SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 30.01.2023

Pöytäkirjan kansilehti ... 1

1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus ... 3

2 § Pöytäkirjan tarkastaminen ... 4

3 § Kokouksen selostukset ... 5

4 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset/RV ... 6

5 § Eron myöntäminen Sari Linnansalmelle lasten ja nuorten valtuutetun tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen ... 8

6 § Vaalilautakuntien ja vaalitoimikuntien asettaminen vuoden 2023 eduskuntavaaleja varten ... 10

- Vaalilautakuntien ja vaalitoimikuntien kokoonpano eduskuntavaaleissa 2023 KH 30.1.2023 ... 14

7 § Yleishallinnon sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan käyttösuunnitelmien 2023 hyväksyminen ja muiden toimielimien käyttösuunnitelmien tiedoksi merkitseminen ... 30

- Kaupunkistrategia ja johto -toimialan käyttösuunnitelma vuodelle 2023 ... 33

- Yleishallinto käyttösuunnitelma vuodelle 2023 ... 80

8 § Tiedekeskussäätiön vuoden 2023 avustuksen maksaminen ... 99

9 § Håkansbölen kartanon päärakennuksen käyttötarkoitus ... 102

- Håkansbölen kartanon asemakaavamerkinnät ja määräys ... 107

10 § Kaavoitusohjelma 2023-25 ... 108

- Kaavoitusohjelma 2023-2025 ... 113

- Kaavoitusohjelma 2023-25 liite: Asemakaavahankkeet suuralueittain (II) ... 150

11 § Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2035 ... 172

- Saate/Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi ... 174

- Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2035 ... 175

12 § Ratikan kaavarunko YK0049 ... 179

- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023 ... 188

- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset, 17.1.2023 ... 189

- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II) ... 212

- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti, 17.1.2023 ... 313

- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023_peitetty ... 362

- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023 ... 433

- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi, 8.12.2022 ... 473

- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset, 2.9.2022 ... 610

- Äänestyraportti KH 30.1.2023 § 12 ... 644

13 § Asemakaavan muutos 002101 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 18 Vantaanlaakso, 41 Viinikkala / Vantaankosken mylly ... 647

- 002101 asemakaavamuutosehdotus 13.12.2022, Vantaankosken mylly_allek ... 652

- 002101 selostus, asemakaavamuutosehdotus 13.12.2022, Vantaankosken mylly ... 653

- 002101 Muistutukset ja vastineet 13.12.2022, Vantaankosken mylly ... 776

- 002101 Lausunnot ja vastineet 13.12.2022, Vantaankosken mylly ... 806

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 30.01.2023

- 002101 Adressi ja vastine 13.12.2022, Vantaankosken mylly 814

- Äänestysraportti KH 30.1.2023 § 13 836

14 § Asemakaavan muutos 002484 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10 840

- 002484 asemakaavamuutosehdotus 20.9.2022 Ainontie 5 ja 10_allek 844

- 002484 selostus, asemakaavamuutos 20.9.2022, 17.1.2023 tarkistettu, Ainontie 5 ja 10 845

- 002484 Lausunnot ja vastineet 17.1.2023, Ainontie 5 ja 10 891

15 § Asemakaava ja asemakaavamuutos 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena 895

- 233200 asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus 28.11.2022, Kivistön tapahtuma-areena_allek 905

- 233200 selostus asemakaava ja asemakaavamuutos 28.11.2022, Kivistön tapahtuma-areena 906

- 233200 Lausunnot ja vastineet 25.10.2022, Kivistön tapahtuma-areena 969

- Äänestysraportti § 19 KV 19.12.2022 993

16 § Yhteistyösopimus ja esisopimus kiinteistökaupasta - Jokiniemi ja Varia/ Helsingin seurakuntayhtymä ja Vantaan seurakuntayhtymä 998

- A. Yhteistyösopimus ja B. Esisopimus kiinteistön kaupasta – Jokiniemi ja Varia / Vantaan seurakuntayhtymä ja Helsingin seurakuntayhtymä 1002

- Liite A1: Sopimusalue, ote Vantaan yleiskaavasta 2020 1015

- Liite A2: Arkkitehtuurikilpailun kulurakenne 1016

- Liite B1: Kartta kaupan kohteesta 1018

17 § Yhteistyösopimus ja esisopimus kiinteistökaupasta – Ruskeasanta ja Elmo/ Vantaan seurakuntayhtymä ja Helsingin seurakuntayhtymä 1019

- A. Yhteistyösopimus ja B. Esisopimus kiinteistön kaupasta – Ruskeasanta ja Elmo / Vantaan seurakuntayhtymä ja Helsingin seurakuntayhtymä 1023

- Liite A1: Sopimusalue, ote Vantaan yleiskaavasta 2020 1035

- Liite B1: Kartta kaupan kohteesta 1036

18 § Vastaus Jussi Saramon ja 3 muun valtuutetun aloite hyvinvointialue Vantin toiseksi omistajaksi 1037

- Jussi Saramon ja 3 muun valtuutetun aloite hyvinvointialue Vantin toiseksi omistajaksi 1040

19 § Vastaus Kai-Ari Lundelin ja Juha Suoniemen sekä 14 muun valtuutetun aloite Myyrmäen Hissikentän meluhaittojen ratkaiseminen 1041

- Kai-Ari Lundelin ja Juha Suoniemen sekä 14 muun valtuutetun aloite Myyrmäen Hissikentän meluhaittojen ratkaiseminen 1043

20 § Vastaus sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 7 muun valtuutetun aloitteeseen maksuttomat menkat Vantaalle 1045

- Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 7 muun valtuutetun aloite maksuttomat menkat Vantaalle 1049

21 § Vastaus Sirpa Kauppisen ja 15 muun valtuutetun aloitteeseen seksuaalisen häirinnän vähentämiseksi kouluissa 1050

- Sirpa Kauppisen ja 15 muun valtuutetun aloite seksuaalisen häirinnän vähentämiseksi kouluissa 1053

22 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 115/2022 1054

23 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 121/2022 1057

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 30.01.2023

24 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 125/2022 1060
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus 1063
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen 1064
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto 1065
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 1066
Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa 1071
Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa 1072
Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa 1073
Muutoksenhakuohje Hallintovalitus hallinto-oikeudelle 1074

Kaupunginhallituksen kokous

Aika 30.1.2023 klo 14.00 – 16.10.
Paikka Kaupungintalo, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	**Läsnä**	**Varajäsenet**	**Läsnä**
Multala Sari, puheenjohtaja	x	Rehnström Kristian	
Tahvanainen Säde, I varapuheenjohtaja	x	Haapalainen Tuija	
Niikko Mika, II varapuheenjohtaja	x (14.00 – 15.01, § 1 - 9)	Virkamäki Pekka	x (15.01 – 16.10, § 10 - 24)
Abdi Faysal	x	Hilden Joni	
Karinen Ville	x	Nguyen Chau	
Kasonen Mika	x	Hakala Heli	
Kaukola Ulla	x	Vesa Tiina	
Lundell Kai-Ari	x	Aidanjuuri Tanja	
Luokkala Pirjo	x	Nummela Nina	
Norrena Vaula	x	Seppänen Tia	
Orpana Anitta	x	Kanerva Sami	
Rokkanen Sakari	x (14.00 – 16.00, § 1 – 19)	Kaiju Susanna	
Saimen Tuukka	x	Kärki Niilo	
Tammi Visa	x	Kähkönen Osmo	
Valtanen Hanna	x	Kuusela Minna	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Varajäsenet**	
Filip Godlewski	x		

Muut osallistujat		**Läsnä**
Lindtman Antti, valtuuston puheenjohtaja		x (14.00 – 15.04 § 1 – 9))
Kaira Lauri, valtuuston I varapuheenjohtaja		x
Veltheim Erika, valtuuston II varapuheenjohtaja		x (15.07 – 16.10, § 10 - 24)
Viljanen Ritva, kaupunginjohtaja		x
Kalske Katri, apulaiskaupunginjohtaja		x
Åstrand Riikka, apulaiskaupunginjohtaja		x
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja		x
Kalmari Mari, viestintäjohtaja		x
Ruusula Matti, talous- ja strategiajohtaja		x
Pennanen Sari-Anna, kaupunginlakimies		x
Toivonen Janne, hallintoasiantuntija		x
Takala Matias, pöytäkirjanpitäjä		x
Lentämäki Tiina, hallintosihteeri		x

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Sari Multala

Pöytäkirjanpitäjä Matias Takala

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 6.2.2023, sähköisesti.

Pykälät 6, 8 ja 11 tarkastettiin ja hyväksyttiin heti kokouksessa.

Vaula Norrena Anitta Orpana

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 8.2.2023, Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.

1 § **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 1

Kaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

2 § **Pöytäkirjan tarkastaminen**

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 2

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 6.2.2023 klo 16.00 ja

Jäsenet	Kokous pvä
Abdi Faysal	
Karinen Ville	
Kasonen Mika	
Kaukola Ulla	
Lundell Kai-Ari	16.1.2023
Luokkala Pirjo	16.1.2023
Niikko Mika	30.1.2023
Norrena Vaula	30.1.2023
Orpana Anitta	
Rokkanen Sakari	
Saimen Tuukka	
Tahvanainen Säde	
Tammi Visa	
Valtanen Hanna	

b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 8.2.2023 lähtien.

Päätös:
Päätettiin
a) valita Vaula Norrena ja Anitta Orpana pöytäkirjantarkastajiksi toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 6.2.2023 klo 16.00 ja
b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 8.2.2023 lähtien.

3 § Kokouksen selostukset

Kokouksessa annetaan seuraavat selostukset:

- Eduskuntavaalien 2023 viestintäsuunnitelma / viestintäpäällikkö Kaisu Tolvanen ja vaalitoimiston päällikkö Niina Puikkonen

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 3

Käsittely:

Kokouksessa annettiin seuraavat selostukset:

Eduskuntavaalien 2023 viestintäsuunnitelma / viestintäpäällikkö Kaisu Tolvanen ja vaalitoimiston päällikkö Niina Puikkonen

Päätös:
Merkittiin tiedoksi saatu selostus ja käyty keskustelu.

4 § **Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset/RV**

RV/BI

Kaupunginhallitukselle on kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten lähetetty seuraavat pöytäkirjat ja päätökset:

Tarkastuslautakunnan pöytäkirja nro 17/16.12.2022
Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan pöytäkirja nro 1/23.1.2023
Kaupunkiympäristön lautakunnan pöytäkirja nro 1/17.1.2023
Kaupunkitilalautakunnan pöytäkirja nro 1/18.1.2023

Henkilöstö- ja konsernijohtajan päätökset
§ 5 Asiantuntijapalvelun hankinta
§ 7 Option käyttöönotto: Juridisten ja taloudellisten asiantuntijapalveluiden hankinta
§ 8 Sarastia Oy:n osakkeiden lunastusoikeuden käyttämättä jättäminen

Hankintajohtajan päätökset
§ 3 Option käyttö taksimatkojen hankinnassa, Vantaan kaupungin henkilökunnalle ja muille asiakasryhmille nopeisiin kuljetustarpeisiin (240 000 € / alv. 0 %)
§ 4 Option käyttö kuljetuskaluston varaosien ja tarvikkeiden hankinnassa (125 000 €, alv 0%)
§ 5 Päätös liittyä Hanselin puitejärjestelyyn ”Toimisto- ja IT-tarvikkeet 2023–2025 (2027)” (n. 2 000 000 euroa, alv 0 %)

Tietohallintojohtajan päätös
§ 6 Facta -sovelluksen Kuntarekisterin kantapalvelimen vaihdon hankinta (32 579,68 euroa)

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 4

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään olla ottamatta kaupunginhallituksen käsiteltäväksi esittelyosassa mainituissa pöytäkirjoissa olevia ottamiskelpoisia päätöksiä ja esittelyosassa mainittuja päätöksiä.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavilla päätöksillä:

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta pöytäkirja nro 1/24.1.2023

Talous- ja strategiajohtajan päätös
§ 1 Muuttotutkimuksen hankinta
Hankintajohtajan päätös
§ 7 Optiopäätös Askartelu-, kuvataide- ja keramiikkatarvikkeiden hankinta Vantaan ja Kauniaisten kaupungille
Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan päätös
§ 2 Erityisopettajakoulutuksen hankinta (254 000 €, alv 0%)

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esittys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

5 § Eron myöntäminen Sari Linnansalmelle lasten ja nuorten valtuutetun tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen

VD/8477/00.02.01.00/2021

RV/EJ

Sari Linnansalmi on 20.1.2023 saapuneella viestillään pyytänyt eroa lasten ja nuorten valtuutetun tehtävästä henkilökohtaisesta syystä.

Lasten ja nuorten valtuutettuja on ollut valtuustoryhmistä nimettynä keväästä 2013 alkaen. Lasten, nuorten ja päättäjien kohtaaminen on tärkeää, jotta lapset ja nuoret oppivat tuntemaan omaa kotikuntaansa ja sen päätöksentekojärjestelmää sekä pääsevät keskustelemaan heille tärkeistä asioista. Vuorovaikutuksen kehittämisessä yhdeksi hyväksi toimintatavaksi on havaittu lasten ja nuorten valtuutettujen toiminta.

Valtuutetun tehtävänä on tehdä yhteistyötä nuorisovaltuuston kanssa osallistumalla nuorisovaltuuston kokouksiin ja toimimalla kummivaltuutettuna mm. lautakunnissa toimiville nuorisovaltuutetuille. Lisäksi he sitoutuvat tapaamaan lapsia ja nuoria erilaisissa tilaisuuksissa sekä heidän omissa toimintaympäristöissään. Lähtökohtana on luoda mahdollisuuksia tavata ja keskustella lasten ja nuorten kanssa. Nuorisovaltuuston jäsenillä on henkilökohtaisesti mahdollisuus ottaa yhteyttä lasten ja nuorten valtuutettuihin vaikuttamista ja kaupungin päätöksentekoon liittyvissä asioissa.

Kaupunginhallitus on kokouksessaan 6.9.2021 § 9 nimennyt lasten ja nuorten valtuutetuiksi toimikaudelle 2021–2023 seuraavat henkilöt:

Valtuutettu	**Valtuustoryhmä**
Heli Hakala	Kokoomus
Matilda Strikkinen	SDP
Sari Linnansalmi	PS
Tia Seppänen	Vihr
Funda Demiri	VAS
Eeva Tikkanen	Keskusta
Loviisa Kaartokallio	KD
Hanna Holmberg-Soto	RKP
Marjo Vacker	Liike nyt

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) myöntää Sari Linnansalmelle ero lasten ja nuorten valtuutetun tehtävästä, ja
b) toimittaa lasten ja nuorten valtuutetun täydennysvaali loppuajaksi toimikaudesta 2021–2023

Päätös:
Päätettiin:
a) myöntää Sari Linnansalmelle ero lasten ja nuorten valtuutetun tehtävästä, ja

b) valita Aapo Happonen lasten ja nuorten valtuutetun tehtävään jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2021 – 2023

Valtuutettu	**Valtuustoryhmä**
Heli Hakala	Kokoomus
Matilda Strikkinen	SDP
Aapo Happonen (KH 30.1.2023, § 5)	PS
Tia Seppänen	Vihr
Funda Demiri	VAS
Eeva Tikkanen	Keskusta
Loviisa Kaartokallio	KD
Hanna Holmberg-Soto	RKP
Marjo Vacker	Liike nyt

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

6 § Vaalilautakuntien ja vaalitoimikuntien asettaminen vuoden 2023 eduskuntavaaleja varten

VD/452/00.00.00.01/2023

RV/NK/MT

Vuoden 2023 eduskuntavaalit toimitetaan sunnuntaina 2.4.2023. Ennakkoäänestys toimitetaan 22–28.3.2023.

Vantaan kaupunki on jaettu 68 nimettyyn ja numeroituun äänestysalueeseen. Ne henkilöt, joita ei ole merkitty minkään kiinteistön kohdalle, kuuluvat äänestysalueeseen 999 Lummetie. Eduskuntavaalit toimitetaan tämän äänestysaluejaon mukaisesti.

Vaalilain 15 §:n mukaan kunnanhallitus asettaa kutakin äänestysaluetta varten vaalilautakunnan, johon kuuluu puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja kolme muuta jäsentä sekä tarpeellinen määrä varajäseniä, joita tulee olla kuitenkin vähintään kolme. Eduskuntavaaleissa ehdokkaana oleva ei voi olla vaalilautakunnan jäsenenä eikä varajäsenenä.

Laitoksissa toimitettavaa ennakkoäänestystä varten kunnanhallituksen on asetettava yksi tai useampi vaalitoimikunta, johon kuuluu puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja yksi muu jäsen sekä tarpeellinen määrä varajäseniä, joita on kuitenkin oltava vähintään kolme. Eduskuntavaaleissa ehdokkaana oleva tai hänen puolisonsa, lapsensa, sisaruksensa tai vanhempansa ei voi olla vaalitoimikunnan jäsenenä eikä varajäsenenä. Vaalitoimikuntia on hyvä asettaa riittävästi siten, että ne ennättävät kiertää jokaisessa laitoksessa ennakkoäänestysviikon aikana.

Vaalilautakunnan ja vaalitoimikunnan varajäsenet on asetettava siihen järjestykseen, jossa he tulevat jäsenten sijaan (sijaantulojärjestys).

Vaalilautakuntien ja vaalitoimikuntien jäsenten ja varajäsenten kelpoisuudesta on voimassa mitä kuntalaissa on säädetty yleisestä kelpoisuudesta kunnallisiin luottamustoimiin. Vaalilain 15 §:n 2 momentin mukaan nyt valittavien jäsenten ja varajäsenten tulee mahdollisuuksien mukaan edustaa asianomaisessa vaalipiirissä edellisissä eduskuntavaaleissa ehdokkaita asettaneita puoluerekisteriin merkittyjä puolueita.

Naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain (232/2005) 4 a §:n 1 momentin perusteella vaalilautakunnissa ja -toimikunnissa tulee erikseen jäsenissä ja varajäsenissä olla sekä miehiä että naisia kumpiakin vähintään 40 prosenttia, ellei erityisestä syystä muuta johdu. Kaikissa lautakunnissa ja toimikunnissa tasa-arvolain edellyttämä kiintiö ei mahdollisesti täyty. Ottaen huomioon vaaliviranomaisten asema ja tehtävä vaalien toimittamisessa sekä vaalien merkitys, voitaneen katsoa, että erityinen syy poiketa kiintiöstä on olemassa.

Vaalilautakuntiin ja vaalitoimikuntiin ehdolla olevista jäsenistä ja varajäsenistä on neuvoteltu puolueiden kanssa. Vaalilautakuntien ja vaalitoimikuntien puheenjohtajien ja varapuheenjohtajien nimet ja yhteystiedot on ilmoitettava kunnan keskusvaalilautakunnalle.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

a) asettaa 2.4.2023 toimitettavaa eduskuntavaaleja varten kutakin Vantaan 68 äänestysaluetta varten vaalilautakunta sekä lisäksi viisi vaalitoimikuntaa,

b) valita kuhunkin vaalilautakuntaan liitteen mukaisesti puheenjohtajat, varapuheenjohtajat, jäsenet ja varajäsenet sekä myöhemmin hyväksyä niihin tehtävät muutokset ja todeta, että varajäsenet on asetettu siihen järjestykseen, jossa he tulevat jäsenten sijaan, ja

c) valita kuhunkin vaalitoimikuntaan liitteen mukaisesti puheenjohtajat, varapuheenjohtajat, jäsenet ja varajäsenet sekä myöhemmin hyväksyä niihin tehtävät muutokset ja todeta, että varajäsenet on laitosäänestystä varten asetettu siihen järjestykseen, jossa he tulevat jäsenten sijaan.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti tässä kokouksessa.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavasti:

106 Uomatie
varajäseneksi tullut Torkkel-Immonen Katja (SIT)

107 Myyrmäki
varajäseneksi tullut Halonen Ari (SIT)

109 Louhela
varajäseneksi tullut Puustelli Tarja (SIT)

112 Vaskipelto
varajäseneksi tullut Suursalmi Tiia (SIT)

205 Kivimäki
varajäseneksi tullut Gröning Eerika (SIT)

210 Ylästö
varajäseneksi tullut Tissari Varpu (SIT)

301 Veromies
varajäseneksi tullut Koivusipilä Tanja (SIT)

305 Ruskeasanta
varajäseneksi tullut Vrataric Karla (PS)

307 Simonmetsä
varajäseneksi tullut Kesanto Arttu (SIT)

311 Hiekkaharju
varajäseneksi tullut Inkinen Tea (SIT)

314 Jokiniemi

varajäseneksi tullut Saksa Elina (SIT)

315 Maarinoja
varajäseneksi tullut Haapasalmi Miia (SIT)

317 Kuninkaala
varajäseneksi tullut Asplund Janne (SIT)
Pietilä Samuli (SIT) siirtynyt lautakuntaan 318

318 Tammisto
jäsen Egal Osman (SDP) estynyt, tilalle tullut Kylli Ilkka (SIT)
varajäseneksi tullut Kauppi Virve (SIT)
varajäseneksi tullut Pietilä Samuli (SIT)

403 Kulomäki
varajäseneksi tullut Salomaa Paula (SIT)

413 Rastimäki
varajäseneksi tullut Hölttä Heidi (SIT)

415 Tarhapuisto
varajäseneksi tullut Jantunen Merja (SIT)

416 Päiväkumpu
varajäseneksi tullut Ylhäinen Paula (SIT)

501 Oripuisto
puheenjohtaja el Issaoui Naima (SDP) estynyt, tilalle tullut Bruun Susanna (SDP)

504 Itä-Hakkila
varajäseneksi tullut Heikkinen Toni (SIT)

509 Länsimäki
varajäseneksi tullut Hämäläinen Jyri (LIB)

999 Lummetie
varajäseneksi tullut Alanne Nina (KOK)

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti tässä kokouksessa.

