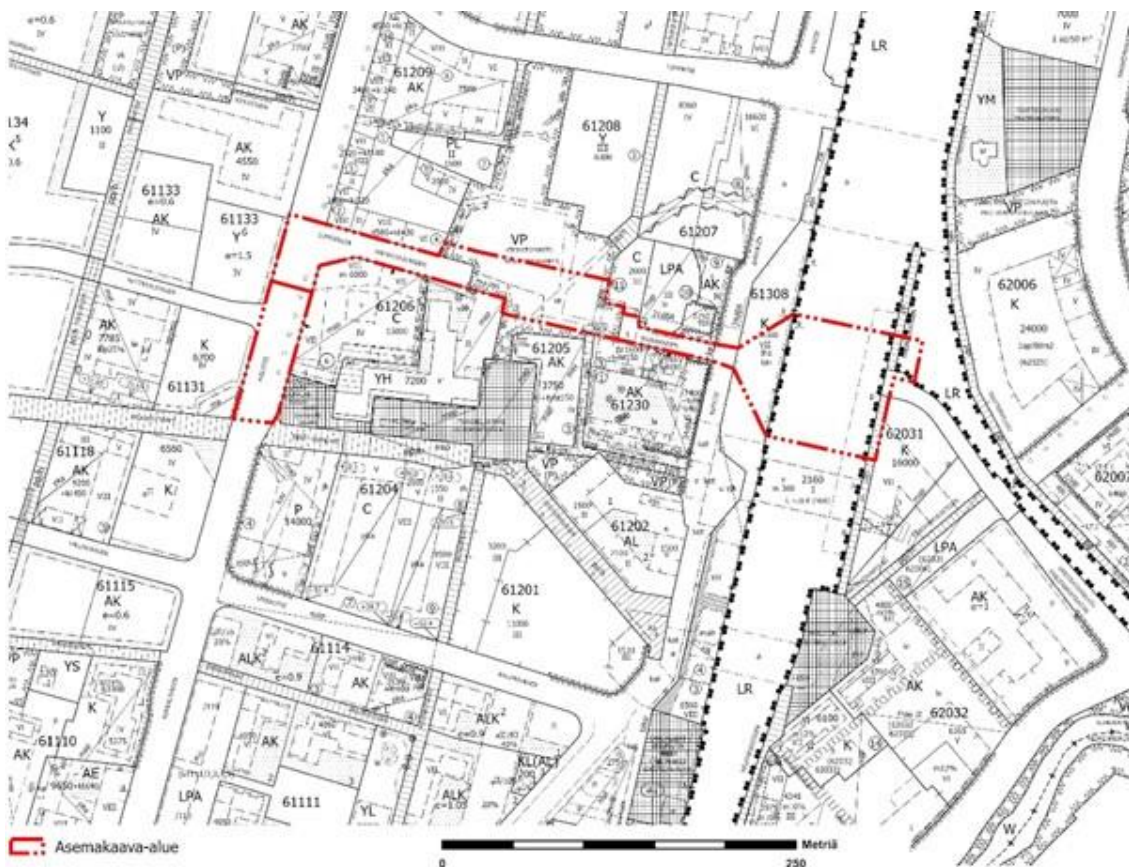
Kuva 16. Ote yleiskaavasta 2020. Kaava-alue on osoitettu keltaisella pistekatkoviivalla.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualaue on kaupunkikeskustan aluetta (C), jonka läpi kulkee raitiotie (musta poikkiviivallinen viiva). Alueen eteläpuolella on valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema (musta pallo) ja alueella kulkee virkistysalueyhteys (vihreä palloviiva). Pohjois-eteläsuunnassa pääradan vierellä kulkee pyöräliikenteen baana (vihreä katkoviiva).

Yleiskaava 2020 ei ole vielä saanut lainvoimaa.

Kaavahanke on yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden yleiskaavan 2020 mukainen.

Asemakaava



Kuva 17. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella rautatiealuetta (LR), liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K), katualuetta ja puistoaluetta (VP).

Kaavamuutosalueella 002457 on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaavan muutos 002365 Kielotie 13 (Kv 25.1.2021)

Maanalaisen asemakaavan alueella 611300ma on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaava 620500 Jokiniemi 1 (SM 4.8.1983)
- Asemakaavan muutos 001998 Tikkurila, Jokiniemi/Asemakeskus (Kv 18.6.2012)
- Asemakaavan muutos 0022247 Tikkurila (Kv 20.4.2015)
- Asemakaavan muutos 001897 Tikkurila (Kv 14.12.2009)
- Asemakaavan muutos 002352 Kielotie 15 (Kv 26.8.2019)

Maanalaisen asemakaavan voimaantulo ei kumoa näitä maanpäällisiä kaavoja.

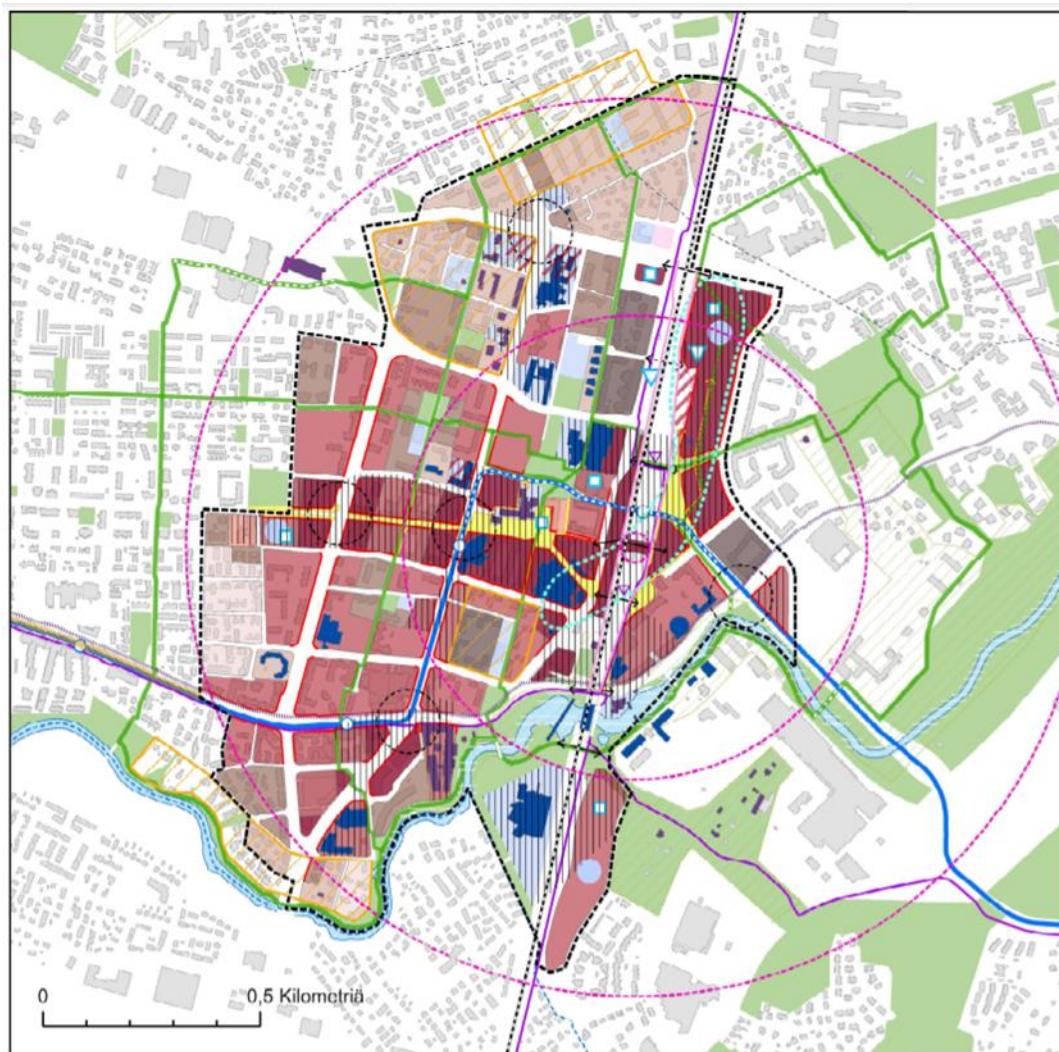
Tikkurilan kaavarungot 2015 ja 2020

Tikkurilan voimassa oleva kaavarunko on vuodelta 2015.

Uusi, Tikkurilan kaavarunko 2020 (062700) kattaa koko Tikkurilan kaupunginosan ja osan Hiekkaharjusta, Jokiniemestä, Kuninkaalasta ja Viertolasta. Kaavarunko 2020 tarkastelee Tikkurilan keskustan kehitystä vuoteen 2040 saakka. Se mahdollistaa 10 000 asukkaan ja 4 000 työpaikan lisäyksen alueelle. Asukasluku kasvaa 21 000:een ja työpaikkamäärä 13 500:aan. Tikkurila tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.

Kaavarungon 2020 kävelyakseli ulottuu Jokiniemestä Asematien kautta Peltolantorille asti. Tikkurilan aseman ympäristö on osoitettu tehokkaan rakentamisen alueeksi ja sekoittuneeksi kaupunkirakenteeksi. Alue on työpaikkavyöhykettä sekä korkean rakentamisen tarkastelualuetta.

Kaupunginhallitus 9.8.2021 asetti Tikkurilan kaavarungon 2020 nähtäville 9.8.-3.10.2021 väliseksi ajaksi.



A KARTTA / KAUPUNKIKUVA JA -RAKENNE, ASUMINEN JA TYÖ

--- KAAVARUNKOALUEEN RAJAUS

PÄÄOSIN 2,0-3,5
 PÄÄOSIN 1,5-2,5
 MAX 1,5
 MAX 1,0
 MAX 0,35

SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE

SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN

SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN

PÄÄOSIN ASUMINEN

PÄÄOSIN ASUMINEN

TYÖPAIKKAVYÖHYKE

KIVIJALKALIIKETILA

Y-TONTTI

VARAUS PALVELUILLE

KORKEAN RAKENTAMISEN TARKASTELUALUE

KEHITETTÄVÄ RISTEYSALUE

YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO

KATUKUVAN KEHITTÄMISVYÖHYKE

VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA KOHDE

VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA JA ASEMAKAAVALLA SUOJELTU KOHDE

ASEMAKAAVOITUKSEN ARVOTTAMA KOHDE / ALUE

ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ

RKY-KOHDE SUURI RANTATIE

VIHERALUE

VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS

KEHITETTÄVÄ VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS

JOEN VARREN VIRKISTYSKÄYTÖN KEHITTÄMISVYÖHYKE

KÄVELYKESKUSTA

KÄVELYKESKUSTAN LAAJENEMISALUE

RAUTATIE

RAIDELIIKENTEEN ALUE/TARKASTELTAVA MUUTOSALUE

RAUTATIEEN ALITTAVA TAI YLITTÄVÄ YHTEYS, OLEVA / TARKASTELTAVA

VANTAAN RATIKKA JA PYSÄKIT

VANTAAN RATIKKA TUNNELISSA

MATKAKESKUS, ETÄISYYDET 500 m ja 1 km

PYÖRÄLIIKENTEEN BAANA

LIITYNTÄPYSÄKÖINTI, AUTOT JA PYÖRÄT

KESKITETTY PYSÄKÖINTI TAI SEN MAHDOLLISUUS

Kuva 18. Ote Tikkurilan kaavarungosta 2020. Kartassa A on esitetty kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen ja työ.

Rakennuskielto

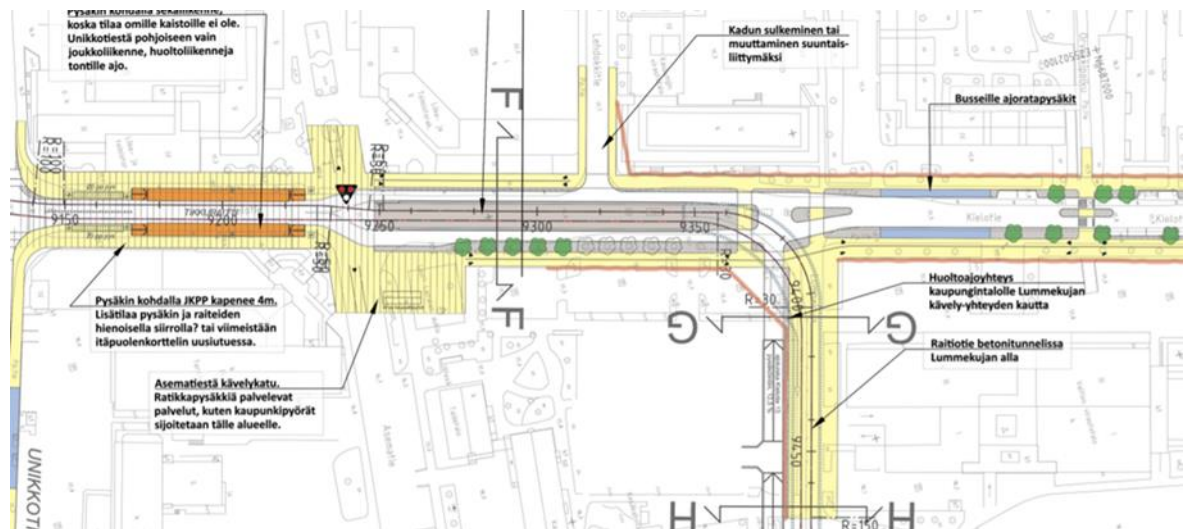
Alueella ei ole rakennuskieltoja.

Muut päätökset ja suunnitelmat

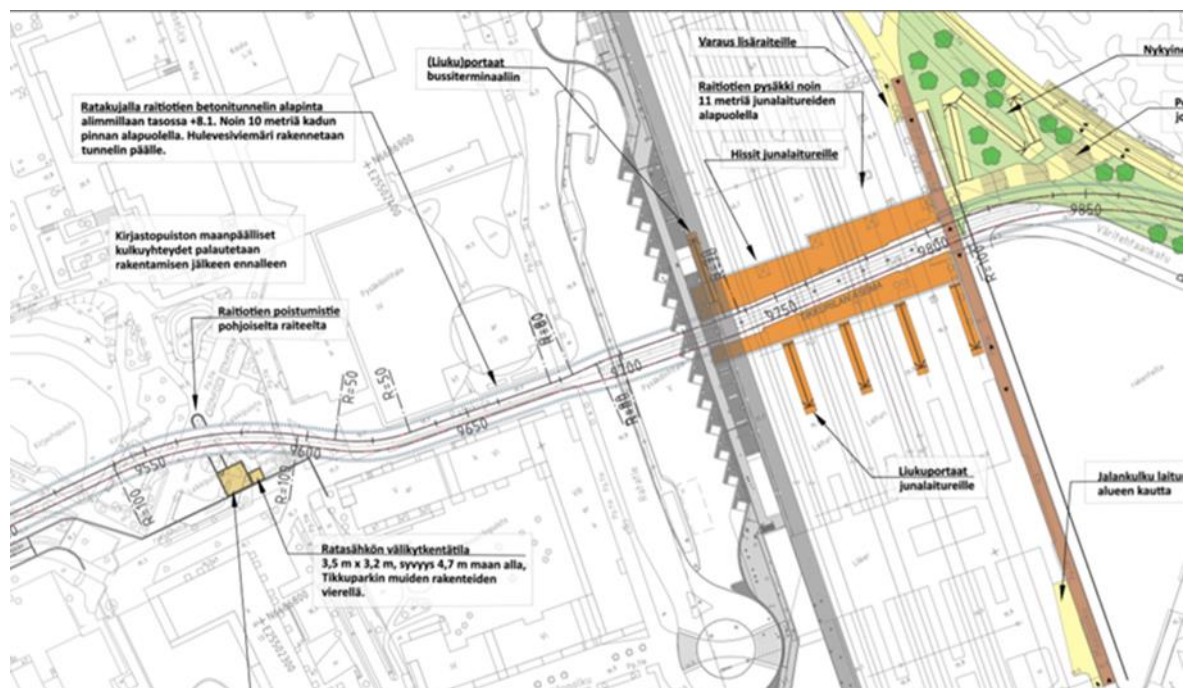
Ratikan yleissuunnitelma (2019)

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat ja tunnelin osalta rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



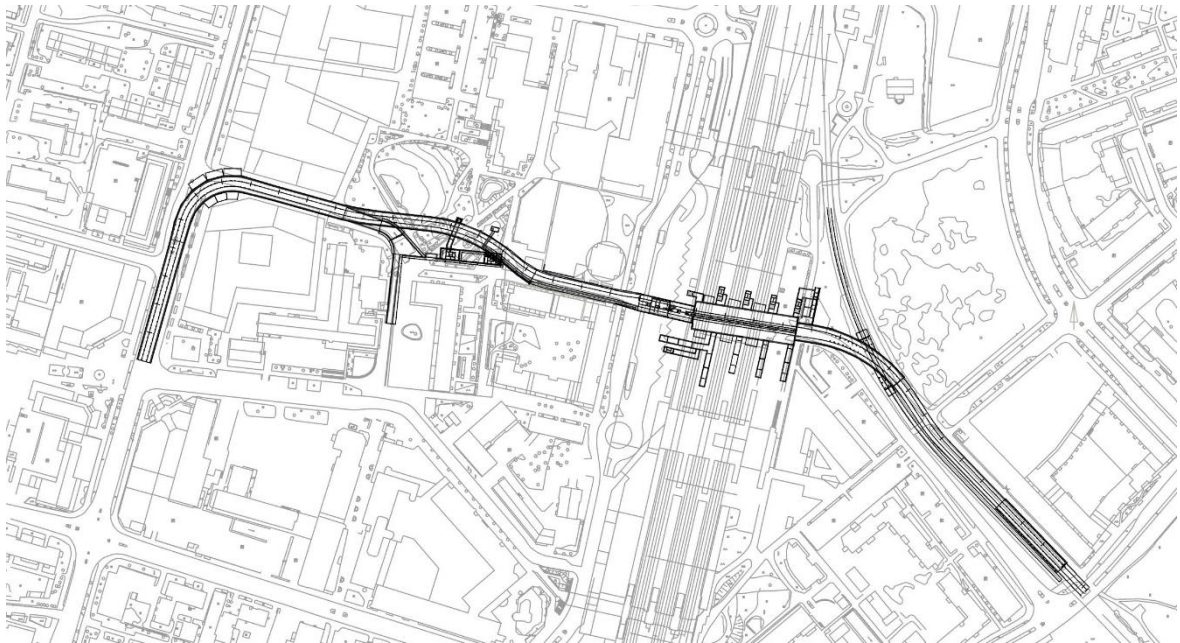
Kuva 19. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland Oy 2019).



Kuva 20. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland Oy 2019).

Vantaan raitiotie, rakennettavuusselvitys, Ratakujan tunneli (Afry Finland Oy, 19.4.2021)

Selvitys esittää Vantaan raitiotien toteutettavuuden välillä Kielotie-Tikkurilantie. Rakennettavuusselvitys oli jatkoa WSP Finland Oy:n laatimalle yleissuunnitelmalle, jota ratkaisuna selvitys tarkensi Tikkurilan keskustan alueen tunnelin toteutuksen osalta. Selvitys laadittiin osana AFRY Finland Oy:n toimeksiantoa 3–10/2020 ja sitä tarkennettiin alkuvuodesta 2021. Selvitys esittää Tikkurilanraitojen tunnelin mahdollisen toteutustavan ja -järjestyksen periaatetasolla.



Kuva 21. Alustava suunnitelma (Vantaan raitiotie, rakennettavuusselvitys, Ratakujan tunneli, Afry Finland Oy, 19.4.2021)

Tunnelin katu- ja rakennussuunnittelu (alkaen syksystä 2021)

Tikkurilanraitojen katu- ja rakennussuunnittelun on alkanut syksyllä 2021, ja valmistuu vuonna 2023. Suunnittelu tehdään ratikan yleissuunnitelman ja tunnelin rakennettavuusselvityksen pohjalta. Katu- ja rakennussuunnittelun myötä saadaan mahdollisimman realistinen arvio tunnelin rakentamisen kustannuksista.

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa suurpiirteisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnin.

Tavoitteena on, että ratikan kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat tai tunnelin osalta rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille ja siitä julkaistiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma 23.11.2020 nimellä ”Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, Vantaan ratikka: Ratikan kaavarunko (yk0049), ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 17.9.2021.

Kaavatyöstä 002457 ja 002457ma julkaistiin lisäksi oma osallistumis- ja arviointisuunnitelmansa 18.5.2021.

Kaupunkiympäristölautakunta 18.1.2022 päätti esittää kaupunginhallitukselle, että kaavaehdotus asetetaan nähtäville 30 päiväksi.

Kaupunginhallitus 14.2.2022 päätti asettaa 18.1.2022 päivätyn asemakaavan nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 23.2.-24.3.2022 välisenä aikana.

Maanalaisen asemakaavan numero vaihtui 611300ma:ksi.

Ratikan asemakaavat ovat Vantaan kaavoitusohjelmassa 2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Kaavamutoksen hakijat
- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Ratikan suunnittelua varten on laadittu kaksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Toinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma koskee koko ratikan varren suunnittelua. Myöhemmin laadittiin tätä Tikkurilanraitoon asemakaavamuutosta varten vielä oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Koko ratikan varren jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020. Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielenpiirteet tästä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin yhteensä 88 kappaletta. Mielenpiteistä 5 kappaletta koski Tikkurilanraitoon kaava-alue. Näistä 4 mielenpidettä koski ratikan linjausta. Yksi mielenpide koski ratikan ja muiden rakennushankkeiden aikataulujen yhteensovittamista. Yhdessä mielenpiteessä esitettiin huoli ratikan rakentamisen aikaisista haitoista, rakentamisen aikaisesta vaikutuksesta kiinteistöjen arvoon, Kirjasto- ja puiston käytettävyydestä rakentamisen aikana sekä ratikan aiheuttamasta tärinästä.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis), 23.9.2021 (koko ratikan linja). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Ratakujan asunto-osaakeyhtiöiden yleisötilaisuus tunnelin suunnitelmiin liittyen järjestettiin 31.3.2021. Kaikille avoin Vantaan ratikan keväinfo järjestettiin 6.4.2022 hybridinä Vantaan valtuustosalissa ja Vantaa-kanavalla (koko ratikan linja).

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Tikkurilanraitoon asemakaavatyöstä julkaistiin lisäksi oma osallistumis- ja arviointisuunnitelmansa nro 002457 ja 002457ma 18.5.2021. Asiasta tiedotettiin Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielenpiteet Tikkurilanraitoon asemakaavatyöstä nro 002457 ja 002457ma osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 18.6.2021 mennessä ja niitä saatiin 9 kpl. Tikkurilanraitoon asemakaavamuutosta esiteltiin Uudistuva Tikkurila -tapahtumassa 19.5.2022.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielenpiteet

Mielenpiteet Tikkurilanraitoon asemakaavatyön nro 002457 ja 002457ma osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 18.6.2021 mennessä ja niitä saatiin 9 kpl.

Mielenpiteissä lausuttiin seuraavaa:

HSL

HSL:n mielenpiteen mukaisesti Vantaan ratikan kaikkien suunnitteluratkaisujen tulisi pyrkiä nopeuden ja sujuvuuden turvaamiseen. Erityistä huomiota vaativa kohde on Tikkurilanraitoon läntinen suuaukko. Lisäksi huomiota on kiinnitettävä rakentamisen aikaisiin järjestelyihin ja tunnelin rakentaminen tulee vaiheistaa niin, että Ratatie ja linja-autotermiinaali, sekä Kielotie eivät ole yhtä aikaa työmaa-alueena. Tikkurilan aseman kohdalla on itäpuolella myös varaus kahdelle lisäraiteelle, mikä on huomioitava raitiotien ja siihen liittyvien kulkuyhteyksien suunnittelussa, vaikka lisäraiteiden toteuttamisesta ei tällä hetkellä ole olemassa päätöksiä.

HSY

Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesi-huoltolinjat tulee lähtökohtaisesti osoittaa yleisille alueille ja johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää.

Kaupunginmuseo

Kaavan toteutuessa tulee varmistaa, että kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan kaupungintalon sekä rakennusperintöarvoiltaan merkittäviksi todetun kirjaston talon suojeluedellytykset eivät vaarannu.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energian Sähköverkot Oy

Asemakaavamuutoksessa tulee huomioida keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sekä kaukolämpöputkien sijainnit.

Elisa Oyj

Alueella on runsaasti yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita, joiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa.

Fingrid Oyj

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja.

Senaatti-kiinteistöt

Senaatti-kiinteistöt esittää, että Jokiniemenkujan läheisyyteen suunniteltaisiin ja toteutettaisiin ratikan pysäkkipari. Poliisin viranomaistoiminnan erityisvaatimukset sekä häiriöttömät toimintaedellytykset tulee huomioida jo suunnitteluvaiheessa siten, että rakentamisesta ja siihen liittyvästä liikenteestä ei aiheudu poliisin liikkumiselle esteitä tai hidasteita.