Liite:
- Vaalilautakuntien ja vaalitoimikuntien kokoonpano eduskuntavaaleissa 2023 KH 30.1.2023 (sisältää henkilötietoja)

Täytäntöönpano: Vaalitoimisto/ ote valituille

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
lakimies Niina Kolju, puh. 040 559 8621, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vuoden 2023 eduskuntavaalien vaalilautakunnat ja -toimikunnat

101 Hämevaara, Pähkinärinteen koulu

PS	Puheenjohtaja	Lankinen Erkki
SDP	Varapuheenjohtaja	Heiskanen Jaana
KESK	Jäsen	Palmu Hannu
KOK	Jäsen	Koistinen Marjo
VIHR	Jäsen	Lähteenmäki Kaarina
VAS	Varajäsen	Järvinen Marjo
PS	Varajäsen	Purojärvi Teemu
SDP	Varajäsen	Mantilanaho Tomi
VIHR	Varajäsen	Engström Paula
KOK	Varajäsen	Nevala Jukka

102 Hämeenkylä, Hämeenkylän koulu

VAS	Puheenjohtaja	Ahola Eija
KOK	Varapuheenjohtaja	Karhuvaara Markus
SDP	Jäsen	Appiah Pinja
PS	Jäsen	Oksanen Timo
VIHR	Jäsen	Mannola Max
KOK	Varajäsen	Petrovic Ana
PS	Varajäsen	Salonen Matti
SDP	Varajäsen	Vento Eetu
VAS	Varajäsen	Lahtinen Elias
SIT	Varajäsen	Kuivala Mia

103 Pähkinärinne, Pähkinärinteen koulu

VIHR	Puheenjohtaja	Tarnanen Niilo
KESK	Varapuheenjohtaja	Jarva Kirsti
PS	Jäsen	Piironen Jorma
SDP	Jäsen	Mäkinen Pirjo
KOK	Jäsen	Saarinen Minna
KOK	Varajäsen	Hodju Juhani
PS	Varajäsen	Wallius Roosa-Mari
VAS	Varajäsen	Ristolainen Jasmin
SDP	Varajäsen	Hokkanen Patrik
VIHR	Varajäsen	Mutanen Tuomas
SIT	Varajäsen	Hellman Riikka

104 Varisto, Hämeenkylän koulu

VAS	Puheenjohtaja	Punna Petriina
KOK	Varapuheenjohtaja	Kallionpää Petri
SDP	Jäsen	Vikström Annika
VIHR	Jäsen	Korpela Mikko
PS	Jäsen	Linnansalmi Sari
RKP	Varajäsen	Sivunen Jessica
VAS	Varajäsen	Palmen Anneli
SDP	Varajäsen	Varis Casper
KOK	Varajäsen	Vieltojärvi Mikko
SIT	Varajäsen	Viljakainen Veera

105 Vapaala, Rajatorpan koulu

PS	Puheenjohtaja	Jussila Ari
LIIK	Varapuheenjohtaja	Taskinen Anja

KOK	Jäsen	Väliaho Kari
SDP	Jäsen	Määttänen Kaisu
VIHR	Jäsen	Saari Kari
VIHR	Varajäsen	Kyllönen Timo
VAS	Varajäsen	Antturi Saara
KOK	Varajäsen	Sala Mari
SDP	Varajäsen	Lahtinen Jani
SIT	Varajäsen	Vaara Matleena

106 Uomatie, Uomarinteen koulu

VIHR	Puheenjohtaja	Remes-Sievänen Minna
SDP	Varapuheenjohtaja	Suvanto Ilja
KOK	Jäsen	Koistinen Marko
PS	Jäsen	Hakkarainen Tuukka
VAS	Jäsen	Jääskeläinen Mia-Liisa
VIHR	Varajäsen	Viilo Veeti
KOK	Varajäsen	Halonen Ari
SDP	Varajäsen	Salmivuori Marja
KESK	Varajäsen	Nyman Eija
SIT	Varajäsen	Torkkel-Immonen Katja

107 Myyrmäki, Vaskivuoren lukio

KOK	Puheenjohtaja	Äikäs Pekka
KESK	Varapuheenjohtaja	Kaura Mellin Leena
SDP	Jäsen	Rahkala Ville
VIHR	Jäsen	Salmela Heini
RKP	Jäsen	Kiviaho Jani
KOK	Varajäsen	Holopainen Hellevi
VIHR	Varajäsen	Panula Meeri
KESK	Varajäsen	Seppälä Seija
SDP	Varajäsen	Bäckström Olli
SIT	Varajäsen	Halonen Ari

108 Kilteri, Kilterin koulu

KESK	Puheenjohtaja	Lakra Minna
KOK	Varapuheenjohtaja	Hyppänen Jani
VIHR	Jäsen	Karjalainen Anne
VAS	Jäsen	Ahvenus Artturi
SDP	Jäsen	Airaksinen Kirsi-Maria
KOK	Varajäsen	Kivelä Lauri
SDP	Varajäsen	Airaksinen Julia
VIHR	Varajäsen	Seppä Iisakki
SIT	Varajäsen	Luomala Juuso
SIT	Varajäsen	Merimaa Piia

109 Louhela, Uomarinteen koulu

KOK	Puheenjohtaja	Vepsäläinen Seppo
VIHR	Varapuheenjohtaja	Kauranne Kaisa
SDP	Jäsen	Malkki Satu
PS	Jäsen	Sjelvgren Harri
KESK	Jäsen	Merta -Junkkari Sylvi
KOK	Varajäsen	Johansson Jukka
SDP	Varajäsen	Koskinen Lari
KESK	Varajäsen	Pyylampi Antti
VIHR	Varajäsen	Peura Sini

SIT	Varajäsen	Puustelli Tarja

110 Jönsas, Kilterin koulu

PS	Puheenjohtaja	Ahjolinna Sisko
KOK	Varapuheenjohtaja	Puranen Hannu
SDP	Jäsen	Laakso Päivi
LIIK	Jäsen	Kovero Marko
VAS	Jäsen	Kohtala Maria
KOK	Varajäsen	Kosonen Katja
PS	Varajäsen	Palviainen Sami
KD	Varajäsen	Kyyrö Jari
SDP	Varajäsen	Juote Milla
VIHR	Varajäsen	Luukkanen Kari
SIT	Varajäsen	Keskitalo Katja

111 Kaivoksela, Kaivokselan koulu

SDP	Puheenjohtaja	Meskanen Vesa-Pekka
KESK	Varapuheenjohtaja	Savolainen Mariitta
KOK	Jäsen	Aarnio Markus
PS	Jäsen	Ahjolinna Sanna
KD	Jäsen	Juvonen Leena
KOK	Varajäsen	Katayi Salla
SDP	Varajäsen	Ibrahim Aadan
VIHR	Varajäsen	Salminen Sarianna
VAS	Varajäsen	Pellikka Päivi

112 Vaskipelto, Kaivokselan koulu

SDP	Puheenjohtaja	Louhekari Mirjam
KOK	Varapuheenjohtaja	Koivuniemi Petri
RKP	Jäsen	Sandell Håkan
VIHR	Jäsen	Lähteenmäki Tia-Riikka
VAS	Jäsen	Nousiainen Kirsi
KOK	Varajäsen	Kukkola Liisi
SDP	Varajäsen	Mäkelä Seija
KD	Varajäsen	Mäkinen Sakari
SIT	Varajäsen	Nirvinen Tarja
SIT	Varajäsen	Suursalmi Tiia

201 Askisto, Askiston koulu

KOK	Puheenjohtaja	Soppi Sakari
PS	Varapuheenjohtaja	Viianen Kristiina
SDP	Jäsen	Loppukaarre Jukka-Pekka
LIIK	Jäsen	Kivinen Marjatta
VIHR	Jäsen	Saini Gurmann
KOK	Varajäsen	Miettinen Risto
PS	Varajäsen	Viianen Eija-Paula
SDP	Varajäsen	Skogström Miria
SIT	Varajäsen	Suursalmi Noona

202 Keimola, Aurinkokiven koulu

RKP	Puheenjohtaja	Sieviläinen Marianne
KOK	Varapuheenjohtaja	Hakala Pasi
VIHR	Jäsen	Forsman Jimi
PS	Jäsen	Maaniittu Sami
SDP	Jäsen	Hall Anu
PS	Varajäsen	Jokelainen Aino

KESK	Varajäsen	Bate Shyntia
SDP	Varajäsen	Osman Muktar
KOK	Varajäsen	Wood Petra

203 Seutula, Seutulan koulu

VAS	Puheenjohtaja	Korhonen Johanna
SIT	Varapuheenjohtaja	Majoinen Juha
SDP	Jäsen	Saarikko Olli
RKP	Jäsen	Nurmivaara Astrid
KOK	Jäsen	Haapala Heidi
VIHR	Varajäsen	Hansen Mikko
KESK	Varajäsen	Saari Taneli
VAS	Varajäsen	Viljamaa Marja-Liisa
KOK	Varajäsen	Nurmi Rauli
SDP	Varajäsen	Vartiainen Tiina
SIT	Varajäsen	Ytterström Sanna

204 Piispankylä, Kanniston koulu

SDP	Puheenjohtaja	Särkelä Riitta
KOK	Varapuheenjohtaja	Meriläinen Ilkka
KD	Jäsen	Rantalainen Lauri
VIHR	Jäsen	Pajunen Sirpa
PS	Jäsen	Savolainen Hannu
KOK	Varajäsen	Jaakola Saara
SDP	Varajäsen	Manninen Tarmo
SIT	Varajäsen	Tähtinen Vilja
SIT	Varajäsen	Rebänd Taimouri
SIT	Varajäsen	Väisänen Venla

205 Kivimäki, Kivimäen koulu

LIIK	Puheenjohtaja	Seppälä Petri
SDP	Varapuheenjohtaja	Kopra Ulla-Maija
KOK	Jäsen	Vuorio Petri
PS	Jäsen	Fredriksson Noora
VAS	Jäsen	Komeza Katja
SDP	Varajäsen	Saarinen Timo
KOK	Varajäsen	Vuorio Jaana
VIHR	Varajäsen	Laine Kari
RKP	Varajäsen	Forsman-Ryhänen Harriet
SIT	Varajäsen	Gröning Eerika

206 Laajavuori, Mårtensdals skola

VIHR	Puheenjohtaja	Luhta Tuija
VAS	Varapuheenjohtaja	Martinaho Ari
KOK	Jäsen	Åhman Maria
SDP	Jäsen	Miettinen Samuli
KESK	Jäsen	Salmi Tapani
VAS	Varajäsen	Itä-Kangas Loviisa
KOK	Varajäsen	Lindroos Jari
SDP	Varajäsen	Somermäki Inka
KD	Varajäsen	Piitulainen Ellen

207 Martinlaakso, Martinlaakson koulu

KOK	Puheenjohtaja	Kanerva Sami
KESK	Varapuheenjohtaja	Huvinen Kirsti
SDP	Jäsen	Mohamed Keinaan

VAS	Jäsen	Ruotsalainen Taru
SDP	Jäsen	Mäkelä Juhani
KD	Varajäsen	Ahonen Riitta
SDP	Varajäsen	Mero Maija-Leena
PS	Varajäsen	Takala Juhani
VIHR	Varajäsen	Kaliste Soili
KOK	Varajäsen	Phull Manav

208 Vihertie, Martinlaakson koulu

KD	Puheenjohtaja	Heikkinen Pia
PS	Varapuheenjohtaja	Heinänen Timo
KOK	Jäsen	Haapala Tarja
SDP	Jäsen	Särkelä Jussi
VIHR	Jäsen	Väisänen Veikko
VAS	Varajäsen	Pantsu Airi
LIIK	Varajäsen	Lahti Saana
KOK	Varajäsen	Salmi Riittamaija
SIT	Varajäsen	Abdirahman Abdirahman

209 Vantaanlaakso, Vantaanlaakson päiväkoti

VIHR	Puheenjohtaja	Männikkö Ari
KOK	Varapuheenjohtaja	Teräväinen Veera
PS	Jäsen	Gröning Kenneth
KESK	Jäsen	Savela Eija
SDP	Jäsen	Andersson Kaj
KOK	Varajäsen	Parkkonen Santeri
VIHR	Varajäsen	Rautavaara Maija
PS	Varajäsen	Jussila-Gröning Maria
SDP	Varajäsen	Kemppinen Hilkka

210 Ylästö, Ylästön koulu

SDP	Puheenjohtaja	Laaksonen Saija
PS	Varapuheenjohtaja	Korkalainen Olli
KOK	Jäsen	Liesimaa Juhana
VAS	Jäsen	Ranta Tarja
VIHR	Jäsen	Zaher Esmail
PS	Varajäsen	Kyyrö Marja
KOK	Varajäsen	Kanerva Kairi
RKP	Varajäsen	Peltokukka Karolina
SIT	Varajäsen	Omar Mohamed Ali
SIT	Varajäsen	Reinikainen Oskari
SIT	Varajäsen	Tissari Varpu

211 Kivistö, Aurinkokiven koulu

SDP	Puheenjohtaja	Kokkonen Teemu
VIHR	Varapuheenjohtaja	Mattila Heli
KOK	Jäsen	Ristivehmas Nina
KD	Jäsen	Vehosmaa Timo
RKP	Jäsen	Kärkkäinen Kimmo
KESK	Varajäsen	Saari Maria
VIHR	Varajäsen	Tarkiainen Sini
KOK	Varajäsen	Ristivehmas Kari
SDP	Varajäsen	Pitkänen Niko
SIT	Varajäsen	Tuomi Elisa

212 Kivistöntähti, Aurinkokiven koulu

KOK	Puheenjohtaja	Kaiju Susanna
SDP	Varapuheenjohtaja	Hakanen Tero
VAS	Jäsen	Niemelä Kauko
VIHR	Jäsen	Ndukwe Nina
PS	Jäsen	Rannikko Juhani
KOK	Varajäsen	Ketonen Sohvi
KESK	Varajäsen	Rautakoski Tuula
KESK	Varajäsen	Foncha Zezibelle
SDP	Varajäsen	Heinonen Marko
SIT	Varajäsen	Sarkkinen Elina
SIT	Varajäsen	Ince Mustafa

301 Veromies, Helsinge skola

PS	Puheenjohtaja	Lappi Vesa
VIHR	Varapuheenjohtaja	Valtanen Hanna
SDP	Jäsen	Åkman Riitta
VAS	Jäsen	Heinonen Tuuli
KOK	Jäsen	Linnankoski Risto
KOK	Varajäsen	Lummaa Heikki
KD	Varajäsen	Silventoinen Antti
VIHR	Varajäsen	Vainikainen Sora
SIT	Varajäsen	Koivisto Miika
SIT	Varajäsen	Viinikainen Vilja
SIT	Varajäsen	Koivusipilä Tanja

302 Pakkala, Veromäen koulu

VIHR	Puheenjohtaja	Kostilainen Anniina
SDP	Varapuheenjohtaja	Liljanto Lassi
PS	Jäsen	Tenhunen Minna
KD	Jäsen	Hakala Merja
KOK	Jäsen	Leppänen Nuutti
RKP	Varajäsen	Sjöman Sten
KOK	Varajäsen	Pylsy Anniina
VIHR	Varajäsen	Marjomaa Henri
VAS	Varajäsen	Roman-Lagerspetz Sari
SIT	Varajäsen	Taipale Toni
SIT	Varajäsen	Suokas-Ikonen Minna

303 Kartanonkoski, Vantaan kansainvälinen koulu

SDP	Puheenjohtaja	Lumitsalo Miikka
KOK	Varapuheenjohtaja	Karhunen Anneli
VAS	Jäsen	Nieminen Juha
KESK	Jäsen	Moke Ekamgo Rolande
PS	Jäsen	Blom Krista
KOK	Varajäsen	Herranen Birgitta
VIHR	Varajäsen	Korhonen Oskari
SIT	Varajäsen	Grönroos Mari
SIT	Varajäsen	Raivonen Jesse
SIT	Varajäsen	Anttila Hannakaisa

304 Ilola, Ilolan koulu

VIHR	Puheenjohtaja	Kesänen Tiina
KOK	Varapuheenjohtaja	Mantere Tuomas
KD	Jäsen	Walsh Satu
KESK	Jäsen	Korhonen Jouni

VAS	Jäsen	Pahtela Niina
KD	Varajäsen	Walsh Fiona
KOK	Varajäsen	Toivonen Satu
SDP	Varajäsen	Heinonen Marjaana
VAS	Varajäsen	Kurkela Rauno
SIT	Varajäsen	Välimäki Karri
SIT	Varajäsen	Vainio Anu

305 Ruskeasanta, Ristipuron päiväkoti

SDP	Puheenjohtaja	Viksten Tony
VIHR	Varapuheenjohtaja	Kallio-Ouvinen Marjukka
KOK	Jäsen	Bah Suvi-Tuuli
PS	Jäsen	Leinonen Petri
VAS	Jäsen	Kaikula Liisa
KOK	Varajäsen	Louevuo Karri
KD	Varajäsen	Mehtonen Jaakko
PS	Varajäsen	Vrataric Karla
SIT	Varajäsen	Leskinen Heli
SIT	Varajäsen	Jokela Henna
SIT	Varajäsen	Uljala Tytti

306 Simonkylä, Simonkylän koulu

KOK	Puheenjohtaja	Jansson Riitta
VIHR	Varapuheenjohtaja	Luodeslampi Juha
SDP	Jäsen	Niemi-Ronkainen Ritva
SIT	Jäsen	Särkinen Ulla
VAS	Jäsen	Lahdenperä Reijo
VIHR	Varajäsen	Räsänen Minni
KOK	Varajäsen	Jokinen Mimmi
SIT	Varajäsen	Uimonen Jouko
SIT	Varajäsen	Kalpio Marja-Leena
SIT	Varajäsen	Kuivas Kati

307 Simonmetsä, Simonkallion koulu

SDP	Puheenjohtaja	Tamminen Risto
KOK	Varapuheenjohtaja	Pessi Ellen
VAS	Jäsen	Karinen Tanja
VIHR	Jäsen	Hoviniemi Merja
LIIK	Jäsen	Enden Emil
RKP	Varajäsen	Granroth Sixten
SDP	Varajäsen	Jauhiainen Ulla
KOK	Varajäsen	Männistö Vesa
SIT	Varajäsen	Halttunen Satu
SIT	Varajäsen	Kesanto Arttu

308 Peltola, Peltolan koulu

SDP	Puheenjohtaja	Letto Pirkko
VIHR	Varapuheenjohtaja	Korkeamäki Kaarlo
KOK	Jäsen	Iivarinen Oskari
SDP	Jäsen	Tossavainen Ari
RKP	Jäsen	Falkstedt Marina
KD	Varajäsen	Päärni Helena
KOK	Varajäsen	Koivuniemi Anna
VIHR	Varajäsen	Hiltunen Elia
KESK	Varajäsen	Joensuu Juho

SDP	Varajäsen	Saares Marja-Liisa

309 Viertola, Viertolan koulu

SDP	Puheenjohtaja	Hatakka Reijo
PS	Varapuheenjohtaja	Still Jukka
VIHR	Jäsen	Huttunen Minna
KD	Jäsen	Putkonen Aili
KOK	Jäsen	Seppinen Antti
VAS	Varajäsen	Taher Faruk Abu
KOK	Varajäsen	Juurinen Timo
SDP	Varajäsen	Manninen Jaana
KESK	Varajäsen	Virrankari Iina
SIT	Varajäsen	Myllys Tiina

310 Talkootie, Hiekkaharjun koulu

KESK	Puheenjohtaja	Lappi Kylli
SDP	Varapuheenjohtaja	Piitulainen Mika
KOK	Jäsen	Porthen Onni
VIHR	Jäsen	Auvinen Juho
PS	Jäsen	Halonen Pirjo
SDP	Varajäsen	Wennäkoski Markus
KOK	Varajäsen	Salkovuo Jenni
VIHR	Varajäsen	Järvinen Maro
KD	Varajäsen	Allinen Anja
SIT	Varajäsen	Nolvi Iiris

311 Hiekkaharju, Hiekkaharjun koulu

PS	Puheenjohtaja	Mäkipernaa Aki
VIHR	Varapuheenjohtaja	Kuusela Minna
KOK	Jäsen	Koskinen Mika
SDP	Jäsen	Purmonen Suvi
KD	Jäsen	Kontoniemi Ismo
KOK	Varajäsen	Hukka-Vasankari Taina
SDP	Varajäsen	Daapah-Agyeman Douglas
VIHR	Varajäsen	Hiltunen Joonas
SIT	Varajäsen	Adler Anu
SIT	Varajäsen	Inkinen Tea

312 Tikkurila, Vantaan opistotalo

KOK	Puheenjohtaja	Kortesalmi Marilla
SDP	Varapuheenjohtaja	Markelin Hans
PS	Jäsen	Hyytiäinen Anne Mari
VIHR	Jäsen	Kärki Heidi
VAS	Jäsen	Suihkonen Tuomas
KOK	Varajäsen	Hoviniemi Matilda
SDP	Varajäsen	Tamminen Raine
PS	Varajäsen	Pasanen Jesse
KESK	Varajäsen	Taavitsainen Arto
VIHR	Varajäsen	Kinnunen Laura

313 Kukkaketo, Vantaan opistotalo

VAS	Puheenjohtaja	Huotari Juhani
SDP	Varapuheenjohtaja	Tamminen Ida
PS	Jäsen	Kafka Anniina
VIHR	Jäsen	Auvinen Antti
KESK	Jäsen	Lahti Tiina

LIIK	Varajäsen	Pellinen Jari
KOK	Varajäsen	Lindqvist Noa
SDP	Varajäsen	Hakanen Paula
KESK	Varajäsen	Pettersson Mia
KD	Varajäsen	Elkama Daniel
SIT	Varajäsen	Vatén Elisa

314 Jokiniemi, Tikkurilan lukio

KOK	Puheenjohtaja	Lehmuskallio Paula
KESK	Varapuheenjohtaja	Metsälä Ray
SDP	Jäsen	Ahola Satu
PS	Jäsen	Talaskivi Ari-Tapio
VAS	Jäsen	Saunamäki Arja
VIHR	Varajäsen	Piipponen Jussi
SDP	Varajäsen	Kupiainen Jarno
KOK	Varajäsen	Ylöstalo-Kuronen Paula
RKP	Varajäsen	Ek Michael
SIT	Varajäsen	Saksa Elina

315 Maarinoja, Dickursby skola

VIHR	Puheenjohtaja	Vähämäki Minna
KOK	Varapuheenjohtaja	Kuokkanen Seppo
SDP	Jäsen	Naakka Sirkka
PS	Jäsen	Heusala Marko
LIIK	Jäsen	Kolhinoja Inka
VAS	Varajäsen	Holappa Pirkko
SDP	Varajäsen	Pesonen Eki
PS	Varajäsen	Sara-Aho Peetu
KOK	Varajäsen	Lumberg Lucas
SIT	Varajäsen	Haapasalmi Miia

316 Hakkila, Kuusikon koulu

SDP	Puheenjohtaja	Koskelin Kia
KOK	Varapuheenjohtaja	Aalto Otto
VIHR	Jäsen	Leinonen Kaarina
KD	Jäsen	Siljander Eero
PS	Jäsen	Henriksson Ninni
KOK	Varajäsen	Träskman Marianne
KD	Varajäsen	Virta Liisa
VIHR	Varajäsen	Witham John
RKP	Varajäsen	Sandström Mathias
SDP	Varajäsen	Kousa Laila

317 Kuninkaala, Kuusikon koulu

PS	Puheenjohtaja	Naumanen Markku
SDP	Varapuheenjohtaja	Laukkanen Tuula
KOK	Jäsen	Luostarinen Sirpa
VIHR	Jäsen	Vainionpää Miikka
KD	Jäsen	Krzywacki Jyrki
SDP	Varajäsen	Sailas Jukka
VIHR	Varajäsen	Helin Maarit
KOK	Varajäsen	Luostarinen Seppo
SIT	Varajäsen	Asplund Janne

318 Tammisto, Helsinge gymnasium

VIHR	Puheenjohtaja	Hellman Anniina

KOK	Varapuheenjohtaja	Leppänen Janne
SIT	Jäsen	Kylli Ilkka
SIT	Jäsen	Kiviranta Meiju
KD	Jäsen	Jouhki Laila
KOK	Varajäsen	Ruotsalainen Susanna
SDP	Varajäsen	Salokannel Sirkku
VIHR	Varajäsen	Taipale Ville
SIT	Varajäsen	Kauppi Virve
SIT	Varajäsen	Pietilä Samuli

401 Koivukylä, Leinelän päiväkoti

VIHR	Puheenjohtaja	Sievänen Vesa
SDP	Varapuheenjohtaja	Muhamed Leyla
KOK	Jäsen	Vaahermäki Mira
PS	Jäsen	Mattila Kari
KESK	Jäsen	Virrankari Sari
VAS	Varajäsen	Tuutti Seppo
PS	Varajäsen	Vornanen Paula
VIHR	Varajäsen	Heikinheimo Säde
KOK	Varajäsen	Jashanica Xhemail
SIT	Varajäsen	Kytömaa Johanna
SIT	Varajäsen	Kaskinen Sisko-Sinikka

402 Asola, Rekolanmäen koulu

VAS	Puheenjohtaja	Öystilä Karoliina
PS	Varapuheenjohtaja	Valtonen Timo
SDP	Jäsen	Raadla Riia
KOK	Jäsen	Uskali Niina
VIHR	Jäsen	Järvinen Teuvo
KESK	Varajäsen	Tolonen Teemu
SDP	Varajäsen	Oja Mika
PS	Varajäsen	Turunen Tuomo
KOK	Varajäsen	Peura Sirpa
VIHR	Varajäsen	Jaakola Päivi
SIT	Varajäsen	Kataja Sirpa

403 Kulomäki, Kulomäen koulun opetuspiste

KOK	Puheenjohtaja	Kuorikoski Altti
PS	Varapuheenjohtaja	Lehvonen Mari
SDP	Jäsen	Tuomola Linda
VIHR	Jäsen	Saari Mikko
KESK	Jäsen	Kivistö Paul
KOK	Varajäsen	Kuusela Jussi
SDP	Varajäsen	Taskinen Reino
VIHR	Varajäsen	Grönholm Mirka
VAS	Varajäsen	Pispala Nina
SIT	Varajäsen	Salomaa Paula

404 Korso, Ruusuvuoren koulu

KOK	Puheenjohtaja	Vasarainen Merja-Liisa
VAS	Varapuheenjohtaja	Kyröläinen Markku
SDP	Jäsen	Tammi Ari
PS	Jäsen	Podschivalow Miia
VIHR	Jäsen	Majanto Annukka
VAS	Varajäsen	Mäkäräinen Teemu

SDP	Varajäsen	Tammi Tiina
SKP	Varajäsen	Nurminen Pentti
VIHR	Varajäsen	Heikkinen Markku
KOK	Varajäsen	Lilja Sini
SIT	Varajäsen	Rapo Nea

405 Vierumäki, Vierumäen koulu

SDP	Puheenjohtaja	Luukkanen Jouni
SIT	Varapuheenjohtaja	Matikainen Minttu
KOK	Jäsen	Jussila Antti
KD	Jäsen	Axberg Anu
VIHR	Jäsen	Paasilahti Pirja
KOK	Varajäsen	Huotari Sanna
VAS	Varajäsen	Fjäder Jari
SDP	Varajäsen	Luukkanen Antton
RKP	Varajäsen	Lindholm Kerstin
VIHR	Varajäsen	Murshedi Sultan

406 Leppäkorpi, Leppäkorven koulu

SDP	Puheenjohtaja	Laitinen Hanna
KOK	Varapuheenjohtaja	Rautio Mika
KD	Jäsen	Hurri Maija
VIHR	Jäsen	Romppainen Riku
VAS	Jäsen	Kotila Hannes
KD	Varajäsen	Papunen Jarkko
VIHR	Varajäsen	Alhola Kirsi
KOK	Varajäsen	Huovinen Anni
SDP	Varajäsen	Pennanen Toivo
VAS	Varajäsen	Larinto Jonna

407 Metsola, Leppäkorven koulu

KOK	Puheenjohtaja	Hakala Akseli
SDP	Varapuheenjohtaja	Huuskonen Sanna
KESK	Jäsen	Kumpulainen Tiia
PS	Jäsen	Ranta Merja
VIHR	Jäsen	Vähälä Markus
SDP	Varajäsen	Koskinen Anneli
PS	Varajäsen	Paukkonen Ilkka
KOK	Varajäsen	Kemppainen Taina
VIHR	Varajäsen	Ahlfors Klaus
VAS	Varajäsen	Kotila Pietari

408 Otava, Metsolanmäen päiväkoti

VIHR	Puheenjohtaja	Raitanen Taina
SDP	Varapuheenjohtaja	Pesonen Jari
KOK	Jäsen	Kahilainen Otto
PS	Jäsen	Siimelä Pauliina
VAS	Jäsen	Bäckström Tommi
VIHR	Varajäsen	Hytönen Marja-Leena
KOK	Varajäsen	Reunanen Olivia
PS	Varajäsen	Lammenranta Miika
SDP	Varajäsen	Vainikainen Tapani
SIT	Varajäsen	Sysikaski Kalle

409 Matari, Matarin päiväkoti

KOK	Puheenjohtaja	Koskinen Janne

KD	Varapuheenjohtaja	Salmi-Mehtonen Sirkka
SDP	Jäsen	Viljasalo Päivi
VAS	Jäsen	Talonpoika Riitta
RKP	Jäsen	Björkell Alex
PS	Varajäsen	Elo Jaana
VAS	Varajäsen	Dahl Ahti
VIHR	Varajäsen	Uusimäki Kaius
KOK	Varajäsen	Kuula Markku
SDP	Varajäsen	Leppäkoski Paula

410 Mikkola, Mikkolan koulu / Vega

SDP	Puheenjohtaja	Ollikainen Oskari
PS	Varapuheenjohtaja	Ainali Anne
VIHR	Jäsen	Vähälä Saara
KOK	Jäsen	Rajala Eveliina
LIIK	Jäsen	Johansson Robert
KD	Varajäsen	Lehtonen Onni
SDP	Varajäsen	Jelekäinen Timo
KOK	Varajäsen	Rahikka Janne
VIHR	Varajäsen	Majanto Johanna
SIT	Varajäsen	Martikainen Ida

411 Nikinmäki, Nikinmäen opetuspiste

KOK	Puheenjohtaja	Rantanen Marjo
RKP	Varapuheenjohtaja	Asplund Ralf
SDP	Jäsen	Stirkkinen Eila
SIT	Jäsen	Raivonen Mikko
VIHR	Jäsen	Sten Mira
KOK	Varajäsen	Aro Kari
SDP	Varajäsen	Ahola Ilpo
VAS	Varajäsen	Järveläinen Anu
VIHR	Varajäsen	Sten Joakim
SIT	Varajäsen	Vatén Enni
SIT	Varajäsen	Piskunen Johanna

412 Rekola, Rekolan koulu

VAS	Puheenjohtaja	Karinen Ville
KOK	Varapuheenjohtaja	Puha Seija
VIHR	Jäsen	Alasuutari Jenni
SDP	Jäsen	Peltonen Varpu
PS	Jäsen	Viteli Calle
KOK	Varajäsen	Kuutti Samuel
SDP	Varajäsen	Suvensalmi Jouko
KESK	Varajäsen	Träskman Carl Erik
KD	Varajäsen	Leppänen Satu
PS	Varajäsen	Railo Tiina

413 Rastimäki, Koivukylän koulu

KOK	Puheenjohtaja	Issakainen Susanna
SDP	Varapuheenjohtaja	Riikonen Jyrki
PS	Jäsen	Parviainen Tomi
VIHR	Jäsen	Grönqvist Marianne
VAS	Jäsen	Laakso Raija
RKP	Varajäsen	Aurto Tonya
KOK	Varajäsen	Nikula Lasse

VAS	Varajäsen	Rantala Kia
KESK	Varajäsen	Itänen Seppo
PS	Varajäsen	Elo Jarmo
SIT	Varajäsen	Hölttä Heidi

414 Havukallio, Havukosken koulu

SDP	Puheenjohtaja	Saarinen Erkki
VAS	Varapuheenjohtaja	Kotila Pirkko
RKP	Jäsen	Aurto Daniel
KESK	Jäsen	Foncha Maximiliene
KOK	Jäsen	Josefsson Helen
SDP	Varajäsen	Pitkänen Eeva
VIHR	Varajäsen	Peltola Tuomas
KOK	Varajäsen	Suojanen Hanna
VAS	Varajäsen	Malin Mika
PS	Varajäsen	Päivinen Arto

415 Tarhapuisto, Havukosken koulu

KOK	Puheenjohtaja	Raninen Mirkka
VIHR	Varapuheenjohtaja	Mäkinen Olli
KD	Jäsen	Kauhanen Marja
PS	Jäsen	Barck Aino Kristiina
LIIK	Jäsen	Petäjistö Veeti
PS	Varajäsen	Kouvonkorpi Jonas
KOK	Varajäsen	Porthen Viivi
SIT	Varajäsen	Korpelainen Jukka
SIT	Varajäsen	Lehtonen Iisakki
SIT	Varajäsen	Jantunen Merja

416 Päiväkumpu, Päiväkummun koulu

KOK	Puheenjohtaja	Ahokas Jari
SDP	Varapuheenjohtaja	Saari-Moisio Kirsi
PS	Jäsen	Tuovinen Jarkko
RKP	Jäsen	Yliollitervo Johanna
KD	Jäsen	Silventoinen Pekka
VIHR	Varajäsen	Alén Sini
KOK	Varajäsen	Koivula Jaana
SDP	Varajäsen	Lahdensuu Juha
SIT	Varajäsen	Ollinen Vesa
SIT	Varajäsen	Ylhäinen Paula

501 Oripuisto, Hakunilan nuorisotila

SDP	Puheenjohtaja	Bruun Susanna
VAS	Varapuheenjohtaja	Tyystjärvi Kati
KOK	Jäsen	Pihola Pekka
PS	Jäsen	Virtanen Jesse
KESK	Jäsen	Oyedele Opeyemi
SDP	Varajäsen	Hakala Jaakko
PS	Varajäsen	Autio Juuso
KOK	Varajäsen	Savolainen Heidi
KD	Varajäsen	Salonius Marja

502 Hakunila, Hakunilan nuorisotila

PS	Puheenjohtaja	Kosonen Marko
KOK	Varapuheenjohtaja	Wettenstrand-Pihola Eeva
SDP	Jäsen	Amhamdi Nadia

VIHR	Jäsen	Seppänen Riitta
VAS	Jäsen	Lehtonen Jouko
KOK	Varajäsen	Elissaoui Anas
RKP	Varajäsen	Ekman Harry
VAS	Varajäsen	Rantala Milja
SDP	Varajäsen	Haanpää Markku
KD	Varajäsen	Korhonen Marjatta

503 Nissas, Sotungin koulu

PS	Puheenjohtaja	Hakamäki Hannele
KD	Varapuheenjohtaja	Piitulainen Seppo
KOK	Jäsen	Venäläinen Jorma
VIHR	Jäsen	Tanke Aba Samson
VAS	Jäsen	Tyni Sinikka
SDP	Varajäsen	Saastamoinen Unto
VAS	Varajäsen	Oksman Pertti
KESK	Varajäsen	Ajao Racheal
KOK	Varajäsen	Järvinen Hanna-Maaria
SIT	Varajäsen	Rantala Milja

504 Itä-Hakkila, Itä-Hakkilan koulu

SDP	Puheenjohtaja	Jokinen Rami
RKP	Varapuheenjohtaja	Halonen Solveig
KESK	Jäsen	Kekkonen Ilmari
VIHR	Jäsen	Heckwolf Eeva
KOK	Jäsen	Vesinurm Raul
KOK	Varajäsen	Juutinen Hanne
PS	Varajäsen	Iihola Jouni
KD	Varajäsen	Parkkonen Vilma
SIT	Varajäsen	Manninen Heini
SIT	Varajäsen	Heikkinen Toni

505 Sotunki, Itä-Hakkilan koulu

KOK	Puheenjohtaja	Hakulinen Teija
RKP	Varapuheenjohtaja	Eklund Klaus
SDP	Jäsen	Järveläinen Pentti
KESK	Jäsen	Häyhä Sirkka
KD	Jäsen	Parkkonen Satu
KOK	Varajäsen	Saarnio Jukka
RKP	Varajäsen	Orrström Axel
PS	Varajäsen	Laakkonen Tuomas
SIT	Varajäsen	Tanninen Noora

506 Vaarala, Lehtikuusen koulu

RKP	Puheenjohtaja	Eklöf Jan-Erik
VAS	Varapuheenjohtaja	Rantala Katri
KOK	Jäsen	Nevala Soili
SDP	Jäsen	Hiltunen Risto
VIHR	Jäsen	Kortetjärvi-Nurmi Sirkka
KESK	Varajäsen	Mytty Paavo
KD	Varajäsen	Korhonen Maija
VAS	Varajäsen	Ansamaa Aulikki
KOK	Varajäsen	Fleisch Pentti
SIT	Varajäsen	Kuja-Penttilä Jinna

507 Rajakylä. Rajakylän koulu

KESK	Puheenjohtaja	Taavitsainen Helena
SDP	Varapuheenjohtaja	Vuorenmaa Erkki
RKP	Jäsen	Palokas Åsa
KOK	Jäsen	Rantala Marja
SIT	Jäsen	Euro Markus
SDP	Varajäsen	Vuorenmaa Juuso
RKP	Varajäsen	Smeds Henrik
KOK	Varajäsen	Salminen Terhi
SIT	Varajäsen	Tilli Kirsi
SIT	Varajäsen	Ihalainen Mari

508 Estepuisto, Länsimäen koulu

PS	Puheenjohtaja	Lammenranta Peter
KOK	Varapuheenjohtaja	Alanya Terhi
VIHR	Jäsen	Leini Helin
KESK	Jäsen	Virtanen Sari
RKP	Jäsen	Lvov Anatoly
KOK	Varajäsen	Mononen Darja
VAS	Varajäsen	Rantala Riitta
PS	Varajäsen	Kiili Lauri
SIT	Varajäsen	Tauriainen Pekka
SIT	Varajäsen	Tauriainen Henrik

509 Länsimäki, Länsimäen koulu

LIIK	Puheenjohtaja	Lähde Raija
VAS	Varapuheenjohtaja	Helén Eeva
KOK	Jäsen	Pajula Vesa
PS	Jäsen	Lammenranta Eeva
KD	Jäsen	Vilpas Martti
LIB	Varajäsen	Hämäläinen Jyri
KESK	Varajäsen	Oguejiofor Nneka Loveth
KOK	Varajäsen	Karttunen Jaana
PS	Varajäsen	Vanninen Markku
SIT	Varajäsen	Tauriainen Liisa

999 Lummetie, Vantaan opistotalo

KOK	Puheenjohtaja	Novanto Vallu
VIHR	Varapuheenjohtaja	Pajunen Emmi
RKP	Jäsen	Stude Maj-Britt
SDP	Jäsen	Tapola Erkki
LIIK	Jäsen	Pellinen Marius
PS	Varajäsen	Polsa Paavo
KOK	Varajäsen	Alanne Nina
VIHR	Varajäsen	Häggblom Kia
SIT	Varajäsen	Jouskari Tuula
SIT	Varajäsen	Kortesaari Julius

Vaalitoimikunta I

KOK	Puheenjohtaja	Koskinen Mika
SDP	Varapuheenjohtaja	Ahmed Ikhra
PS	Jäsen	Lankinen Erkki
KOK	Varajäsen	Karhunen Anneli
SDP	Varajäsen	Tamminen Risto
VIHR	Varajäsen	Raitanen Taina

Vaalitoimikunta II

VIHR	Puheenjohtaja	Pajunen Emmi
KOK	Varapuheenjohtaja	Venäläinen Jorma
VAS	Jäsen	Laakso Raija
KOK	Varajäsen	Kuorikoski Altti
KESK	Varajäsen	Taavitsainen Helena
KD	Varajäsen	Vehosmaa Timo

Vaalitoimikunta III

SDP	Puheenjohtaja	Mahamed Barre
VAS	Varapuheenjohtaja	Saunamäki Arja
KOK	Jäsen	Lindqvist Noa
KD	Varajäsen	Kauhanen Marja
VIHR	Varajäsen	Airaksinen Paavo J.
PS	Varajäsen	Oksanen Timo

Vaalitoimikunta IV

KOK	Puheenjohtaja	Lehmuskallio Paula
VIHR	Varapuheenjohtaja	Vainikainen Tommi
KD	Jäsen	Salonius Marja
KOK	Varajäsen	Juurinen Timo
VIHR	Varajäsen	Hellman Anniina
RKP	Varajäsen	Eriksson Per-Göran

Vaalitoimikunta V

VIHR	Puheenjohtaja	Hoviniemi Merja
KESK	Varapuheenjohtaja	Joensuu Juho
SIT	Jäsen	Korpelainen Jukka
VIHR	Varajäsen	Korkeamäki Kaarlo
KD	Varajäsen	Salmi-Mehtonen Sirkka
KOK	Varajäsen	Kahilainen Otto

7 § Yleishallinnon sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan käyttösuunnitelmien 2023 hyväksyminen ja muiden toimielimien käyttösuunnitelmien tiedoksi merkitseminen

VD/406/00.02.00.00/2023

RV/MR/PK/MT

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 14.11.2022 talousarvion 2023 ja taloussuunnitelman vuosille 2023–2026 sekä talousarvion täytäntöönpanomääräykset.

Käyttösuunnitelmassa tarkennetaan määrärahat ja tuloarviot palvelualueille ja -yksiköille tavoitteiden toteuttamista ja toteutumisen seurantaa varten. Käyttösuunnitelma sisältää tarkistetun toimintasuunnitelman ja määrärahajaon tehtäväalueille, palvelualueille ja yksiköille. Käyttösuunnitelmat esitetään lautakunnissa tulosyksiköittäin ja tiliryhmittäin. Niiden tehtäväalueiden, jotka eivät kuulu minkään lautakunnan alaisuuteen, käyttösuunnitelman hyväksyy kaupunginhallitus.

Voimassa olevan toimialaorganisaation mukaan kaupunkistrategian ja johdon toimialan käyttösuunnitelmat hyväksyy kaupunginhallitus. Käyttösuunnitelmien laadinnassa on otettava erityisesti huomioon kaupunginvaltuuston päättämät strategiset päämäärät ja sitovien tavoitteiden toteuttamiseen tarvittavat resurssit.

Toimialojen on raportoitava lautakunnille talousarvion ja sitovien tavoitteiden toteutumisesta asetettujen arviointikriteerien mukaisesti lautakuntien päättäminä ajankohtina. Lautakuntien raporteista toimitetaan vuosikolmanneksittain kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle katsaus talousarvion ja sitovien tavoitteiden toteutumisesta. Vuoden 2023 talousarviota ja sitovia tavoitteita koskeva raportointi tapahtuu kaupunginhallituksessa touko- ja lokakuussa sekä vuoden 2024 maaliskuussa.

Yleishallinnon käyttösuunnitelma

Kaupunginhallitus hyväksyy seuraavien yleishallinnon talousarviokohtien käyttösuunnitelman:
- Kaupunginvaltuusto
- Kaupunginhallitus
- Yhteistoimintaosuudet ja avustukset

Kaupunginvaltuustoon nähden sitovuustasot ovat 10 Yleishallinnon tulot ja menot. Yleishallinnon tehtäville myönnetyt käyttötalouden määrärahat ilman keskusvaalilautakuntaa ja tarkastuslautakuntaa ovat seuraavat:

1000 eur	Tulot	Menot	Toimintakate
1020 Kaupunginvaltuusto		-1 508	-1 508
1040 Kaupunginhallitus	0	-14 678	-14 678
1050 Yhteistoimintaosuudet ja -avustukset	57	-4 777	-4 719

Yleishallinnon käyttösuunnitelma 2023 on esityslistan liitteenä.

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan käyttösuunnitelma

Kaupunginhallitus hyväksyy kaupunkistrategian ja johdon toimialan käyttösuunnitelman.

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan talousarviokohtaan sisältyvät seuraavat palvelualueet/ -yksiköt:
- Yleisjohto
- Talous ja strategia
- Henkilöstö- ja konsernipalvelut
- Kasvupalvelut
- Kuntademokratia
- Viestintä
- Sisäinen tarkastus

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala toimii kaupungin keskushallintona ja vastaa mm. kaupunginvaltuustolle ja kaupunginhallitukselle kuuluvien asioiden valmistelusta ja täytäntöönpanosta, kaupungin muiden toimielinten avustamisesta ja ohjaamisesta, keskitetysti kaupunkitasoisesta suunnittelusta ja kaupungin toiminnan tuloksellisuudesta sekä konsernitasoisesta ohjauksesta ja valvonnasta.

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan organisaatioon kuuluvat talouden ja strategian, henkilöstön ja konsernipalveluiden, kasvupalveluiden sekä kuntademokratian palvelualueet. Toimialan yhteisiä palveluyksikköjä ovat viestintä ja sisäinen tarkastus.

Kaupunginvaltuustoon nähden sitovuustasot ovat 11 Kaupunkistrategian ja johdon toimialan tulot ja menot. Kaupunkistrategian ja johdon toimialalle myönnetyt käyttötalouden määrärahat ovat seuraavat:

1000 eur	Tulot	Menot	Toimintakate
11 Kaupunkistrategian ja johdon toimiala	8 002	-118 688	-110 686

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan käyttösuunnitelma 2023 sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan tulosalueiden tuloskorttien tiivistelmät ovat esityslistan liitteenä.