Asunto Oy Vantaan Tikkurilanaukio

Asunto Oy Vantaan Tikkurilanaukio haluaa ilmaista kantansa, jonka taloyhtiön yhtiökokous on linjannut vuonna 2020: ”ettei taloyhtiö hyväksy linjausta, että raitiovaununlinja toteutetaan Ratakujan puolelta. Perusteluna, että parkkihalli joudutaan sulkemaan pitkäksi aikaa”.

Väylävirasto

Tikkurila – Hakkila -rata on Väylävirastolle radan kunnossapidon kannalta tarpeellinen rataosa ja tämän käytössä säilyminen tulee asemakaavamuutoksessa turvata. Asemakaavatyön ja raitiotien jatkosuunnittelun yhteydessä tulee raitiotien järjestelyt yhteensovittaa Pasila – Riihimäki -radan ja Tikkurila – Hakkila -radan kanssa siten, ettei raitiotien rakentamisesta aiheudu haittaa em. rataosille.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 18.1.2022 esittää kaupunginhallitukselle (14.2.2022), että kaavaehdotus asetetaan nähtäville ja oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot. Nähtävillä oloaikana 23.2.- 24.3.2022 saatiin kaksi muistutusta. Lausuntoja pyydettiin 72 ja saatiin seitsemältä lausunnonantajalta.

Lausunnot, muistutukset sekä vastineet tiivistetysti:

Caruna Oy

Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Uudenmaan ELY-keskus

Meluselvityksen liitekartat on syytä lisätä kaava-aineistoon. Kaava-aineistossa tulee kuvata raitio- liikenteen aiheuttama runkomelu, koska raitiotie sijaitsee tunnelissa. Selvityksestä täytyy käydä ilmi mahdolliset runkomelulle herkat kohteet sekä varmistua kaavamääräyksen siitä, että koh- teessa on mahdollista toteuttaa riittävä torjunta runkomelua ja tärinää vastaan.

Vastine:

Meluselvityksen liitekartat lisätään kaava-aineistoon meluselvitysraportin yhteyteen. Ratikan yleis- suunnitelman yhteydessä tehdyssä tärinäselvityksessä (WSP Finland Oy, 18.9.2019) kaava-alue ei kuulu tärinän kannalta ongelmallisiin kohtiin. Tunnelissa kulkeva ratikka aiheuttaa kuitenkin jon- kun verran ympäristöön leviävää tärinää ja runkomelua. Runkomelun syntymistä ja leviämistä voi- daan vähentää ja ehkäistä huomioimalla tärinä ja runkomelu raitiotien suunnittelussa. Kaavassa on annettu katualueelle ja tunneliin suunnittelua koskeva määräys, jolla varmistetaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tä- rinähaittaa. Runkomelu ja -tärinä tullaan selvittämään, ja ehkäisyyn käytettävien teknisten ratkai- sujen tarkempi suunnittelu tullaan tekemään ratikan katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

Väylävirasto

Väylävirasto on antanut 23.6.2021 lausunnon asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitel- masta. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon koskien maanalaista asemakaavaa. Jatkossa on kuitenkin tarpeen tarkastella maanalaisen asemakaavan suhdetta maanpäälliseen ase- makaavan ja arvioida mahdolliset muutostarpeet maanpäällisessä asemakaavassa maan päälle ulottuvien rakenteiden osalta.

Vastine:

Maanpäällisten ja maanalaisten toimintojen suhdetta toisiinsa tarkastellaan jatkossa. Tunnelin itä- pään raitiotiejärjestelyt yhteensovitetaan Tikkurila – Hakkila -radan ja Pasila – Riihimäki -radan kanssa Tikkurilanraitioita itäpäähän asemakaavatyössä. Väylävirasto pidetään radan alituksen suunnit- telussa mukana.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Sujuvien, lyhyiden ja esteettömien vaihtoyhteyksien toteuttaminen eri joukkoliikennevälineiden välille on erittäin tärkeää. Kaavan ratkaisuiden toteutus vaikuttaa joukkoliikenteeseen merkittä- västi, ja työnaikaiset järjestelyt tulee suunnitella tarkkuudella yhteistyössä HSL:n kanssa. Sujuvat vaihtoyhteydet ja helppo liikkuminen tulee turvata myös rakentamisen aikana. HSL haluaa olla ti- viisti mukana raitiotien ja Tikkurilanraitioita alueen jatkosuunnittelussa. Lisäksi HSL haluaa olla myös tiiviisti mukana raitiotien rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen suunnittelussa myös jatkossa.

Vastine:

Rakentamisaikaiset järjestelyt suunnitellaan ja toteutetaan siten, että rakentamisesta koituisi mahdollisimman vähän haittaa alueen nykyiselle liikenteelle ja kulkuyhteyksille. HSL pidetään mu- kana raitiotien ja Tikkurilanraitioita alueen jatkosuunnittelussa sekä rakentamisen aikaisten joukko- liikenteeseen kohdistuvien poikkeusjärjestelyjen suunnittelussa, mahdollisimman sujuvien vaihto- yhteyksien sekä helpon liikkumisen turvaamiseksi.

Fingrid Oyj

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Suunnittelualueella sijaitsee runsaasti rakennettua yleistä vesihuoltoa. Kohde on hyvin vaativa erityisesti vähäisen käytössä olevan tilan vuoksi ja vaatii todennäköisesti poikkeuksellisia ratkaisuja. Yhteistyön Ratikka-hankkeen, konsultin ja HSY:n kesken on oltava tiivistä ja innovatiivista. Suunnittelualueen vesihuollolle ei ole vielä olemassa edes alustavaa kustannusarviota. Rakentamisen yksikkö- ja kokonaiskustannukset tulevat todennäköisesti olemaan poikkeuksellisen korkeat, vaativine työnaikaisine järjestelyineen.

Vastine:

HSY pidetään mukana raitiotien ja Tikkurilanraitojen alueen jatkosuunnittelussa. Vesihuollon tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja puistosuunnittelun yhteydessä ja yhteistyössä HSY:n kanssa. Katusuunnittelun yhteydessä tarkastetaan myös rakentamisen kustannukset. Ratikan investointipäätös tehdään vuonna 2023 perustuen ratikan tarkempiin suunnitelmiin, selvityksiin sekä kustannusarvioihin.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Alueelle Kirjastopuistoon sijoittuu mahdollisesti tunnelia palvelevia teknisiä tiloja ja muuntamo johon tulee Vantaan Energia Sähköverkot Oy kaapeliliitynnät. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:

Muuntamo on huomioitu kaavaehdotuksessa. Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit on huomioitu kaavaehdotusta laadittaessa. Maakaapeleita tai kaukolämpöputkia ei ole tarpeen merkitä kaavaan. Niiden sijainnit ovat tiedossa ja ne sekä mahdolliset muutostarpeet huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Kolme asunto-osakeyhtiötä

Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevat kolme asunto-osakeyhtiötä vastustavat raitiotielinjausta Ratakujalle ja Kirjastopuistoon. Yhtiöt perustelevat kantaansa hankkeen toteutuessa Tikkurilan ydinkeskustan pitkäaikaisella liikennekaoksella sekä kohtuuttomalla haitalla asunto-osakeyhtiöille ja taloudellisilla ja terveydellisillä haitoilla niiden asukkaille. Yhtiöt pitävät tunnelivaihtoehtoa myös kohtuuttoman kalliina ja riskialttiina vaihtoehtona. Tästä syystä yhtiöt esittävät kaavamuutoksen ja maanalaisen kaavan hylkäämistä.

Uuden alikulun sijaan yhtiöt esittävät raitiotielle hyödynnettäväksi jotakin jo alueella sijaitsevista neljästä alikulusta. Järjestelyn uskotaan olevan huomattavasti kustannustehokkaampi ja vähemmän riskialtis.

Yhtiöt perustelevat kantaansa tunnelin rakentamisen aikaisilla haitoilla, kuten Ratakujan rakennusten vaurioitumisriskillä, melu- ja pölyhaitoilla, teknisten verkostojen purkamisen ja uudelleen rakentamisen aiheuttamilla haitoilla, kiinteistöjen luonnollisten kulkureittien katkeamisella, jätteen kuljetuksen ja pelastustoimien estymisellä sekä Tikkuparkin ja Ratakujan parkin käytön estymisellä. Lisäksi yhtiöt osoittavat huolensa, että ratikka tulee aiheuttamaan tärinää, joka vaarantaa rakennukset sekä meluhaittaa asukkaille.

Vastine:

Vantaan ratikan reittiä Tikkurilassa on selvitetty vuosien ajan. Jokaisessa reittivaihtoehdossa on riskinsä ja heikkoutensa, mutta Ratakujan reitti on todettu vaihtoehtoista parhaaksi. Reiteistä on julkaistu raportti osoitteessa vanta.fi/ratikka, ja raportissa perustellaan, miksi Ratakujan reittiin on päädytty.

Tunnelin suunnittelu on käynnissä, ja suunnittelussa pyritään kaikin keinoin minimoimaan lähialueen asukkaille koituvia haittoja. Ratakujan katualueen kokonaisleveys on voimassa olevan asema-kaavan mukaisesti 12 metriä. Selvitysten ja suunnitelmien perusteella katualueelle voidaan toteuttaa ratikkatunneli siten, että viereisille kiinteistöille aiheutuvat haitat eivät muodostu kohtuuttoman suuriksi rakennustöiden aikana. Kulkureittejä kiinteistöihin ei katkaista, vaan ne siirretään työmaan ajaksi. Samoin jätteen kuljetus ja pelastustiet järjestetään niin, että ne työmaan aikana toimivat. Pysäköintilaitokset pyritään pitämään käytössä rakentamisen aikana. Käytön aikaiset tärinhaitat arvioidaan jo suunnitteluvaiheessa, ja ne pyritään torjumaan.

Alueen asukas

Kirjastopuiston ainutlaatuisen suuri hopeapoppeli pitää pystyä säilyttämään. Ehdotettu kaavamääräys on liian väljä. -- Myös viereinen komea tammi olisi syytä saada säilytettyä. Tikkuparkkiin pitäisi päästä jatkossakin ajamaan Lummekujan kautta, vaikka liikennevalo-ohjatusti. Muuten suunnitelma on järkevä ja kannatettava, vaikka tunnelin suu Kielotiellä onkin vähän ongelmallinen.

Vastine:

Tilan puutteen vuoksi raitiotielinjauksen tielle osuvia puita ei pystytä säilyttämään ainakaan nykyisillä kasvupaikoillaan. Todennäköisesti puiden siirrollekaan ei löydy sopivaa kalustoa puiden ollessa hyvin suuria. Kirjastopuistossa sijaitsevan hopeapoppelin säilyttämismahdollisuuksia nykyisellä sijainnilla tutkitaan ratikkatunnelin jatkosuunnittelun yhteydessä. Tavoitteena on pyrkiä säilyttämään hopeapoppeli alueella. Kirjastopuiston uusien puiden istuttaminen tutkitaan ratikkatunnelin yhteydessä laadittavassa puistosuunnitelmassa.

Tikkuparkin uudet ajojärjestelyt tutkitaan tarkemmin ratikkatunnelin katu- ja rakennussuunnitelmien yhteydessä. Ajo Tikkuparkkiin pyritään säilyttämään Lummekujan kautta.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Lausuntojen pohjalta meluselvityksen liitekartat on lisätty kaava-aineistoon meluselvitysraportin yhteyteen.

Asemakaavamutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehdyn piirustusteknisen tarkistuksen vuoksi ja selostuksen tekstiä on tarkistettu ja lisätty liitekuva. Seurantalomake on laadittu molemmille kaavoille erikseen.

Kaavakarttaan lisättiin koko maanalaisen kaava-alueen kattava maanalaisen kadun käyttötarkoitusalue ma-KATU. Kaavamääräyksistä poistettiin tonttijakoa koskeva määräys ja lisättiin kolmiulotteisen kiinteistönmuodostuksen salliva määräys. Tehtyjen tarkistusten vaikutukset kohdistuvat kiinteistönmuodostusprosessiin, eikä niillä ole varsinaisia vaikutuksia kaavan mahdollistamaan rakentamiseen. Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018–2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Kaupunkia tiivistetään lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan resurssiviisaasti. Kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet hyödynnetään rohkeasti ja kaupunkiympäristöistä ja asunnoista tehdään kansainvälisesti kilpailukykyisiä. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa turvataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä ja johdetaan uudistuen ja osallistuen.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastomuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyys-teen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen
- kestävien hankintojen tekeminen

- tilojen ja laitteiden käytön energiatehokkuus.

Ratikan tavoitteet:

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.
2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Tikkurilan reittivaihtoehtoja on vertailtu yleissuunnitelmavaiheessa Ratakujan, Lummetien ja Valkeisenlähteentien osalta (WSP Finland Oy 10/2019) ja myöhemmin lisäksi muilla pääradan alittavilla tunnelivaihtoehtojilla (WSP Finland Oy 10.3.2022).

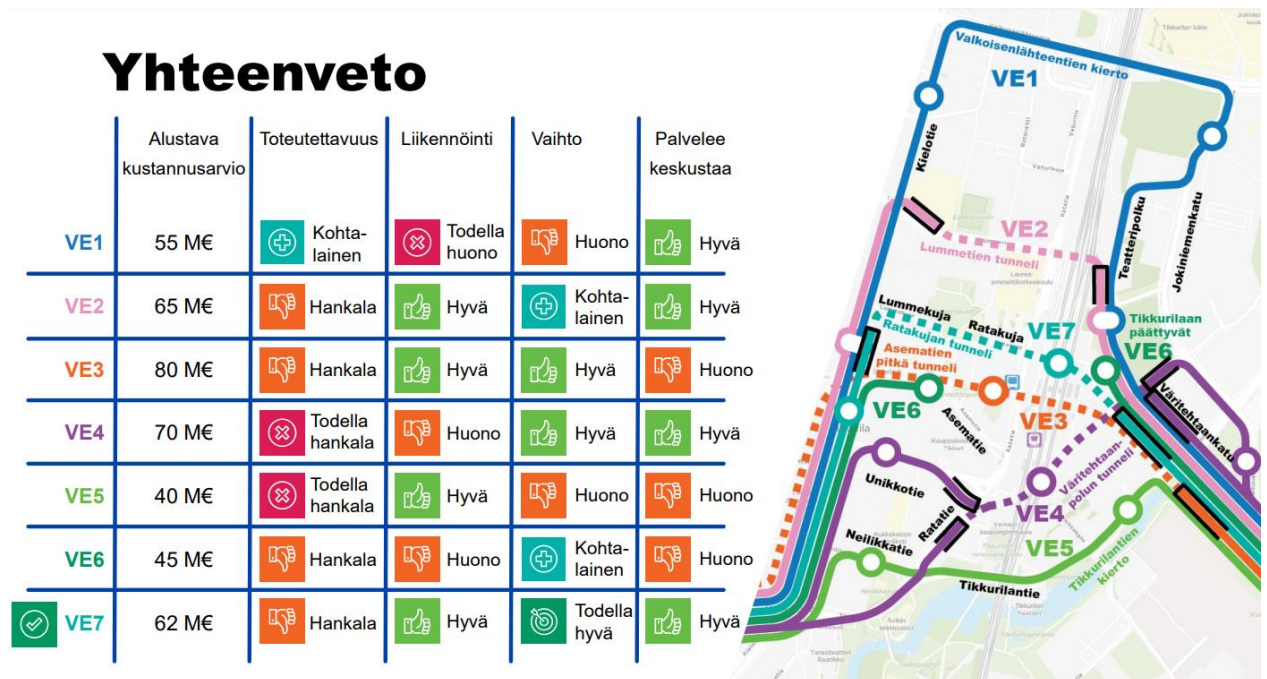
Asemakaavaratkaisu esittää ratikkalinjan sijainnin Tikkurilassa Vantaan kaupunginhallituksen 26.4.2021 tekemän päätöksen mukaisesti.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaratkaisu perustuu rakennettavuusselvityksessä (AFRY Finland Oy 19.4.2021) esitettyihin katurakenteiden tilatarpeisiin.

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan mahdolliseen ratikan rakentamiseen tulevaisuudessa varamalla maanalainen alue joukkoliikennetunnelia varten.

Asemakaavaratkaisu mahdollistaa sujuvan juna-ratikka-bussi –vaihtopaikan Tikkurilaan ja on liikennöinniltään hyvä. Asemakaavaratkaisun mahdollistama vaihtoyhteys on koko ratikkahankkeen kannalta erittäin tärkeä.



Kuva 22. Yhteenveto Tikkurilan reittivaihtoehtotarkasteluista, jossa VE7 kuvaa Ratakujan vaihtoehtoa (WSP Finland Oy 10.3.2022).

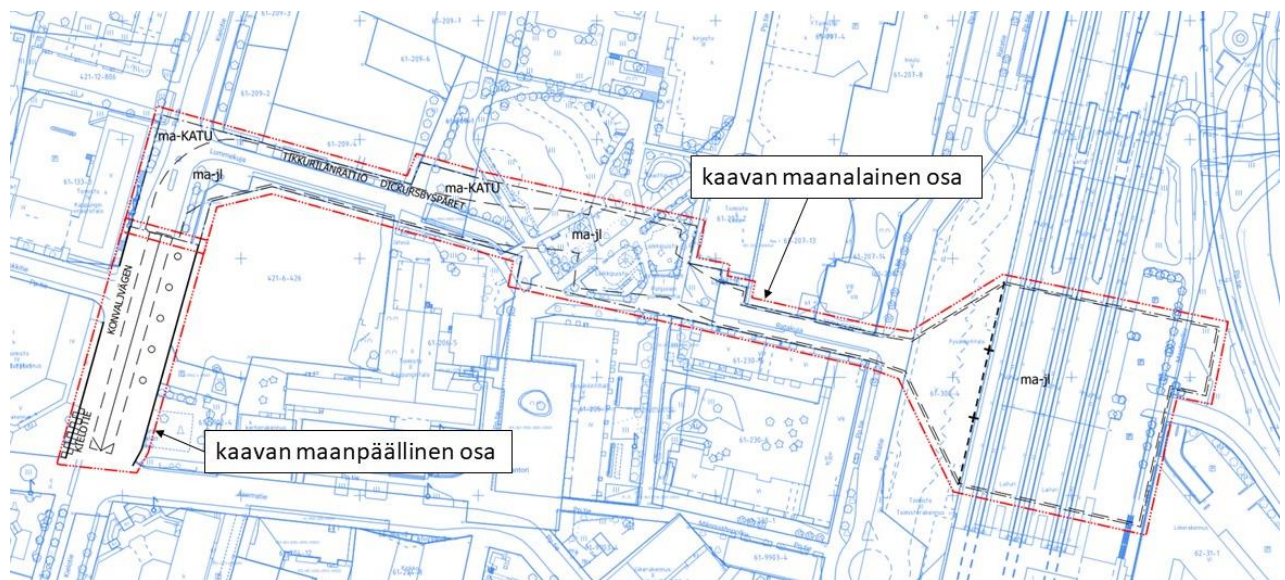
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Maanalaisella asemakaavalla osoitetaan tilavaraus maanalaiselle kadulle (ma-KATU), maanalaiselle joukkoliikennetunnelille (ma-JL) ja maanalaiselle joukkoliikenteen pysäkille. Maanalainen asema-kaava sijoittuu rautatiealueen (LR), katualueen, puistoalueen (VP) ja liike- ja toimistorakennusten korttelialueen (K) alapuolelle. Maanalaisen kaavan 611300ma-alueen osin maanpäällisiä alueita koskeviin asemakaavamerkintöihin ja -määräyksiin ei tule muutoksia voimassa oleviin asemakaavoihin nähden.

Maanpäällisellä asemakaavamuutoksella osoitetaan tunneliin johtava ajoramppi tunnelin länsipäähän ohjeellisenä sijaintina.

Kaava-alueelle sijoittuva raitiotielinjaus on kokonaisuudessaan noin 580 metriä pitkä, josta maanalainen osuus on noin 450 metriä.



Kuva 23. Asemakaavakartta 10.5.2022

4.1.1 Mitoitus

Kaavalla ei osoiteta rakennusoikeutta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN HUOMIOIMINEN

Asemakaavassa on annettu kaupunkikuvaa ja joukkoliikennepysäkin laatua koskevia määräyksiä. Arkkitehtuurista on annettu laatua koskevia määräyksiä. Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon. Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset. Kaavamääräyksissä on huomioitu työnaikaiset varotoimet.

4.3 ALUEVARAUKSET

Maanpäällinen kaava 002457 osoittaa katualuetta.

Maanalainen kaava 611300ma osoittaa maanalaista katualuetta (ma-KATU) ja se muodostuu lisäksi ohjeellisella sijainnilla merkitystä joukkoliikenteen tunnelista (ma-JL). Maanalaisen kaavan alueella maanpäällinen kaava jää ennalleen.

4.3.1 Maanpäällinen kaava 002457

Katualue

Tunnelin läntinen ajoyhteys osoitetaan kaavassa Kielotielle merkinnällä ma-ajo. Tunnelien ajoyhteytenä toimivan ajoluiskan (ma-ajo) kattaminen sallitaan kaavassa. Mikäli tunneliin johtava ajoluiska katetaan, tulee katoksessa määräyksen mukaan olla kasvillisuuskatto.

4.3.2 Maanalainen kaava 611300ma

ma-KATU

Koko maanalaisen kaavan alue on maanalaisen kadun aluetta (ma-KATU).

ma-jl

Maanalaisella kaavalla osoitetaan joukkoliikenteen tunneliyhteys ohjeellisella ma-jl-merkinnällä rautatiealueen, Ratakujan, kirjastopuiston, Lummekujan ja osin Kielotien alitse.

Maanalaista kaavaa koskien määrätään, että alueelle saa maanpintaan sijoittaa tarvittavia poistumisteihin ja ilmanvaihtoon tarvittavia rakennuksia, rakennelmia ja tiloja ja ne saavat ulottua korkeintaan 5 metriä maanpinnan yläpuolelle. Maanpäällisiin osiin on määrätty kaupunkikuvaan ja kulkuyhteyksiin liittyviä määräyksiä. Alueelle saa sijoittaa joukkoliikenteen pysäkin, sen tarvitsemat laituri- ja odotustilat, sekä kulkuyhteydet. Pysäkin kulkuyhteyksineen tulee toteuttaa kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisena. Lisäksi alueelle saa sijoittaa tunnelia palvelevat tekniset tilat, kuten pumppaamon ja muuntamot.

4.3.3 Koko kaava-alueetta koskevat määräykset

Sekä maanpäällistä kaavaa 002457 että maanalaista kaavaa 611300ma koskien on määrätty kaupunkikuvaan, työnaikaisiin varotoimiin, pelastusturvallisuuteen ja ympäristöolosuhteisiin liittyviä määräyksiä.

Kaupunkikuvaan liittyen on määrätty puiston kunnostamiseen, puiden säilyttämiseen ja uudelleenistuttamiseen sekä maanpäällisiin rakenteisiin liittyviä määräyksiä. Maanpäällisten rakennuksien, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. Maanpäälliset rakenteet on sovittava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.

Kaavassa on rakentamisen aikaisia määräyksiä, joissa huolehditaan siitä, ettei rakentamisen aikana tuoteta vahinkoa ympäröiville muille rakennuksille ja rakenteille. Pelastusturvallisuuteen liittyen on määrätty pelastusyhteyksien suunnittelemiseen ja toteuttamiseen sekä pelastusturvallisuustason työnaikaiseen turvaamiseen liittyviä määräyksiä.

Ympäristöolosuhteisiin liittyen on määrätty raitioliikenteen tärinään ja runkoääniin sekä tunneliin liittyviin äänilähteisiin liittyvät määräykset. Lisäksi ympäristöön liittyen on määrätty maaperän, kallion sekä rakennusten ja rakenteiden liikkeiden ja tärinöiden seurannasta, rakentamisen ja käytön aikaisesta orsi- ja pohjaveden pinta- sekä virtausolosuhteista, hulevesien hallinnasta ja tulvareittien huomioimisesta sekä pilaantuneiden maa-alueiden selvittämisestä ja kunnostamisesta.

Lisäksi kaavassa on määrätty, että kaava-alueelle voidaan muodostaa maanalaisia kiinteistöjä.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävä kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Vaikutukset väestön rakenteeseen ja kehitykseen

Vantaan ratikan yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnin mukaisesti pysäkin vaikutusalueella asutuskysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Vaikutuksen yhdyskuntarakenteeseen

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Lisäksi toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Vaikutukset kaupunki- ja maisemakuvaan

Kirjastopuisto on maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti tärkeä keskustapuisto. Maanalaisen kaavan toteuttamisella on vaikutuksia Kirjastopuiston maisemaan ja kaupunkikuvaan maanpäälle tulevien rakenteiden osalta, jotka ovat kuitenkin pienialaisia. Työmaa-aikaisella rakentamisella on vaikutuksia maisema- ja kaupunkikuvaan. Osa Kirjastopuiston arvopuista pyritään säilyttämään suojaamalla ne rakentamisen aikana. Mahdollisesti kaadettavien arvopuiden tilalle istutetaan uudet isot taimet kunnostettavan Kirjastopuiston alueelle ratikan tunnelin rakentamisen jälkeen.

Tunnelin rakentamisen vaikutuksia lievennetään myös puistosuunnittelun keinoin.

Kielotiellä kaupunkikuva muuttuu ramppien ja tunnelien suuaukkojen rakentamisen myötä. Kaavassa on määräys ramppien soveltuvuudesta kaupunkikuvaan jatkosuunnittelua varten. Tunnelien suuaukkoja korostetaan esimerkiksi materiaalivalintojen, valaistuksen ja taiteen keinoin. (*Design Manual – Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*).

Vaikutukset asumiseen

Alueelle ei sijoitu ennestään asumista eikä myöskään kaavamuutoksessa alueelle osoiteta asumista. Toteutuessaan ratikka mahdollista asumisen lisäämisen kestävästi joukkoliikenneyhteyden varrelle. Tunnelin mahdollisen rakentamisen aikana naapurikiinteistöjen asuntoihin kohdistuu tilapäisiä meluhaittoja.

Vaikutukset palveluihin ja työpaikkoihin

Toteutuessaan raitiotie ja -pysäkit vaikuttavat positiivisesti alueiden palveluiden säilymiseen ja monipuolistumiseen. Alueen palvelut ja työpaikat ovat entistä paremmin joukkoliikenteellä saavutettavissa ja niiden houkuttelevuus paranee.

Taloudelliset vaikutukset

Tikkurilan tunnelin rakennettavuusselvityksessä tunnelihankkeen alustavaksi kustannusarvioksi on 76,6 M€ (alv. 0%). Rakennettavuusselvityksen yhteydessä laadittu kustannusarvio on luonteeltaan

alustava ja sitä on tarkennettava suunnitelmien tarkentuessa. Kustannusarviossa ei ole huomioitu pääradan liikennekatkojen vaikutusta kustannuksiin. Edellä mainitun kustannusvaikutuksen arviointi on mahdollista työnsuunnittelun tarkentuessa ja Väyläviraston kanssa tehtävän yhteensovituksen jälkeen. Myöskään pysäköinnin tilapäisjärjestelyitä ei ole kokonaisuudessaan huomioitu kustannuksissa.

Ratikan kustannukset muodostuvat ratikkakatuja rakentamiskustannuksista sekä liikennöintikustannuksiin sisältyvistä varikko- ja kalustokustannuksista. Koko ratikkahankkeen toteuttamisen investointikustannuksia on arvioitu ratikan yleissuunnitelman yhteydessä (Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15, Investointikustannukset). Vantaan ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 393 miljoonaa euroa. Vantaan ratikkatalouden tiivistelmän (Vantaan kaupunki 2021) mukaisesti Vantaan kaupungin rakentamiskustannukseksi jää 267 miljoonaa euroa, kun vähennetään rakentamiskustannuksista valtion osuus 114 miljoonaa euroa ja Helsingin kaupungin osuus 12 miljoonaa euroa. Kustannusarvio käsittää ratikan toteuttamisen vaatiman katukäytävän uudelleenrakentamisen sekä esimerkiksi samalla toteutettavia pyöräilyn laatuikäyviä ja kävely-yhteyksien parantamista. Investointikustannuksiin eivät sisälly varikon rakentamis- ja vaunujen hankintakustannukset, sillä ne maksetaan HSL:n kautta.

Vantaan ratikkatalouden tiivistelmän (Vantaan kaupunki 2021) mukaisesti Vantaan ratikan varren alueiden maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot sekä kiinteistöverokertymä ovat suuremmat kuin ratikan rakentamiskustannukset. Seuraavan 40 vuoden aikana tuloja arvioidaan olevan yhteensä 425 miljoonaa euroa, joka koostuu maanmyynti- ja maankäyttösopimustuloista 270 miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymän kasvusta 120 miljoonaa euroa ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta 35 miljoonaa euroa. Tulot 40 vuoden aikana olisivat siis 158 miljoonaa euroa enemmän kuin Vantaan rakentamiskustannukset.

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Kaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan rakentaminen, joka parantaa Tikkurilan keskustan ja aseman saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vaikutukset virkistykseen

Kaavan toteuttamisella on vaikutusta maanalaisen kaavan yläpuolella sijaitsevaan Kirjastopuistoon ja sen toimintoihin sekä reitteihin. Kaavassa määrätään tutkimaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa Kirjastopuistossa olevassa olevan hopeapoppelin ja muiden puiden säilyttämis- tai siirtomahdollisuudet. Kirjastopuiston kohdalla tunneli rakennetaan osin avokaivantona ja Kirjastopuisto on ainakin osittain poissa käytöstä rakentamisen aikana. Työnaikainen kävelyn ja pyöräilyn ohjaaminen on tärkeää. Kaavassa on määräys Kirjastopuiston ja sen reitistön kunnostamisesta sekä mahdollisten poistettujen puiden korvaamisesta ratikan rakentamisen jälkeen.

Vaikutukset kulttuuriperintöön

Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteita. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Vaikutukset liikenteeseen

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Kaavalla mahdollistetaan uuden joukkoliikenteen pysäkin sijoittaminen maanalaisen kaavan alueelle. Kaavan määräyksillä varmistetaan, ettei rakentamisen aikana aiheuteta vahinkoa junaradan

toiminnoille tai rakenteille. Lisäksi varmistetaan olemassa olevien tilojen käyttö sekä henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso rakentamisen aikana. Kirjastopuistossa sijaitsevat kulkuyhteydet ja tunnelin maanpäälliset rakenteet tulee sovittaa yhteen jatkosuunnittelussa.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavan toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kielotiellä. Ratikan yleissuunnitelman mukaan (*Vantaan kaupunki 2019*) Kielotiellä Unikkotiestä pohjoiseen sallitaan ainoastaan joukkoliikenne, huoltoliikenne ja tontille ajo. Kielotien länsipuolella Lehdokkitien liittymä joko suljetaan tai muutetaan suuntaisliittymäksi.

Tikkuparkin ajoramppi, tekniset tilat ja henkilökuilu on rakennettavuusselvityksen (Afry 19.4.2021) esittämän ratkaisun mukaan tarkoitus purkaa ja rakentaa uudelleen tunnelin toteuttamisen edellytyksenä. Tikkuparkin ratkaisut tarkentuvat tunnelin jatkosuunnittelussa. Ratakujan pysäköintilaitokseen on järjestettävissä tunnelin rakentamistyönaikainen kulkureitti Ratatien kautta. Kulkuyhteyden toteutuksessa huomioidaan pelastuslaitoksen nostopaikkojen sijainnit. Rakentamisen jälkeen pysäköintilaitoksen julkisivu ennallistetaan. (*Tikkurilan tunnelin rakennettavuusselvitys, Afry Finland Oy, 19.4.2021*)

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti yleisesti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Kielotie ja Ratatie joudutaan mahdollisesti sulkemaan liikenteeltä rakennustyön ajaksi. Ajoyhteydet kiinteistöihin pyritään säilyttämään rakentamisen ajan väliaikaisjärjestelyin.

Joukkoliikenne

Kaavalla osoitetaan raitiotien linjaus ja pysäkki. Pysäkki sijoittuu maan alle Tikkurilan rautatieaseman ja bussiterminaalin yhteyteen. Raitiotie toteutuessaan kasvattaa Tikkurilan matkakeskuksen merkitystä joukkoliikenteen solmukohtana.

Ratikan rakentamisen myötä joukkoliikenteellä matkustus lisääntyy. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 82 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän jo 100 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkoliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi resurssiviisauden tiekartan toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Rakentamisen aikainen asema-alueen rataliikenne varmistetaan rakentamisen vaiheistuksella. Kauppakeskus DIXI:n alla oleva linja-autotermiinaali voidaan poistaa osittain käytöstä rakentamisen aikana ja korvata termiinaalitoiminnot rakentamisen aikaisesti lähialueilla. Raitiotieaseman kulkuyhteydet tulevat mahdollisesti vaikuttamaan bussien laiturimäärään.

Rakentamisen aikaiset muutokset joukkoliikenteeseen pyritään minimoimaan suunnitellen ne huolellisesti yhdessä HSL:n kanssa.

Tikkurilan aseman kohdalla, pääraiteen itäpuolen lisäraidevaraus on huomioitu uuden joukkoliikennetunnelin itäpuolisen uloskäynnin aluevarauksen ohjeellisessa sijainnissa.

Kaavassa määrätään, että pysäkki kulkuyhteyksineen on toteutettava kaupunkikuvaltaan, arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisena, valoisana ja viihtyisenä myös taiteen keinoja hyödyntäen. Pysäkin aluetta suunniteltaessa ja toteuttaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus ja esteettömyys. Nykyisen joukkoliikenteen verkon toimivuus varmistetaan määräämällä, että junaradan ja asemakeskuksen läheisyydessä kaivettaessa tai louhittaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, jotta nykyiset joukkoliikenteen rakennelmat eivät vaurioidu työn aikana.

Kävely ja pyöräily

Kävely- ja pyöräily-yhteydet alueella säilyvät kaavan toteutuessa. Kaavan saattaa muuttaa Kirjastopuiston reittejä.

Raitiotien suunnittelun yleisenä tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet suunnitellaan turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa. Raitiotien ajonopeus on sama ajoneuvoliikenteen kanssa, joten raitiotien ylitys jalankulkijoille ja pyöräilijöille vertautuu kadun ylitykseen. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on tarkasteltu pyöräliikennettä ratikan varrella (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma – Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, WSP Finland Oy 2020*). Selvityksessä Tikkurilan aseman liityntäpyöräpysäköinnin tavoitemääräksi on asetettu 60 pp ja kaupunkipyörörien tavoitemääräksi 40 pp. Liityntäpysäköintipaikkojen määrä on arvioitu karkeasti käyttäjäpotentiaaliin perustuen.

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella. Tunnelin rakentamisen jälkeen Kirjastopuiston kulkuyhteydet kunnostetaan laadukkaasti ja sovitetaan kaupunkikuvaan.

Vaikutukset vesihuoltoon

Yleissuunnitelmavaiheen selvityksen mukaan asemakaavan muutosalueelle Ratakujalle, Kirjastopuistoon sekä Lummekujalle on rakennettava uutta vesihuoltoa noin 340 metrin matkalle. Väretehtaankadulle on rakennettava uutta hulevesiviemäriä noin 80 metrin matkalle. Lisäksi HSY:n esisuunnitelmissa esitetään Lummekujan jätevesiviemäriin uusimista kokoon DN315 ja hulevesiviemäriin uusimista kokoon DN400. Väretehtaankadun nykyisten DN300 ja DN400 hulevesiviemäreiden koko uusitaan kokoon DN500.

Uusittavien vesihuoltolinjojen koko, pituudet ja jakaumat tarkentuvat, kun Vantaan ratikan suunnitelmat täydentyvät jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kaavassa määrätään, että maanalaiset tilat on sijoitettava, kaivettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa maanalaisille rakenteille tai vesihuollon verkostoille. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on lähtökohtaisesti tieliikenteen melua alhaisempi.

Raitiotien Tikkurilan keskustan läpi kulkevan tunnelin rampit ja suuaukot saattavat suunnitteluratkaisista riippuen aiheuttaa äänen suuntautumista. Rampit voivat toimia myös äänen leviämistä rajoittavana rakenteena äänilähteen sijaitessa maanpinnan alapuolella.

Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota erityyppisten suunnitteluratkaisujen vaikutukseen melun suuntaavuuteen, jotta tunnelin suaukkojen ja ramppien rakenteet eivät aiheuta merkittävää melun suuntautumista asuinrakennuksia kohti.

Kaavassa on määrätty raitiotietunneliin liittyvistä äänilähteistä (ilmanvaihtolaitteet, kompressorit ymv.). Nämä tulee kaavamääräyksen mukaan suunnitella siten, että niiden aiheuttama melu ei ylitä ympäristöministeriön asetuksessa rakennusten ääniympäristöstä (796/2017) annettuja raja-arvoja.

Tikkurilanraition asemakaavaa varten tehdyssä meluselvityksessä ennustetilanteessa melu asuinrakennusten oleskelupiha-alueilla ei ylitä ohjearvoja. Rakenteelliselle meluntorjunnalle ei ole tarvetta.

Ennustetilanteessa asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuu enimmillään tie-, katu- ja raideliikenteestä 52 dB päiväajan ja 43 dB yöajan melu. Liike- ja toimistorakennuksiin kohdistuu enimmillään 63 dB päiväajan ja 55 dB yöajan melu. Asuin rakennusten julkisivuihin kohdistuu enimmillään 58 dB raitiotien aiheuttama enimmäisäänitaso (LAfmax). Melutasot eivät ylitä ohjearvoja sisätiloissa, kun oletetaan että julkisivut ovat tavanomaisia ja niiden äänitasoero vähintään 30 dB. Myös enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB sisätiloissa toteutuu.



Päiväajan keskiäänitaso

$L_{Aeq7-22}$

Green	> 45 dB
Light Green	> 50 dB
Yellow	> 55 dB
Orange	> 60 dB
Red	> 65 dB
Purple	> 70 dB
Dark Purple	> 75 dB

Kuva 24. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella (Sitowise Oy 20.12.2021). Kuvassa rautatieliikenteen melua eikä tunnelin yläpuolisten katujen melua ei ole mallinnettu, koska niillä ei ole yhteisvaikutusta tunnelissa sijaitsevan raitiomelun kanssa.

Tärinä- ja runkomelu

Ratikan yleissuunnitelman yhteydessä tehdyssä tärinäselvityksessä (WSP Finland Oy, 18.9.2019) kaava-alue ei kuulu tärinän kannalta ongelmallisiin kohtiin.

Tunnelissa kulkeva ratikka aiheuttaa kuitenkin jonkun verran ympäristöön leviävää tärinää ja runkomelua. Runkomelun syntymistä ja leviämistä voidaan vähentää ja ehkäistä huomioimalla tärinä ja runkomelu raitiotien suunnittelussa.

Kaavassa on annettu katualueelle ja tunneliin suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa.

Tärinän ja runkomelun ehkäisyyn käytettävien teknisten ratkaisujen tarkempi suunnittelu tullaan tekemään ratikan katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

Ilmanlaatu

Itse raitiotieliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Tunnelin ilmanlaatu varmistetaan jatkosuunnittelussa. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Ilmanlaatua koskien kaavassa esitetään määräykset maanalaisten tilojen ilmanvaihdesta sallimalla ilmanvaihtokuilujen ja ilmanvaihtoon liittyvien rakennusten, rakennelmien ja teknisten tilojen rakentamisen maanpintaan.

Pilaantuneet maat

Asemakaavamääräyksessä esitetään pilaantuneet maat puhdistettavaksi ennen rakentamistöiden aloittamista.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katu ympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

Kaavassa on esitetty määräys uusien maanalaisten tilojen sijoittamisesta, kaivuusta, louhimisesta ja lujittamisesta siten, ettei aiheuteta haittaa olemassa oleville rakennuksille, maanalaisille tiloille, vesihuollon verkostoille tai junaradalle ja sen laitteille. Rakentamisen aikana on huomioitava, ettei rakentaminen tai uusien maanalaisten tilojen käyttö aiheuta haittaa orsi- tai pohjavedelle. Ennen rakennusluvan myöntämistä luvan hakijan on esitettävä hyväksyttävät suunnitelmat maaperän, kallion sekä rakennusten ja rakenteiden liikkeiden ja tärinöiden seurannasta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Ratikkalinja ja sille varattu joukkoliikennetunneli sijoittuu kaava-alueella jo rakennetuille alueille. Kirjastopuiston isot vanhat puut voi olla luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä. Kirjastopuiston puita pyritään turvaamaan kaavamääräyksiin.

Kaavan vaikutukset Kirjastopuistoon on arvioitu kohdassa 4.4.1 vaikutukset rakennettuun ympäristöön, vaikutukset kaupunki- ja maisemakuvaan sekä vaikutukset virkistykseen.

Vesistöt ja vesitalous

Alueen pohjavesiolosuhteita on selvitetty tunnelin suunnittelua varten (Afray Finland Oy 18.3.2021; Afray Finland Oy 12.6.2021) ja olosuhteet on huomioitu sekä asemakaavaehdotuksen perusteena

olevissa suunnitelmissa että asemakaavaehdotuksessa. Pohjavesiolosuhteiden huomioimisesta suunnittelussa ja niiden seuraamisesta rakennustöiden aikana on annettu kaavamääräys. Ennen rakennusluvan myöntämistä tulee lisäksi laatia pohjarakennus- ja ympäristöseurantasuunnitelma, jolla turvataan Pohjaveden laatu sekä virtausolosuhteiden säilyminen.

Kirjastopuistossa tunnelin päällä oleva kasvualustapaksuus tulee pienenemään, joten hulevesille on hieman vähemmän viivytyks- ja imeytystilaa puistossa.

Tunnelin ajoluiskille on laadittu kaavamääräys tulvatilanteisiin varautumisesta.

Vaikutukset maa- ja kallioperään

Alueen maa- ja kallioperäolosuhteita on selvitetty tunnelin suunnittelua varten rakennettavuusselvityksessä (Afy Finland Oy 19.4.2021) ja ne on huomioitu sekä asemakaavaehdotuksen perusteena olevissa suunnitelmissa että asemakaavaehdotuksessa. Hankkeen vaikutuksia maa- ja kallioperään seurataan koko tunnelin suunnittelu- ja rakentamisjakson ajan. Maa- ja kallioolosuhteiden huomioimisesta suunnittelussa ja niiden seuraamisesta rakennustöiden aikana on annettu kaavamääräys.

Rakentamisolosuhteet ovat erittäin haastavat koko kaava-alueella. Kalliota joudutaan louhimaan laajalti. Tarvittavin osin tehdään kallion lujitustöitä ja tiivistämiä. Louhintojen osalta tulee huomioida mahdolliset lähirakennusten asettamat reunaehdot tärinärvoille. (*Vantaan raitiotie, rakennettavuusselvitys, Afy Finland Oy 19.4.2021*)

4.4.3 Vaikutukset ilmastomuutoksen kannalta

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan (Sitowise Oy, 13.5.2020) resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, siltojen, pohjan vahvistamisen stabiloinnista ja paalutuksesta sekä asfalttipäällysteistä.

Materiaalien hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa, jota käytetään betonisissa rakenteissa kuten silloissa ja pohjanvahvistusrakenteissa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Melu, tärinä, runkomelu ja pilaantuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Tikkurilanraitio on uusi nimi, josta nimistöryhmä päätti kokouksessaan 8.9.2020.

”Tikkurilanraitio, Dickursbyspåret, ratikkakatu Jokiniemenkadulta Kielotielle asti, sisältää tunneli-osuuden.” Suunnittelualueelle sijoittuvan ratikkapysäkin nimi on Tikkurilan asema – Dickursby station.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen voidaan tehdä investointipäätös noin vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski Seppo Niva	aluearkkitehti 7.6.2021 alk. arkkitehti, vs. aluearkkitehti 6.6.2021 asti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti
	Anna Hellen	asemakaava-arkkitehti/ratikka
	Mari Jaakonaho	asemakaava-arkkitehti/ratikka
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Anna-Mari Kangas	yleiskaavasunnittelija
Kadut ja puistot/ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja/ratikka
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö/ratikka
Viestintä:	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja/ratikka
Kadut ja puistot:	Paula Luomala	suunnitteluinsinööri
Rakennusvalvonta:	Ilkka Rekonen	lupapäällikkö
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
	Jari Viinanen	ympäristöpäällikkö
	Marja Vuorinen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Heta Tuunanen	projektipäällikkö 22.9.2021 asti
	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö 23.9.2021 alk.
	Noora Niemi	kaavasunnittelija
	Tero Iikkanen	kaavasunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä toukokuuta 2022

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehti

Tea Taponen
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	27.04.2022
Kaavan nimi	002457 Tikkurila 61 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	18.01.2022
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	18.05.2021
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002457
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,2944	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,2944

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	0,2944	100,0	0		0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2944	100,0	0		0,0000	0
E yhteensä						
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					

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	0,2944	100,0	0		0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2944	100,0	0		0,0000	0
Kadut	0,2944	100,0	0		0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	27.04.2022
Kaavan nimi	611300ma Tikkurila 61 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	18.01.2022
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	18.05.2021
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,7692	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	1,7692
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	1,7692	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	

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	1,7692	100,0			1,7692	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,7692	100,0			1,7692	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

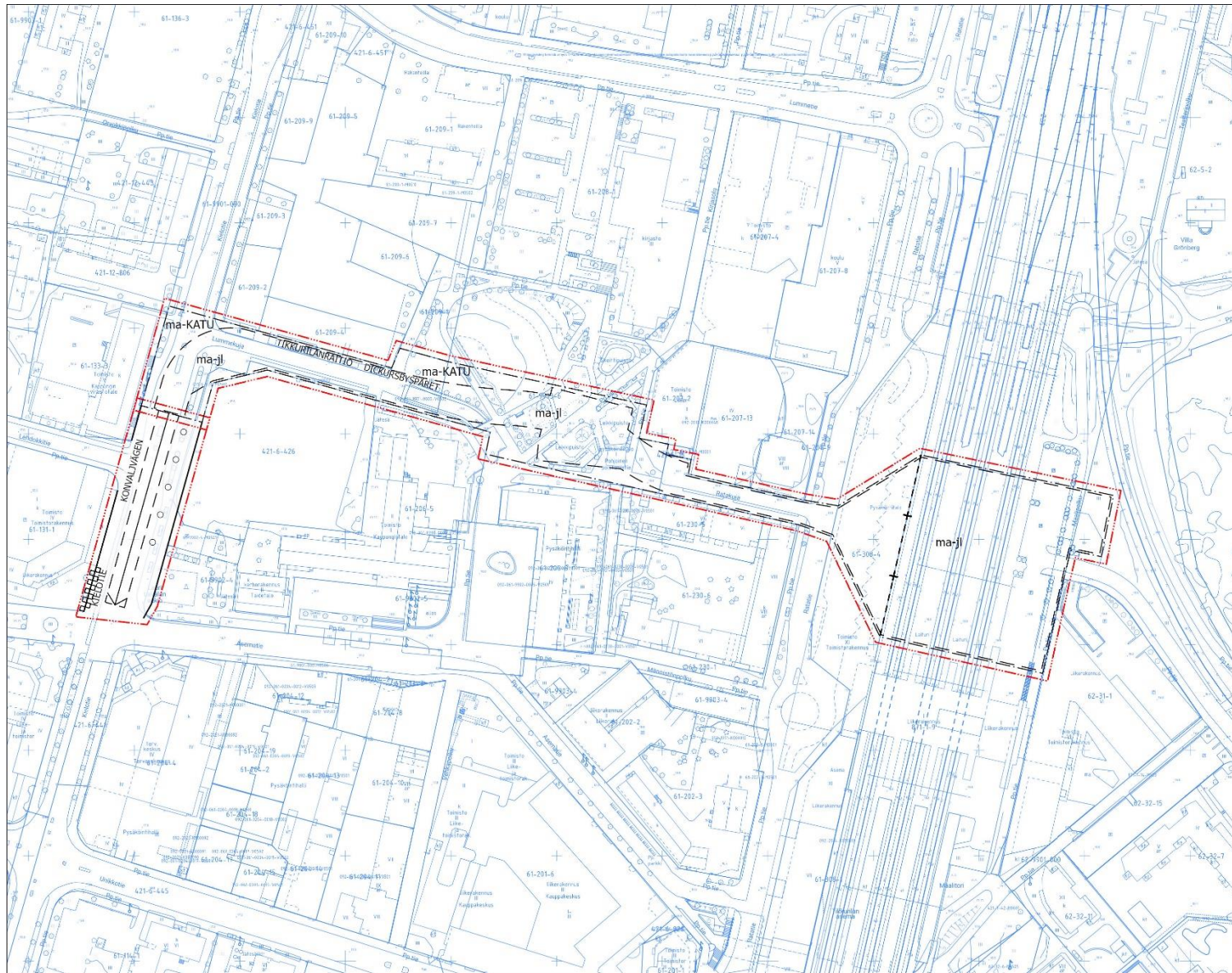
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,4642	82,8		1,4642	0

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	1,7692	100,0			1,7692	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,7692	100,0			1,7692	0
ma-KATU	1,7692	100,0			1,7692	0
E yhteensä						
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	1,4642	82,8		1,4642	0
ma-ji	1,4642	100,0		1,4642	0

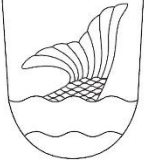


ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS JA MAANALAINEN ASEMAKAAVA





LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 17 §

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002457 611300ma	Päiväys Datum 10.5.2022
Vantaan kaupunki Vantaan ratikka: Tikkurilanraitio  Kaupunginosa 61, TIKKURILA Asemakaavan muutos Katualuetta. Maanalainen asemakaava Joukkoliikennetunneli. Kaupunginosa 62, JOKINIEMI Maanalainen asemakaava Joukkoliikennetunneli. 1:2000	Vanda stad Vandasparan: Dickursbyspåret Stadsdel 61, DICKURSBY Ändring av detaljplanen Gatuområde. Underjordisk detaljplanen Offentlig trafikled. Stadsdel 62, ÅNÄS Underjordisk detaljplanen Offentlig trafikled. 1:2000
ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ: --- 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva. +-+ Kaupunginosan raja. — Korttelin, korttelinosan ja alueen raja. --- Osa-alueen raja. --- Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja. ✕✕ Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista. 61 Kaupunginosan numero. TIKK Kaupunginosan nimi. KIELOTIE Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi. TIKKURILANRAITIO Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi. ma-KATU Maanalainen katu. [ma-jl] Ohjeellinen maanalainen tila joukkoliikennetunnelia varten. Alueelle saa maanpintaan sijoittaa tarvittavat poistumisteihin ja ilmanvaihtoon liittyvät rakennukset, rakennelmat ja tekniset tilat. Alueelle saa sijoittaa maanpinnalle rakennettavaan rakennukseen maanalaisista tiloista johtavat poistumistiet ja ilmanvaihtokuilun sekä näihin liittyvät teknilliset tilat suojavyöhykkeineen. Rakennukset ja rakennelmat saavat ulottua korkeintaan 5 metriä maanpinnan yläpuolelle.	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER: Linje 3 m utanför planområdets gräns. 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. Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område. Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området. Underjordisk gata. Riktgivande underjordiskt utrymme för offentlig trafikled. Byggnader, konstruktioner och tekniska utrymmen som behövs i anslutning till utrymningsvägar och ventilation får placeras på markytan i området. Utrymningsvägar som leder upp från de underjordiska utrymmena till den byggnad som uppförs på markytan och ett ventilationsschakt och tillhörande tekniska utrymmen med skyddszoner får placeras i området. Byggnaderna och anordningarna får sträcka sig högst 5 meter ovanför markytan.