Kaupunginvaltuusto on myöntänyt investointiosan Aineettoman omaisuuden ja kaupunkistrategian ja johdon toimialan irtaimen omaisuuden talousarvioksi 2023 määrärahaa seuraavasti.

Investointien työohjelma 2023 1000 eur	Tulot	Menot
Aineeton omaisuus	713	-7 950
Irtain omaisuus		-50

Aineettoman omaisuuden ja irtaimistohankkeiden työohjelmat 2023 ovat liitteenä.

Muiden toimielinten hyväksymät käyttösuunnitelmat

Muut toimielimet ovat käsitelleet ja hyväksyneet käyttösuunnitelmansa seuraavasti:
- Tarkastuslautakunta 16.12.2022 § 5
- Keskusvaalilautakunta 7.12.2022 § 3
- Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta 23.1.2023 § 6
- Kaupunkikulttuurilautakunta 13.12.2022 § 6
- Kaupunkitilalautakunta 14.12.2022 § 5
- Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 § 6

Toimielinten päätökset ovat luettavissa vantaa.fi -sivuston päätöksenteko-osiosta osoitteesta paatokset.vantaa.fi. Kooste toimielinten käyttösuunnitelmista on myös luottamushenkilöiden Extranetissä.

Talous- ja strategiajohtaja toteaa, että muiden toimielimien vuoden 2023 käyttösuunnitelmat on laadittu noudattaen valtuustokauden strategiaa sekä talousarvion täytäntöönpanosta ja käyttösuunnitelmien laatimisesta annettuja ohjeita.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä liitteenä oleva yleishallinnon talousarvion 2023 käyttösuunnitelma kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen sekä yhteistoimintaosuudet ja avustukset yksiköiden osalta,
b) hyväksyä liitteenä oleva kaupunkistrategian ja johdon toimialan talousarvion 2023 käyttösuunnitelma sekä investointiosan aineettoman omaisuuden ja irtaimistohankkeiden työohjelmat 2023, ja
c) merkitä tiedoksi tarkastus-, keskusvaali-, kasvatuksen ja oppimisen-, kaupunkikulttuurin, kaupunkitila- sekä kaupunkiympäristölautakunnan talousarvion 2023 käyttösuunnitelmat.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Yleishallinnon käyttösuunnitelma 2023
- Kaupunkistrategian ja johdon toimialan käyttösuunnitelma 2023 ja investointien työohjelmat 2023

Täytäntöönpano: talousohjaus, toimialat

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, puh. 043 824 9254, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
talousarviopäällikkö Päivi Kandolin, puh. 040 626 7613, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO -TOIMIALAN KÄYTTÖSUUNNITELMA VUODELLE 2023

Sisällys

11 Kaupunkistrategia ja johto -toimialan käyttösuunnitelma 2023 2
11 10 Yleisjohto 3
11 40 Talous ja strategia 4
11104 Talousohjaus 5
11403 Talouspalvelut 6
11402 Rahoitus 7
11404 Strategia ja tutkimus 8
11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut 9
11502 Työnantajapalvelut 12
11503 Kehittämispalvelut 13
11506 Toimialojen hr-palvelut 14
11504 Tietohallinto 15
11505 Hankinta 16
11 60 Kasvupalvelut 17
11106 Elinkeinopalvelut 19
11602 Kasvupalveluiden hallinto 20
11607 Työllisyyspalvelut 21
11 80 Kuntademokratia 23
11 70 Viestintä 25
11 30 Sisäinen tarkastus 27
PALVELUALUE- JA KUSTANNUSPAIKKATASO: 28
Investoinnit 39
TULOSKORTIT 40

11 Kaupunkistrategia ja johto -toimialan käyttösuunnitelma 2023

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
TOIMINTATUOTOT	10 312	12 265	8 002	-34,8
TOIMINTAKULUT	-123 074	-150 668	-118 688	-21,2
TOIMINTAKATE	-112 761	-138 403	-110 686	-20,0

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	3 275	3 755	2 080	-44,6
MAKSUTUOTOT	1	15	15	0,0
TUET JA AVUSTUKSET	6 589	8 335	5 034	-39,6
MUUT TOIMINTATUOTOT	447	161	874	441,3
TOIMINTATUOTOT	**10 312**	**12 265**	**8 002**	**-34,8**
HENKILÖSTÖKULUT	-29 464	-48 775	-41 487	-14,9
PALVELUJEN OSTOT	-52 877	-62 649	-38 695	-38,2
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-2 620	-3 682	-3 410	-7,4
AVUSTUKSET	-29 525	-25 257	-25 567	1,2
MUUT TOIMINTAKULUT	-8 587	-10 306	-9 530	-7,5
TOIMINTAKULUT	**-123 074**	**-150 668**	**-118 688**	**-21,2**
TOIMINTAKATE	**-112 761**	**-138 403**	**-110 686**	**-20,0**
VUOSIKATE	-112 761	-138 403	-110 686	-20,0
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	-6 319	-9 813	-4 393	-55,2
TILIKAUDEN TULOS	-119 081	-148 215	-115 079	-22,4
LASKENNALLISET ERÄT	68 263	0	57 038	
TULOSLASKELMA	-50 818	-148 215	-58 041	

Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset

Kaupunkistrategian ja johdon toimialaa johtaa kaupunginjohtaja. Toimiala toimii kaupungin keskushallintona ja vastaa mm. kaupunginvaltuustolle ja kaupunginhallitukselle kuuluvien asioiden valmistelusta ja täytäntöönpanosta, kaupungin muiden toimielinten avustamisesta ja ohjaamisesta, keskitetysti kaupunkitasoisesta suunnittelusta, ohjauksesta ja kaupungin toiminnan tuloksellisuudesta sekä konsernitasoisesta ohjauksesta ja valvonnasta.

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala muodostuu yleisjohdosta, talouden ja strategian, henkilöstön ja konsernipalveluiden, kasvupalveluiden ja kuntademokratian palvelualueista sekä viestinnän ja sisäisen tarkastuksen palveluyksiköistä. Toimialaan kuului aiemmin myös Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos, jonka toiminta siirtyy 1.1.2023 alkaen Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle.

11 10 Yleisjohto

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MUUT TOIMINTATUOTOT	71	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**71**	**0**	**0**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-199	-16 426	-13 114	-20,2
PALVELUJEN OSTOT	-496	-514	-514	0,1
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-27	-322	-322	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-541	-526	-651	23,8
TOIMINTAKULUT	**-1 262**	**-17 787**	**-14 600**	**-17,9**
TOIMINTAKATE	**-1 190**	**-17 787**	**-14 600**	**-17,9**
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	0	0	0	0,0
VUOSIKATE	-1 190	-17 787	-14 600	-17,9
TILIKAUDEN TULOS	-1 190	-17 787	-14 600	-17,9
TULOSLASKELMA	-1 190	-17 787	-14 600	-17,9

Toiminnan kuvaus

Yleisjohto sisältää kaupunginjohtajan toimintakulut, kaupunginjohtajan käyttövarat, kaupunkistrategian ja johdon toimialan yhteiset menot sekä kehitysprojektit.

Kehysvaiheessa kunnallisen palkkaratkaisun vaikutuksia arvioitiin ja niihin varattiin määrärahaa vuodelle 2023 kaupungin keskitettyihin varoihin. Kaupunginjohtajan talousarvioesitysvaiheessa tiedossa olevien päätösten vaikutukset kohdennetaan toimialoille. Keskitetyksi varaukseksi jää vielä paikallinen järjestelyvaraerä ja kehittämisohjelmaerä, joista päätökset saadaan myöhemmin.

11 40 Talous ja strategia

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	625	584	345	-41,0
TUET JA AVUSTUKSET	71	0	0	0,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	88	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**784**	**584**	**345**	**-41,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-5 135	-5 134	-4 693	-8,6
PALVELUJEN OSTOT	-767	-1 087	-812	-25,3
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-9	-36	-36	-1,8
MUUT TOIMINTAKULUT	-443	-466	-488	4,8
TOIMINTAKULUT	**-6 354**	**-6 723**	**-6 028**	**-10,3**
TOIMINTAKATE	**-5 570**	**-6 139**	**-5 684**	**-7,4**
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	0	0	0	0,0
VUOSIKATE	-5 570	-6 139	-5 684	-7,4
TILIKAUDEN TULOS	-5 570	-6 139	-5 684	-7,4
LASKENNALLISET ERÄT	4 259	0	3 901	
TULOSLASKELMA	-1 311	-6 139	-1 783	

Toiminnan kuvaus

Talouden ja strategian palvelualue koostuu neljästä palveluyksiköstä, jotka ovat talousohjaus, talouspalvelut, rahoitus ja riskienhallinta sekä strategia ja tutkimus.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Vantaan kaupunki etsii Ukrainasta ystävyyskaupunkia, jonka jälleenrakentamista kaupunki tukee yhdessä kiinnostuneiden vantaalaisten kumppanien kanssa.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2020	TP 2021	KS 2022	TA 2023
Käsitellyt ostolaskut, kpl/htv – palvelukeskus	38 758	44 888	38 672	45 600
Käsitellyt ostolaskut, kpl/htv – koko kaupunki	6 986	8 441	7 125	8 600
Käsitellyt myyntilaskut, kpl/htv – palvelukeskus	47 993	37 415	52 018	37 700
Käsitellyt myyntilaskut, kpl/htv – koko kaupunki	19 500	25 673	28 812	25 900
Kirjanpitotehtäviin sitoutuneet htv:t – koko kaupunki	11,9	10,1	11,5	8

11104 Talousohjaus

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	2	2	2	0,0
TOIMINTATUOTOT	**2**	**2**	**2**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-595	-554	-577	4,2
PALVELUJEN OSTOT	-41	-162	-157	-3,3
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	0	-5	-5	-1,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-76	-75	-83	10,3
TOIMINTAKULUT	**-712**	**-796**	**-822**	**3,3**
TOIMINTAKATE	**-710**	**-794**	**-820**	**3,3**
VUOSIKATE	-710	-794	-820	3,3
TILIKAUDEN TULOS	-710	-794	-820	3,3
LASKENNALLISET ERÄT	710	0		
TULOSLASKELMA	0	0		

Toiminnan kuvaus

Talousohjaus vastaa kaupungin talousarvion ja -suunnitelman valmistelusta sekä tähän liittyvän tietojärjestelmän kehittämisestä. Talousohjaus vastaa myös raportoinnista mukaan lukien osavuosikatsauksista sekä palveluverkkosuunnitelman päivittämisestä ja kehittämisestä kaupunkitasolla.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Talousohjauksen keskeinen tavoite vuodelle 2023 on kaupunkistrategian mukaisen taloussuunnitelman laatiminen. Vuonna 2021 käyttöönotettiin SAP BW -järjestelmä taloussuunnitelman ja -raportoinnin uudeksi järjestelmäksi. Järjestelmän kehittämistä jatketaan samoin kuin Power BI -raportoinnin kehittämistä. Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma valmistuu vuonna 2022 ja se luo pohjan tulevien vuosien toimitilainvestoinneille.

11403 Talouspalvelut

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	617	582	343	-41,2
MUUT TOIMINTATUOTOT	88	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**705**	**582**	**343**	**-41,2**
HENKILÖSTÖKULUT	-3 422	-3 449	-2 856	-17,2
PALVELUJEN OSTOT	-478	-571	-331	-42,1
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-4	-20	-20	-0,5
MUUT TOIMINTAKULUT	-237	-222	-234	5,6
TOIMINTAKULUT	**-4 141**	**-4 261**	**-3 441**	**-19,2**
TOIMINTAKATE	**-3 435**	**-3 679**	**-3 099**	**-15,8**
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	0	0	0	0,0
VUOSIKATE	-3 435	-3 679	-3 099	-15,8
TILIKAUDEN TULOS	-3 435	-3 679	-3 099	-15,8
LASKENNALLISET ERÄT	3 143	0		
TULOSLASKELMA	-292	-1 466		

Toiminnan kuvaus

Talouspalvelut vastaa sekä kaupunki- että konsernitasolla kirjanpito- ja tilinpäätöstehtävistä, ostolaskujen käsittelystä ja –reskontrasta, myyntilaskutus- ja perintätehtävistä, ulkoisen ja sisäisen laskentatoimen ja niihin liittyvien tietojärjestelmien kehittämisestä sekä toimintansa kilpailukyvystä ja tuloksellisuudesta.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Talouspalveluiden keskeisenä tavoitteena on toiminnan ja prosessien osittainen uudelleenorganisointi vuodenvaihteen jälkeen, kun henkilöstöä ja asiakkuuksia on siirtynyt hyvinvointialueelle. Palveluyksikössä pyritään panostamaan asiakastyytyväisyyteen niin kaupunki- kuin tytäryhtiöasiakkaiden osalta huolehtimalla palvelun ja ohjeistuksen laadusta, tapaamalla säännöllisesti asiakkaiden edustajia sekä seuraamalla asiakastyytyväisyyskyselystä nousseiden toimenpiteiden toteutumista. Henkilöstön hyvinvoinnista ja pysyvyydestä huolehtiminen on keskeinen tavoite. Prosessien automatisaation kasvaessa henkilöstön asiantuntijarooli korostuu ja tarvitaan uudenlaista osaamista. Toiminnan tehokkuuden parantaminen ja automaatioasteen jatkuva kehittäminen sisältäen tekoälypohjaiset ratkaisut ohjaavat toimintaa vuonna 2023.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Talouspalveluiden toimintaan vaikuttaa hyvinvointialueen aloittaminen. Alkuvuoden toiminnassa painottuu hyvinvointialueen avustaminen taloushallinnon tietojärjestelmien rakentamisessa sekä eriytymisen vaikutukset kaupungin taloushallinnon prosesseissa sekä kirjanpidossa. Yksikössä valmistaudutaan myös TE24-hankkeen myötä tapahtuvaan työllisyyden hoidon vastuun siirtoon valtiolta kunnille ja tämän uuden palvelukokonaisuuden vaikutuksiin kunnan taloushallinnon prosesseihin.

11402 Rahoitus

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MUUT TOIMINTATUOTOT	0	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**0**	**0**	**0**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-408	-391	-433	10,7
PALVELUJEN OSTOT	-25	-104	-85	-19,0
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-1	-5	-4	-10,5
MUUT TOIMINTAKULUT	-22	-33	-27	-20,4
TOIMINTAKULUT	**-456**	**-534**	**-549**	**2,7**
TOIMINTAKATE	**-456**	**-534**	**-549**	**2,7**
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	0	0	0	0,0
VUOSIKATE	-456	-534	-549	2,7
TILIKAUDEN TULOS	-456	-534	-549	2,7
LASKENNALLISET ERÄT	456	0		
TULOSLASKELMA	0	0		

Toiminnan kuvaus

Rahoituksen ja riskienhallinnan palveluyksikkö vastaa kaupunkikonsernin lyhyt- ja pitkäaikaisesta varainhankinnasta, rahoitus- ja korkoriskien hallinnasta, leasingrahoituksen puitesopimuksista, sijoitustoiminnasta, likviditeetin ja konsernitilin hallinnasta, ulkoisista pankki- ja rahoittajasuhteista sekä näiden osa-alueiden kehittämisestä. Lisäksi yksikkö vastaa kaupungin riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan koordinoinnista, ohjauksesta ja kehittämisestä, kattavan ja ajantasaisen vakuutusturvan varmistamisesta sekä vahinkorahaston toiminnasta. Tulosyksikkö hallinnoi myös asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisen rahastoa.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Rahoituksen ja riskienhallinnan keskeinen tavoite on turvata kaupunkikonsernille riittävä ja kohtuuhintainen varainhankinta rajusti muuttuneessa korkoympäristössä. Riskienhallinta on jatkuva prosessi ja riskienhallinnan periaatteet pidetään koko ajan ajantasalla. Lisäksi jatketaan sisäisen valvonnan ohjeistusta ja kehittämistä sisäistä valvontaa koskevaan kyselyyn saatujen vastusten perusteella.

11404 Strategia ja tutkimus

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	6	0	0	0,0
TUET JA AVUSTUKSET	71	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**77**	**0**	**0**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-710	-741	-826	11,5
PALVELUJEN OSTOT	-223	-250	-240	-4,0
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-4	-6	-6	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-109	-135	-144	6,5
TOIMINTAKULUT	**-1 046**	**-1 132**	**-1 216**	**7,5**
TOIMINTAKATE	**-969**	**-1 132**	**-1 216**	**7,5**
VUOSIKATE	-969	-1 132	-1 216	7,5
TILIKAUDEN TULOS	-969	-1 132	-1 216	7,5
LASKENNALLISET ERÄT	-50	0		
TULOSLASKELMA	-1 019	-1 186		

Toiminnan kuvaus

Strategia ja tutkimus koostuu kolmesta eri tiimistä. Strategiatiimi vastaa strategian laadinnasta, seurannasta ja arvioinnista. Strategiatiimin vastuulla on strategian kokonaiskoordinointi kaupungissa ja esimerkiksi vuositavoitteiden laadinnan ohjeistaminen osana.

Tutkimustiimi vastaa kaupungin tiedontuottamisesta tilasto- ja rekisteriaineistojen pohjalta. Tiimi tuottaa toimintaympäristötietoa Vantaan kaupungista sekä mm. vertailutietoa muihin kaupunkeihin. Tutkimustiimi vastaa myös Vantaan kaupungin väestöennusteesta.

Edunvalvontatiimi vastaa kaupungin edunvalvonnasta ja toimii eri yhteistyöverkostoissa. Tiimin vastuulla on mm. edistää Vantaan kv-suhteita sekä osallistua Avia-verkostoon.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Strategiatiimin keskeinen tavoite vuodelle 2023 on varmistaa strategian toteutuminen ja aloittaa strategian väliarviointi hyvinvointialueuudistuksen vaikutusten huomioimiseksi. Edunvalvonnassa tärkeintä on varmistaa Vantaan etujen toteutuminen. Tämä kattaa mm. Hyvinvointialueuudistuksen seurannan, hallitusohjelmatavoitteisiin vaikuttamisen sekä TE24- uudistukseen liittyvän edunvalvonnan.

Tutkimustiimi kehittää toimintaansa tiedolla johtamisen suuntaan. Merkittävimpinä tuotteina jatkavat toimintaympäristökatsaukset sekä väestöennuste.

11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	1 767	2 190	1 680	-23,3
MAKSUTUOTOT	1	0	0	0,0
TUET JA AVUSTUKSET	2 020	2 060	1 393	-32,4
MUUT TOIMINTATUOTOT	199	81	799	881,1
TOIMINTATUOTOT	**3 986**	**4 331**	**3 872**	**-10,6**
HENKILÖSTÖKULUT	-8 003	-8 144	-8 982	10,3
PALVELUJEN OSTOT	-48 206	-54 319	-31 408	-42,2
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-2 229	-2 665	-2 704	1,5
AVUSTUKSET	0	-10	-10	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-4 473	-5 900	-6 328	7,2
TOIMINTAKULUT	**-62 912**	**-71 038**	**-49 433**	**-30,4**
TOIMINTAKATE	**-58 926**	**-66 707**	**-45 561**	**-31,7**
VUOSIKATE	-58 926	-66 707	-45 561	-31,7
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	-6 196	-9 764	-4 367	-55,3
TILIKAUDEN TULOS	-65 122	-76 471	-49 928	-34,7
LASKENNALLISET ERÄT	63 130	0	52 250	
TULOSLASKELMA	-1 991	-76 471	-3 767	

Toiminnan kuvaus

Henkilöstö- ja konsernipalvelut muodostuu kuudesta palveluyksiköstä: kolme hr-yksikköä, hankinnat, tietohallinto sekä konserniohjaus- ja valvonta.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut

	TP 2020	TP 2021	KS 2022	TA 2023
Henkilöstöhallinto				
Kaupunkistrategia ja johto toimialan prosenttiosuus koko kaupungin henkilöstöstä (poislukien työllisyyspalvelut ja Kupela)	3,3	3,5	3,5	4,8
Työterveyshuollon kustannukset, euroa / työntekijä	340	326	345	374
Palkkalaskelman hinta				
- Muut sopimusalat (KVTES)	11,8	11,7	12,9	15,7**
- Kunnallinen opetushenkilöstön virka- ja työehtosopimus (OVTES)	17,8	17,4	18,8	
Tikettimäärä				
- Keskimäärin kuukaudessa	2 651	5913*	6 568	5 633

* sote tullut mukaan v.2021. Vuoden 2021 toteuma ilman sotea 3 333 kpl

** kaikki sopimusalat yhdessä. Järjestelmämuutoksen myötä ei enää mahdollista eritellä

	TP 2020	TP 2021	KS 2022	TA 2023
Tietohallinto				
Työasemamäärä hallinto				
- kannettavat ja työasemat, kpl	8 290	7 189	8 200	5 900
Työasemamäärä opetus				
- kannettavat ja työasemat, kpl	23 663***	27 009	26 300*	38 400
Asiakastyytyväisyys				
- ServiceDesk (1-5)	4,5	7,9*	8,7	8,8
Tikettimäärä				
- keskimäärin kuukaudessa	6 635	6144*	7 000	5 800
IT-investointien onnistunut läpivienti				
- budjettitoteuma	88 %	64 %**	100 %	100 %

* Tiedonlähde ja määrittely vaihtuneet Vantaa ITSM järjestelmään

** Investointimenoja alensi DigiOne-hankkeen vuosien 2019-2021 kulujen (n. 2M€) siirto keskeneräisestä käyttöomaisuudesta vaihto-omaisuuteen

***Chromebookit laskettu mukaan

11501 Henko, Johdon tuki

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	15	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**15**	**0**	**0**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-604	-602	-554	-8,0
PALVELUJEN OSTOT	-208	-413	-344	-16,7
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-19	-62	-62	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-131	-218	-217	-0,3
TOIMINTAKULUT	**-963**	**-1 296**	**-1 178**	**-9,1**
TOIMINTAKATE	**-948**	**-1 296**	**-1 178**	**-9,1**
VUOSIKATE	-948	-1 296	-1 178	-9,1
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	0	-7	-7	0,0
TILIKAUDEN TULOS	-948	-1 303	-1 185	-9,1
LASKENNALLISET ERÄT	-125	0		
TULOSLASKELMA	-1 073	-1 303		

Toiminnan kuvaus

Konserniohjaus- ja valvonta huolehtii konsernijaoston valmistelusta liittyen kuntayhtymien ja yhtiöiden asioihin sekä ohjaa yhtiöiden omistajapoliittisten linjausten toteutumista.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Konserniohjauksen ja -valvonnan yksikön tavoitteena on kehittää konsernirakennetta konserniomistusten kokonaissuunnitelman mukaisesti vuoden 2022 aikana.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Omistajaohjauksessa ja konserniyhtiöiden toiminnan kehittämisessä korostuvat vastuullisuusnäkökulmat, kun kaikki suuret yhtiöt valmistelevat vuoden 2023 aikana omat vastuullisuusohjelmansa.