Kirjastopuiston tärkeät kulkuyhteydet ja tunnelin maanpäälliset rakenteet sovitaan yhteen jatkosuunnittelussa. Kulkuyhteyksien tulee olla linjakkaita ja kaupunkikuvaa tukevia.

Alueelle saa sijoittaa joukkoliikenteen pysäkin, sen tarvitsemat laituri- ja odotustilat sekä kulkuyhteydet.

Pysäkki kulkuyhteyksineen on toteutettava kaupunkikuvaltaan, arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisena, valoisana ja viihtyisänä myös taiteen keinoja hyödyntäen.

Pysäkin aluetta suunniteltaessa ja toteuttaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus ja esteettömyys.

Alueelle saa sijoittaa tunnelia palvelevat tekniset tilat, kuten pumppaamon ja muuntamot suoja-ohyökkäineen.

Tunnelin suunnittelussa on otettava huomioon viereisten rakennusten perustukset sekä katualueelle sijoitettava kunnallistekniikka.



Ohjeellinen maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.

Mikäli tunneliin johtava ajoluiska katetaan, tulee katoksessa olla kasvillisuuskatto. Rakennelman tulee antaa kevyt ja valoisa vaikutelma.



Säilytettävä/istutettava puurivi



Katu.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

KAUPUNKIKUVA

Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.

Maanpäälliset rakenteet on sovittava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.

Tunnelin kansirakenteissa on otettava huomioon istutukset sekä riittävän istutusalueen paksuus ja paino.

Puistoalue tulee rakentamisen jälkeen kunnostaa toiminnoiltaan ja laadultaan korkeatasoiseksi.

Jatkosuunnittelussa tutkitaan olemassa olevan hopeapoppelin säilyttämismahdollisuudet ja olemassa olevien pienten puiden säilyttämis- tai siirtomahdollisuudet.

Tunnelin rakentamisen tieltä poistuvat arvopuut on korvattava isoin taimin.

TYÖNAIKAISET VAROTOIMET

Maanalaiset tilat on sijoitettava, kaivettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille tai muille maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostoille, eikä haittaa tai vahinkoa junaradalle tai sen laitteille.

Junaradan ja asemakeskuksen läheisyydessä kaivettaessa tai louhittaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta.

Maanalaisten tilojen yläpuolella olevilla korttelialueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta vahinkoa maanalaisille tiloille tai rakenteille.

Maanalaiset tilat tulee rakentaa siten, ettei rakentaminen ja käyttö alenna orsi- eikä pohjaveden pintaa eikä muuta orsi- ja pohjaveden virtausolosuhteita.

Biblioteksparkens viktiga passager och tunnelns ovanjordiska strukturer samordnas i den fortsatta planeringen. Passagera ska vara stilfulla och stödja stadsbilden.

En kollektivtrafikhallplats, för den nödvändiga perrong- och väntrum samt förbindelser får placeras i området.

Hallplatsen med förbindelser ska byggas så att den till stadsbilden, arkitekturen och materialen är högklassig, ljus och trivsamt samt också så att konstnärliga metoder utnyttjas.

Vid planeringen och byggandet av hallplatsområdet ska särskild uppmärksamhet fästas vid säkerhet och tillgänglighet.

Tekniska utrymmen som betjänar tunneln, som ett pumpverk och transformatorstationer med skyddszoner, får placeras i området.

Vid planeringen av tunneln ska man beakta de intilliggande byggnadernas grunder och kommunaltekniken som placeras i gatuområdet.

Riktgivande körramp som leder till underjordiska utrymmen.

I fall körrampen som leder till tunneln övertäcks, ska den övertäckas med ett gröntak. Konstruktionen ska ge ett lätt och ljus intryck.

Trädrad som skall bevaras/planeras

Gata.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET

STADSBILDEN

Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.

Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.

Planteringen och tjockleken och tyngden hos ett tillräckligt planteringsunderlag ska beaktas i tunnelns däckkonstruktioner.

Efter byggandet ska parkområdet till sina funktioner och sin kvalitet rustas upp så att det är högklassigt.

I den fortsatta planeringen kommer bevarandepotentialen av befintlig silverpoppel och bevarande eller flyttning av befintliga små träd undersökas.

Värde träd som tas ner för att de står i vägen för tunnelbygget ska ersättas med stora plantor.

ARBETSTIDA SKYDDSÅTGÄRDER

Underjordiska utrymmen ska placeras, grävas, schaktas och förstärkas på ett sådant sätt att de eller byggandet av dem inte orsakar skador på byggnader eller andra underjordiska utrymmen, konstruktioner eller vattenledningsnät, och inte stör eller skadar järnvägen eller dess utrustning.

Särskild försiktighet ska iakttas vid grävning eller schaktning i närheten av järnvägen och stationscentrumet.

Vid byggande eller schaktning i kvartersområden ovanför underjordiska utrymmen ska de underjordiska utrymmenas läge och konstruktionernas skyddsavstånd beaktas för att inte skada de underjordiska utrymmena eller konstruktionerna.

Underjordiska utrymmen ska byggas på ett sådant sätt att byggandet och användningen inte minskar det hängande grundvattnets eller grundvattnets yta eller förändrar det hängande grundvattnets och grundvattnets flödesförhållanden.

PELASTUSTURVALLISUUS Maanalaisen tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla. Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilymisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin. Rakennettaessa maanalaisia tiloja olemassa olevien tilojen kautta tulee olemassa olevien tilojen käytön henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana. YMPÄRISTÖOLOSUHTEET Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama värinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä. Tunneliin liittyvät äänilähteet (ilmanvaihtolaitteet, kompressorit yms.) tulee suunnitella siten, että niiden aiheuttama melu ei ylitä ympäristöministeriön asetuksessa rakennusten ääniympäristöstä (796/2017) annettuja raja-arvoja. Ennen rakennusluvan myöntämistä luvan hakijan on esitettävä hyväksyttävät suunnitelmat maaperän, kallion sekä rakennusten ja rakenteiden liikkeiden ja värinöiden seurannasta. Ennen rakennusluvan myöntämistä tulee laatia pohjarakennus- ja ympäristöseurantasuunnitelma, jolla turvataan orsi- ja pohjaveden laatu sekä pinta nykyisellään sekä maa- ja kallioperässä virtaavan veden virtausolosuhteiden säilyminen. Suunnittelussa ja rakentamisessa kallion pintaosien vettä johtavilla heikkousvyöhykkeillä on noudatettava erityistä varovaisuutta. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. KOLMIULOTTEINEN KIINTEISTÖ Kaava-alueelle voidaan muodostaa maanalaisia kiinteistöjä.	RÄDDNINGSSÄKERHET De underjordiska utrymmenas utgångar och räddningsvägar till markytan ska planeras och verkställas på ett sätt som godkänts av räddningsmyndigheterna. Innan det beviljas tillstånd för byggande eller schaktning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningsnivån också bibehålls i utrymmen som ligger utanför tillståndsområdet då det underjordiska utrymmet står i anslutning till dem. Då byggandet av underjordiska utrymmen genomförs via redan existerande utrymmen ska personsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivån för användningen av de befintliga utrymmena säkerställas under arbetets gång. MILJÖFÖRHÅLLANDEN Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stömljud från spårtrafiken inte överskrider de högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009) som uppsatts som mål för den anvisade markanvändningen i detaljplaner som godkänts före 31.12.2021. Ljudkällor i anslutning till tunneln (ventilationsanordningar, kompressorer o.dyl.) ska planeras så att bullret som alstras av dem inte överskrider gränsvärdena för ljudmiljön i byggnader i miljöministeriets förordning (796/2017). Innan bygglov beviljas ska sökanden lämna in godkända planer för uppföljning av rörelser och vibrationer i mark, berg och byggnader och konstruktioner. Innan bygglov beviljas ska en grundbyggnads- och miljöövervakningsplan utarbetas för att säkerställa att det hängande grundvattnets och grundvattnets kvalitet och vattenyta bibehålls och att flödesförhållandena hos det vatten som rinner i marken och berggrunden bevaras. Särskild försiktighet ska iakttagas vid planering och byggande i vattenförande skolor i bergets ytdelar. Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten. TREDIMENSIONELL FASTIGHET Underjordiska fastigheter kan bildas i planområdet.
Kaupunkirakenne ja ympäristö Asemakaavoitus Marjaana Yläjääski Aluearkkitehti / Områdesarkitekt	Stadsstruktur och miljö Detaljplanering
Mittaus- ja geopalvelut Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset. Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000. Vantaalla / Vanda __.__.20__ Kimmo Junttila Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet	Mätning och geoteknik Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den. Plankoordinaatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAEHDOTUS JA
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002457 ja 002457ma
VANTAAN RATIKKA: TIKKURILANRAITIO
MUISTUTUKSET JA VASTINEET
10.5.2022

Asemakaavoitus / TLA/MYL/ TTA

Asemakaavamuutosehdotus nro 002457 ja asemakaavaehdotus nro 002457ma (uusi nro 611300ma) / Vantaan ratikka: Tikkurilanraitio on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 23.02.- 24.03.2022. Tänä aikana jätettiin 2 kpl muistutuksia.

Muistuttaja	Muistutus	Tarkistukset
NRO 1, 22.3.2022 As Oy Vantaan Piletti, As Oy Vantaan Paddington ja As Oy Tikkurilan Aukio	Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevat kolme asunto-osakeyhtiötä vastustavat raitiotielinjausta Ratakujalle ja Kirjastopuistoon, koska se toteutuessaan aiheuttaa Tikkurilan ydinkeskustaan pitkäaikaisen liikennekaaosken sekä kohtuutonta haittaa asunto-osakeyhtiöille ja taloudellisia ja terveydellisiä haittoja niiden asukkaille. Yhtiöt pitävät tunnelivaihtoehtoa myös kohtuuttoman kalliina ja riskialttiina vaihtoehtona. Tästä syystä yhtiöt esittävät kaavamuutoksen ja maanalaisen kaavan hylkäämistä. Uuden alikulun sijaan yhtiöt esittävät raitiotielle hyödynnettäväksi jotakin jo alueella sijaitsevista neljästä alikulusta. Järjestelyn uskotaan olevan huomattavasti kustannustehokkaampi ja vähemmän riskialtis. Yhtiöt perustelevat kantaansa tunnelin rakentamisen aikaisilla haitoilla, kuten Ratakujan rakennusten vaurioitumisriskillä, melu- ja pölyhaitoilla, teknisten verkostojen purkamisen ja uudelleen rakentamisen aiheuttamilla haitoilla,	-

	kiinteistöjen luonnollisten kulkureittien katkeamisella, jätteen kuljetuksen ja pelastustoimien estymisellä sekä Tikkuparkin ja Ratakujan parkin käytön estymisellä. Lisäksi yhtiöt osoittavat huolensa, että ratikka tulee aiheuttamaan tärinää, joka vaarantaa rakennukset sekä meluhaittaa asukkaille.	
NRO 2, 22.3.2022 Alueen asukas	Kirjastopuiston ainutlaatuisen suuri hopeapoppeli pitää pystyä säilyttämään. Ehdotettu kaavamääräys on liian väljä. Myös viereinen komea tammi olisi syytä saada säilytettyä. Tikkuparkkiin pitäisi päästä jatkossakin ajamaan Lummekujan kautta, vaikka liikennevalo-ohjatusti. Muuten suunnitelma on järkevä ja kannatettava, vaikka tunnelin suu Kielotiellä onkin vähän ongelmallinen.	-

NRO 1

As Oy Vantaan Piletti, As Oy Vantaan Paddington ja As Oy Tikkurilan Aukio, 22.3.2022

Muistutus:

Me allekirjoittaneet asunto-osakeyhtiöt, As Oy Vantaan Piletti, As Oy Vantaan Paddington ja As Oy Tikkurilan Aukio vastustamme raitiotielinjausta pääradan, bussiterminaalin, Ratakujan ja Kirjastopuiston alitse Kielotielle, koska se toteutuessaan aiheuttaa Tikkurilan ydinkeskustaan pitkäaikaisen liikennekaoksen sekä kohtuutonta haittaa asunto-osakeyhtiöille ja taloudellisia ja terveydellisiä haittoja niiden asukkaille. Pidämme tunnelivaihtoehtoa myös kohtuuttoman kalliina ja riskialttiina vaihtoehtona. Tästä syystä esitämme kaavamuutoksen ja maanalaisen kaavan hylkäämistä.

Emme vastusta Vantaan ratikan toteuttamista, mutta vastustamme tunnelia Ratakujalle ja Kirjastopuistoon. Raitiotien alikulku voitaisiin hyvin toteuttaa hyödyntäen esitetyn uuden alikulun sijaan jotain jo alueella sijaitsevista neljästä alikulusta. Uskomme, että tämä järjestely olisi huomattavasti kustannustehokkaampi ja vähemmän riskialtis.

Perustelumme:

- Ratakuja on noin 9 metriä leveä. Kaivaminen ja räjäytykset saattavat aiheuttaa rakennuksille ja niiden perustuksille korvaamatonta vahinkoa.
- Raskailla kaivaus- paalutus- ja maansiirtokoneilla tapahtuva kaivuutyö välittömästi asuntojen ikkunoiden takana aiheuttaa haitallisen melutason ja pölyhaittoja.
- Rakennustyömaan haittoihin kuuluu myös suurien tietoliikenne - ja energia verkostojen purkaminen ja uudelleen rakentaminen. Tästä aiheutuu haittaa ympäristön asukkaille.
- Rakennustyömaa katkaisee luonnolliset kulkureitit kiinteistöihin autolla, estää jätteen kuljetuksen ja pelastustoimet.
- Tunnelin rakentaminen estää kahden parkkihallin, Tikkuparkin ja Ratakujan parkin, käytön. Näissä asukkailla on ostetut autopaikat. Tikkurilan aukiolla ja Piletillä Tikkuparkissa ja Paddingtonilla, Piccadillyllä ja Piletillä Ratakujan parkissa.
- Valmistumisen jälkeen on pelättävissä, että tunnelissa talojen perustusten vieressä kulkeva ratikka tulee aiheuttamaan tärinää, joka vaarantaa rakennukset sekä meluhaittaa asukkaille.

Taloyhtiöt ovat esittäneet kielteisen kantansa Ratakujan tunnelin suhteen kaupungille kannanotoissaan 2019 ja 2021 sekä useissa asukas- ja keskustelutilaisuuksissa.

Vastine:

Vantaan ratikan reittiä Tikkurilassa on selvitetty vuosien ajan. Jokaisessa reittivaihtoehdossa on riskinsä ja heikkoutensa, mutta Ratakujan reitti on todettu vaihtoehtoista parhaaksi. Reiteistä on julkaistu raportti osoitteessa vantaa.fi/ratikka, ja raportissa perustellaan, miksi Ratakujan reittiin on päädytty.

Tunnelin suunnittelu on käynnissä, ja suunnittelussa pyritään kaikin keinoin minimoimaan lähialueen asukkaille koituvia haittoja. Ratakujan katualueen kokonaisleveys on voimassa olevan asemakaavan mukaisesti 12 metriä. Selvitysten ja suunnitelmien perusteella katualueelle voidaan toteuttaa ratikkatunneli siten, että viereisille kiinteistöille aiheutuvat haitat eivät muodostu kohtuuttoman suuriksi rakennustöiden aikana. Kulkureittejä kiinteistöihin ei katkaista, vaan ne siirretään työmaan ajaksi. Samoin jätteen kuljetus ja pelastustiet järjestetään niin, että ne työmaan aikana toimivat. Pysäköintilaitokset pyritään pitämään

käytössä rakentamisen aikana. Käytön aikaiset tärinähaitat arvioidaan jo suunnitteluvaiheessa, ja ne pyritään torjumaan.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 1**Alueen asukas, 22.3.2022****Muistutus:**

Kirjastopuiston ainutlaatuisen suuri hopeapoppeli pitää pystyä säilyttämään. Ehdotettu kaavamääräys on liian väljä. Puu on onnistuttu säilyttämään rakennettaessa Kirjastopuistoa, Tikkuparkkia, kirjastoa yms., joten ei sen pitäisi olla mahdotonta nytkään. Myös viereinen komea tammi olisi syytä saada säilytettyä.

Tikkuparkkiin pitäisi päästä jatkossakin ajamaan Lummekujan kautta, vaikka liikennevalo-ohjatusti.

Muuten suunnitelma on järkevä ja kannatettava, vaikka tunnelin suu Kielotielä onkin vähän ongelmallinen.

Vastine:

Tilan puutteen vuoksi raitiotielinjauksen tielle osuvia puita ei pystytä säilyttämään ainakaan nykyisillä kasvupaikoillaan. Todennäköisesti puiden siirrollekaan ei löydy sopivaa kalustoa puiden ollessa hyvin suuria. Kirjastopuistossa sijaitsevan hopeapoppelin säilyttämismahdollisuuksia nykyisellä sijainnilla tutkitaan ratikkatunnelin jatkosuunnittelun yhteydessä. Tavoitteena on pyrkiä säilyttämään hopeapoppeli alueella.

Kirjastopuiston uusien puiden istuttaminen tutkitaan ratikkatunnelin yhteydessä laadittavassa puistosuunnitelmassa.

Tikkuparkin uudet ajojärjestelyt tutkitaan tarkemmin ratikkatunnelin katu- ja rakennussuunnitelmien yhteydessä. Ajo Tikkuparkkiin pyritään säilyttämään Lummekujan kautta.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

VANTAAN KAUPUNKI

**ASEMAKAAVAEHDOTUS JA
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002457 ja 002457ma
VANTAAN RATIKKA: TIKKURILANRAITIO
LAUSUNNOT JA VASTINEET
10.5.2022**

Asemakaavoitus / TLA/MYL/TTA

Kaupunginhallitus 14.2.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta ja asemakaavaehdotuksesta **002457 ja 002457ma (uusi nro 611300ma) /Vantaan ratikka: Tikkurilanraito**. Lausuntoja pyydettiin 72 kpl ja saatiin 7 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1, 28.2.2022 Caruna Oy	Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.	Ei toimenpiteitä
NRO 2, 17.3.2022 Uudenmaan ELY-keskus	Meluselvityksen liitekartat on syytä lisätä kaava-aineistoon. Runkomelun osalta kaavaselostuksessa viitataan raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä tehtyyn tärinäselvitykseen. Kaava-aineistossa tulee kuvata raitioliikenteen aiheuttama runkomelu, koska raitiotie sijaitsee tunnelissa. Selvityksestä täytyy käydä ilmi mahdolliset runkomelulle herkäät kohteet sekä varmistua kaavamääräyksiin siitä, että kohteessa on mahdollista toteuttaa riittävä torjunta runkomelua ja tärinää vastaan.	Meluselvityksen liitekartat lisätään kaava-aineistoon meluselvitysraportin yhteyteen. Runkomelu ja -tärinä tullaan selvittämään jatkosuunnittelussa. Kaavassa on annettu katualuetta ja tunnelin suunnittelua koskeva määräys, jolla varmistetaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa.
NRO 3, 21.3.2022 Väylävirasto	Jatkossa on tarpeen tarkastella maanalaisen asemakaavan suhdetta maanpäälliseen asemakaavan ja arvioida mahdolliset muutostarpeet maanpäällisessä asemakaavassa maan päälle ulottuvien rakenteiden osalta.	Merkitään tiedoksi.
NRO 4, 24.3.2022 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)	Sujuvien, lyhyiden ja esteettömien vaihtoyhteyksien toteuttaminen eri joukkoliikennevälineiden välille on erittäin tärkeää. Kaavan ratkaisuiden toteutus vaikuttaa joukkoliikenteeseen	Merkitään tiedoksi. Rakentamisenaikaiset järjestelyt suunnitellaan ja toteutetaan siten, että rakentamisesta koituisi mahdollisimman vähän haittaa alueen nykyiselle liikenteelle ja kulkuyhteyksille.

	merkittävästi, ja työnaikaiset järjestelyt tulee suunnitella tarkkuudella yhteistyössä HSL:n kanssa. Sujuvat vaihtoyhteydet ja helppo liikkuminen tulee turvata myös rakentamisen aikana. HSL haluaa olla tiiviisti mukana raitiotien ja Tikkurilanraitien alueen jatkosuunnittelussa. Lisäksi HSL haluaa olla myös tiiviisti mukana raitiotien rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen suunnittelussa myös jatkossa.	Jatkosuunnittelussa ja rakentamisen aikaisista järjestelyistä keskustellaan yhteistyössä HSL:n kanssa.
NRO 5, 24.3.2022 Fingrid Oyj	Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja.	Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 24.3.2022 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)	Suunnittelualueella sijaitsee runsaasti rakennettua yleistä vesihuoltoa. Kohde on hyvin vaativa erityisesti vähäisen käytössä olevan tilan vuoksi ja vaatii todennäköisesti poikkeuksellisia ratkaisuja. Yhteistyön Ratikka-hankkeen, konsultin ja HSY:n kesken on oltava tiivistä ja innovatiivista. Suunnittelualueen vesihuollolle ei ole vielä olemassa edes alustavaa kustannusarviota. Rakentamisen yksikkö- ja kokonaiskustannukset tulevat todennäköisesti olemaan poikkeuksellisen korkeat, vaativine työnaikaisine järjestelyineen.	Merkitään tiedoksi. Vesihuollon tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja puistosuunnittelun yhteydessä ja yhteistyössä HSY:n kanssa. Katusuunnittelun yhteydessä tarkastetaan myös rakentamisen kustannukset.
NRO 7, 25.3.2022 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy,	1. Kirjastopuistoon sijoittuu mahdollisesti tunnelia palvelevia teknisiä tiloja ja muuntamo, johon tulee Vantaan Energia Sähköverkot Oy kaapeliliitynnät. Tämä muuntamon sijoitusmahdollisuus on esitetty kaavaselostuksessa ja kaavamääräyksissä. 2. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.	1. Ei toimenpiteitä. Muuntamo on huomioitu kaavaehdotuksessa. 2. Maakaapeleiden sijainnit on huomioitu kaavaehdotusta laadittaessa. Maakaapeleita ei ole tarpeen merkitä kaavaan. Niiden sijainnit ovat tiedossa ja ne huomioidaan jatkosuunnittelussa. 3. Kaukolämpöputket on huomioitu kaavaehdotusta laadittaessa. Kaukolämpöputkia ei ole tarpeen merkitä kaavaan.

	3. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.	Niiden sijainnit ovat tiedossa ja ne huomioidaan jatkosuunnittelussa.
--	---	---

NRO 1

Caruna Oy, 28.2.2022

Lausunto:

Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Vastine:

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 2

Uudenmaan ELY-keskus, 17.3.2022

Lausunto:

Asemakaavaa varten on laadittu meluselvitys. Meluselvityksestä kuitenkin puuttuvat liitekartat. Liitekartat on syytä lisätä kaava-aineistoon. Selostuksessa melutilannetta on kuitenkin kuvattu. Runkomelun osalta kaavaselostuksessa viitataan raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä tehtyyn tärinäselvitykseen.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaava-aineistossa tulee kuvata raitioliikenteen aiheuttama runkomelu, koska raitiotie sijaitsee tunnelissa. Selvityksestä täytyy käydä ilmi mahdolliset runkomelulle herkäät kohteet sekä varmistua kaavamääräyksin siitä, että kohteessa on mahdollista toteuttaa riittävä torjunta runkomelua ja tärinää vastaan.

Vastine:

Meluselvityksen liitekartat lisätään kaava-aineistoon meluselvitysraportin yhteyteen.

Ratikan yleissuunnitelman yhteydessä tehdyssä tärinäselvityksessä (WSP Finland Oy, 18.9.2019) kaava-alue ei kuulu tärinän kannalta ongelmallisiin kohtiin. Tunnelissa kulkeva ratikka aiheuttaa kuitenkin jonkun verran ympäristöön leviävää tärinää ja runkomelua. Runkomelun syntymistä ja leviämistä voidaan vähentää ja ehkäistä huomioimalla tärinä ja runkomelu raitiotien suunnittelussa. Kaavassa on annettu katualueelle ja tunneliin suunnittelua koskeva määräys, jolla varmistetaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Runkomelu ja -tärinä tullaan selvittämään, ja ehkäisyyn käytettävien teknisten ratkaisujen tarkempi suunnittelu tullaan tekemään ratikan katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

Tärinä- ja runkomelua koskeva kaavamääräys: ”Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.”

Tarkistukset:

Meluselvityksen liitekartat lisätään kaava-aineistoon meluselvitysraportin yhteyteen.

NRO 3

Väylävirasto, 21.3.2022

Lausunto:

Väylävirasto on antanut 23.6.2021 lausunnon asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon koskien maanalaista asemakaavaa. Jatkossa on kuitenkin tarpeen tarkastella maanalaisen asemakaavan suhdetta maanpäälliseen asemakaavan ja arvioida mahdolliset muutostarpeet maanpäällisessä asemakaavassa maan päälle ulottuvien rakenteiden osalta.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:

Maanpäällisten ja maanalaisten toimintojen suhdetta toisiinsa tarkastellaan jatkossa. Tunnelin itäpään raitiotiejärjestelyt yhteensovitetään Tikkurila – Hakkila -radan ja Pasila – Riihimäki -radan kanssa Tikkurilanraition itäpään asemakaavatyössä. Väylävirasto pidetään radan alituksen suunnittelussa mukana.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 4

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), 24.3.2022

Lausunto:

Vantaan ratikka on merkittävä seudullinen raideliikenteen runkoyhteys, joka palvelee poikittaista liikkumista ja mahdollistaa maankäytön kehittämistä Vantaalla laadukkaiden joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Ratikan yleissuunnitelmaan perustuvalla kaavamuutoksella mahdollistettavan raitiotietunnelin rakentamisella muodostetaan tiiviille alueelle merkittävä joukkoliikenteen solmukohta, jota palvelee jo nykyisin laaja linja-auto- sekä junaliikenteen tarjonta. Sujuvien, lyhyiden ja esteettömien vaihtoyhteyksien toteuttaminen eri joukkoliikennevälineiden välille on tällaisessa kohteessa erittäin tärkeää.

Kaavan ratkaisuiden toteutus vaikuttaa joukkoliikenteeseen merkittävästi, ja työnaikaiset järjestelyt tulee suunnitella tarkkuudella yhteistyössä HSL:n kanssa. Sujuvat vaihtoyhteydet ja helppo liikkuminen tulee turvata myös rakentamisen aikana.

HSL haluaa olla tiiviisti mukana raitiotien ja Tikkurilanraition alueen jatkosuunnittelussa. Lisäksi HSL haluaa olla myös tiiviisti mukana raitiotien rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen suunnittelussa myös jatkossa.

Vastine:

Rakentamisen aikaiset järjestelyt suunnitellaan ja toteutetaan siten, että rakentamisesta koituisi mahdollisimman vähän haittaa alueen nykyiselle liikenteelle ja kulkuyhteyksille. HSL pidetään mukana raitiotien ja Tikkurilanraition alueen jatkosuunnittelussa sekä rakentamisen aikaisten joukkoliikenteeseen kohdistuvien poikkeusjärjestelyjen suunnittelussa, mahdollisimman sujuvien vaihtoyhteyksien sekä helpon liikkumisen turvaamiseksi.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 5

Fingrid Oyj, 24.3.2022

Lausunto:

Kiitämme lausuntopyynnöstänne.

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole lausuttavaa.

Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.

Vastine:

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 6

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY), 24.3.2022

Lausunto:

Suunnittelualueella sijaitsee runsaasti rakennettua yleistä vesihuoltoa, niin jakelu- kuin pääjohtojakin.

Käynnissä on parhaillaan suunnittelualueen katu- ja rakennussuunnittelu, aiemmin laadittuihin yleissuunnitelmaan, esisuunnitelmaan ja rakennettavuusselvitykseen pohjautuen. Rakennussuunnitteluvaiheessa suunnitellaan yksityiskohtaisesti myös vesihuollon vaatimat ratkaisut. Aiemmista suunnitteluvaiheista ratkaisut saattavat poiketa huomattavastikin.

Kohde on hyvin vaativa erityisesti vähäisen käytössä olevan tilan vuoksi ja vaatii todennäköisesti poikkeuksellisia ratkaisuja. Yhteistyön Ratikka-hankkeen, konsultin ja HSY:n kesken on oltava tiivistä ja innovatiivista.

Suunnittelualueen vesihuollolle ei ole vielä olemassa edes alustavaa kustannusarviota. Rakentamisen yksikkö- ja kokonaiskustannukset tulevat todennäköisesti olemaan poikkeuksellisen korkeat, vaativine työnaikaisine järjestelyineen.

Vastine:

HSY pidetään mukana raitiotien ja Tikkurilanraition alueen jatkosuunnittelussa. Vesihuollon tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja puistosuunnittelun yhteydessä ja yhteistyössä HSY:n kanssa. Katusuunnittelun yhteydessä tarkastetaan myös rakentamisen kustannukset. Ratikan investointipäätös tehdään vuonna 2023 perustuen ratikan tarkempiin suunnitelmiin, selvityksiin sekä kustannusarvioihin.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 7

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 25.3.2022

Lausunto:**Sähköverkko**

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti.

Alueelle Kirjastopuistoon sijoittuu mahdollisesti tunnelia palvelevia teknisiä tiloja ja muuntamo johon tulee Vantaan Energia Sähköverkot Oy kaapeliliitynnät. Tämä muuntamon sijoitusmahdollisuus on esitetty kaavaselostuksessa ja kaavamääräyksissä.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

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

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n

kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).

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

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

LIITTEET

1. Keskijänniteverkon kartta 1:2000
2. Pienjänniteverkon kartta 1:2000
3. Kaukolämpöverkon kartta 1:2000

Vastine:

Muuntamo on huomioitu kaavaehdotuksessa. Maakaapeleiden sijainnit on huomioitu kaavaehdotusta laadittaessa. Maakaapeleita ei ole tarpeen merkitä kaavaan. Niiden sijainnit ovat tiedossa ja ne sekä mahdolliset muutostarpeet huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Kaukolämpöputket on huomioitu kaavaehdotusta laadittaessa. Kaukolämpöputkia ei ole tarpeen merkitä kaavaan. Niiden sijainnit ovat tiedossa ja ne sekä mahdolliset muutostarpeet huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.



**VANTAAN ENERGIA
SÄHKÖVERKOT OY**

PL95, 01301 VANTAA
Puh. 09-82 901, Fax 09-826 517

Paperikoko (mm x mm)
A4

KAUP.OSA 61 TIKKURILA

OSOITE Tikkurilan tunneli ja kirjastopuisto

TYÖ Asemakaavamuutos Nro 002457

Keskijänniteverkko 20kV

SUUNN.	SUUNN.PVM
TARK.	TARK.PVM
HYV.	HYV.PVM
SUURDE 1:2000	KARTTA
PIIRI NRO	Liite 1
HANKE NRO	

TULOSTUSPVM 09.03.2022



Paperikoko (mm x mm)
A4

Pienjänniteverkko 0,4kV

SUUNN.	SUUNN.PVM
TARK.	TARK.PVM
HYV.	HYV.PVM
SUHDE 1:2000	KARTTA
Piir NRO Liite 2	
HANKI NRO	

TuLOSTuSPwM 09.03.2022





18 § Asemakaavan muutos 002482, 81 Korso / Korson päiväkotia / TLA

VD/9573/10.02.04.00/2020

TLA/ILA/MJA/MAI/VIK

Asemakaavan muutos mahdollistaa Korson keskustaan uuden, kerrosalaltaan 2000 k-m², kolmikerroksisen päiväkotirakennuksen nykyisen, kerrosalaltaan 800 k-m², yksikerroksisen päiväkodin tilalle. Tontin pääkäyttötarkoitus pysyy muutoksessa samana, käyttötarkoituksmerkintä muutetaan yleisten rakennusten korttelialueesta (Y) yleisten lähipalvelurakennusten korttelialueeksi (YL). Asemakaavan muutosehdotuksessa tavoitteena on Korson mittakaavaan sopiva, korkealaatuinen ja kaupunkimainen ratkaisu päiväkotia varten.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelia 81100, kaupunginosassa 81 Korso.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osaa korttelia 81100, kaupunginosassa 81 Korso.

Alue sijaitsee Korson keskustassa osoitteessa Merikotkantie 8. Kortteli rajautuu pohjoisessa Kotkansiiven katuun, idässä Merikotkantien kävelyraittiin sekä etelässä ja lännessä asuinkortteleihin.

Hakija

Kaavamuutoksen hakija on Vantaan kaupunki

Maanomistus

Koko alueen omistaa Vantaan kaupunki

Valmistelu

Asemakaavamuutos on tehty kaupungin työnä. Valmistelussa on hyödynnetty kaupungin kiinteistöt ja tilat -palvelualueen hankevalmistelun konsulttityönä laatimaa suunnitteluaineistoa.

Yleiskaava

Alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta C. Yleiskaavassa 2020 (Kv 25.1.2021) alue on kaupunkikeskustan aluetta C.

Asemakaavamuutos

Asemakaavan muutos mahdollistaa Korson keskustaan uuden, kerrosalaltaan 2000 k-m², kolmikerroksisen päiväkotirakennuksen nykyisen, kerrosalaltaan 800 k-m², yksikerroksisen päiväkodin tilalle. Tontin pääkäyttötarkoitus pysyy muutoksessa samana, käyttötarkoituksmerkintä muutetaan yleisten rakennusten korttelialueesta (Y) yleisten lähipalvelurakennusten korttelialueeksi (YL).

Pysäköinti osoitetaan tontin eteläosaan ja päiväkotirakennuksen rakennusala tontin koillisosaan. Ajoyhteys tontille sijoittuu nykyiseen kohtaan tontin kaakkoiskulmaan. Asemakaavassa annetaan määräyksiä mm. julkisivun ääneneristävyydelle ja pihan melusuojaukselle. Vihertehokkuus ja uusiutuvat energiamuodot on huomioitu kaavassa. Kaavassa esitetään säilytettäväksi viisi olevaa puuta. Muutosten yhteydessä kaukolämpöjohto siirretään tontilta katualueelle. Tontilla nyt sijaitseva päiväkotirakennus on saanut purkuluvan.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 13.1.2021.

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 6 kappaletta. Päiväkotirakennuksen tavoitteeksi muuttui



kolmikerroksisuus, jonka vuoksi osallisuus- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 5.3.2021. Päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 3 mielipidettä, joissa ei ollut huomautettavaa. Asukkailta ei saatu mielipiteitä.

Mielipiteistä oleelliset koskivat Vantaan Energian kaukolämpöputkia tontin itäreunassa sekä kaupungin museon antamaa tietoa tontilla olevan vanhan päiväkotirakennuksen vaiheista. Aiempina vuosina tehtyjen muutosten johdosta sen kulttuurihistorialliset arvot ovat vähäiset ja huonosta kunnosta johtuen rakennukselle on myönnetty purkulupa 20.3.2020.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaava kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa 1200 k-m² uutta palvelurakentamisen kerrosalaa.

Sopimus

Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 22.3.2022 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään

- a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 22.3.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002482, 81 Korso / Korson päiväkotikatu,
- b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
- c) tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että sosiaalidemokraattien ja vasemmistoliiton lautakuntaryhmät jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien, vihreiden ja porvarien ryhmät yhtyivät: ”Päiväkoteja suunnitellessa esitämme, että varhaiskasvatuksen henkilökunnan osaamista ja näkemyksiä kuullaan ja otetaan huomioon.”

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Nähtävilläolo

Asemakaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 24.3.-22.4.2022. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 22.3.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin kolme ja saatiin kolme kappaletta.

Vantaan Energian, HSY:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnot on otettu huomioon vastineissa esitetyllä tavalla.



Tehdyt tarkistukset

Kaavakarttaan ei ole tehty tarkistuksia.

Kaavaselostuksen tarkistukset

Asemakaavamuutoksen selostuksen tekstiä on tarkistettu ja siihen on lisätty vesihuollon esisuunnitelma.

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 18

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
- b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 22.3.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002482, 81 Korso / Korson päiväkot

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Asemakaavamuutoksen selostus 22.3.2022, 10.5.2022 tarkistettu
- Lausunnot ja vastineet 10.5.2022

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

aluearkkitehti Mari Jaakonaho, p. 050302 9411,
asemakaava-arkkitehti Mikel Aizpuru, p. 050 302 9410
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaa

002482 KORSON PÄIVÄKOTI

KORSO



Havainnekuva Arkkitehdit Latva ja Vaara

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 22.3.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002482. Selostusta on tarkistettu 10.5.2022. Kaavoitus on tullut vireille 13.1.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Osa korttelia 81100 kaupunginosassa 81 Korso.

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan nykyisen huonokuntoisen päiväkotirakennuksen korvaaminen uudella, kolmekerroksisella, n. 2 000 k-m² kokoisella päiväkotirakennuksella. Korson päiväkotiin on suunnitteilla yhteensä 168 tilapaikkaa.

Päiväkodin tavoitevalmistumisaika on kesäkuussa 2023.

Kaavaan ei liity toteuttamissopimusta.

Kaavan laatija:

Mikel Aizpuru, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
mikel.aizpuru@vantaa.fi, puh. 050 302 9410.

Mari Jaakonaho, aluearkkitehti, Vantaan kaupunki;
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 050 302 9411

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan kaupungin jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 13.11.2020. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002482.
- Kaavoitus tuli vireille 13.1.2021.
- Mieli piteet pyydettiin 12.2.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 5.3.2021. Mieli piteistä saatiin 3 kappaletta.
- Kaavan suunnittelua jatkettiin kaupungin asiantuntijayhteistyönä päiväkodin hankesuunnitelun rinnalla.
- Kaupunki ympäristö lautakunta käsitteli 22.3.2022 asemakaavan muutosehdotusta.
- Nähtävillä oloaikana (24.3.2022 – 22.4.2022) pyydettiin 3 lausuntoa ja saatiin 3 kappaletta.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä	4
2. Lähtökohdat	4
2.1 Selvitys suunnittelualan oloista	4
2.2 Suunnittelutilanne	9
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet	12
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	12
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö	12
3.3. Asemakaavan tavoitteet	14
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	15
4. Asemakaavan kuvaus	15
4.1 Kaavan rakenne	15
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	16
4.3 Aluevaraukset	16
4.4 Kaavan vaikutukset	16
4.5 Ympäristön häiriötekijät	21
5. Asemakaavan toteutus	21
6. Kaavatyöhön osallistuneet	21
7. Asemakaavan seurantalomake	22
8. Asemakaavakartta ja -määräykset	24
9. Muu suunnitelma-aineisto	27

LUETTELO KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Korson päiväkotiki Uudisrakennus, hankesuunnitelma, 7.4.2021
- Viitesuunnitelmat (Arkkitehdit oy Latva ja Vaara)
- Viherkerroinlaskelma, tulokortti (Sitowise 24.2.2022)
- Pihasuunnitelma (Sitowise 4.2.2022)
- Liikennemeluserveys, A-insinöörit Oy, 4.2.2022
- Vantaan hulevesiohjelma 2009
- Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli 2014
- Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2018–2027
- Korson suuralueen päiväkotiserveys, päiväkotikiinteistöjen investointitarpeiden ja aikataulun tarkastelu, tilakeskus 2019

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutos mahdollistaa Korson keskustaan uuden, kerrosalaltaan 2000 k-m², kolmi-kerroksisen päiväkotirakennuksen nykyisen, kerrosalaltaan 800 k-m², yksikerroksisen päiväkodin tilalle. Tontin pääkäyttötarkoitus pysyy muutoksessa samana, käyttötarkoituksena muutetaan yleisten rakennusten korttelialueesta (Y) yleisten lähipalvelurakennusten korttelialueeksi (YL). Asemakaavan muutosehdotuksessa tavoitteena on Korson mittakaavaan sopiva, korkealaatuinen ja kaupunkimainen ratkaisu päiväkotia varten.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Korso sijaitsee pääradan varrella, Vantaan pohjoisosassa. Se on paikallinen keskus, jossa juna- ja bussiliikenne kohtaavat. Korson ja radan itäpuolisen Metsolan kaupunginosien eri ikäiset kerrostalot, liiketilat ja julkiset rakennukset muodostavat kaupunkikuvaltaan vaihtelevan kaupunkikeskuksen. Keskustan ympärillä on laajat pientalovaltaiset alueet Leppäkorpi, Matari, Metsola, Valilinoja ja Vierumäki. Suuralueen kerrostalovaltaisempia alueita taas ovat Mikkola ja Kulomäki.

Päiväkotitontti sijaitsee Korson ydinkeskustassa, lukio- ja monitoimitalo Lumon ja Korson kirkon pohjoispuolella Merikotkantien ja Ruusuvuorenpolun keskustaitin varrella. Pohjoispuolella kulkee Kotkansiipi- niminen katu. Ajoyhteys tontille on Merikotkankujan kautta.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Suunnittelualue sijoittuu Rekolanojan viereiselle täyttömaamäelle. Vuonna 1870–1871 mitatussa Senaatin kartassa alue on ollut metsää. Vuoden 1954 ilmakuvassa ja 1958 peruskartassa suunnittelualue on edelleen osa peltojen keskellä sijaitsevaa metsäsaarekettä, aivan pihapiirin tuntumassa. Nykyään Korson keskustassa ei ole enää juuri havaittavissa alkuperäistä luonnonmaisemaa.

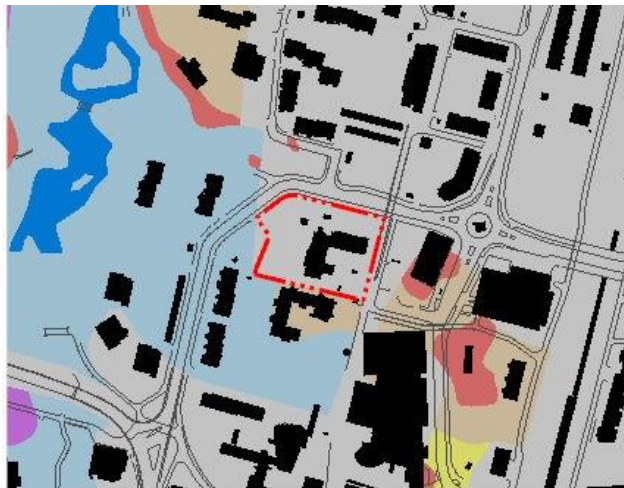
Vesistöt ja vesitalous

Alue kuuluu Rekolanojan valuma-alueeseen. Alue ei ole pohjavesialuetta. Noin 2/3 suunnittelualueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Nykytilanteessa alueelle satavat vedet osin imeytyvät maaperään, ja alueen läpäisemättömien pintojen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriin.

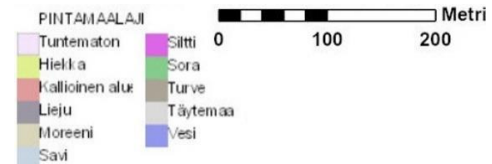
Topografia

Alue on luoteis- ja pohjoisreunan pengerrystä (+35... +40) lukuun ottamatta hyvin tasainen. Maaston korot vaihtelevat +35,0 ja +41,7 metrin välillä.

Maaperä



Alueen maaperä on täytemaata. Alueen uudet rakennukset joudutaan perustamaan paaluperustukselle. Ympäristössä tehtyjen havaintojen perusteella saven alapuolisen pohjaveden keskimääräiseksi painetasoksi voidaan arvioida noin +14,5. Täyttömaakerroksessa esiintyy myös orsivettä.



Perustamisolosuhteista

Tontti sijoittuu pintamaalajikartan mukaan täyttö- ja toiminta-alueelle (T). Olevan päiväkodin rakentamisen yhteydessä peltoiseen rinteeseen on ajettu paksulta täyttöä ja tehty terassimainen leikkipiha täyttöjen päälle. Vanha päiväkotirakennus (osa A) on perustettu osittain kellarillisena (pohjoispääty) todennäköisesti kallion varaan tai maanvaraisesti kitkamaakerroksien varaan. Laajennusosasiipi B on perustettu todennäköisesti kallionvaraisesti tai maanvaraisesti kitkamaakerrosten varaan. Rakennuksen uusimmat laajennusosat (2006 rakennetut) on perustettu tasaiseksi louhitun kallion varaan murskekerroksen välityksellä (tai kallion varaan). 2006 rakennettu pohjoinen uloke on paalutettu teräspaaluilla. Tontille voidaan rakentaa nykyisen rakennuksen kohdalle tai siitä itään päin olevalle alueelle maanvaraisesti / kallionvaraisesti. Kaikki olemassa olevat vanhat perustusrakenteet / täyttökerrokset pitää purkaa.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Korsossa asui vuoden 2020 alussa 7 460 henkeä. Kaupunginosan väkiluku on noussut melko tasaisena koko 2000-luvun ajan. Vuodesta 2010 väkiluku on noussut noin 175:lla. Korson kaupunginosan väkiluvun ennustetaan nousevan myös lähivuosina. Korson ikärakenne vastaa pitkälti Vantaan keskiarvoa. Korson kaupunginosassa nuoria on suuraluetta vähemmän ja yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suurempi. Koko Korson suuralueen asukasluku vuonna 2020 oli 30 037 henkeä, missä on kasvua noin 1200 henkeä viimeisen 10 vuoden aikana, 5500 viimeisen 20 vuoden aikana.

http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Länsi- ja eteläpuolella on kaksi- ja kolmikerroksisia kerrostaloja ja itäpuolella 16-kerroksinen asuintornitalo. Lähialueella on keskustan kerrostaloasumista sekä pientaloaluetta.

Sosiaalinen ympäristö

Korson suuralueella on Vantaan keskiarvoa hieman enemmän alle 16-vuotiaita ja perheväestöön kuuluvia. Suuraluetta voi kuvata perhevaltaiseksi.

Palvelut ja työpaikat

Korson suuralueen työpaikkatarjonta on pysynyt entisellään koko 2000-luvun. Korson suuralueella oli 3871 työpaikkaa ja Korson kaupunginosassa oli 1099 työpaikkaa vuoden 2017 lopussa.

Korson suuralue on mitä suurimmassa määrin asuinalueita ja sen työpaikkaomavaraisuus on suuralueista selvästi alhaisin (27 %). Runsaasta 3 800 työpaikasta hieman yli viidennes oli terveys- ja sosiaalipalvelujen ja vajaa viidennes kaupan parissa.

Keskustassa on kaupallisia palveluita kuten elintarvikekauppoja, ravintoloita ja erikoiskauppaa. Tarve on saada lisää Korson mittakaavaan sopivia kaupallisia palveluita uusien rakennushankkeiden myötä. Korson kaupunginosassa on julkisia palveluita, kuten useita päiväkotia, kouluja ja vanhustenkeskus. Korson kirkon ja seurakuntakeskuksen vieressä sijaitsee monitoimikeskus Lumo. Lumosta löytyy mm. Lumo-sali, liikuntahalli, kirjasto, nuorisotila, Vantaa-info, ravintola ja kokoustilat. Osa alueen palveluista on Metsolan kaupunginosassa kuten Leppäkorven koulu ja terveyskeskus.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee Korson ydinkeskustassa Merikotkantien ja Kotkansiiven varrella. Se liittyy Korson aseman tuntumassa sijaitsevaan keskuskortteliin, keskeisimpien palveluiden (monitoimikeskus, koulu, kirkko, kaupalliset palvelut) äärelle. Keskusta-alue on yhtä toiminnallista kokonaisuutta ja palvelut ovat hyvin saavutettavissa kävellen. Keskustaa ympäröivät laajat pientaloalueet.

Kaupunkikuva



Korson keskusta on väljä ja suhteellisen matalasti rakennettu. Korsossa on havaittavissa kirkonkylämäinen rakenne, joka alkoi muodostua aseman rakentamisen 1918 jälkeen. 1920 – 1930-luvuilla syntyi esikaupunkimainen rakentaminen mansardikattoisine pientaloineen. Korson keskusta alkoi hahmottua selkeämmin 1960-luvulla, jolloin valmistui kirkko, aseman alikulku ja Korsonpolun varteen useita liikekiinteistöjä. Sittemmin lähelle rataa on asuinkerrostalojen lisäksi rakennettu runsaasti liiketilaa ja keskusta on laajentunut radan toiselle puolelle Metso- laan.

Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueella sijaitseva nykyinen Korson päiväkotiki (v. 1963) on yksikerroksinen, loivasti pulpettikattoinen rakennus. Sen ovat suunnitelleet arkkitehdit Marjatta ja Martti Jaatinen. Rakennusta on laajennettu vuosina 2000 ja 2007. Vantaan modernin rakennuskannan inventoinnissa luokitustunnus on B. Vuonna 2015 tehdyssä päivitysinventoinnissa rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot on katsottu vaatimattomaksi mm. tehtyjen muutosten vuoksi. Korson päiväkodin rakennuksen huonon kunnon vuoksi Korson päiväkotiki on toiminut syksystä 2019 alkaen väistötilapaviljongissa. Vantaan kaupunginmuseo on antanut 3.2.2020 myöntävän lausunnon rakennuksen purkamisluvasta.

Suunnittelualueen pohjoispuolella on kolmi-nelikerroksinen asuinkerrostaloalue. Etelä- ja länsipuolella on kaksi- ja kolmikerroksisia 1980-luvulla valmistuneita asuintaloja. Itäpuolella sijaitsee 16-kerroksinen asuintornitalo, joka on valmistunut vuonna 2018. Korson kirkko ja seurakuntakeskus (Olli Kuusi 1962, Frondelius-Keppo 2001) ja monitoimitalo Lumo (2003) sijaitsevat lähituntumassa eteläpuolella.

Virkistys

Päiväkotiki rajoittuu Kotkansiiven katuun, jonka toisella puolella on yhteys Korson keskuspuistoon eli Ankkapuistoon. Puisto on suunnittelualueen lähin ja laajin viheralue Korson keskustassa. Sen kautta Korson keskustasta on yhteydet etelään Elmon urheilupuistoon, Rekolanmetsään ja Martinkoskelle. Viheryhteys jatkuu Kylmäojan ja Keravanjoen kautta Vantaanjoelle ja Helsinkiin merenrantaan asti. Pohjoisen suuntaan on myös yhteydet Metsolansuolle ja laajemmille Keravan ja Tuusulan luontoalueille.

Liikenne

Suunnittelualue sijaitsee alle 200 m päässä Korson lähijunan asemasta. Korsontien – Korsonpolun ja Urpiaistentien kautta kulkee useita seudullisen bussiliikenteen reittejä.

Suunnittelualue sijaitsee keskeisellä paikalla Korson keskustassa kävelyetäisyydellä monipuolisesta palveluvalikoimasta äärellä, noin 100 m päässä Korsonaukiosta.

Kotkansiivellä ja Merikotkantiellä on pyörätie. Korsontielle ja Korsonpolulla kulkee pääpyöräreitti I itä-länsisuunnassa ja Urpiaistentietä pääpyöräreitti II etelä-pohjoissuunnassa. Radan länsipuolella kulkee pyöräilyn laatukäytävä.

Autoliikenne liittyy kiinteistöön Merikotkankujan ja -tien kautta kiinteistön itäreunasta. Suunnittelualue sijaitsee 700 m päässä Kulomäentiestä ja 2 km päässä Lahdenväylästä.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Alueen itäpuolella kulkee Merikotkankujan d100V ja 160M vesijohdot, jotka liittyvät pohjoispuolelle rakennettuun Kotkansiiven d225M jakeluvesijohtoon.

Alue kuuluu Korson painepiiriin ja alueen vesisäiliönä on Korson vesitorni. Korsossa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 4000 m³, HW = +94m N2000 ja NW = +87m N2000. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin +86m ja ylin noin +94m.

Korson painepiiri saa vetensä Pitkäkosken vedenottamolta, josta vesi johdetaan Ylästön ja Ala-Tikkurilan paineenkorotusaseman kautta Tikkurilan painepiiriin, josta vesi ohjataan edelleen Koivukylän paineenkorotusaseman kautta alueelle.

Jätevesiviemärointi

Jätevedet kerätään tonttioviemäriä pitkin Kotkansiiven d250M jätevesiviemäriin. Kaikki alueen jätevedet johdetaan Korso-Koivukylän d1000 siirtoviemäriin ja edelleen Haapatien jätevedenmittauspisteen kautta meriviemäriin. Kaikki jätevedet käsitellään Viikinmäen keskuspuhdistamolla.

Hulevesiviemärointi

Hulevedet kootaan tontin hulevesiviemäriin, josta ne kulkevat Kotkansiiven d300B...500B hulevesiviemäriputken kautta Rekolanjoen ja edelleen Keravanjoen kautta Suomenlahteen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Kotkansiiven pohjoisreunassa, tontin itäreunassa sekä Merikotkantien katualueella. Kaukolämpöputket kytkeytyvät nykyiseen rakennukseen pohjois- ja itäpuolelta.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirretään, toimitaan siirtokustannuksien osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen mukaisesti (20.7.1993).

Sähköverkko

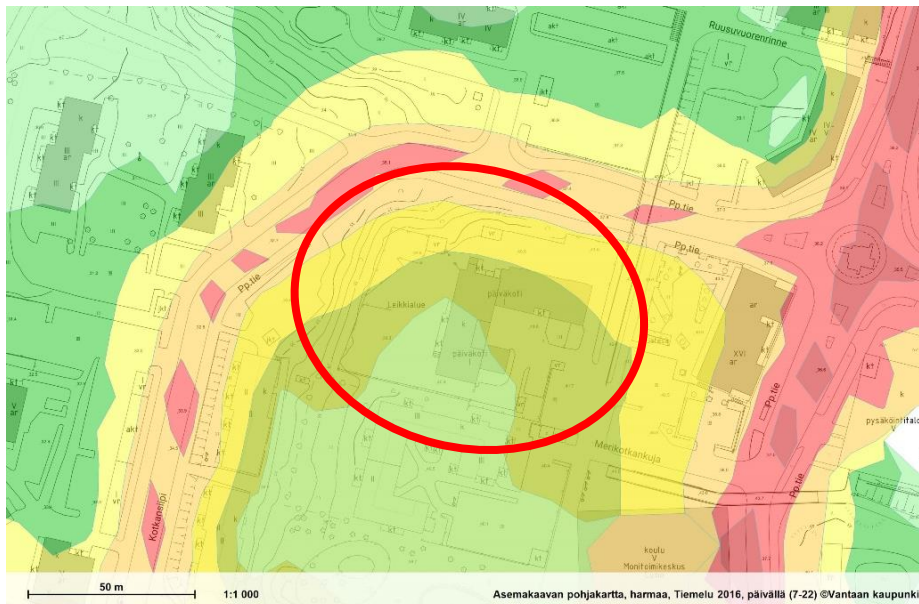
Vantaan Energialle kuuluvia keskijänniteverkon (20 kv) ja pienjänniteverkon (0,4 kV) kaapeleita on Kotkansiiven pohjoisreunassa. Sieltä kaapelit liittyvät kiinteistölle Merikotkantien kautta. Keskijänniteverkon kaapelit ulottuvat Merikotkantien-Merikotkankujan risteykseen. Pienjänniteverkon kaapelit ulottuvat vanhaan päiväkotirakennukseen asti.

Pienjännitemaakaapeleita on Kotkansiiven, Ruusuvuorenpolun ja Merikotkantien ja -kujan varrella. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, toimitaan siirtokustannuksien osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyötoimintasopimuksen mukaan. (20.7.1993).

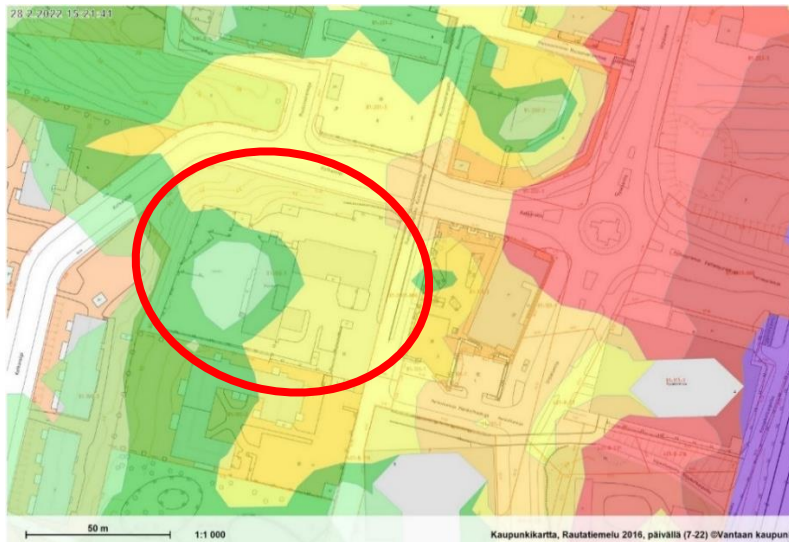
Ympäristöhäiriöt

Suunnittelualan läheisyydessä sijaitsevat merkittävimmät tieliikennemelulähteet ovat Korsontie, Kotkansiipi, Urpiaisentie, Maakotkantie ja Kulomäentie. Päärata aiheuttaa raideliikennemelua. Suunnittelualue ei sijaitse lentomelualueella.

Suunnittelualan Kotkansiiven kadun puoleisille reunoille nykytilanteessa ulottuu päivällä (7–22) 55–65 dB tieliikennemelua (v. 2016, Vantaan karttapalvelu). Pääosalla piha-alueella melutaso on alle 55 dB. Melulaskennassa on vuoden 2016 liikennetiedot ja maastomalli, mutta olevia rakennuksia ja meluesteitä ei ole huomioitu. (kuva alla).



Suunnittelualueelle ulottuu päivällä (7–22) 55–60 dB suurista rautatiemelua (v. 2016, Vantaan karttapalvelu). Tällä hetkellä olemassa oleva päiväkotirakennus rajaa länsipuolelleen rautatiemelun kannalta suojaisat (alle 55 ja alle 50 dB) alueet. Melulaskennassa on vuoden 2016 liikennetiedot ja maastomalli, mutta olevia rakennuksia ja meluesteitä ei ole huomioitu. (kuva alla).



Suunnittelualueelle ei sijoitu pilaantuneita maa-alueita. Suunnittelualue ei sijaitse pienhiukkasten kannalta keskeisten valtaväylien varrella.

2.1.4 Maanomistus

Kaavamuutoksen kohteena oleva korttelin 81100 tontti 1 on Vantaan kaupungin omistuksessa.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
092-081-0100-0001	Vantaan kaupunki	0,5
Yhteensä		0,5

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

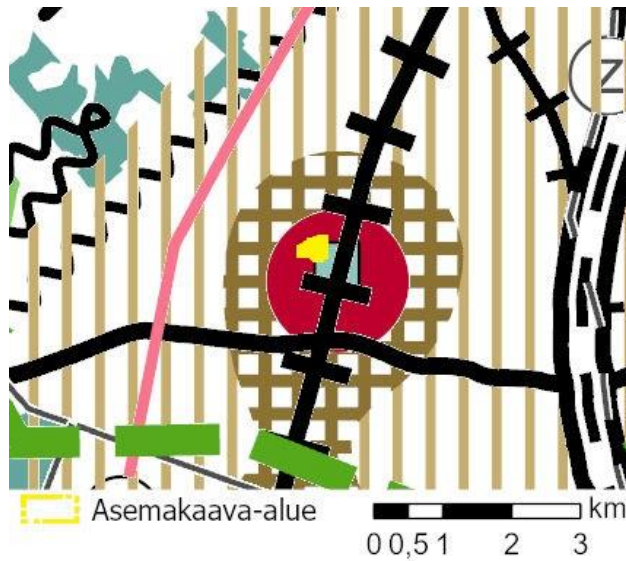
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Asemakaava vastaa VAT-tavoitteisiin muun muassa seuraavien tavoitteiden osalta:

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Maakuntakaava

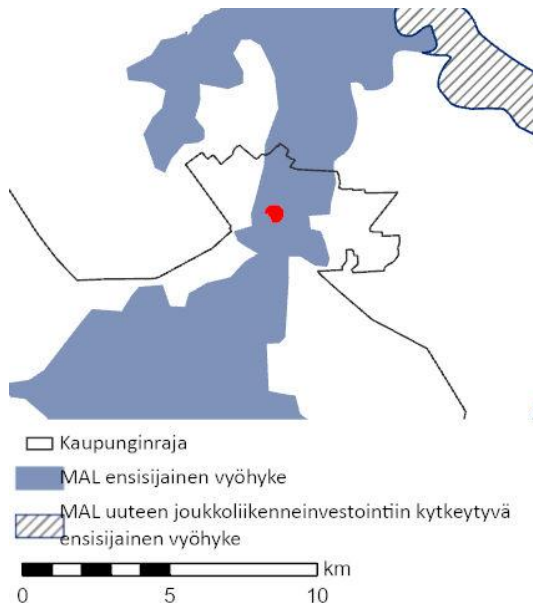


Alueella voimassa Uusimaa-kaava 2050, joka korvaa kaikki muut voimassa olevat maakuntakaavat paitsi Östersundomin alueen kaavaa. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti voimaantulosta 7.12.2020. Kaavasta valitettiin, minkä vuoksi Helsingin hallinto-oikeus kielsi päätöksen täytäntöönpanon. 24.9.2021 hallinto-oikeus totesi, ettei täytäntöönpanokieltoa ollut enää aihetta pitää voimassa siltä osin kuin valitukset oli hylätty, ja kaavakokonaisuus tuli pääosin voimaan.

Uusimaa-kaavassa 2050 alue on keskustatoimintojen aluetta, keskus (punainen ympyrä). Lisäksi se on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä (ruskea ruuturasteri). Korson rautatieasema on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi (vaaleansininen neliö).

MAL 2019 -suunnitelma

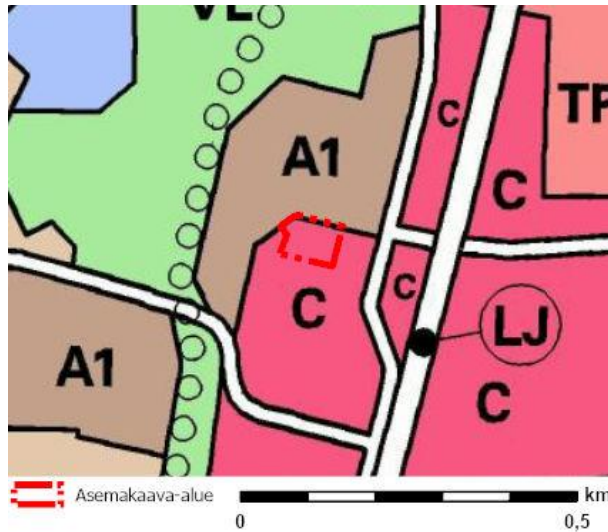
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.



Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuoteen 2030 on määritetty, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräva tavoitetaso asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijaitsee kestävä liikunnan vyöhykkeillä. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n liitoksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

Kaava-alue (punainen piste) sijaitsee MAL-sopien ensisijaisella vyöhykkeellä.

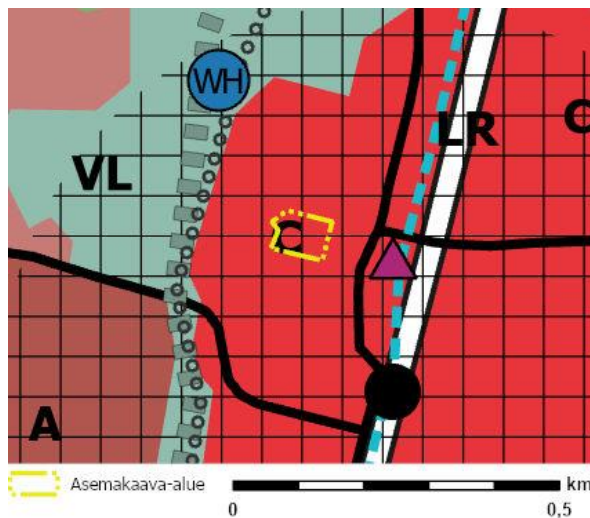
Yleiskaava



Vantaan yleiskaavassa (Kv 2007) alue on merkittävänä keskustatoimintojen alueeksi C, joka sijaitsee hokkaan asuntoalueen (A1) rajalla. Alueen itäpuolella sijaitseva Ankkapuisto on osoitettu virkistysalueeksi (VL), jonka läpi kulkee ohjeellinen ulkoilureitti.

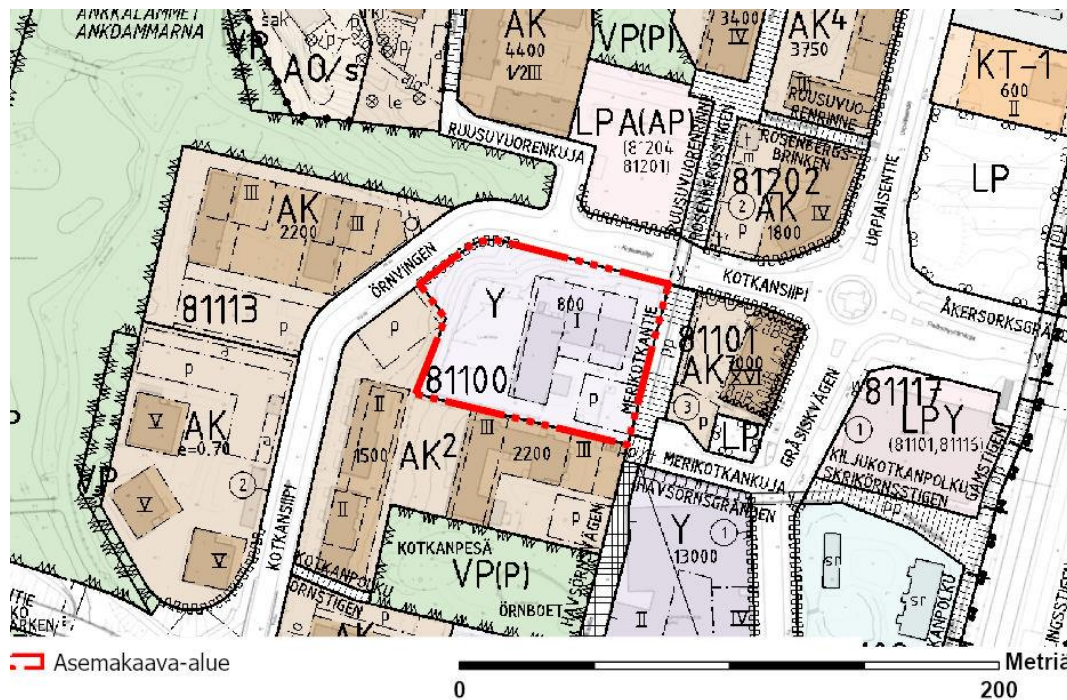
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009, 3.6.2010 ja 13.1.2010. Kaavahanke on voimassa oleva yleiskaavan mukainen

Vantaan uusi yleiskaava 2020



Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021, mutta ei ole vielä voimassa. Alue on merkitty kaupunkikeskustan alueeksi (C), jota kutsutaan monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alue sijoittuu keskeisen kasvun vyöhykkeelle (ruuturasteri). Se on julkisen liikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Ankkapuisto on virkistysaluetta, VL, jolle on merkitty ulkoilureitti ja ekologinen runkoyhteys. Asemakaavamuutos on yleiskaavan mukainen.

Asemakaava



Kaava-alueella on voimassa asemakaava nro 810300 (sm 3.11.1975). Siinä tontti on osoitettu yleisten rakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa yksikerroksisen, 800 k-m² kokoisen rakennuksen.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Korson keskustan yleissuunnitelma on vuodelta 2010. Korson keskustan tontinluovutuskilpailu pidettiin vuonna 2014 ja se käsitti keskeisen alueen bussiterminaaleineen Lumon ja kirkon eteläpuolella. Jatkosuunnittelu oli käynnissä vuoteen 2020, mutta lopulta suunnittelusopimus ei edennyt asemakaavatyöksi.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VI-REILLETULO

Vantaan kaupungin jättämä kaavamutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 13.11.2020. Kaava-muutos sai vuoden 2021 työohjelmassa numeron 002482 ja kaavoitus tuli vireille 13.1.2021.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: kaupunkiympäristön toimiala (kiinteistöt ja tilat, toimii-tilarakentaminen, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kadut ja puistot), Kasvatus ja oppimi-nen, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo.
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Van-taan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viiranomaisille.

Kaavamuutoksesta järjestettiin kaavoittajan puhelinaika. Tiedusteluja tai soittoja ei saatu.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteet pyydettiin 13.1. - 12.2.2021 välisenä aikana. Mielipiteitä saatiin 6 kappaletta. Asukkailla ei tullut mielipiteitä.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy esitti, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Vantaan Energian Kaukolämpöverkko huomautti, että asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia tontin itä- ja pohjoisrajalla. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) mainitsee, että uusi päiväkotiki on liitettävissä rakennettuun vesihuoltoverkkoon.

Kaupunginmuseo ilmoitti, että päiväkotirakennuksen kulttuurihistorialliset arvot ovat vaatimat-tomat mm. tehtyjen muutostöiden takia. Museo on antanut 3.2.2020 myöntävän lausunnon rakennuksen purkamisluvasta.

Fingridillä ei ole voimajohtoja alueella. Caruna ja HSL ilmoittivat, ettei ole huomautettavaa.

OASin päivittäminen:

Kaavatyön suunnittelu eteni yhteistyössä toimitilarakentamisen laatiman tarveselvityksen ja hankesuunnittelun kanssa. Tontin tehokkaan käytön vuoksi päiväkodin kerroskorkeus oli tarpeen nostaa kolmeen kerrokseen. OAS päivitettiin 5.3.2021. Mielipiteet tästä pyydettiin 2.4.2021 mennessä. Mielipiteitä saatiin 3, joissa HSY, HSL ja Caruna totesivat, että OASin päivittämisestä ei ollut huomautettavaa.

Nähtäville asettaminen ja lausuntojen pyytäminen.

Kaupunkiympäristölautakunta käsitteli 22.3.2022 asemakaavan muutosehdotusta. Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä (MRA 27 §) 24.3.2022 – 22.4.2022. Tänä aikana ei saatu muis-tutuksia. Lausuntoja pyydettiin 3 kappaletta ja saatiin 3 kappaletta.

Uudenmaan ELY-keskus: Ei ole huomautettavaa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymät HSY: Merikotkantien vesijohtoa joudutaan siirtämään noin 56 metrin matkalta, suunnittelualueelta katualueelle siirrettävän kaukolämpöputken vuoksi.

Merikotkantien vesijohdon siirto toteutetaan vesihuollon esisuunnitelman linjauksenmu-kaisesti. Uuden vesijohdon rakentamisesta laaditaan rakennussuunnitelma, jossa huomioidaan katualueelle tulevat kaukolämpöputki (KL 2 x 150mm) ja sähkökaapelit. Li-säksi rakennettavasta vesijohdosta otetaan käyttövesi Korson päiväkodille.

Vantaan Energia Oy: Asemakaavan muutosehdotuksessa huomioitava maakaapeleiden ja kaukolämmön sijainti.

Asemakaavaselostuksen tarkistukset

Lisättiin selostuksen 9. *Muu suunnitelma-aineisto* osioon vesihuollon esisuunnitelma.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyiden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Laadimme Vantaa kaupunkikeskuksille omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Kaavamuutos tukee uuden strategian tavoitteiden toteutumista.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

- Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.
- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestäväan rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastomuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja vihervalueet ovat helposti saavutettavissa.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

3.3.2 Muut tavoitteet

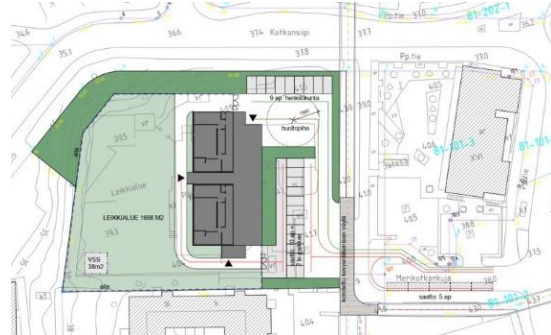
Tarveselvityksestä ja hankeselvityksestä johdettuja tavoitteita ovat mm. rakennuksen kolmikerroksisuus ja pihan mitoitus. Pysäköintiin sekä saatto- ja huoltoliikenteen turvallisuuteen kiinnitettiin huomioita.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Päiväkodin sijoittamiseksi tontille tutkittiin hankesuunnittelun yhteydessä useita vaihtoehtoja. Huollon sijoittaminen Kotkansiiven varteen jonkinlaiseen hissilliseen huoltotaskuun olisi mahdollistanut piha-alueen vapaamman käytön, mutta teknisenä ratkaisuna Kotkansiipeen tukeutuva ratkaisu olisi ollut erittäin kallis ja myös perustustavaltaan vaikea. Huollon, saaton ja henkilökunnan pysäköinnin erottaminen olisi syönyt pihan osuutta huomattavasti. Rakennuksen toteuttaminen kolmikerroksisena oli riittävän pihan ja riittävän pysäköinnin ratkaisemisen kannalta välttämätöntä. Tontilla olevien rakennusten hyödyntämistä osana uutta ei pidetty mahdollisena niiden huonon kunnon vuoksi.