Hyvinvointialueuudistuksella on vaikutuksia konserniomistusten kokonaisuuteen. Konsernirakenteen kehittämistä toteutetaan konsernijaoston vuonna 2022 hyväksymän konserniomistusten kokonaissuunnitelman mukaisesti. Suunnitelmaan sisältyy konserniyhtiöiden myyntejä sekä muita yhtiöjärjestelyitä suunnitelman toteuttamiseksi.

11502 Työnantajapalvelut

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	5	0	0	0,0
TUET JA AVUSTUKSET	0	0	0	0,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	17	20	20	0,0
TOIMINTATUOTOT	**23**	**20**	**20**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-815	-870	-1 733	99,3
PALVELUJEN OSTOT	-88	-164	-187	13,6
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-40	-88	-88	0,0
AVUSTUKSET		-10	-10	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-822	-1 767	-2 296	29,9
TOIMINTAKULUT	**-1 765**	**-2 900**	**-4 314**	**48,8**
TOIMINTAKATE	**-1 743**	**-2 880**	**-4 294**	**49,1**
VUOSIKATE	-1 743	-2 880	-4 294	49,1
TILIKAUDEN TULOS	-1 743	-2 880	-4 294	49,1
LASKENNALLISET ERÄT	1 743	0		
TULOSLASKELMA	0	-2880		

Toiminnan kuvaus

Työnantajapalvelut tukee kaupungin esihenkilöitä ja linjajohtoa rekrytointiprosesseissa ja osaavan henkilöstön saamisessa. Palveluyksikkö vastaa myös työnantajatoimintaan liittyvästä neuvottelutoiminnasta, palkkaus- ja palkitsemisjärjestelmien kehittämisestä sekä virka- ja työehtosopimustulkintojen ohjeistamisesta. Yksikkö konsultoi esihenkilöitä ja linjajohtoa laajasti työlainsäädäntöön liittyvissä kysymyksissä.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Vuoden 2022 Kunta 10 tulokset käydään kaikissa yksiköissä lävitse heti alkuvuodesta ja työpajassa tehdään kehittämisnostot, jotka dokumentoidaan Kunta 10 -portaalissa. Portaalissa kehittämistoimien etenemistä myös seurataan. Henkilöstöltä kysytään vuosittain työhyvinvoinnista.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Täyttölupamenettelyä kevennetään henkilöstösuunnitelmissa olevien vakanssien osalta ja kaupunginhallitukselle tuodaan selvitys rekrytointiprosesseista asiantuntijatyössä

11503 Kehittämispalvelut

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	10	66	0	-100,0
TUET JA AVUSTUKSET	2 015	2 060	1 393	-32,4
MUUT TOIMINTATUOTOT	4	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**2 029**	**2 126**	**1 393**	**-34,5**
HENKILÖSTÖKULUT	-763	-875	-722	-17,5
PALVELUJEN OSTOT	-4 043	-4 273	-3 401	-20,4
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-14	-19	-19	0,0
AVUSTUKSET	0	0	0	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-98	-89	-82	-8,2
TOIMINTAKULUT	**-4 917**	**-5 256**	**-4 224**	**-19,6**
TOIMINTAKATE	**-2 888**	**-3 130**	**-2 831**	**-9,6**
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	-1	0	0	0,0
VUOSIKATE	-2 889	-3 130	-2 831	-9,6
TILIKAUDEN TULOS	-2 889	-3 130	-2 831	-9,6
LASKENNALLISET ERÄT	2 881	0		
TULOSLASKELMA	-8	-3 130		

Toiminnan kuvaus

Kehittämisyksikkö tukee eri tavoin esihenkilöitä ja työyhteisöjä johtamisen, hyvinvoinnin ja työsuojelun kehittämisessä. Henkilöstön osallisuutta lisätään kaikessa toiminnassa. Kaupungin työntekijöiden työterveyshuoltoa kehitetään osana kaupungin veto- ja pitovoimaa.

Vantaan kaupungin henkilöstön työhyvinvointia, työntekijöiden saatavuusongelmaa ja Vantaan pitovoimaa työnantajana kehitetään henkilöstön saatavuusohjelman mukaisesti. Laaditaan olemassa olevan saatavuusohjelman tavoitteita tukevia toimenpiteitä työvoiman palkkauksen ja saatavuuden parantamiseksi, työhyvinvoinnin, työssäjaksamisen ja palkitsemisen sekä luontoisetujen kehittämiseksi yhdessä henkilöstöjärjestöjen kanssa. Toimenpiteissä kiinnitetään huomiota erityisesti kriittisten alojen työntekijöiden tilanteeseen.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Kaupunki tarjoaa monipuolisia harjoittelupaikkoja luoden houkuttelevia tehtäviä uusille tekijöille.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Osana henkilöstön saatavuusohjelman toimenpiteiden onnistumista selvitetään, kohteleeko kaupunki tasa-arvoisesti eri henkilöstöryhmiä esimerkiksi työssä tarvittavan vaatetuksen suhteen.

11506 Toimialojen hr-palvelut

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	0	0	0	0,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	48	8	8	0,0
TOIMINTATUOTOT	**48**	**8**	**8**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-3 182	-2 930	-2 924	-0,2
PALVELUJEN OSTOT	-1 159	-2 008	-309	-84,6
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-82	-2	-2	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-277	-239	-252	5,7
TOIMINTAKULUT	**-4 700**	**-5 179**	**-3 488**	**-32,7**
TOIMINTAKATE	**-4 652**	**-5 171**	**-3 480**	**-32,7**
VUOSIKATE	-4 652	-5 171	-3 480	-32,7
TILIKAUDEN TULOS	-4 652	-5 171	-3 480	-32,7
LASKENNALLISET ERÄT	4 658	0		
TULOSLASKELMA	6	-5 171		

Toiminnan kuvaus

Toimialojen hr-palvelujen tehtävänä on tukea toimialojen esimiehiä erilaisissa palvelussuhdekysymyksissä, sekä huolehtia kaupungin henkilöstön palkanmaksupalveluista. Hr-palvelupyyntöjen määrä on noussut asiakkaiden lisääntymisen myötä ja alkuvuoden 2022 aikana keskimääräinen tikettien määrä oli 10 330 kuukaudessa. Sähköisten prosessien sekä palvelupyyntöjen lisäksi toimialojen hr-palvelut tarjoavat esimiehille keskitetyn hr-asiakaspalvelun puhelinpalvelua sekä asiantuntijapalveluja palvelussuhdeasioissa.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Toimialojen hr-palveluissa saatetaan loppuun kaupungin hr-järjestelmän muutos ja lähdetään kehittämään järjestelmän käytettävyyttä käyttäjäpalautteen perusteella. Lisäksi muuttuneita hr-prosesseja kuvataan sekä laaditaan esihenkilöille perehdytysmateriaalia hr-tehtäviin liittyen.

Hr varmistaa monin erilaisin tavoin työvoimapula-alojen saatavuutta yhteistyössä toimialojen kanssa mm. rekrytoinnin, palkkausjärjestelmien sekä johtamisen ja työyhteisöjen ja kaupungin työnantajakuvan kehittämisen kautta. Työtä ohjaa kaupunginhallituksen hyväksymä saatavuusohjelma ja sen toimenpiteet vuodelle 2023.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Hr-järjestelmän kehittämistä jatketaan ja projektin kolmasvaihe toteutetaan vuoden 2023 aikana.

11504 Tietohallinto

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	1 174	1 121	862	-23,1
TUET JA AVUSTUKSET	5	0	0	0,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	115	53	771	1343,2
TOIMINTATUOTOT	**1 295**	**1 175**	**1 633**	**39,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-993	-835	-1 095	31,2
PALVELUJEN OSTOT	-41 259	-45 159	-25 234	-44,1
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-2 065	-2 485	-2 524	1,6
MUUT TOIMINTAKULUT	-3 055	-3 532	-3 423	-3,1
TOIMINTAKULUT	**-47 373**	**-52 011**	**-32 277**	**-37,9**
TOIMINTAKATE	**-46 078**	**-50 836**	**-30 644**	**-39,7**
VUOSIKATE	-46 078	-50 836	-30 644	-39,7
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	-6 089	-9 693	-4 367	-54,9
TILIKAUDEN TULOS	-52 167	-60 529	-35 011	-42,2
LASKENNALLISET ERÄT	51 275	0		
TULOSLASKELMA	-893	-60 529		

Toiminnan kuvaus

Tietohallinnon palveluyksikkö vastaa kaupungin toiminnan ja palveluiden digitalisoinnin kokonaissuunnittelusta ja toteutuksesta, IT-toimittajien ohjauksesta ja IT palvelujen elinkaarenhallinnasta, tietohallinnon, tietotekniikan, tietoliikenteen, teletekniikan sekä tietohallinnon ohjelmistojen tarkoituksenmukaisesta kehittämisestä ja yhteensovittamisesta sekä IT-hankintojen suunnittelusta ja toteutuksesta. Lisäksi yksikkö vastaa tietojärjestelmien tietoturvan ja tietosuojan suunnittelusta, koordinoinnista, kehittämisestä, toteuttamisesta ja seurannasta.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Tietohallinnon tavoitteet toteuttavat kaupungin strategiaa ja painopisteitä etenkin hyvissä palveluissa ja taloudellisesti vahvan kaupungin tukemisessa. Keskeisimpinä tavoitteina on toteuttaa tietoturvallisesti digitaalista siirtymää, jossa siirrämme kuntalaisten ja Vantaan oman henkilöstön asiointia sähköiseen muotoon ja mahdollistamme tarkoituksenmukaisen hyvinvointialuemuutoksen.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Hyvinvointialueuudistus tulee vaikuttamaan vuodelle 2023 IT-palveluiden siirron ja yhteiskäytön osalta. Uudistuksen seurauksena Vantaan kaupungin IT-palveluita tullaan arvioimaan ja suunnittelemaan pienentyneet toimintavolyymit huomioiden. Yhteisistä palveluista tietoliikenneverkkoa kehitetään vastaamaan paremmin toimialojen tarvetta ja toimialojen projekteista. Digione-hankkeessa tulee Vantaalle eteen pilottikoulujen käyttöönotot.

11505 Hankinta

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	562	1 003	818	-18,4
MAKSUTUOTOT	1	0	0	0,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	14	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**577**	**1 003**	**818**	**-18,4**
HENKILÖSTÖKULUT	-1 645	-2 032	-1 953	-3,9
PALVELUJEN OSTOT	-1 449	-2 302	-1 933	-16,0
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-10	-8	-8	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-90	-56	-58	3,4
TOIMINTAKULUT	**-3 193**	**-4 397**	**-3 952**	**-10,1**
TOIMINTAKATE	**-2 617**	**-3 394**	**-3 134**	**-7,7**
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	0	0	0	0,0
VUOSIKATE	-2 617	-3 394	-3 134	-7,7
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	-107	-65	-23	-64,2
TILIKAUDEN TULOS	-2 723	-3 459	-3 157	-8,7
LASKENNALLISET ERÄT	2 698	0		
TULOSLASKELMA	-25	-3 459		

Toiminnan kuvaus

Hankinnan palveluyksikkö vastaa kaupungin hankintatoimen kehittämisestä, hankintojen vastuullisuudesta ja kaupungin hankintojen ohjauksesta ja ohjeistuksesta, kansallisen kynnysarvon mukaisista materiaalihankinnoista sekä kaupunginjohtajan vahvistaman listan mukaisista palveluhankinnoista. Lisäksi hankinta vastaa kaupunkikonsernin kilpailuttamisprosessien ja hankintoihin liittyvän sopimushallinnan kehittämisestä. Yksikkö vastaa myös keskitetystä tilaamisesta ja tilaamisen ohjauksesta sekä ateria- ja puhtauspalveluiden järjestämisestä, kilpailuttamisesta, tilaamisesta sekä palvelutuotannon ohjauksesta ja valvonnasta. Aula-, vartiointi- ja turvapalveluiden sekä posti- ja kuljetuspalveluiden tilaaminen ja palvelutuottajien ohjaus kuuluvat myös hankinnan palveluyksikölle.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Hankintojen osalta parannetaan toimialojen palvelua uudella asiakkuusmallilla sekä hankintojen tiedolla johtamisen mallilla, joka tullaan jalkauttamaan muille toimialoille.

11 60 Kasvupalvelut

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	884	981	55	-94,4
MAKSUTUOTOT	-1	15	15	0,0
TUET JA AVUSTUKSET	4 438	6 210	3 641	-41,4
MUUT TOIMINTATUOTOT	8	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**5 329**	**7 206**	**3 711**	**-48,5**
HENKILÖSTÖKULUT	-12 076	-14 960	-10 462	-30,1
PALVELUJEN OSTOT	-2 617	-5 535	-4 692	-15,2
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-281	-593	-276	-53,4
AVUSTUKSET	-29 525	-25 247	-25 557	1,2
MUUT TOIMINTAKULUT	-2 515	-2 776	-1 349	-51,4
TOIMINTAKULUT	**-47 014**	**-49 110**	**-42 336**	**-13,8**
TOIMINTAKATE	**-41 685**	**-41 904**	**-38 626**	**-7,8**
VUOSIKATE	-41 685	-41 904	-38 626	-7,8
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	-109	-42	-26	-38,5
TILIKAUDEN TULOS	-41 794	-41 946	-38 652	-7,9
LASKENNALLISET ERÄT	-1 343	0	-1 594	
TULOSLASKELMA	-43 137	-41 946	-40 257	-4,0

Toiminnan kuvaus

Kasvupalvelut toimii vantaalaisen elinkeinoelämän, työllisyyden ja elinvoimaisuuden edistäjänä, mahdollistaen osaltaan kaupungin hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden kasvua. Palvelualueelle kuuluvat elinkeinopalveluiden sekä työllisyyspalveluiden palveluyksiköt, minkä lisäksi palvelualue vastaa kaupunkitasoisesti maahanmuuttopalvelujen koordinoinnista. Lisäksi palvelualue vastaa kansainvälinen Vantaa sekä elinvoimainen ja osaava Vantaa -strategiateemojen poikkihallinnollisesta johtamisesta. Palvelualueen tehtäväkenttä luo mahdollisuuksia tehokkaalle poikkihallinnolliselle yhteistyölle ja kehittämiselle. Hanke- ja projektimuotoinen toiminta on vahva osa kasvupalveluiden kokonaisuutta, jolla haetaan uusia toimintatapoja, -kulttuuria, työllistymisen väyliä ja innovaatioita. Projektien tueksi palvelualueelle perustettiin vuonna 2021 kaupunkitasoisesti palveleva hanketoimisto tukemaan toimialoja mm. hankehauissa, hankkeiden hallinnoinnissa ja raportoinnissa.

Toimintaympäristön raju muutos koronakriisin myötä on haastanut palvelualueen toimintatavat, prosessit ja resurssit. Ukrainan sota vaikuttaa myös taloudelliseen toimintaympäristöön vuonna 2023 ja mahdollisesti pidempään. Kasvupalveluilla on merkittävä elvyttävä rooli kaupungin työllisyyden ja elinvoiman hoidossa koronakriisin jälkihoidossa tai epidemian mahdollisesti pitkittyessä. Koronakriisi näkyy palvelualueella merkittävästi sekä henkilö- ja yritysasiakkaiden määrässä että asiakaskunnan rakenteessa.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2020	TP 2021	KS 2022	TA2023
Elinkeinopalvelut				
YritysVantaan kautta perustetut yritykset	542	565	550	580
Yritysneuvonnan asiakaskäynnit	2 416	2 161	2 000	2 200
Työllisyyspalvelut				
Ohjaukset kuntouttavaan työtoimintaan (uudet asiakkaat)	745	653	1 700	1 700
Työttömien aktivointiaste (%)			27	45
Työttömien nuorten 15-24-vuotiaiden virta yli kolmen kuukauden työttömyyteen (%)	47	52	38	45
Pitkäaikaistyöttömyys	4 115	6 724	4 115	5 200
Vieraskielisten työttömyys	6 294	5 917	6 000	5 000

11106 Elinkeinopalvelut

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	4	0	0	0,0
MAKSUTUOTOT	-1	0	0	0,0
TUET JA AVUSTUKSET	861	1 832	1 832	0,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	3	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**867**	**1 832**	**1 832**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-1 178	-1 472	-1 562	6,1
PALVELUJEN OSTOT	-812	-2 023	-1 979	-2,2
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-16	-92	-92	0,0
AVUSTUKSET	-215	-296	-336	13,5
MUUT TOIMINTAKULUT	-89	-324	-329	1,6
TOIMINTAKULUT	**-2 310**	**-4 206**	**-4 297**	**2,2**
TOIMINTAKATE	**-1 443**	**-2 374**	**-2 465**	**3,8**
VUOSIKATE	-1 443	-2 374	-2 465	3,8
TILIKAUDEN TULOS	-1 443	-2 374	-2 465	3,8
TULOSLASKELMA	-1 443	-2 374	-2 465	3,8

Toiminnan kuvaus

Elinkeinopalvelut vastaa kaupungin elinvoimaisuuden edistämisen ja elinkeinopolitiikan strategisesta suunnittelusta ja toteutuksesta sekä elinkeinopoliittisen seutuyhteistyön kehittämisestä. Elinkeinopolitiikassa kiinnitetään huomiota erityisesti Vantaan kansainväliseen houkuttelevuuteen ja kilpailukykyyn sekä yrittäjyyden edistämiseen. Yksikkö tukee vantaalaista ja Vantaalle sijoittuvaa yritystoimintaa tarjoten mm. tieto-, kehitys- ja neuvontapalveluita sekä kehittämällä yritysten toimintaympäristöä.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Elinkeinopalvelut koordinoi kaupunkitasoista elinvoimainen ja osaava Vantaa -strategiateemaa sekä siihen kytkeytyvää kasvu- ja elinvoimaohjelmaa. Vantaan tulevan kasvu- ja elinvoimaohjelman toimeenpano huomioidaan rekrytoinneissa. Uutta työpanosta kohdennetaan muun muassa yritysten houkutteluun, nuorten yrittäjyyden edistämiseen, klusteritoiminnan vakiinnuttamiseen sekä startup- ja kasvuyrityspalveluiden tarjoamiseen. Lisäksi elinkeinopalvelut edistää yritysten toimintaedellytyksiä ja erityisesti uusien yrittäjien yrittäjyyttä yrityskehityspalveluiden ja kehittämisprojektien kautta. Kärkiklusterityön ohella elinkeinopalvelut koordinoi pääkaupunkiseudun ekosysteemisopimuksen Vantaan hankekokokonaisuutta sekä toteuttaa invest-in ja Talent-hankkeita kansainvälisen kaupungin kilpailukyvyn kehittämiseksi.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupunkitasoisesti palveleva hanketoimisto toimii Elinkeinopalveluiden alaisuudessa ja sen avulla vahvistetaan hankkeilla tapahtuvaa kaupunkikehittämistä edistämällä EU-rahoitteisten hankkeiden käynnistymistä. Hanketoimisto vahvistaa toimialojen välisiä sisäisiä verkostoja ja sisäistä yhteistyötä sekä tukee kehittämisessä keskeisen tiedon avointa kulkemista toimialojen ja kaupungin ulkopuolisten sidosryhmien välillä.

11602 Kasvupalveluiden hallinto

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
TUET JA AVUSTUKSET	382	330	330	0,0
TOIMINTATUOTOT	**382**	**330**	**330**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-807	-997	-1 411	41,5
PALVELUJEN OSTOT	-281	-618	-617	-0,2
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-17	-36	-36	0,0
AVUSTUKSET	0	-1	-1	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-26	-33	-34	1,5
TOIMINTAKULUT	**-1 131**	**-1 685**	**-2 098**	**24,5**
TOIMINTAKATE	**-750**	**-1 355**	**-1 769**	**30,5**
VUOSIKATE	-750	-1 355	-1 769	30,5
TILIKAUDEN TULOS	-750	-1 355	-1 769	30,5
LASKENNALLISET ERÄT	-1 546	0		
TULOSLASKELMA	-2 296	-1 335		

Toiminnan kuvaus

Kasvupalvelujen hallintoon kuuluu kasvupalvelut hallinto, kasvupalveluiden yhteiset menot, viestintä, kehittäminen, TE 2024, oppimiskampus, hankkeet ja monikulttuurisuus.

11607 Työllisyyspalvelut

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	880	981	55	-94,4
MAKSUTUOTOT	0	15	15	0,0
TUET JA AVUSTUKSET	3 195	4 048	1 479	-63,5
MUUT TOIMINTATUOTOT	5	0	0	0,0
TOIMINTATUOTOT	**4 080**	**5 044**	**1 549**	**-69,3**
HENKILÖSTÖKULUT	-10 092	-12 491	-7 489	-40,0
PALVELUJEN OSTOT	-1 524	-2 894	-2 096	-27,6
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-248	-465	-149	-68,0
AVUSTUKSET	-29 310	-24 950	-25 220	1,1
MUUT TOIMINTAKULUT	-2 400	-2 419	-987	-59,2
TOIMINTAKULUT	**-43 573**	**-43 218**	**-35 941**	**-16,8**
TOIMINTAKATE	**-39 493**	**-38 174**	**-34 392**	**-9,9**
VUOSIKATE	-39 493	-38 174	-34 392	-9,9
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	-109	-42	-26	-38,5
TILIKAUDEN TULOS	-39 602	-38 216	-34 418	-9,9
LASKENNALLISET ERÄT	203	0		
TULOSLASKELMA	-39 399	-38 216		

Toiminnan kuvaus

Työllisyyspalvelut vastaa kaupungin työllisyyden edistämisestä ja työttömyyden hoitamisesta kuntakokeilulain perusteella sekä palveluiden kehittämisestä tehtäväalueellaan yhteistyössä valtion hallinnon, yritysten ja kolmannen sektorin kanssa. Työllisyyspalveluihin on keskitetty kaupungin palkkatukityöllistäminen sekä työllisyyspoliittiset avustukset yrityksille ja järjestöille.

Työllisyyden edistämisen kuntakokeilujen aloitettua 1.3.2021 työllisyyden palvelut Vantaalla on organisoitu uudelleen. Koronakriisin aiheuttaman työttömyyslukujen nousun myötä asiakasmäärät kasvoivat voimakkaasti. Kevään 2022 aikana koronarajoitusten poistuttua asiakasmäärät olivat laskussa, mutta kesän myötä taas hienoisessa nousussa, syksyn aikana työttömyys oli lievässä laskussa, kunnes joulukuussa tapahtui taas lievää nousua.

Uudet toimintamallit edellyttävät työllisyyden osalta uudelleenorganisoinnin jatkumista ja asiakaspalveluresurssin vahvistamista. Toukokuussa 2.5.2022 tuli voimaan laki uudesta työvoiman asiakaspalvelumallista. Uuden lainsäädännön myötä asiakkaiden lakisääteisten tapaamiskertojen määrät lisääntyivät. Tavoitteena asiakkaiden vahvempi tukeminen erityisesti työttömyyden alkuvaiheessa. Työllisyyspalvelujen siirron valmistelu valtiolta kunnalle on aloitettu Kasvupalveluissa keväällä 2022. Tämä edellyttää laajamittaista kaupunkitasoista yhteisvalmistelua erityisesti sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt lainsäädännön kokonaisuudessaan.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Työllisyyspalveluiden tavoitteena on vähentää työttömyyttä yhteistyössä Vantaan kaupungin eri toimialojen eri viranomaisten kuten TE-hallinnon sekä yritysten kanssa. Toiminta edistää paitsi Vantaalla myös lähialueilla toimivien työnantajien työvoiman saantia. Uuden lainsäädännön myötä tavoitteena on asiakkaan yksilöllinen kohtaaminen ja yksilölliset polut kohti työtä tai koulutusta

Kaupunki tehostaa osaamiskeskustoimintaa ja selvittää toiminnan kehittämistarpeet. Selvitystyön yhteydessä tutkitaan erityisesti asiakkaiden tukipalveluiden resurssoinnin lisätarpeet.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Uusi työvoiman palvelumalli tuli voimaan 2.5.2022. Uuden lainsäädännön myötä asiakkaat kohdataan ja kontaktoidaan työttömyyden alkuvaiheessa kahden viikon välein. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että työllisyyden hoidon resurssit kohdennetaan tähän lakisääteiseen palveluun. Tämän lisäksi on aloitettu valmistautumien TE2024-malliin. Tämä tarkoittaa varautumista pysyvään työllisyys- ja yrityspalveluiden siirtoon kuntiin.

Palvelutuotantoa kehitetään nojaamaan entistä tiiviimmin monialaiseen yhteistyöhön, asiakaan palveluiden toteuttamiseksi. Lisäksi kehitetään poikkihallinnosta ja viranomaisyhteistyötä sekä yritysten ja oppilaitosten kanssa tehtävää yhteistyötä asiakaan työllistymiseksi. Nuorten pitkäaikaistyöttömien palveluita vahvistetaan siten, että kaikki kriteerit täyttävät nuoret mahtuvat monialaisen yhteispalvelun (TYP) asiakkuuteen.

Kuntakokeilussa kehitetään voimakkaasti monialaista palvelua asiakkaille. Osana kuntakokeilua työllisyyspalvelut on mukana monissa yhteistyöhankkeissa. Kuntakokeilun keskeisenä asiana on verkostomainen toiminta yhteistyössä kaupungin muiden toimialojen, yhteisöjen ja yritysten kanssa. Lisäksi vuoden 2022 aikana on rakennettu yhteistyöpinnat hyvinvointialueen kanssa. Tämä tarkoittaa lakisääteistä TYP-toimintaa, terveys ja sosaaliohjausta, työttömien terveystarkastuksia sekä lakisääteisenä sosiaalipalveluna tuotettavaa kuntouttavaa työtoimintaa.

11 80 Kuntademokratia

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
TUET JA AVUSTUKSET	60	64	0	-100,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	1	5	0	-100,0
TOIMINTATUOTOT	**62**	**69**	**0**	**-100,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-2 509	-2 533	-2 588	2,2
PALVELUJEN OSTOT	-246	-145	-183	26,6
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-27	-40	-45	12,3
MUUT TOIMINTAKULUT	-497	-488	-542	11,0
TOIMINTAKULUT	**-3 279**	**-3 206**	**-3 358**	**4,7**
TOIMINTAKATE	**-3 217**	**-3 137**	**-3 358**	**7,1**
VUOSIKATE	-3 217	-3 137	-3 358	7,1
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	-15	-6	0	-100,0
TILIKAUDEN TULOS	-3 232	-3 143	-3 358	6,8
LASKENNALLISET ERÄT	1 416	0	1 659	
TULOSLASKELMA	-1 815	-3 143	-1 699	

Toiminnan kuvaus

Kuntademokratian palvelualueella on kaksi palveluyksikköä, lakiasiat ja päätösvalmistelu sekä hallintopalvelut. Hallintopalveluiden tiimit ovat tiedonhallinta, kaupunginarkisto, PR- ja assistenttipalvelut sekä virastomestaripalvelut. Lakiasioiden ja päätösvalmistelun palveluyksikköön kuuluvat päätösvalmistelun ja kielenkääntäjien tiimit. Lisäksi palvelualueella toimivat vaalitoimisto sekä kaupunkiturvallisuuden tiimi.

Kuntademokratian palvelualue vastaa muun muassa kaupunginvaltuuston ja -hallituksen kokousten valmistelusta, kaupunkitasoisesti päätösvalmistelun ja päätöksenteon kehittämisestä sekä ohjauksesta, yleisten vaalien järjestämisestä, kaupungin asiakirjahallinnosta, kaupungin yhteisistä lakiasioista ja niiden ohjauksesta, kaupunkitasoisesta toiminnallisesta tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyöstä sekä turvallisuus ja valmiusasioista. Palvelualueella toimii myös kaupungin tietosuojavastaava.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Toimielinten päätösvalmistelussa otetaan käyttöön asiakirjahallintajärjestelmän uusi helppokäyttöliittymä Valmu kokoushallinta. Valmua käytetään jo nyt viranhaltijapäätösten valmistelussa. Myös toimielinten kokouskäytänteitä ja -tekniikkaa kehitetään mahdollistamaan hybridikokoukset. Lisäksi luottamustehtävästä maksettavan palkkion syöttöön otetaan käyttöön HR-järjestelmän uusi moduuli heti, kun sen toimittaminen tietojärjestelmätoimittaja Sarastialta on mahdollista.

Huhtikuussa 2023 järjestetään eduskuntavaalit, jolloin palvelualueen tavoitteena on sujuvat ja virheettömät vaalit. Palvelualueella toimivassa vaalitoimistossa pyritään toimimaan niin, että äänestyspaikkojen sijoittelulla ja äänestyksen sujuvuudella voidaan parantaa äänestysvilkkautta. Viestintä sekä varhaiskasvatuksessa ja koulussa tehtävä pitkäjänteinen työ ovat tärkeitä. Talouden ja strategian palvelualue on teettänyt tutkimuksen Vantaan matalasta äänestysprosentista. Vantaa tekee aina vaalien yhteydessä yleisen viestintäkampanjan.

Sähköisen arkiston toiminta vakiinnutetaan ja analogisen aineiston digitointia jatketaan. Kirjaamon toiminnan tehostamista digitalisaation avulla selvitetään.

Turvallisuuden tilannekuvan kehittäminen jatkuu vuonna 2023 viranomaisyhteistyön ja tietojärjestelmän avulla. Turvallisuus- ja valmiussuunnittelun rakenteita ja prosesseja kehitetään yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Hyvinvointialueelle siirretään vuoden 2023 alussa muun muassa henkilöstöä, irtaimistoa ja sopimuksia sekä vuokrataan tiloja. Hyvinvointialueen kanssa on edelleen kehitettävä ja ylläpidettävä tarvittavia yhteistyörakenteita, joilla esimerkiksi varmistetaan toimintojen sujuva jatkuminen yhdyspinnoilla.

Hyvinvointialueuudistuksen jälkeen kaupunkiturvallisuutta edistetään yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa, sillä uudistus jakaa turvallisuustyön kahteen eri organisaatioon. Myös kriisivarautuminen ja valmiussuunnittelu tehdään jatkossa verkostomaisesti, mikä edellyttää uusien toimintamallien ja käytänteiden sopimista. Suomen turvallisuusympäristössä on tapahtunut muutos Venäjän hyökättyä Ukrainaan. Vantaalle on tilanteesta useita mahdollisia vaikutuksia paitsi suoraan talouteen, myös kohonneita riskejä esimerkiksi kyberturvallisuuden, sisäisen turvallisuuden, hybridivaikuttamisen tai pakolaistilanteen kannalta. Energia- ja sähkökatkoihin varautuminen on tärkeämpää kuin pitkään aikaan. Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelma vuosille 2022–2025 hyväksyttiin vuoden 2021 lopulla, mutta tilanne on sen jälkeen elänyt. Myös hyvinvointialueuudistus osaltaan aiheuttaa tarpeen rakentaa turvallisuussuunnittelun rakenteita ja prosesseja uusiksi. Muuttunut turvallisuustilanne ja kansainvälinen epävarmuus vaikuttaa kaupunginturvallisuuden tiimin työhön. Häiriötilanteiden kehittymistä seuraava johtokeskus toimii kaupunkiturvallisuuden tiimin yhteydessä. Koronapandemian pitkittyminen ja Ukrainan kriisin vaikutukset Vantaan kaupunkiin ovat vaikeasti ennustettavissa.

Kuntademokratian palvelualue tukee kaikkia toimialoja tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelman kehittämistoimenpiteiden edistämisessä sekä sukupuolitietoisen budjetoinnin toimintatavan vakiinnuttamisessa. Määrällistä ja laadullista tietoa hankitaan tietoa sukupuolittain ja kerrotaan sukupuolen merkityksestä kyseisessä asiassa sekä pyritään arvioimaan resurssien käytön oikeudenmukaista jakautumista sukupuolten välillä.

Tiedonhallintalain myötä hankittu sähköinen arkisto mahdollistaa pitkäaikaisesti tai pysyvästi säilytettävän aineiston sähköisen säilyttämisen. Kaupunginarkiston paperisen aineiston digitointia jatketaan vuoden 2023 aikana. Sähköisen arkiston toiminta vakiinnutetaan ja siihen pyritään mahdollistamaan pääsy myös kuntalaisille. Kirjaamossa selvitetään toiminnan tehostamista digitaalisilla välineillä.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2020	TP 2021	KS 2022	TA 2023
Luottamushenkilöille ja työntekijöille järjestettävien koulutusten lukumäärä	14	32	16	44
Osallistujamäärä luottamushenkilöille ja työntekijöille järjestettäviin koulutuksiin	90	-	300	1300
Käännöstyöt	2 981	3 490	3 100	3 200

*) osa koulutuksista siirtyi sähköiseen Oppiva-portaaliin itseopiskeluna suoritettavaksi

11 70 Viestintä

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	0	0	0	0,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	80	75	75	0,0
TOIMINTATUOTOT	**80**	**75**	**75**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-1 199	-1 212	-1 276	5,3
PALVELUJEN OSTOT	-541	-1 035	-1 071	3,5
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-47	-23	-23	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-95	-127	-146	14,6
TOIMINTAKULUT	**-1 883**	**-2 397**	**-2 516**	**5,0**
TOIMINTAKATE	**-1 803**	**-2 322**	**-2 441**	**5,1**
VUOSIKATE	-1 803	-2 322	-2 441	5,1
TILIKAUDEN TULOS	-1 803	-2 322	-2 441	5,1
LASKENNALLISET ERÄT	822	0	875	
TULOSLASKELMA	-981	-2 322	-1 566	

Toiminnan kuvaus

Viestinnän palveluyksikkö vastaa kaupungin keskitetyistä viestintätehtävistä ja koko kaupungin markkinointitehtävistä, vastuualueensa kaupunkitasoisten ohjeiden antamisesta sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan viestinnästä. Kaupungin keskitetyssä viestinnässä koordinoidaan ja kehitetään ulkoista ja sisäistä viestintää sekä markkinointia ja matkailua. Lisäksi eri viestintäkanavien päätoimitus on keskitetyssä viestinnässä. Kunkin toimialan viestintä vastaa oman toimintansa ja palveluidensa viestinnästä.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Viestinnän tavoitteena on viestiä kaupungin toiminnasta, palveluista, päätöksenteosta ja sen vaikutuksista sekä kuntalaisten osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksista oikea-aikaisesti ja avoimesti kaikille kuntalaisille ja muille kaupungin tärkeille sidosryhmille.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Jatkamme viestinnän toimintatapojen uudistamista sekä saavutettavuuden parantamista. Kehitämme erityisesti monikielistä, monikanavaista sekä digitaalista viestintää. Kehitämme sekä asukaslehden että vantaa.fi -sivuston sisältöjä ja saavutettavuutta mm. laajentamalla kieliversioita sekä julkaisemalla sisältöjä selkosuomeksi. Käynnistämme myös kokonaisvaltaisen monivuotisen maineohjelman kaupungin maineen ja vetovoiman parantamiseksi. Sisäisessä viestinnässä kehitämme työyhteisöviestintää Kunta10 -tulosten perusteella sekä jatkamme Innovaatioiden Vantaa -strategiaviestintää.

Markkinoinnissa siirrymme aluemarkkinoinnista kokonaisvaltaisempaan kaupunkimarkkinointiin kaupungin maineen ja vetovoiman rakentamiseksi. Panostamme erityisesti elinvoimamarkkinointiin tehostamalla yritysmarkkinointia sekä kansainvälistä

markkinointia. Aluemarkkinoinnissa keskitymme kaupunkistrategian mukaisesti kukoistaviin kaupunkikeskuksiin.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2020	TP 2021	KS 2022	TA 2023
Viestinnän ja markkinoinnin nettokustannukset €/ asukas	6,8	7,5	9,5 *	10 *

*) Uusi tunnusluku sisältää viestinnän, aluemarkkinoinnin ja matkailun menot ja tulot

11 30 Sisäinen tarkastus

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
HENKILÖSTÖKULUT	-342	-364	-372	2,2
PALVELUJEN OSTOT	-4	-14	-15	3,6
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT		-4	-4	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-24	-24	-26	10,4
TOIMINTAKULUT	**-370**	**-406**	**-417**	**2,7**
TOIMINTAKATE	**-370**	**-406**	**-417**	**2,7**
VUOSIKATE	-370	-406	-417	2,7
TILIKAUDEN TULOS	-370	-406	-417	2,7
LASKENNALLISET ERÄT	-22	0	-54	
TULOSLASKELMA	-392	-406	-471	

Toiminnan kuvaus

Sisäisen tarkastuksen palveluyksikkö avustaa tarkastusjohtajan johdolla kaupunginhallitusta ja kaupunginjohtajaa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuuden arvioinnissa ja kehittämisessä suorittamalla kaupunkikonsernin hallinnon, talouden ja toimintojen tarkastusta sekä tarjoamalla konsultointipalveluja.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Sisäisen tarkastuksen palveluyksikön keskeisenä tavoitteena on suorittaa laadukkaasti ja ajallaan kaupunginjohtajan hyväksymään vuosisuunnitelmaan kirjatut tarkastukset.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Sisäisen tarkastuksen toiminnassa ei tapahdu vuonna 2023 olennaisia muutoksia.

PALVELUALUE- JA KUSTANNUSPAIKKATASO:

1110	Yleisjohto
1130	Sisäinen tarkastus
1140	Talous ja strategia
1150	Henkilöstö- ja konsernipalvelut
1160	Kasvupalvelut
1180	Kuntademokratia
1170	Viestintä

Käyttösuunnitelma 2023 / palvelualue- ja kustannuspaikka

Tulosyksikkö		Pääkirjatili	Käyttösuunnitelma 2023 EUR
111111	**Kaupunkistrategia ja**	**TOIMINTATUOTOT**	**8 002 249,74**
		TOIMINTAKULUT	**-118 688 215,13**
		TOIMINTAKATE	**-110 685 965,39**
11111110	**Yleisjohto**	**TOIMINTAKULUT**	**-14 599 719,71**
		TOIMINTAKATE	**-14 599 719,71**
111111101	Yleisjohto	TOIMINTAKULUT	-14 599 719,71
		TOIMINTAKATE	-14 599 719,71
11111110101	Kaupunginjohtajan to	TOIMINTAKULUT	-14 299 719,71
		TOIMINTAKATE	-14 299 719,71
111010100	Kaupunginjohtajat	TOIMINTAKULUT	-327 240,21
		TOIMINTAKATE	-327 240,21
111010110	Kj:n käyttövarat	TOIMINTAKULUT	-50 000,00
		TOIMINTAKATE	-50 000,00
111080100	Kajo yhteiset	TOIMINTAKULUT	-13 922 479,50
		TOIMINTAKATE	-13 922 479,50
11111110102	Kehitysprojektit	TOIMINTAKULUT	-300 000,00
		TOIMINTAKATE	-300 000,00
111010218	Str.proj.omarah.osuu	TOIMINTAKULUT	-300 000,00
		TOIMINTAKATE	-300 000,00
11111130	**Sisäinen tarkastus**	**TOIMINTAKULUT**	**-417 307,26**
		TOIMINTAKATE	**-417 307,26**
111111103	Sisäinen tarkastus	TOIMINTAKULUT	-417 307,26
		TOIMINTAKATE	-417 307,26
111030000	Sisäinen tarkastus	TOIMINTAKULUT	-417 307,26
		TOIMINTAKATE	-417 307,26
11111140	**Talous ja strategia**	**TOIMINTATUOTOT**	**344 500,00**
		TOIMINTAKULUT	**-6 028 222,38**
		TOIMINTAKATE	**-5 683 722,38**
111111104	Talousohjaus	TOIMINTATUOTOT	2 000,00
		TOIMINTAKULUT	-821 929,50
		TOIMINTAKATE	-819 929,50
111040300	Talousohjaus	TOIMINTATUOTOT	2 000,00
		TOIMINTAKULUT	-821 929,50
		TOIMINTAKATE	-819 929,50
111111402	Rahoitus ja riskien	TOIMINTAKULUT	-548 665,10
		TOIMINTAKATE	-548 665,10
112010000	Rahoitus ja riskien	TOIMINTAKULUT	-548 665,10
		TOIMINTAKATE	-548 665,10
111111403	Talouspalvelut	TOIMINTATUOTOT	342 500,00
		TOIMINTAKULUT	-3 441 156,52
		TOIMINTAKATE	-3 098 656,52

1111114031	Talouspalvelut, yhte	TOIMINTAKULUT	-821 551,40
		TOIMINTAKATE	-821 551,40
112030000	Talouspalvelut	TOIMINTAKULUT	-296 433,60
		TOIMINTAKATE	-296 433,60
112030200	TPK, hallinto ja keh	TOIMINTAKULUT	-525 117,80
		TOIMINTAKATE	-525 117,80
1111114032	Talouspalvelut, kons	TOIMINTATUOTOT	320 000,00
		TOIMINTAKULUT	-995 469,65
		TOIMINTAKATE	-675 469,65
112030100	TPK, konserniyhtiöt	TOIMINTATUOTOT	320 000,00
		TOIMINTAKULUT	-380 022,79
		TOIMINTAKATE	-60 022,79
112030110	TPK, sisäinen lasken	TOIMINTAKULUT	-437 265,25
		TOIMINTAKATE	-437 265,25
112030300	TPK, konsernikirjanp	TOIMINTAKULUT	-178 181,61
		TOIMINTAKATE	-178 181,61
1111114033	Talouspalvelut, asia	TOIMINTATUOTOT	22 500,00
		TOIMINTAKULUT	-1 624 135,47
		TOIMINTAKATE	-1 601 635,47
112030400	TPK, ostolaskutiimi	TOIMINTAKULUT	-525 729,33
		TOIMINTAKATE	-525 729,33
112030500	TPK, reskontratiimi	TOIMINTATUOTOT	22 500,00
		TOIMINTAKULUT	-398 383,28
		TOIMINTAKATE	-375 883,28
112030600	TPK, asiakasmaksut	TOIMINTAKULUT	-700 022,86
		TOIMINTAKATE	-700 022,86
111111404	Strategia ja tutkimu	TOIMINTAKULUT	-1 216 471,26
		TOIMINTAKATE	-1 216 471,26
111040200	Strategia ja tutkimu	TOIMINTAKULUT	-1 079 671,26
		TOIMINTAKATE	-1 079 671,26
11111110103	Kansainvälinen toimi	TOIMINTAKULUT	-136 800,00
		TOIMINTAKATE	-136 800,00
104060200	Ystävyyskaupunkitoim	TOIMINTAKULUT	-65 600,00
		TOIMINTAKATE	-65 600,00
111020400	Helsinki EU-Office	TOIMINTAKULUT	-32 500,00
		TOIMINTAKATE	-32 500,00
111020505	Airport Regions Conf	TOIMINTAKULUT	-12 700,00
		TOIMINTAKATE	-12 700,00
111020508	Eurocities	TOIMINTAKULUT	-26 000,00
		TOIMINTAKATE	-26 000,00
11111150	**Henkilöstö- ja konse**	**TOIMINTATUOTOT**	**3 872 151,22**
		TOIMINTAKULUT	**-49 432 815,53**
		TOIMINTAKATE	**-45 560 664,31**
111111501	Henko, Johdon tuki	TOIMINTAKULUT	-1 178 021,87
		TOIMINTAKATE	-1 178 021,87
171010000	Henko, johdon tuki y	TOIMINTAKULUT	-517 244,18
		TOIMINTAKATE	-517 244,18
171030000	Konserniohjaus ja- v	TOIMINTAKULUT	-660 777,69
		TOIMINTAKATE	-660 777,69