Vaihtoehto A



Vaihtoehto B



Vaihtoehto C



Valittu vaihtoehto D

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Valituksi tuli asemakaavaratkaisu D, joka sallii keskustaan sopivan tehokkaan, kolmikerroksisen päiväkodin sijoittamisen tontille sen rakennettavuuden kannalta edulliseen kohtaan. Lännen puolella rakennus suojaa pihaa melulta osittain. Olevaa puustoa voidaan säilyttää. Huolto ja saattoliikenne sijoittuvat ajoliittymän ainoan sijaintimahdollisuuden vuoksi tontin kaakkoiskulmaan.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla korotetaan olevan päiväkotitontin (Y) rakennusoikeutta ja suurinta sallittua kerros lukua. Pääkäyttötarkoitus pysyy samana, mutta on asemakaavamuutoksessa YL.

4.1.1 Mitoitus

Yleisten lähipalvelurakennusten alue (YL) kooltaan 4 968 m². Rakennusoikeus on 2000 k-m².

Tehokkuudeksi muodostuu $e=0,4$. Kaava edellyttää 23 autopaikkaa päiväkodin käyttöön. Paikoista osa on varattava saattoliikenteen käyttöön.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukainen uusi päiväkotirakennus noudattaa ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa etenkin suhteessa Korson kirkon mittakaavaan. Rakennuksen ja muiden rakenteiden arkkitehtuurista ja materiaaleista on annettu laatua koskevia määräyksiä. Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon. Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset.

Kaavan mukainen rakentaminen täydentää Korson vaihtelevaa mittakaavaa perustellusti.

4.3 ALUEVARAUKSET

Alue on kokonaisuudessaan yleisten lähipalvelurakennusten korttelialuetta YL.

4.3.1 Korttelialueet

YL, Yleisten rakennusten korttelialue

Rakennusoikeus alueella on 2000 kerrosneliömetriä ja sallittu kerroskorkeus kolme.

Rakennuksen sijainti tontilla on osoitettu rakennusalueena. Kaavassa on osoitettu suojeltavia puita. Kaavassa on melusuojausta, aurinkopaneeleita ja arkkitehtuurin laatua koskevia määräyksiä.

Pysäköinti henkilökunnalle ja saatolle osoitetaan tontin eteläosaan. Pysäköintiin ajo tapahtuu Merikotkankujan kautta, josta myös huolto tapahtuu.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikennedyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Korson keskusta täydentyy kolmikerroksisella palvelurakennuksella, mikä sopii hyvin ympäristöön.

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutoksella ei ole vaikutusta asukasmäärään tai -rakenteeseen, mutta se parantaa alueen palvelurakennetta.

Yhdyskuntarakenne



Ehdotus täydentää Korson keskustan m kerroksellista rakennetta ja on luonteva kirkon, Lumon ja Kotkanpesän puiston j sen tilan kokonaisuutta myös ulkotilojen osalta.

Rakentaminen sijoittuu Korsoon asema joukkoliikenteen runkoyhteyden tuntu- maan. Myös bussipysäkit sijoittuvat käv etäisyydelle.

Vaikutus on yhdyskuntarakennetta ehe- tävä.

Kaupunkikuva

Kolmikerroksinen päiväkotirakennus tiivistää alueen kaupunkikuvaa nykytilaan verrattuna. Rakennus vertautuu enemmän läheisen Korson 1960-luvulta olevan kirkon mittakaavaan, kuin vie- reisiin uudempiin ja kookkaampiin rakennuksiin Lumoon ja Korson asuintorniin.

Maisema ja rakennettu ympäristö, kulttuuriympäristö

Rakennuksen korvaaminen uudella muuttaa jonkin verran alueen luonnetta. Vaikutus rakennet- tuun ympäristöön ja maisemaan on kuitenkin vähäinen ja uutta laadukasta rakennusta voidaan pitää ympäristön laatua lisäävänä. Uusi rakennus muodostaa täydentävän osan Korson kirkon ja Lumon kirjasto- liikunta- ja kulttuuritilojen ketjuun Merikotkantien raitin varrella.

Asuminen

Kaavamuutos ei tuo asuntoja alueelle, mutta uusi palvelu lisää olevien ja uusien asuntojen ha- luttavuutta.

Palvelut ja työpaikat

Päiväkoti tuo työpaikkoja alueelle. Päiväkotiin on suunnitteilla hoito- ja kasvatushenkilökuntaa 24 henkilöä. Lisäksi päiväkodissa työskentelevät päiväkodin johtaja, puhtaus- ja ateriapalvelui- den henkilökuntaa sekä vuosittain vaihtuvia opiskelijoita ja tilapäistä avustavaa henkilökuntaa, yhteensä noin 6 henkilöä. Päiväkoti mahdollistaa siten yhteensä 32 työpaikkaa.

Taloudelliset vaikutukset

Kaava mahdollistaa uuden 2000 k-m2 käsittävän päiväkodin rakentamisen. Kaava-alue on ole- vassa katuverkossa.

Kaavan toteuttamiseen liittyvien kunnallisteknisen rakentamisen kustannukset liittyvät kauko- lämpölinjan 67m siirtotöihin, joilla on välillisiä vaikutuksia esim. Merikotkantien vesijohdon si- jaintiin ja tarpeeseen VJ160M uudelleen rakentamista n. 56 m matkalla.

Lisäksi liitokset jätevesi- ja hulevesiviemäriin uusitaan uuden päiväkotirakennuksen osalta. Päi- väkodin vesijohtoliitos voidaan siirtää nykyisestä tontin ajoliittymän kohtaan.

Kaikkiaan vesihuollon vesijohto- ja viemäriinjojen rakentamisen kustannukset on arvioitu vähäi- siksi. Rakentamisessa on varauduttava nykyisen vesijohdon uudelleen rakentamiseen uuden kaukolämpölinjan viereen.

Kustannusarvio on laadittu Fore:n HOLA-kustannuslaskentaohjelmalla. Kaukolämpölinjan uudelleenrakentamisen kustannukseksi on arvioitu noin 30 000 eur ja vesijohdon siirtokustannuksiksi noin 23 000 eur. Putkikaivanto on otettu toteutettavan aukikaivutyönä ilman kallioulouhintaa. Vanhan vesijohdon purkukustannukset eivät ole mukana arviossa.

Lisäksi rakennuskustannuksia voi kasvattaa myös odottamattomat rakennus- ja suojaustyöt liittyen Ruusuvuorenpolunsillan perustuksiin.

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Kaavamuutos mahdollistaa aikaisempaa suuremman päiväkodin alueelle, jolla on positiivinen vaikutus etenkin alueen nykyisille ja tuleville lapsiperheille. Hanke on VAT:n mukainen.

Vaikutukset virkistykseen

Kaavamuutosalue sijoittuu olemassa olevalle päiväkodin tontille. Päiväkodin piha rakennetaan uudestaan, ja se palvelee iltaisin ja viikonloppuisin lähialueen lapsiperheitä. Hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita. Päiväkotikoti sijaitsee Korson keskuspuiston tuntumassa, mitä voidaan hyödyntää toiminnassa.

Vaikutukset liikenteeseen

Päiväkotikoti sijaitsee noin 300 metrin kävelymatkan päässä Korson juna-asemasta ja bussipysäkeiltä, eli on joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa. Jalankulkumatka Kotkansiiven kävelyradalle ja Ruusuvuorenpolun kevyen liikenteen sillan kautta on sujuva. Päiväkotikotiin muuten kuin autolla saapuville on Maakotkankien radalta oma kulkuportti ja pihalle johtaa erotettu erillinen korotettu kulkuyhteys.

Autolla päiväkotitontille saavutaan Merikotkankujan kautta ylittämällä Merikotkantie, jossa kaapeilla osuudella on sallittu ajo tontille. Samaa päiväkotitontin ajoliittymää käyttävät huoltoliikenne, saattoliikenne ja tontilla pysäköivä henkilökunta. Lisäksi voidaan käyttää Merikotkankujan ja sen LPA-tontin lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja, mutta ne palvelevat muitakin käyttöä. Ratkaisu lisää jonkin verran liikennettä alueella, mutta vaikutusta ei voi pitää merkittävänä.

Vaikutukset vesihuoltoon ja yhdyskuntatekniikkaan

Vesihuolto

Korson päiväkodin kaavamuutosalueen vesijohto- ja jätevesiviemärin verkosto on rakennettu valmiiksi. Merikotkankien vuonna 1979 rakennettu d100V vesijohtolinja uusitaan ja rakennetaan d160M yhdysvesijohtona katualueelle 56 metrin matkalla.

Kaava-alueen vesihuolto liitetään d63M tonttivesijohdolla Merikotkankien d160M vesijohtoon ja d200M tonttijätevesiviemärillä Kotkansiiven nykyiseen d250M keräilyviemäriin.

Hulevesien hallinta

Kaava-alueella toteutetaan hulevesien hallinta Vantaan hulevesiohjelman (2009) ja Vantaan hulevesien toimintamallin (2014) mukaisesti. Hulevedet tulee viivyttää päiväkodin tontilla ennen johtamista Rekolanjoaan. Tontin hulevesisuunnitelma tulee esittää rakennuslupaa haettaessa.

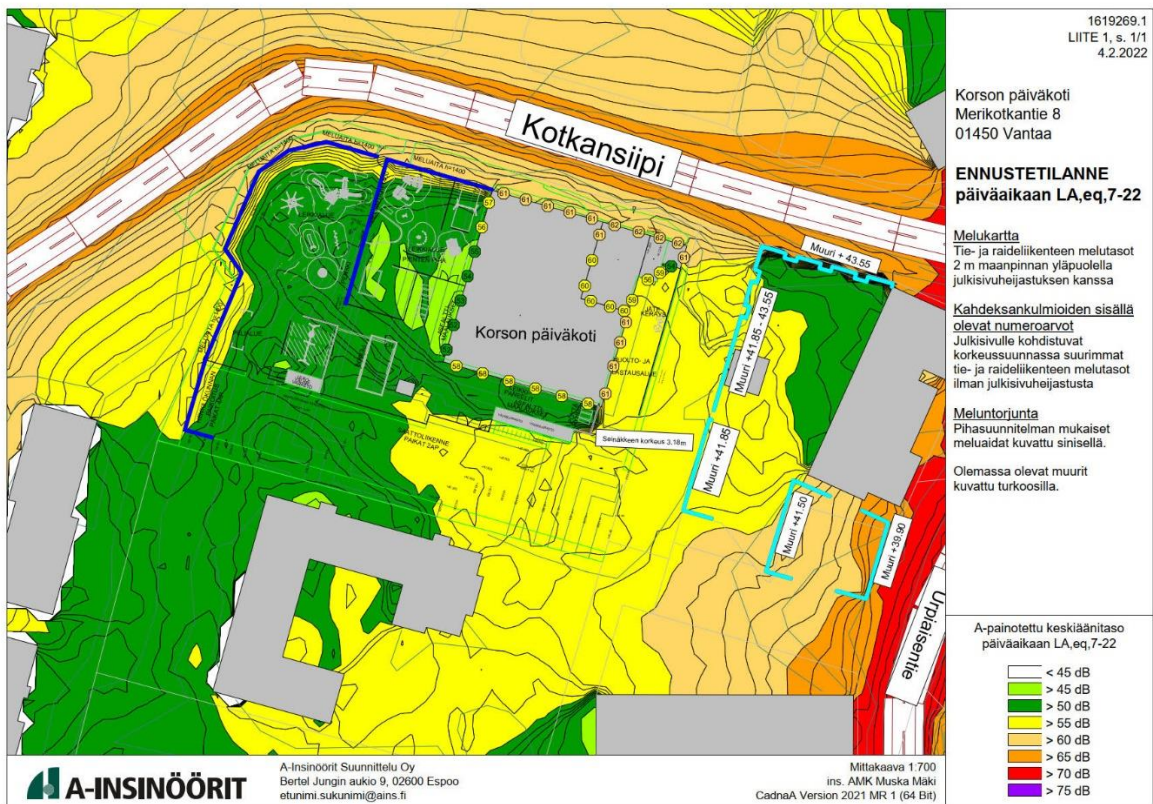
Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaaminen tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Tämä tulvamiotoitus tehdään 30 minuuttia kestäväälle sadetilanteelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille.

Muut johtolaitokset

Kaukolämpölinja KL 2 x 150 mm siirretään tontilta 67 metrin matkalla Ruusuvuorenpolun sillan itäpuolelle Merikotkantien katualueen puolelle. Katualueen sähkö- ja telekaapeleita voidaan joutua uudelleen sijoittamaan kaukolämpölinjan ja vesijohdon uudelleen rakentamisen myötä.

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavana melulähteenä on Kotkansiiven tiemelu, mikä huomioidaan päiväkotirakennuksen ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena 32 dBA. Kaavassa annetaan melua koskevia määräyksiä julkisivun, sisätilojen ja pihan osalta. Rakennus muodostaa osin melusuoja länsipuolelleen, mutta pihan melusuojaus varmistamiseksi Kotkansiiven suuntaan sekä päiväkodin ja sen pysäköinti/huoltoalueen väliin osoitetaan kaavassa meluaitojen ohjeelliset sijainnit. Näin melusuojaus täyttää melun ohjearvot. Huolto ja pysäköinti asettuvat meluisimmalle alueelle.



4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole suurta vaikutusta alueen luontoarvoihin. Tontille osoitetaan säilytettäväksi 5 kpl tontilla olevaa kookasta mäntyä. Kaavassa vaaditaan vähintään vihertehokkuus 0,8. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vaikutukset vesitalouteen

Hulevesien hallinta

Kaava-alueella toteutetaan hulevesien hallinta Vantaan hulevesiohjelman (2009) ja Vantaan hulevesien toimintamallin (2014) mukaisesti. Hulevedet tulee viivyttaa päiväkodin tontilla ennen johtamista Rekolanjoaan. Tästä on annettu kaavamääräys. Tontin hulevesisuunnitelma tulee esittää rakennuslupaa haettaessa.

Kaavamuutos parantaa hulevesien luonnonmukaista hallintaa verrattuna nykytilanteeseen, sillä pysäköinnin alueella voidaan asfaltin sijasta käyttää nurmikiveystä. Piha-alueelle tehdään maastonmuotoiluun kasvullista ja imeyttävää maakerrosta, jolloin hulevesiä on mahdollista vii-
vyttää alueella.

Vaikutukset maaperään

Rakentamisella ja perustustavalla on vaikutusta maaperään.

Maanrakennustöiden osalta on kaavamääräys, jossa suunnittelussa ja rakennustöissä on varmis-
tettava, että Ruusuvuorenpolun kevyen liikenteen sillan rakenteet eivät niiden johdosta vauri-
oidu. Kaivuuta tai louhintoja ei saa tehdä sillan perustason alapuolella.

4.4.3 Vaikutukset ilmastomuutoksen kannalta

Kaavaratkaisu tukee kestävästi täydentyvää ja sekoittuvaa kaupunkirakennetta. Kolmikerroksi-
päiväkotito on tehokas ja sijoittuu keskeiselle paikalle, jonne on mahdollista saapua kävellen, pyö-
rällä ja julkisilla kulkuvälineillä.

Viherkattoja on määrätty katoksiin. Pihalla on kaavan mukaan säilytettävä viisi puuta. Kaavassa
on vaadittu osa rakennuksen energiasta tuotettavaksi aurinkopaneelein. Rakennus voi olla puu-
rakenteinen. Kaavassa on vaadittu vihertehokkuusluku 0,8 ja se toteutuu viitesuunnitelman pi-
hasuunnitelmassa reilusti.



4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti 1.2.22 alkaen
	Mikel Aizpuru	asemakaava-arkkitehti
	Noora Koskivaara	asemakaava-arkkitehti
	Linnea Löytönen	asemakaava-arkkitehti
	Satu Onnela	asemakaava-arkkitehti
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Santtu Bussian	liikennesuunnittelija
Toimitilajohtaminen:	Sini Koskinen	rakennuttaja-arkkitehti

Konsultit:

Arkkitehdit Latva ja Vaara	Jorma Vaara	Arkkitehti
Sitowise	Annika Arminen	Pihasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä toukokuuta 2022

Mikel Aizpuru
asemakaava-arkkitehti

Mari Jaakonaho
aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

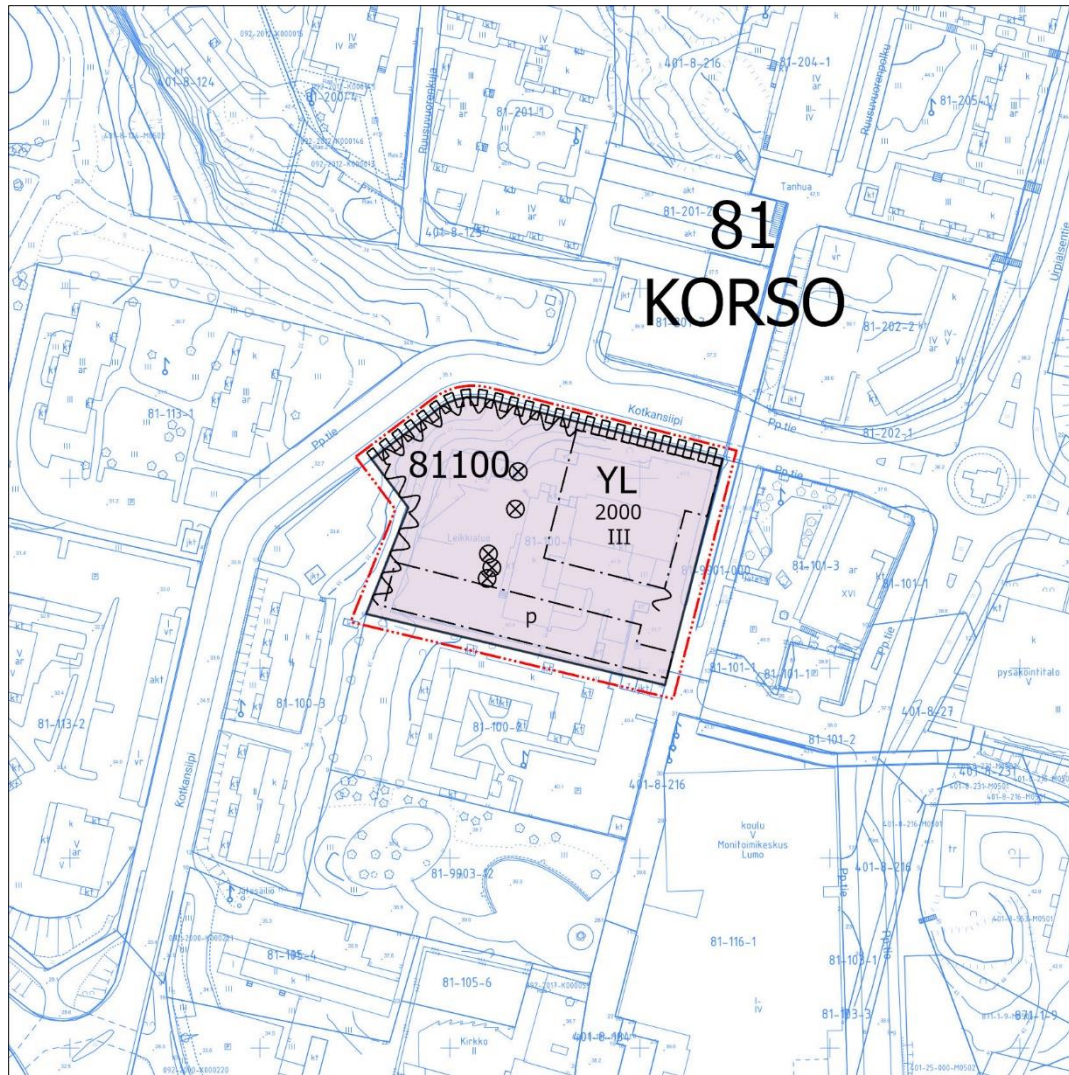
Asemakaavan seurantalomake Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta **092 Vantaa** Täyttämispvm **15.02.2022**
 Kaavan nimi **002482 Korso 81 kaupunginosa**
 Hyväksymispvm Ehdotuspvm
 Hyväksyjä Vireilletulosta ilm. pvm **13.01.2021**
 Hyväksymispykälä Kunnan kaavatunnus **092002482**
 Generoitu kaavatunnus
 Kaava-alueen pinta-ala [ha] **0,4968** Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]
 Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha] Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha] **0,4968**
 Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]
 Rakennuspaikat [lkm] Omarantaiset Ei-omarantaiset
 Lomarakennuspaikat [lkm] Omarantaiset Ei-omarantaiset

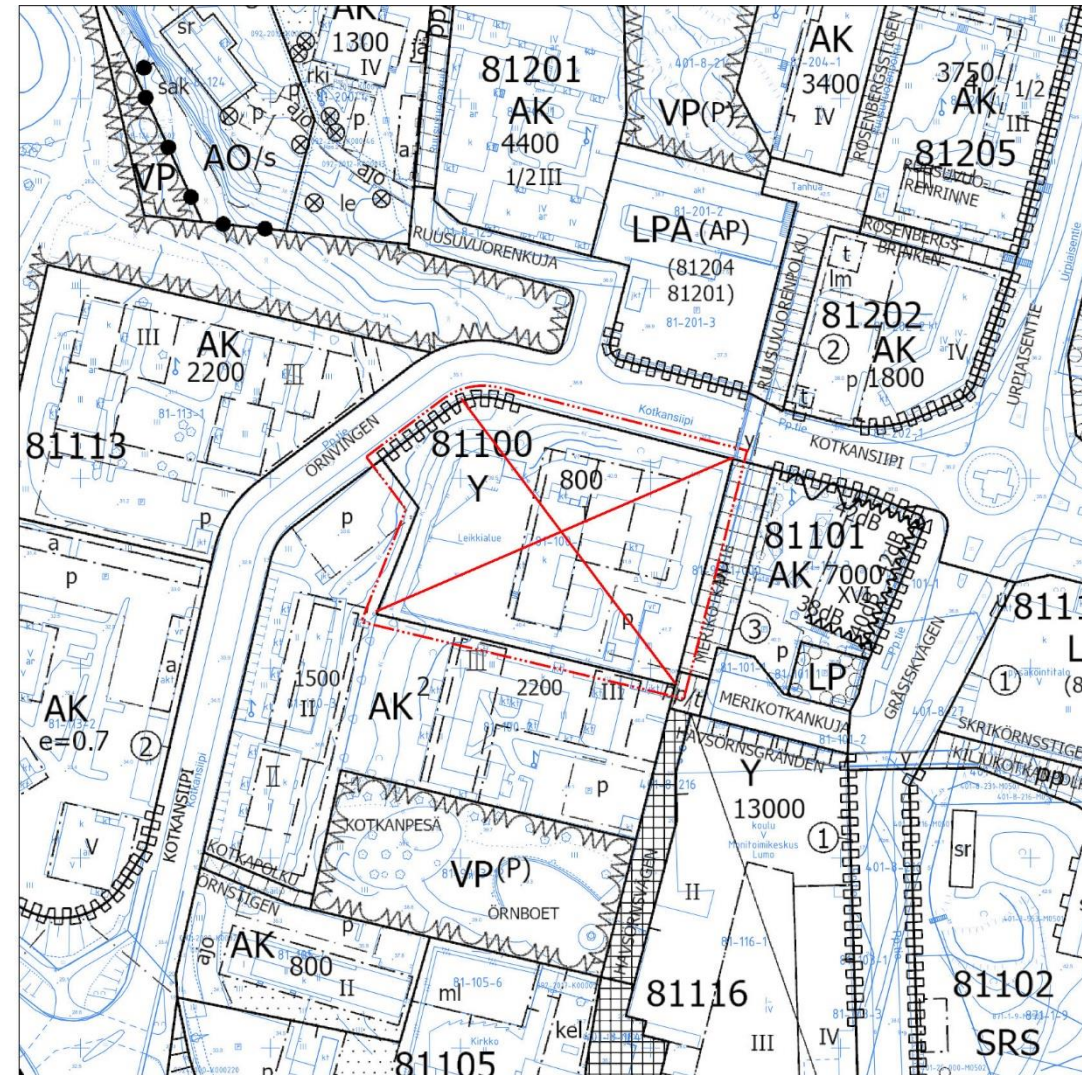
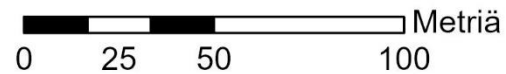
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	0,4968	100,0	2000	0,40	0,0000	1200
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,4968	100,0	2000	0,40	0,0000	1200
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]	
Yhteensä						
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset			Suojeltujen rakennusten muutos		
	[lkm]	[k-m²]		[lkm +/-]	[k-m² +/-]	
Yhteensä						

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,4968	100,0	2000	0,40	0,0000	1200
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,4968	100,0	2000	0,40	0,0000	1200
Y	0,0000		0		-0,4968	-800
YL	0,4968	100,0	2000	0,40	0,4968	2000
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus



Poistettavat merkinnät

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

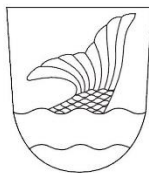
002482

Päiväys
Datum

22.3.2022

Vantaan kaupunki

002482 - Korson päiväkot



Vanda stad

002482 - Korso daghem

Kaupunginosa 81, KORSO

Stadsdel 81, KORSO

Asemakaavan muutos

Osa korttelia 81100.

Ändring av detaljplanen

Del av kvarteret 81100.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue.

Päiväkotirakennuksen arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista ja leikkisää.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita, ja ne tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviin.

Parvekkeita, terasseja, viherhuoneita, portaita ja ulokkeita saa rakentaa rakennusalan ja rakennusoikeuden lisäksi.

Polkupyörä- ja lastenvaununvarastot, leikki- ja ulkoiluvälinevarasto sekä jätevarastot voidaan rakentaa rakennusoikeuden lisäksi ja rakennusalan rajoittamatta. Ne suositellaan sijoitettavaksi osaksi leikki- ja viheralueen rajausta. Niiden tulee olla viherkatteisia sekä materiaaliltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia.

Rakennusalan sisä- ja/tai ulkopuolelle saa sijoittaa sade- ja aurinkosuoja. Katosten tulee olla materiaaliltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia sekä luonteva osa päiväkotirakennuksen arkkitehtuuria.

Mahdollinen itsenäinen katos on katettava viherkatolla.

Väestönsuojatilat saa rakentaa rakennusalan estämättä.

Julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakentamistapaa noudattaen.

Osa päiväkotirakennuksen tarvitsemasta energiasta tulee tuottaa päiväkotirakennuksen katolle sijoitettavilla aurinkopaneelilla.

Lasten ulkoilualueena toimivan piha-alue on aidattava.

Piha-alueet on suojattava liikennemelua vastaan rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuvilla rakenteilla. Oleskeluun tarkoitettuihin piha-alueilla melutaso ei saa ylittää 55 dB.

Sisämelutaso ei saa lasten käytössä olevissa tiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 35 dB.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvarterets område för byggnader för offentlig närservice.

Daghemsbyggnadens arkitektur ska hålla hög kvalitet och vara lekfull.

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anpassas till byggnadens arkitektur.

Balkonger, terrasser, grönska, trappor och utskjutande partier får byggas utöver byggnadsytan och byggrätten.

Cykel- och barnvagnsförråd, förråd för lekredskap och friluftsutrustning och soprum kan byggas utöver byggrätten och utan begränsning av byggnadsytan. Rekommendationen är att de placeras så att de bildar en del av lekplatsens avgränsning. De ska ha gröntak och hålla hög kvalitet till sitt material och sin arkitektur.

Inom och/eller utanför byggnadsytan får regn-/solskydd placeras. Skyddet ska till materialet och arkitekturen hålla hög kvalitet och utgöra en naturlig del av daghemsbyggnadens arkitektur. Ett eventuellt fristående skydd ska förses med gröntak.

Skyddsrum får byggas utan hinder av byggnadsytan.

Fasaderna ska byggas av högklassiga material och ett enhetligt byggnadssätt ska följas.

En del av energin som behövs i daghemsbyggnaden ska produceras med solpaneler som installeras på daghemsbyggnadens tak.

Gårdsområdet som fungerar som barnens gård för utomhusvistelse ska inhägnas.

Gårdsområdena ska skyddas mot järnvägsbuller med konstruktioner som är anpassade till arkitekturen. Bullernivån på gårdsområdena avsedda för utemiljö ska inte överskrida 55 dB.

Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktnivå (kl 7-22) 35 dB för den A-vägd ekvivalentnivån (LAeq) i lokaler som används av barn.

Sisämelutaso ei saa toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,8. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava piha suunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Hulevesiä tulee viivyttaa tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiverkostoon.

Suunnittelussa ja rakennustöissä on varmistettava, että Ruusuvoorenpuolen puolella sijaitsevan kevyen liikenteen sillan rakenteet eivät vaurioidu. Maanrakennustöitä, kuten kaivuuta tai louhintoja ei saa tehdä sillan perustustason alapuolella.

Päiväkodin käytössä tulee olla vähintään 23 autopaikkaa, joista vähintään kaksi liikkumisesteisille.

Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktnivå (kl 7-22) 45 dB för den A-vägdä ekvivalentnivån (LAeq) i kontorslokaler.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstalet 0,8. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Dagvattnet ska fördröjas på tomten innan det leds ut i det allmänna dagvattennätet.

Vid planering och under byggnadsarbeten ska man säkerställa att konstruktionerna i den bro för gång- och cykeltrafik som ligger på Rosenbergsstigen inte tar skada. Markarbeten, som grävning eller brytning, får inte utföras under nivån för brogrunden.

Daghemmet ska ha tillgång till minst 23 bilplatser, varav minst två är avsedda för personer med nedsatt rörelseförmåga.

—————

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

— — — —

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

— · — · — ·

Osa-alueen raja.

— × — × —

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

81

Kaupunginosan numero.

KORSO

Kaupunginosan nimi.

81100

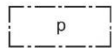
Korttelin numero.

2000

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

III

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



Pysäköimispaikka.



Suojeltava puu.

Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.



Merkintä, jonka osoittamalle likimääräiselle kohdalle tulee toteuttaa liikennemelulta suojaava este.

Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa arkkitehtonisesti korkeatasoisesti.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

TONTTIIJAKO

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

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Gräns för delområde.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

Parkeringsplats.

Träd som skall skyddas.

Trädet och dess rotsystem får ej skadas.

Beteckning som anger den ungefärliga platsen där det ska byggas ett hinder som skyddar mot trafikbuller.

Bullerväggarna ska planeras och byggas till hög standard till sin arkitektur.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Asemakaavoitus

Stadsstruktur och miljö
Detaljplanering

Mari Jaakonaho
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Mittaus- ja geopalvelut

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Mätning och geoteknik

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Vantaalla / Vanda __. __. 20__

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __. __. 20__

Godkänd av stadsfullmäktige __. __. 20__

Tuloskortti

Päivämäärä 24.2.2022

Osoite

Kaavan numero

Merikotkantie 8, kaupunginosa 81

810300 Korson keskusta

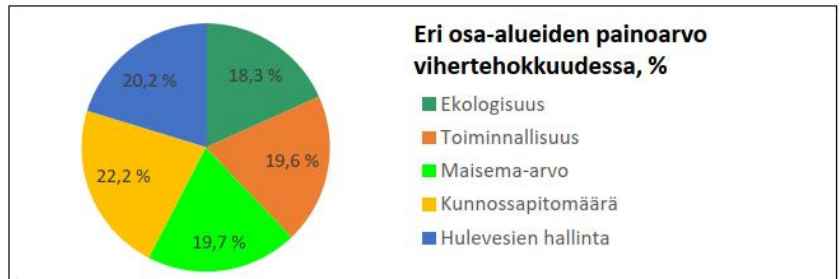
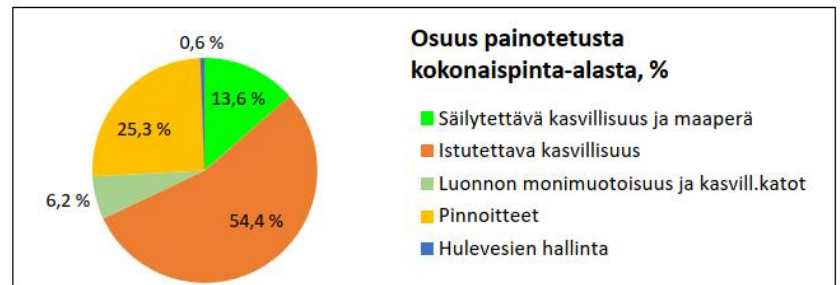
Vihertehokkuuslaskelma

Viher- tehokkuus	1,7
Tavoitetaso	0,8

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

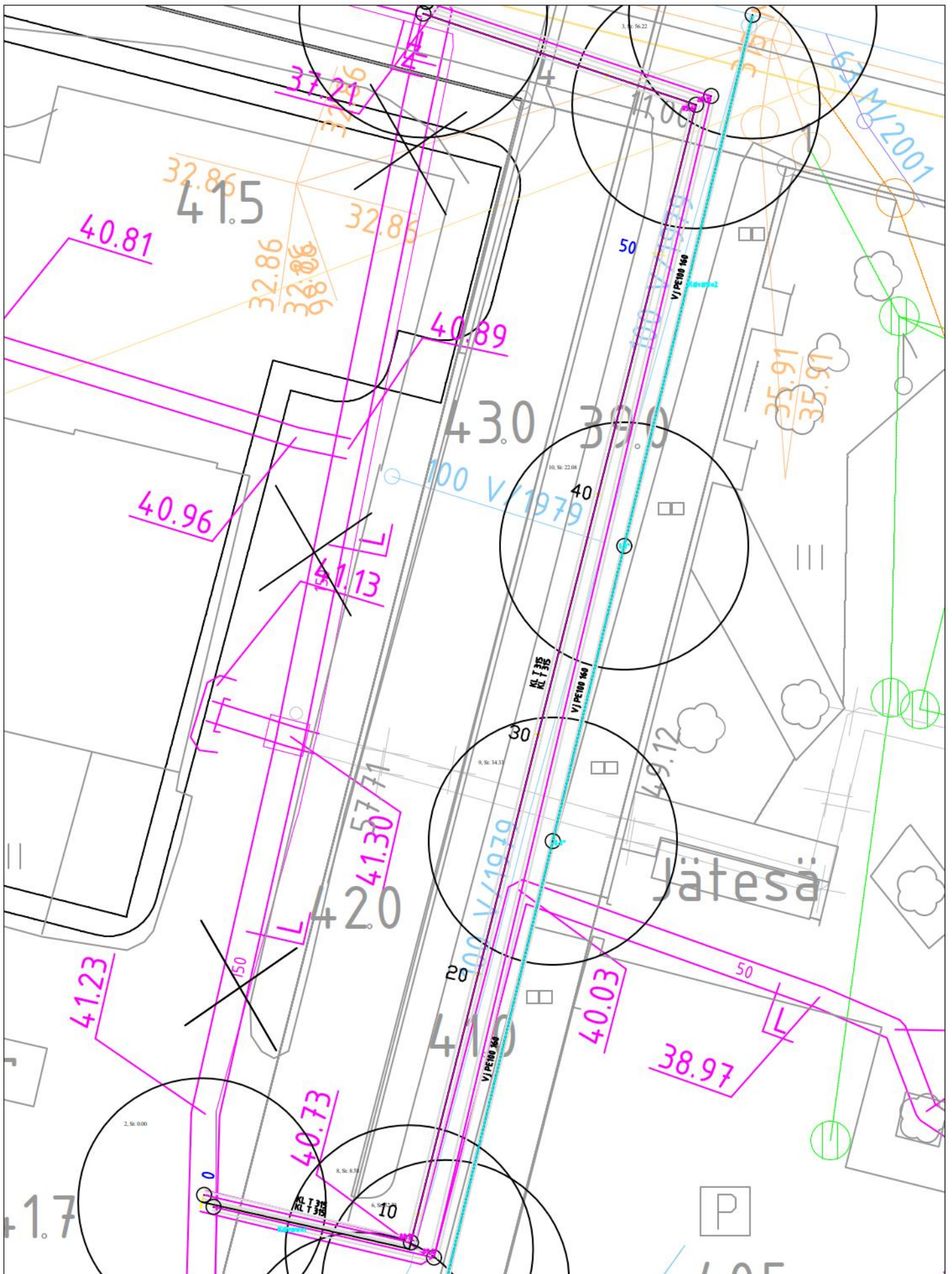
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	2	7
Istutettava kasvillisuus	6	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	5	8
Pinnoitteet	3	3
Hulevesien hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	17	36

Hulevesimäärä m ³	
20,4	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m ³	
20,4	
Jää viivyttämättä m ³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m ³
0,0	20,4
Läpäisemättömän pinnan osuus	
31 %	



Pihasuunnitelma kaavavaihe





Vantaan kaupunki
copyright

Antti Auvinen
tulosteen laatija

28.2.2022
päiväys

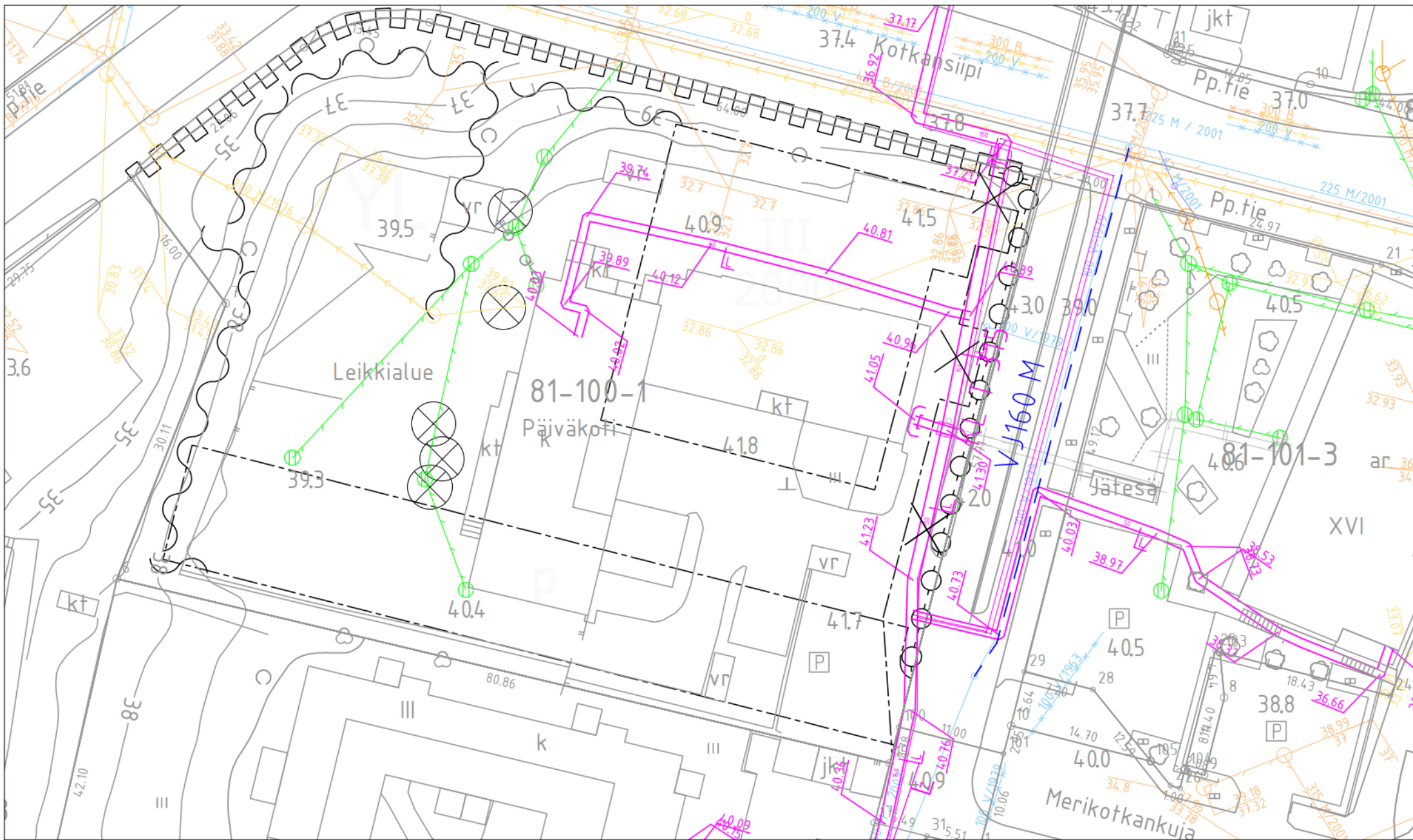
VESIHUOLLON ESISUUNNITELMA
002482 KORSON PÄIVÄKOTI

0 20 100 m
LHTE: Kaupunkiympäristölautekunta 10.05.2022 / 18 S

ETRS-GK25
Koord.järj.

N2000
Korkeusjärj.

1 : 200
Mittakaava



Vantaan kaupunki
copyright

Antti Auvinen
tulosteen laatija

18.2.2022
päiväys

VESIHUOLLON ESISUUNNITELMA
002482 KORSON PÄIVÄKOTI



LHTE: Kaupunkiympäristölautakunta 10.05.2022 / 18 S

ETRS-GK25
Koord.järj.

N2000
Korkeusjärj.

1 : 500
Mittakaava

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002482
Korson päiväkot
LAUSUNNOT JA VASTINEET
KALA 10.5.2022

Kaupunkiympäristölautakunta 22.3.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002482/Korson päiväkot**. Lausuntoja pyydettiin 3 kpl ja saatiin 3 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1, 31.3.2022 ELY	- Ei huomautettava	-
NRO 2, 22.4.2022 HSY	- Vesijohtoa joudutaan siirtämään, katualueelle siirrettävän kaukolämpöputken vuoksi.	- Vesihuollon esisuunnitelma lisätty selostukseen.
NRO 2, 20.4.2022 Vantaan energia	- Halua, että maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti huomioidaan.	-

NRO 1

ELY, 31.1.2022

Lausunto:

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Korson päiväkodin asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 002482)

Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Vastine:

-

Tarkistukset:

-

NRO 2

HSY, 22.4.2022

Lausunto:**Asemakaavan muutos 002482, Korson päiväkot**

Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa:

”Kaavamuutosalue sijaitsee Korson kaupunginosan (nro 81) keskustassa, pääradan länsipuolella, n. 200 m etäisyydellä rautatieasemasta osoitteessa Merikotkantie 8. Alue rajautuu pohjoisessa Kotkansiipikatuun, idässä Merikotkantien ja Ruusuvuorenpolun kävelyraittiin. Ajo tontille tapahtuu Merikotkankujan kautta. Etelä- ja länsipuolella alue rajautuu asuinalokortteleihin.

Asemakaavan muutos mahdollistaa Korson keskustaan uuden, kerrosalaltaan 2000 k-m², kolmikerroksisen päiväkotirakennuksen nykyisen, kerrosalaltaan 800 k-m², yksikerroksisen päiväkodin tilalle. Tontin pääkäyttötarkoitus pysyy muutoksessa samana, käyttötarkoitusmerkintä muutetaan yleisten rakennusten korttelialueesta (Y) yleisten lähipalvelurakennusten korttelialueeksi (YL). Asemakaavan muutosehdotuksessa tavoitteena on Korson mittakaavaan sopiva, korkealaatuinen ja kaupunkimainen ratkaisu päiväkotia varten.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa:

Suunnittelualuetta ympäröivillä katualueilla sijaitsee yleistä vesihuoltoa. Aluetta palveleva verkosto on rakennettu valmiiksi, eikä tarvetta uudisrakentamiselle ole.

Aluetta pohjoisessa rajaavalla Kotkansiivellä sijaitsee vuonna 2001 rakennetut vesijohto DN 225, jätevesiviemäri DN 250 ja hulevesiviemäri DN 400. Alueen itäpuolella sijaitsevalla Merikotkantiellä sijaitsee vesijohto, jonka vuonna 1979 rakennettu osuus on valurautaa ja halkaisijaltaan 100 mm, ja vuonna 2002 rakennettu osuus muovia ja halkaisijaltaan 160 mm.

Merikotkantien vesijohtoa joudutaan siirtämään noin 56 metrin matkalta, suunnittelualueelta katualueelle siirrettävän kaukolämpöputken vuoksi. Johtosiirron kustannukset ovat alustavan kustannusarvion mukaan 23 000 €.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Vastine:

- Asemakaavan 002482:n Merikotkantien vesijohdon siirto toteutetaan vesihuollon esisuunnitelman linjauksenmukaisesti. Uuden vesijohdon rakentamisesta laaditaan rakennussuunnitelma, jossa huomioidaan katualueelle tulevat kaukolämpöputki (KL 2 x 150mm) ja sähkökaapelit. Merikotkantien vesijohdon putkikoko on d160M, ja se liitetään Kotkansiiven d225M vesijohtoon. Lisäksi rakennettavasta vesijohdosta otetaan käyttövesi Korson päiväkodille.

Tarkistukset:

- Vesihuollon esisuunnitelma lisätty selostukseen.

NRO 3

Vantaan energia, 20.4.2022

Lausunto:**Sähköverkko**

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

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

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).

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

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

Vastine:

- Otettu huomioon.

Tarkistukset:

-





Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan kaupunginhallitukselta / kaupunkiympäristölautakunnalta** eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä:

lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen

ja/tai

tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla.

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana.

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen sähköpostilla tai sähköisen Oma Vantaa -asiointipalvelun kautta, postittamalla tai henkilökohtaisesti Tikkurilan Vantaa-Infoon sen aukioloaikana. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopuille tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Jos sinulla on vaatimustasi tukevia asiakirjoja, liitä ne oikaisuvaatimukseen mukaan. Lopuksi ilmoita yhteystietosi ja kotikuntasi ja allekirjoita oikaisuvaatimus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Jos käytät laillista edustajaa, oikaisuvaatimuksessa tulee olla myös edustajan vastaavat tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupunginhallituksen yhteystiedot:/kaupunkiympäristölautakunnan yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

Käyntiosoite: Kirjaamon asiakaspalvelu/Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa
(Aukioloajat: ma–ke 8.45–16.30, to 12.00–17.00 ja pe 7.45–15.30. Tarkista kesäajan ja arkipyhän aukiolo soittamalla tai osoitteesta <https://www.vantaa.fi/vantaa-info>)

Puhelin: (09) 83911 (vaihde)

Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi.vantaa.fi/web/oikaisuvaatimus>



Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet tehnyt päätöksestä aiemmin oikaisuvaatimuksen. Kunnan jäsenenä voit tehdä valituksen, jos päätös on muuttunut oikaisuvaatimuksen takia.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusajaksi. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut oikaisuvaatimuksen yhteydessä). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vahingonkorvausasiassa hallinto-oikeus voi tutkia ainoastaan, onko päätös tehty muodollisesti oikein. Vahingonkorvauksen perustetta tai määrää koskevan riita-asian käsittelee sen sijaan toimivaltainen yleinen tuomioistuin (käräjäoikeus).

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>



Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän päätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän päätökseen, joka koskee hankinto-oikaisua, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)



Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella



Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo

Kaupunginhallitus

PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi

Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184, fax: 09-8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankin-talain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:

- 1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
- 2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
- 3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely



on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhaku aika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.

Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhaku aika suora hankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suora hankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suora hankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suora hankintaa koskevaa ilmoitusta, suora hankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suora hankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.



Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suorahankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännönmukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edusta-jansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomais-toiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto



Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2120 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4240 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6350 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 530 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus

Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki

puh. 029 56 43300

fax 029 56 43314

markkinaoikeus(at)oikeus.fi

asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>



Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Voit tehdä valituksen myös, jos olet kunnan jäsen. Poikkeuksen tähän muodostavat vaikutukseltaan vähäiset muutokset muuhun asemakaavaan kuin ranta-asemakaavaan. Näihin vaikutukseltaan vähäisiin muutoksiin kunnan jäsenellä ei ole valitusoikeutta. Vaikutukseltaan vähäisenä ei ole pidettävä asemakaavan muutosta, jossa

- muutetaan rakennuskorttelin tai muun alueen pääasiallista käyttötarkoitusta
- supistetaan puistoja tai muita lähivirkistykseen osoitettuja alueita
- nostetaan rakennusoikeutta tai rakennuksen sallittua korkeutta ympäristöön laajemmin vaikuttavalla tavalla
- heikennetään rakennetun ympäristön tai luonnonympäristön arvojen säilymistä tai
- muutetaan kaavaa muulla näihin rinnastettavalla tavalla.

Valituksen voi tehdä myös

- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusajkaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita. Kunnan jäsenen ja asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079, Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 6. Valitus poikkeamispäätökseen ja suunnittelutarveratkaisua koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet

- asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi
- viereisen tai vastapäätä olevan alueen omistaja ja haltija,
- sellaisen kiinteistön omistaja tai haltija, jonka rakentamiseen tai muuhun käyttämiseen päätös voi olennaisesti vaikuttaa
- se, jonka asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin hanke saattaa huomattavasti vaikuttaa

Valituksen voi tehdä myös

- kunta ja naapurikunta, jonka maankäytön suunnitteluun päätös vaikuttaa
- toimialueellaan sellainen rekisteröity yhdistys, jonka tarkoituksena on luonnon- tai ympäristönsuojelun tai kulttuuriarvojen suojelun edistäminen taikka elinympäristön laatuun muutoin vaikuttaminen
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen antopäivästä. Päätös annetaan julkipanon jälkeen. Päätöksen antopäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi



Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

TÄMÄ PÄÄTÖS ON ANNETTU JULKIPANON JÄLKEEN

_____ KUUN _____ PÄIVÄNÄ 2018, JOLLOIN SEN KATSOTAAN TULLEEN ASIANOMAISTEN TIETOON.