111111502	Työnantajapalvelut	TOIMINTATUOTOT	20 000,00
		TOIMINTAKULUT	-4 314 364,25
		TOIMINTAKATE	-4 294 364,25
111050000	Työnantajapalvelut	TOIMINTAKULUT	-835 284,25
		TOIMINTAKATE	-835 284,25
111050800	Henkilöstöedut	TOIMINTATUOTOT	20 000,00
		TOIMINTAKULUT	-3 479 080,00
		TOIMINTAKATE	-3 459 080,00
111111503	Kehittämispalvelut	TOIMINTATUOTOT	1 393 285,00
		TOIMINTAKULUT	-4 224 204,87
		TOIMINTAKATE	-2 830 919,87
111050200	Henkilöstön hyvinvoi	TOIMINTAKULUT	-89 800,00
		TOIMINTAKATE	-89 800,00
111050410	Henko, kehittämispal	TOIMINTAKULUT	-793 919,46
		TOIMINTAKATE	-793 919,46
111050600	Luottamusmies- ja ty	TOIMINTAKULUT	-45 336,32
		TOIMINTAKATE	-45 336,32
11111110504	Henkilöstön kehittäm	TOIMINTAKULUT	-427 819,00
		TOIMINTAKATE	-427 819,00
111050400	Johtamisen ja työyht	TOIMINTAKULUT	-187 819,00
		TOIMINTAKATE	-187 819,00
111050450	Omaehtoinen koulutus	TOIMINTAKULUT	-40 000,00
		TOIMINTAKATE	-40 000,00
111050455	Työvoimapula-alojen	TOIMINTAKULUT	-200 000,00
		TOIMINTAKATE	-200 000,00
11111110507	Henkilöstön työterve	TOIMINTATUOTOT	1 393 285,00
		TOIMINTAKULUT	-2 867 330,09
		TOIMINTAKATE	-1 474 045,09
111050700	Henkilöstön terveys	TOIMINTATUOTOT	1 363 440,00
		TOIMINTAKULUT	-61 511,09
		TOIMINTAKATE	1 301 928,91
111050701	Työterveyshuolto, so	TOIMINTAKULUT	-1 689 345,00
		TOIMINTAKATE	-1 689 345,00
111050702	Työterv.huolto, ulko	TOIMINTAKULUT	-1 056 784,00
		TOIMINTAKATE	-1 056 784,00
111050709	Kestävä työkyky -han	TOIMINTATUOTOT	29 845,00
		TOIMINTAKULUT	-59 690,00
		TOIMINTAKATE	-29 845,00
111111506	Toimialojen hr-palve	TOIMINTATUOTOT	8 000,00
		TOIMINTAKULUT	-3 487 716,81
		TOIMINTAKATE	-3 479 716,81
111050100	Toimialojen hr-palve	TOIMINTAKULUT	-1 105 029,97
		TOIMINTAKATE	-1 105 029,97
111050500	Henkilöstöpalvelut	TOIMINTATUOTOT	8 000,00
		TOIMINTAKULUT	-2 382 686,84
		TOIMINTAKATE	-2 374 686,84
111111504	Tietohallinto	TOIMINTATUOTOT	1 632 842,22
		TOIMINTAKULUT	-32 276 821,18
		TOIMINTAKATE	-30 643 978,96
1111115041	Strateginen tietohal	TOIMINTAKULUT	-6 316 063,69
		TOIMINTAKATE	-6 316 063,69

112040100	Strateginen tietohal	TOIMINTAKULUT	-6 211 163,69
		TOIMINTAKATE	-6 211 163,69
112040150	Tietoturva- ja valmi	TOIMINTAKULUT	-104 900,00
		TOIMINTAKATE	-104 900,00
1111115042	Asiakkuudenhallinta	TOIMINTATUOTOT	862 252,00
		TOIMINTAKULUT	-404 545,00
		TOIMINTAKATE	457 707,00
112040355	Integraatiopalvelut	TOIMINTAKULUT	-133 280,00
		TOIMINTAKATE	-133 280,00
112040411	As.hall. toim.kulut	TOIMINTAKULUT	-16 000,00
		TOIMINTAKATE	-16 000,00
112040416	Ratkaisupalvelut	TOIMINTAKULUT	-50 000,00
		TOIMINTAKATE	-50 000,00
112040840	VTK Kiinteistöt Oy	TOIMINTATUOTOT	89 964,00
		TOIMINTAKULUT	-64 584,00
		TOIMINTAKATE	25 380,00
112040880	Vantaan Tilapalvelut	TOIMINTATUOTOT	772 288,00
		TOIMINTAKULUT	-140 681,00
		TOIMINTAKATE	631 607,00
1111115045	ICT-palvelut	TOIMINTATUOTOT	6 240,00
		TOIMINTAKULUT	-24 370 069,17
		TOIMINTAKATE	-24 363 829,17
112040210	Lisenssit/hallinto	TOIMINTAKULUT	-1 900 000,00
		TOIMINTAKATE	-1 900 000,00
112040211	Lisenssit/opetus	TOIMINTAKULUT	-675 000,00
		TOIMINTAKATE	-675 000,00
112040220	Infra: tietoliikenne	TOIMINTAKULUT	-1 350 000,00
		TOIMINTAKATE	-1 350 000,00
112040250	Työasemaverkko/halli	TOIMINTAKULUT	-1 712 997,02
		TOIMINTAKATE	-1 712 997,02
112040255	Mobiililaitteiden pa	TOIMINTAKULUT	-50 000,00
		TOIMINTAKATE	-50 000,00
112040260	Työasemaverkko/opetu	TOIMINTAKULUT	-3 366 122,62
		TOIMINTAKATE	-3 366 122,62
112040262	Työasemat/2. asteen	TOIMINTAKULUT	-1 108 779,00
		TOIMINTAKATE	-1 108 779,00
112040280	Perustietotekniikka	TOIMINTAKULUT	-2 114 000,00
		TOIMINTAKATE	-2 114 000,00
112040310	Viestinnän tietojärj	TOIMINTAKULUT	-510 490,00
		TOIMINTAKATE	-510 490,00
112040312	Mobiilipalvelut	TOIMINTAKULUT	-56 000,00
		TOIMINTAKATE	-56 000,00
112040320	Vaalit ja luottamush	TOIMINTAKULUT	-7 300,00
		TOIMINTAKATE	-7 300,00
112040330	Hankesalkku	TOIMINTAKULUT	-62 600,00
		TOIMINTAKATE	-62 600,00
112040340	Kaupunkikortti	TOIMINTATUOTOT	3 240,00
		TOIMINTAKULUT	-72 000,00
		TOIMINTAKATE	-68 760,00
112040350	Sähköinen asiointi	TOIMINTAKULUT	-226 524,00
		TOIMINTAKATE	-226 524,00

112040351	Sähköinen allekirjoi	TOIMINTAKULUT	-50 660,00
		TOIMINTAKATE	-50 660,00
112040370	Dokumentinhallinta	TOIMINTAKULUT	-205 000,00
		TOIMINTAKATE	-205 000,00
112040375	Sähköinen arkistoint	TOIMINTAKULUT	-54 000,00
		TOIMINTAKATE	-54 000,00
112040380	Tiedolla johtaminen	TOIMINTAKULUT	-33 600,00
		TOIMINTAKATE	-33 600,00
112040381	Ohjelmistorobotiikka	TOIMINTAKULUT	-220 000,00
		TOIMINTAKATE	-220 000,00
112040390	SAP -ylläpito	TOIMINTAKULUT	-820 000,00
		TOIMINTAKATE	-820 000,00
112040391	Rondo -ylläpito	TOIMINTAKULUT	-196 387,00
		TOIMINTAKATE	-196 387,00
112040413	Käytöntuki	TOIMINTAKULUT	-1 900 000,00
		TOIMINTAKATE	-1 900 000,00
112040414	Toimistojärjestelmäk	TOIMINTAKULUT	-211 073,53
		TOIMINTAKATE	-211 073,53
112040415	Palvelunhallinta	TOIMINTAKULUT	-411 320,00
		TOIMINTAKATE	-411 320,00
112040810	Kaupunkiympäristön t	TOIMINTATUOTOT	3 000,00
		TOIMINTAKULUT	-539 100,00
		TOIMINTAKATE	-536 100,00
112040811	Lupapiste	TOIMINTAKULUT	-227 600,00
		TOIMINTAKATE	-227 600,00
112040820	Matti	TOIMINTAKULUT	-1 561 000,00
		TOIMINTAKATE	-1 561 000,00
112040830	Kaupunkikulttuurin j	TOIMINTAKULUT	-277 000,00
		TOIMINTAKATE	-277 000,00
112040831	Osallisuusympäristö	TOIMINTAKULUT	-71 500,00
		TOIMINTAKATE	-71 500,00
112040850	Muutospyynnöt	TOIMINTAKULUT	-500 000,00
		TOIMINTAKATE	-500 000,00
11111150405	Konsas järjestelmät	TOIMINTAKULUT	-1 145 180,00
		TOIMINTAKATE	-1 145 180,00
112040530	Hankintakeskus	TOIMINTAKULUT	-235 940,00
		TOIMINTAKATE	-235 940,00
112040535	Kajon yhteiset	TOIMINTAKULUT	-70 140,00
		TOIMINTAKATE	-70 140,00
112040560	Rahoitus (Konserniha	TOIMINTAKULUT	-108 148,00
		TOIMINTAKATE	-108 148,00
112040570	Talouspalvelukeskus	TOIMINTAKULUT	-128 852,00
		TOIMINTAKATE	-128 852,00
112040800	KiHa jatkuvat palvel	TOIMINTAKULUT	-602 100,00
		TOIMINTAKATE	-602 100,00
11111150406	Sosiaali- ja terveys	TOIMINTAKULUT	-40 000,00
		TOIMINTAKATE	-40 000,00
112040620	ATJ Sosiaalitoimen a	TOIMINTAKULUT	-40 000,00
		TOIMINTAKATE	-40 000,00
11111150407	Sivistystoimen järje	TOIMINTAKULUT	-1 098 600,00
		TOIMINTAKATE	-1 098 600,00

112040710	Sivistystoimen yhtei	TOIMINTAKULUT	-685 000,00
		TOIMINTAKATE	-685 000,00
112040740	Kirjaston tietojärje	TOIMINTAKULUT	-147 000,00
		TOIMINTAKATE	-147 000,00
112040750	Aikuisopiston tietoj	TOIMINTAKULUT	-28 000,00
		TOIMINTAKATE	-28 000,00
112040760	Varian tietojärjeste	TOIMINTAKULUT	-106 600,00
		TOIMINTAKATE	-106 600,00
112040770	DigiOne	TOIMINTAKULUT	-132 000,00
		TOIMINTAKATE	-132 000,00
11111150408	Kaupunginjohtajan to	TOIMINTAKULUT	-1 596 236,00
		TOIMINTAKATE	-1 596 236,00
112040510	Taloussuunnittelu/Ti	TOIMINTAKULUT	-232 214,00
		TOIMINTAKATE	-232 214,00
112040920	Henkilöstökeskus	TOIMINTAKULUT	-307 102,00
		TOIMINTAKATE	-307 102,00
112040925	Hertta	TOIMINTAKULUT	-1 056 920,00
		TOIMINTAKATE	-1 056 920,00
1111115046	Arkkitehtuuripalvelu	TOIMINTATUOTOT	764 350,22
		TOIMINTAKULUT	-1 186 143,32
		TOIMINTAKATE	-421 793,10
112040200	Arkkitehtuuripalvelu	TOIMINTATUOTOT	764 350,22
		TOIMINTAKULUT	-1 186 143,32
		TOIMINTAKATE	-421 793,10
111111505	Hankinta	TOIMINTATUOTOT	818 024,00
		TOIMINTAKULUT	-3 951 686,55
		TOIMINTAKATE	-3 133 662,55
111070100	Kilpailuttaminen	TOIMINTATUOTOT	50 000,00
		TOIMINTAKULUT	-1 040 516,69
		TOIMINTAKATE	-990 516,69
111070200	Logistiikkapalvelut	TOIMINTAKULUT	-875 150,71
		TOIMINTAKATE	-875 150,71
111070300	Hankinta, yhteiset	TOIMINTAKULUT	-528 565,80
		TOIMINTAKATE	-528 565,80
1111115051	Osto	TOIMINTATUOTOT	768 024,00
		TOIMINTAKULUT	-1 507 453,35
		TOIMINTAKATE	-739 429,35
150557000	Kaupunkikortti	TOIMINTATUOTOT	403 292,00
		TOIMINTAKULUT	-403 292,00
		TOIMINTAKATE	0,00
150558000	Ostopalv.kohteet ate	TOIMINTATUOTOT	361 732,00
		TOIMINTAKULUT	-361 732,00
		TOIMINTAKATE	0,00
175010100	Osto	TOIMINTATUOTOT	3 000,00
		TOIMINTAKULUT	-742 429,35
		TOIMINTAKATE	-739 429,35
11111160	**Kasvupalvelut**	**TOIMINTATUOTOT**	**3 710 598,52**
		TOIMINTAKULUT	**-42 336 292,51**
		TOIMINTAKATE	**-38 625 693,99**

111111106	Elinkeinopalvelut	TOIMINTATUOTOT	1 831 845,52
		TOIMINTAKULUT	-4 297 284,91
		TOIMINTAKATE	-2 465 439,39
1111111063	Elinkeinopalv. hankk	TOIMINTATUOTOT	1 831 845,52
		TOIMINTAKULUT	-3 395 081,99
		TOIMINTAKATE	-1 563 236,47
11111110632	Investointien ja osa	TOIMINTAKULUT	-264 134,03
		TOIMINTAKATE	-264 134,03
105010500	Investointien houkut	TOIMINTAKULUT	-262 784,03
		TOIMINTAKATE	-262 784,03
111010202	Kansainväliset osaaj	TOIMINTAKULUT	-1 350,00
		TOIMINTAKATE	-1 350,00
11111110633	Verkostopartnerit	TOIMINTAKULUT	-358 630,00
		TOIMINTAKATE	-358 630,00
111010207	YritysVantaa	TOIMINTAKULUT	-220 000,00
		TOIMINTAKATE	-220 000,00
111010214	Yrityspalv ja rekist	TOIMINTAKULUT	-138 630,00
		TOIMINTAKATE	-138 630,00
11111110634	Elinvoimaohjelman to	TOIMINTAKULUT	-302 149,16
		TOIMINTAKATE	-302 149,16
111010217	Elinvoimaohjelma	TOIMINTAKULUT	-302 149,16
		TOIMINTAKATE	-302 149,16
11111110635	EU- ja kansainv. rah	TOIMINTATUOTOT	463 409,00
		TOIMINTAKULUT	-554 964,05
		TOIMINTAKATE	-91 555,05
111010240	Airport Academy Finl	TOIMINTAKULUT	-20 000,00
		TOIMINTAKATE	-20 000,00
111010246	Myyrmäki Business Hu	TOIMINTATUOTOT	85 840,00
		TOIMINTAKULUT	-198 300,00
		TOIMINTAKATE	-112 460,00
111010250	Big Flash	TOIMINTATUOTOT	66 617,00
		TOIMINTAKULUT	-83 272,00
		TOIMINTAKATE	-16 655,00
111010252	Ekosysteemisopimus	TOIMINTATUOTOT	55 128,00
		TOIMINTAKULUT	-91 880,00
		TOIMINTAKATE	-36 752,00
111010253	MUUVO	TOIMINTATUOTOT	35 044,00
		TOIMINTAKULUT	-43 805,00
		TOIMINTAKATE	-8 761,00
111010254	Talent Vantaa 2022-2	TOIMINTATUOTOT	220 780,00
		TOIMINTAKULUT	-117 707,05
		TOIMINTAKATE	103 072,95
11111110636	Kansallisen ja muun	TOIMINTATUOTOT	1 368 436,52
		TOIMINTAKULUT	-1 915 204,75
		TOIMINTAKATE	-546 768,23
111010222	Lyhytaikaiset projek	TOIMINTATUOTOT	1 368 436,52
		TOIMINTAKULUT	-1 915 204,75
		TOIMINTAKATE	-546 768,23
1111111061	Yritysneuvonta	TOIMINTAKULUT	-386 435,06
		TOIMINTAKATE	-386 435,06
111061000	Yritysneuvonta	TOIMINTAKULUT	-386 435,06

		TOIMINTAKATE	-386 435,06
1111111062	Elikeinopalveluiden	TOIMINTAKULUT	-427 961,17
		TOIMINTAKATE	-427 961,17
111060400	Elinkeinopalv. yhtei	TOIMINTAKULUT	-427 961,17
		TOIMINTAKATE	-427 961,17
1111111064	Hanketoimisto	TOIMINTAKULUT	-87 806,69
		TOIMINTAKATE	-87 806,69
111064000	Hanketoimisto	TOIMINTAKULUT	-87 806,69
		TOIMINTAKATE	-87 806,69
111111602	Kasvupalveluiden hal	TOIMINTATUOTOT	329 851,00
		TOIMINTAKULUT	-2 098 389,04
		TOIMINTAKATE	-1 768 538,04
162000000	Kasvupalvelut hallin	TOIMINTAKULUT	-1 012 355,61
		TOIMINTAKATE	-1 012 355,61
162010000	Kaspan yht. menot	TOIMINTAKULUT	-59 579,00
		TOIMINTAKATE	-59 579,00
162030300	TE 2024	TOIMINTAKULUT	-70 000,00
		TOIMINTAKATE	-70 000,00
162031000	Oppimiskampus	TOIMINTAKULUT	-100 000,00
		TOIMINTAKATE	-100 000,00
162031500	Löytö TE-hanke 2022	TOIMINTATUOTOT	53 635,00
		TOIMINTAKULUT	-16 408,00
		TOIMINTAKATE	37 227,00
11111160203	Monikulttuurisuus	TOIMINTATUOTOT	276 216,00
		TOIMINTAKULUT	-840 046,43
		TOIMINTAKATE	-563 830,43
162050200	Monikulttuuriasiat	TOIMINTATUOTOT	33 000,00
		TOIMINTAKULUT	-422 475,01
		TOIMINTAKATE	-389 475,01
165020270	ESR Tsempataan töihi	TOIMINTATUOTOT	22 700,00
		TOIMINTAKULUT	-87 456,42
		TOIMINTAKATE	-64 756,42
165020292	Neuvova Vantaa 3	TOIMINTATUOTOT	220 516,00
		TOIMINTAKULUT	-330 115,00
		TOIMINTAKATE	-109 599,00
111111607	Työllisyyspalvelut	TOIMINTATUOTOT	1 548 902,00
		TOIMINTAKULUT	-35 940 618,56
		TOIMINTAKATE	-34 391 716,56
1111116071	Typa hallinto	TOIMINTATUOTOT	15 000,00
		TOIMINTAKULUT	-3 162 048,23
		TOIMINTAKATE	-3 147 048,23
163200100	Työllisyyspalv.hall.	TOIMINTAKULUT	-1 767 341,72
		TOIMINTAKATE	-1 767 341,72
163200200	Työllisyyspalveluide	TOIMINTAKULUT	-390 566,58
		TOIMINTAKATE	-390 566,58
163270200	Tukipalvelut	TOIMINTATUOTOT	15 000,00
		TOIMINTAKULUT	-400 600,59
		TOIMINTAKATE	-385 600,59
11111160711	TYPA Työnantajapalve	TOIMINTAKULUT	-603 539,34
		TOIMINTAKATE	-603 539,34
163270300	TYPA Työnantajapalve	TOIMINTAKULUT	-523 539,34

		TOIMINTAKATE	-523 539,34
163270512	Jatkuvan oppimisen h	TOIMINTAKULUT	-80 000,00
		TOIMINTAKATE	-80 000,00
1111116072	Tukityöllistettävät	TOIMINTATUOTOT	1 024 621,00
		TOIMINTAKULUT	-3 489 379,00
		TOIMINTAKATE	-2 464 758,00
163210000	Tukityöllistettävät	TOIMINTATUOTOT	1 024 621,00
		TOIMINTAKULUT	-3 489 379,00
		TOIMINTAKATE	-2 464 758,00
1111116073	Työmarkkinatuen kunt	TOIMINTAKULUT	-24 000 000,00
		TOIMINTAKATE	-24 000 000,00
163220100	Työmarkkinatuen kunt	TOIMINTAKULUT	-24 000 000,00
		TOIMINTAKATE	-24 000 000,00
1111116074	Avustukset	TOIMINTAKULUT	-1 320 000,00
		TOIMINTAKATE	-1 320 000,00
163230100	Työllistämist.järjes	TOIMINTAKULUT	-210 000,00
		TOIMINTAKATE	-210 000,00
163230200	Työll.tuki yrityksil	TOIMINTAKULUT	-910 000,00
		TOIMINTAKATE	-910 000,00
163230210	Rekrytointituki	TOIMINTAKULUT	-50 000,00
		TOIMINTAKATE	-50 000,00
163230230	Nuorten kesätyösetel	TOIMINTAKULUT	-100 000,00
		TOIMINTAKATE	-100 000,00
163230300	Vuokra- ja muut avus	TOIMINTAKULUT	-50 000,00
		TOIMINTAKATE	-50 000,00
1111116075	Valmennuspalvelut	TOIMINTAKULUT	-2 514 208,55
		TOIMINTAKATE	-2 514 208,55
163250100	Valmennuspalvelut yh	TOIMINTAKULUT	-538 472,90
		TOIMINTAKATE	-538 472,90
163250200	Aikuisten palvelut	TOIMINTAKULUT	-1 317 476,49
		TOIMINTAKATE	-1 317 476,49
163250307	Nuorten palvelut	TOIMINTAKULUT	-658 259,16
		TOIMINTAKATE	-658 259,16
1111116076	Vieraskielisten ja k	TOIMINTATUOTOT	454 281,00
		TOIMINTAKULUT	-815 758,61
		TOIMINTAKATE	-361 477,61
163240100	Vieraskielisten ja k	TOIMINTAKULUT	-188 231,06
		TOIMINTAKATE	-188 231,06
163270532	Vantaa-Kerava osaami	TOIMINTATUOTOT	454 281,00
		TOIMINTAKULUT	-627 527,55
		TOIMINTAKATE	-173 246,55
1111116079	Työllisyyden kuntako	TOIMINTATUOTOT	55 000,00
		TOIMINTAKULUT	-639 224,17
		TOIMINTAKATE	-584 224,17
163260500	Työllisyyden kuntako	TOIMINTATUOTOT	55 000,00
		TOIMINTAKULUT	-639 224,17
		TOIMINTAKATE	-584 224,17
11111170	**Viestintä**	**TOIMINTATUOTOT**	**75 000,00**
		TOIMINTAKULUT	**-2 515 673,51**

		TOIMINTAKATE	**-2 440 673,51**
111111107	Viestintä	TOIMINTATUOTOT	75 000,00
		TOIMINTAKULUT	-2 515 673,51
		TOIMINTAKATE	-2 440 673,51
1111111071	Viestintä	TOIMINTAKULUT	-2 015 673,51
		TOIMINTAKATE	-2 015 673,51
105010800	Haltia luontokeskus	TOIMINTAKULUT	-70 000,00
		TOIMINTAKATE	-70 000,00
111010201	Matkailunkehittämine	TOIMINTAKULUT	-95 100,00
		TOIMINTAKATE	-95 100,00
111060000	Viestinnän ryhmä	TOIMINTAKULUT	-1 850 573,51
		TOIMINTAKATE	-1 850 573,51
1111111075	Aluemarkkinointi	TOIMINTATUOTOT	75 000,00
		TOIMINTAKULUT	-500 000,00
		TOIMINTAKATE	-425 000,00
111060530	Kaupunkimarkkinointi	TOIMINTAKULUT	-250 000,00
		TOIMINTAKATE	-250 000,00
111060540	Aluemarkkinointi Avi	TOIMINTATUOTOT	75 000,00
		TOIMINTAKULUT	-250 000,00
		TOIMINTAKATE	-175 000,00
11111180	**Kuntademokratia**	**TOIMINTAKULUT**	**-3 358 184,23**
		TOIMINTAKATE	**-3 358 184,23**
111111102	Kuntademokratia	TOIMINTAKULUT	-3 358 184,23
		TOIMINTAKATE	-3 358 184,23
111020000	Hallintopalvelut	TOIMINTAKULUT	-447 097,45
		TOIMINTAKATE	-447 097,45
111020001	Kaupunkiturvallisuus	TOIMINTAKULUT	-329 809,17
		TOIMINTAKATE	-329 809,17
111020150	PR- ja assistenttipa	TOIMINTAKULUT	-636 965,03
		TOIMINTAKATE	-636 965,03
111020200	Lakiasiat ja päätösv	TOIMINTAKULUT	-975 524,66
		TOIMINTAKATE	-975 524,66
111020300	Tiedonhallinta ja ka	TOIMINTAKULUT	-968 787,92
		TOIMINTAKATE	-968 787,92

Investoinnit

Irtain omaisuus

Toimintakulut		Työohjelma 2023 1000 EUR
Työllisyyspalvelut irtain omaisuus	Vernissakatu 1:n kalustaminen	-50

Aineeton omaisuus

	Työohjelma 2023 1000 EUR
Toimintatuotot	713
Toimintakulut	-7 950
Toimintakate	-7 238

Toimintatuotot tilauksittain		Työohjelma 2023 1000 EUR
Sito hankkeet	DigiOne-rahoitusosuus (BF)	613
	DigiOne-rahoitusosuus (KL)	100

Toimintamenot tilauksittain		Työohjelma 2023 1000 EUR
Keskitetyt hankkeet tietotekniikka	Keskitetty KAJO varaus	-4 447
Sito hankkeet	Sito keskitetty varaus	-2 693
Maankäyttö hankkeet	Muut kehittämishankkeet	-809

TULOSKORTIT

Talous ja strategia

Tuloskortin 2023 tiivistelmä

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

- Lainasalkun ja korkoriskin hallinta kaupungissa ja konsernissa
- Likviditeetin hallinta
- Visio 2035 -työn edistäminen
- Kaupunkistrategian toimeenpanon varmistaminen
- Kaupunkistrategian mukaisen taloussuunnitelman laadinta
- Tiedolla johtamisen edistäminen
- Kaupungin muuttoliikkeen talousvaikutusten arvioinnin kehittäminen
- Yliopistoyhteistyön konkretisointi yhteishankkeina

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

- Hallitusohjelmatavoitteiden edistäminen
- Talousviestinnän kehittäminen
- TE2024-uudistukseen valmistautuminen (järjestelmät, prosessit, budjetti, edunvalvonta, yms.)
- Tilinpäätöksen 2022 laadintaprosessin varmistaminen
- Hyvinvointialueuudistuksen jälkeinen organisointi ja kehittäminen (järjestelmät, henkilöstö)

Eriarvoistumisen estäminen

- Segregaatiotutkimuksen edistäminen

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

- Työkyvyn ja jaksamisen varmistaminen
- Sisäisen valvonnan jatkokehittäminen johtamisen tueksi
- Hyvinvointialueuudistuksen jälkeinen osaamisen varmistaminen

Tuloskortin 2023 tiivistelmä

Henkilöstö ja konsernipalvelut

Hyväksytty 9.12.2022 henko jory

TALOUS

- Konserniomistusten kokonaissuunnitelma
- ICT ja HVA-siirtymä
- Tiedolla johtaminen
- Sairauspoissaolot

ASIAKAS

- Saatavuusohjelma
- Vantin ohjaus
- Osaamisen varmistaminen
- Asiakkuuden hoitomalli
- Hertan käytön sujuvuus

PROSESSIT

- Varautuminen
- Vastuullisuus
- Uusi TA-brändi
- Prosessien päivittäminen

HENKILÖSTÖ

- Tietoturvan varmistaminen työtehtävissä
- Innostuneet, itsenäiset työntekijät
- Uusien järjestelmien osaaminen

ARVOT:
AVOIMMUUS
ROHKEUS
VASTUULLISUUS
YHTEISÖLLISYYS

#innovaatioidenvantaa

Tuloskortin 2023 tiivistelmä

Toimiala/Kasvupalvelut

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

- TE24 uudistuksen toteutus
- Työmarkkinatuen kuntaosuus saadaan laskuun kuntakokeilun myötä
- Asiakkaiden työttömyysjaksot vähenevät kuntakokeilussa
- Työttömyys vähenee
- Vantaa on vetovoimainen yritysympäristö
- Innovaatiotoiminnan ohjausmalli käytössä
- Vantaan oppimiskampusmalli tukee elinvoiman edistämistä pitkäjänteisesti
- Kasvu- ja elinvoimaohjelman toteuttaminen

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

- Nopea ja joustava polku työhön ja koulutukseen kuntakokeilun myötä
- Kotouttamismisohjelman toteuttaminen

Kuntademokratia

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

- Eduskuntavaalit 2023 järjestetään Vantaalla virheettömästi, sujuvasti ja turvallisesti.
- Presidentinvaalit 2024 valmistelut sujuvat suunnitellusti.
- Onnistunut yhteistyö hyvinvointialueen kanssa.
- Sähköinen arkisto avoinna kuntalaisille

Eriarvoistumisen estäminen

- Laaditaan toimialojen yhteinen suunnitelma sukupuolten eriytymisen lieventämiseksi koulutuksessa ja työelämässä.
- Koordinoidaan kaupunkitasoisesti moniammatillista, kohdennettua yhteistyötä nuorisorikollisuuden ja nuorisoväkivallan vähentämiseksi kouluissa ja vapaa-aikana.

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

- Edustustilaisuuksien järjestelyissä hyödynnetään kehitettyjä sähköisiä ratkaisuja

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

- Tietosuojan hallintamalli (koulutukset, tietoturvapoikkeamien havainnointi, informointiasiakirjojen ja ohjeistusten päivittäminen, valvonta)
- Kokousasiakirjojen laadinta helpommaksi ja saavutettavuus huomioiden. *
- Tiedonohjauksen kehittäminen *
- Asianhallintajärjestelmää koskeva selvitys
- Sähköisen arkiston jalkauttaminen
- Nordic Safe Cities Summit järjestetään onnistuneesti Vantaalla 8-9.11.2023.

*= tavoite on suunniteltu toteutettavan pidemmällä aikavälillä kuin yksi vuosi

Viestintä

Tuloskortin 2023 tiivistelmä

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

- Maineohjelma, ml. sisältöstrategia
- Markkinoinnin kokonaiskuva
- Yritys- ja kv-markkinoinnin käynnistäminen
- Suurten tapahtumien näkyvyys
- Kärkihankkeiden viestintä
- Vantaa 50 -juhlavuosivalmistelut

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

- Viestinnän digikehitys
- Asukaslehden uudistus
- Vantaa.fi-jatkokehitys
- Päätösviestinnän kehittäminen
- Vaaliosallisuuden parantaminen
- TE2025-viestintä

Eriarvoistumisen estäminen

- Monikielisen viestinnän kehittäminen, ml. kaksikielinen kaupunki
- Viestinnän selkeyden ja saavutettavuuden parantaminen (vantaa.fi/selkosuomi)

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

- Vastuullisuusviestintä
- Energiansäästöviestintä
- Sähköpulaviestintä

Kukoistavat kaupunkikeskukset

- Aluemarkkinointi asukkaille (B2C)
- Aluemarkkinointi yrityksille (B2B)

Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

- Työnantajamielikuvan kehittäminen
- Saatavuusohjelman viestintä
- Sisäisen viestinnän kehittäminen
- Viestinnän johtamisjärjestelmän toimeenpano (jory)

Sisäinen tarkastus

Tuloskortin 2023 tiivistelmä

Vantaa

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

- Tarkastustyötä kohdennetaan toiminnan taloudellisuuteen ja resurssien asianmukaiseen käyttöön vuosisuunnitelman mukaisesti

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

Eriarvoistumisen estäminen

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

- Henkilöstön ammattitaidon kehittämiseen ja ylläpitoon panostetaan
- Uusia ja uudistuneita ict-järjestelmiä hyödynnetään tarkastustyössä

YLEISHALLINTO
KÄYTTÖSUUNNITELMA VUODELLE 2023

Sisällys

10 Yleishallinnon toimiala yhteensä, käyttösuunnitelma 2023....2
1010 Keskusvaalilautakunta....3
1020 Kaupunginvaltuusto....4
1030 Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus....5
1040 Kaupunginhallitus....6
1050 Yhteistoimintaosuudet ja -avustukset....9
PALVELUALUE- JA PALVELUYKSIKKÖTASO:....11
Käyttösuunnitelma 2023 / palvelualue- ja palveluyksikkötaso....12
Yleishallinto / käyttöomaisuusinvestoinnit 2023....14
TULOSKORTIT....15

10 Yleishallinnon toimiala yhteensä, käyttösuunnitelma 2023

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
TOIMINTATUOTOT	3 963	4 165	407	-90,2
TOIMINTAKULUT	-28 861	-34 018	-22 345	-34,3
TOIMINTAKATE	-24 898	-29 853	-21 938	-26,5

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	1 800	1 815	57	-96,8
TUET JA AVUSTUKSET	267	350	350	0,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	1 896	2 000	0	-100,0
TOIMINTATUOTOT	**3 963**	**4 165**	**407**	**-90,2**
HENKILÖSTÖKULUT	-2 204	-4 059	-3 984	-1,8
PALVELUJEN OSTOT	-20 532	-21 359	-9 643	-54,9
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-242	-411	-348	-15,3
AVUSTUKSET	-4 368	-4 327	-4 763	10,1
MUUT TOIMINTAKULUT	-1 514	-3 861	-3 607	-6,6
TOIMINTAKULUT	**-28 861**	**-34 018**	**-22 345**	**-34,3**
TOIMINTAKATE	**-24 898**	**-29 853**	**-21 938**	**-26,5**
VUOSIKATE	-24 898	-29 853	-21 938	-26,5
TILIKAUDEN TULOS	-24 898	-29 853	-21 938	-26,5
TULOSLASKELMA	-24 898	-29 853	-21 938	-26,5

Toiminnan kuvaus

Yleishallinnon määrärahojen sitovuustaso sisältää keskusvaalilautakunnan, kaupunginvaltuuston, tarkastuslautakunnan ja ulkoisen tarkastuksen, kaupunginhallituksen sekä yhteistoimintaosuudet ja -avustukset.

Luvut sisältävät tarkastuslautakunnan ja keskusvaalilautakunnan käyttösuunnitelman. Tarkastuslautakunta on käsitellyt käyttösuunnitelmansa 16.12.2022 § 5 ja keskusvaalilautakunta 7.12.2022 § 3.

1010 Keskusvaalilautakunta

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
TUET JA AVUSTUKSET	267	350	350	0,0
TOIMINTATUOTOT	**267**	**350**	**350**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-675	-554	-599	8,1
PALVELUJEN OSTOT	-49	-75	-75	0,0
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-50	-47	-47	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-34	-2	-10	566,7
TOIMINTAKULUT	**-808**	**-678**	**-731**	**7,8**
TOIMINTAKATE	**-541**	**-328**	**-381**	**16,2**
VUOSIKATE	-541	-328	-381	16,2
TILIKAUDEN TULOS	-541	-328	-381	16,2
TULOSLASKELMA	-541	-328	-381	16,2

Toiminnan kuvaus

Keskusvaalilautakunta kunnan ylimpänä vaaliviranomaisena vastaa yleisten vaalien järjestämisestä siltä osin kuin se vaalilainsäädännön mukaan kuuluu kunnalle. Seuraavat vaalit ovat eduskuntavaalit 2.4.2023. Ennakkoäänestys järjestetään kotimaassa 22.-28.3.2023. Aiemmat eduskuntavaalit ovat olleet presidentinvaalin kanssa äänestysaktiivisuudeltaan vilkkaimmat vaalit. Edellisissä eduskuntavaaleissa vuonna 2019 äänesti 70,4 prosenttia vantaalaisista äänioikeutetuista.

Keskusvaalilautakunnan menot koostuvat sekä ennakkoäänestämisen että vaalipäivän äänestämisen aiheutuvista kustannuksista. Vuonna 2023 valmistellaan myös tammikuussa 2024 pidettävää presidentinvaalia, mistä aiheutuu myös kustannuksia vuoden 2023 puolella.

Valtio suorittaa kunnille kertakorvauksen eduskuntavaaleista. Korvaus on vähintään 2,20 euroa/äänioikeutettu kunnan asukas.

Eduskuntavaalien jälkeen seuraavat vaalit ovat presidentinvaali ja europarlamenttivaalit vuonna 2024 sekä kuntavaalit ja aluevaalit vuonna 2025.

Keskeiset tavoitteet

Keskusvaalilautakunta huolehtii, että kuntavaalien järjestelyt ovat vaalilainsäädännön mukaiset ja kuntalaisille vaaleissa äänestäminen on mahdollisimman sujuvaa ja vaivatonta.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toiminnassa ja vaalien järjestämisessä ei ole suuria muutoksia.

1020 Kaupunginvaltuusto

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
HENKILÖSTÖKULUT	-718	-824	-854	3,7
PALVELUJEN OSTOT	-162	-356	-270	-24,2
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-21	-167	-107	-35,9
MUUT TOIMINTAKULUT	-265	-262	-277	5,7
TOIMINTAKULUT	**-1 166**	**-1 609**	**-1 508**	**-6,3**
TOIMINTAKATE	**-1 166**	**-1 609**	**-1 508**	**-6,3**
VUOSIKATE	-1 166	-1 609	-1 508	-6,3
TILIKAUDEN TULOS	-1 166	-1 609	-1 508	-6,3
TULOSLASKELMA	-1 166	-1 609	-1 508	-6,3

Toiminnan kuvaus

Kuntalain mukaan kunnassa on valtuusto, joka vastaa kunnan toiminnasta ja taloudesta sekä käyttää kunnan päätösvaltaa.

Valtuusto päättää:

1) kuntastrategiasta;
2) hallintosäännöstä;
3) talousarviosta ja taloussuunnitelmasta;
4) omistajaohjauksen periaatteista ja konserniohjeesta;
5) liikelaitokselle asetettavista toiminnan ja talouden tavoitteista;
6) varallisuuden hoidon sekä rahoitus- ja sijoitustoiminnan perusteista;
7) sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista;
8) palveluista ja muista suoritteista perittävien maksujen yleisistä perusteista;
9) takaussitoumuksen tai muun vakuuden antamisesta toisen velasta;
10) jäsenten valitsemisesta toimielimiin, jollei jäljempänä toisin säädetä;
11) luottamushenkilöiden taloudellisten etuuksien perusteista;
12) tilintarkastajien valitsemisesta;
13) tilinpäätöksen hyväksymisestä ja vastuuvapaudesta;
14) muista valtuuston päätettäviksi säädetyistä ja määrätyistä asioista.

Määrärahavaraus perustuu kaupunginvaltuuston yhdentoista kokouksen, yhdeksän selostustilaisuuden ja neljän seminaaripäivän järjestämiseen vuonna 2023.

1030 Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
HENKILÖSTÖKULUT	-367	-371	-381	2,8
PALVELUJEN OSTOT	-207	-232	-232	0,0
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-3	-7	-7	0,0
MUUT TOIMINTAKULUT	-28	-31	-31	0,0
TOIMINTAKULUT	**-604**	**-641**	**-651**	**1,6**
TOIMINTAKATE	**-604**	**-641**	**-651**	**1,6**
VUOSIKATE	-604	-641	-651	1,6
TILIKAUDEN TULOS	-604	-641	-651	1,6
TULOSLASKELMA	-604	-641	-651	1,6

Toiminnan kuvaus

Tarkastuslautakunta huolehtii kaupungin ja kaupunkikonsernin hallinnon ja talouden tarkastuksen järjestämisestä ja yhteensovittamisesta, arvioi kuinka valtuuston asettamat toiminnan ja talouden tavoitteet kunnassa ja kuntakonsernissa ovat toteutuneet, sekä arvioi onko toiminta järjestetty tuloksellisesti ja tarkoituksenmukaisella tavalla. Lautakunta arvioi talouden tasapainotuksen toteutumista tilikaudella ja voimassa olevan taloussuunnitelman riittävyyttä, mikäli taseessa on kattamatonta alijäämää ja esittää kannanottonsa tilinpäätöksen hyväksyttävyydestä kaupunginvaltuustolle. Tarkastuslautakunta valmistelee valtuuston päätettävät hallinnon ja talouden tarkastusta koskevat asiat ja valvoo sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista sekä saattaa ilmoitukset valtuuston tiedoksi.

Määrärahavaraus kattaa tarkastuslautakunnan kokousten, koulutusten ja arviointitoiminnan sekä ulkoisen tarkastuksen palveluyksikön ja ostopalveluna hankittavan tilintarkastuksen kustannukset.

Keskeiset tavoitteet

Tarkastuslautakunta on tärkeä osa kaupungin toiminnan arviointi- ja kehitysjärjestelmää ja kuntalaisten palvelujen toteutumisen edunvalvoja, joka toimii kaupungin arvojen mukaisesti tukien kaupungin strategian toimeenpanoa.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toimintaa kehitetään resurssien puitteissa.

1040 Kaupunginhallitus

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	1 749	1 757	0	-100,0
MUUT TOIMINTATUOTOT	1 896	2 000	0	-100,0
TOIMINTATUOTOT	**3 645**	**3 757**	**0**	**-100,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-406	-2 262	-2 102	-7,1
PALVELUJEN OSTOT	-8 594	-9 085	-8 916	-1,9
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	-168	-191	-188	-1,6
AVUSTUKSET	-220	-60	-194	223,3
MUUT TOIMINTAKULUT	-1 187	-3 557	-3 279	-7,8
TOIMINTAKULUT	**-10 575**	**-15 154**	**-14 678**	**-3,1**
TOIMINTAKATE	**-6 930**	**-11 397**	**-14 678**	**28,8**
VUOSIKATE	-6 930	-11 397	-14 678	28,8
TILIKAUDEN TULOS	-6 930	-11 397	-14 678	28,8
TILIKAUDEN YLIJÄÄMÄ(ALIJÄÄMA)	-6 930	-11 397	-14 678	28,8

Toiminnan kuvaus

Kuntalain mukaan kunnanhallituksen tulee:
1) vastata kunnan hallinnosta ja taloudenhoidosta;
2) vastata valtuuston päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta;
3) valvoa kunnan etua ja, jollei hallintosäännössä toisin määrätä, edustaa kuntaa ja käyttää sen puhevaltaa;
4) edustaa kuntaa työnantajana ja vastata kunnan henkilöstöpolitiikasta;
5) vastata kunnan toiminnan yhteensovittamisesta;
6) vastata kunnan toiminnan omistajaohjauksesta;
7) huolehtia kunnan sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnan järjestämisestä

Hallintosäännössä on tarkemmin määritelty kaupunginhallituksen tehtäviä.

Talousarviokohtaan sisältyvät kaupunginhallituksen, konsernijaoston, toimikuntien, käyttövarausten ja muun yleishallinnon määrärahat.

Kaupunginhallitus

Talousarviokohdalle on varattu määräraha kaupunginhallituksen 20 kokousta konsernijaoston 10 kokousta varten. Kaupunginhallituksen iltakouluja on suunniteltu pidettävän 9 vuoden 2023 aikana.

Toimikunnat

Myös kaupunginhallituksen asettamien toimikuntien ja neuvottelukuntien toimintaan sekä pääkaupunkiseudun yhteistyöhön liittyviä kokouksia varten on varattu määrärahaa.

Historiatoimikunta

Historiatoimikunta edistää Vantaan alueen historiantutkimusta ja julkaisutoimintaa. Käynnissä on laaja tutkimushanke Vantaan kaupungin nopeasta kehityksestä 1970-luvun alusta 2020-luvulle. Tutkimus huipentuu juhlavuonna 2024 julkaistavaan historiateokseen. Vuonna 2023 hankkeessa työskentelee historiantutkija kaupunkisuunnittelua käsittelevän osa-alueen äärellä. Lisäksi toinen henkilö työskentelee kuvatoimituksen, hanketta juhlistavan näyttelyn käsikirjoituksen ja kirjan toimituksen parissa. Historiatoimikunta on asettanut hankkeelle toimituskunnan. Ryhmän puheenjohtajana toimii Euroopan historian professori Laura Kolbe Helsingin yliopistosta ja muita jäseniä ovat FM Jukka Hako, arkeologi Andreas Koivisto Vantaan kaupunginmuseosta, kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine Vantaan kaupungilta ja museopalveluiden päällikkö Marjo Poutanen sekä tutkija FT Sari Aalto.

Vantaa-Seura ja Historiatoimikunta julkaisevat myös vuonna 2023 yhteistyössä Helsingin pitäjä – Vantaa -vuosikirjaa. Vuosikirjan tavoitteena on tuottaa laadukasta ja tutkittua historiatietoa alueen menneisyydestä kiinnostuneille sekä tallentaa tutkimuksillaan ja kirjoituksillaan Vantaan kaupungin historiaa, tapahtumia ja perinteitä menneiltä ajoilta aina nykypäivään asti. Helsingin pitäjä on ilmestynyt vuodesta 1963 alkaen ja vuosikirjana vuodesta 1980 lähtien.

Valtuustoryhmien toiminnan tukeminen

Valtuustoryhmien toiminnan tukemiseen on varattu 134 000 euroa. Lisäksi varataan 13 000 euroa keskitettyyn koulutustoimintaan kaupunginhallituksen ja valtuuston käyttöön sekä käräjäoikeuden lautamiesten koulutustoimintaan 5 500 euroa.

Käyttövaraukset

Käyttövarauksissa toiminnallisen varauksen määräraha on yhteensä 322 000 euroa. Määrärahasta voidaan maksaa edunvalvonnan, edustustilaisuuksien ja kaupungin markkinoinnin kustannuksia, joista on suora hyöty kaupungille ja kaupungissa harjoitettavalle elinkeinotoiminnalle. Määrärahaa voidaan käyttää odottamattomien ja Vantaalle strategisesti merkittävien kansainvälisten, kansallisten tai seudullisten kehittämishankkeiden osallistumisen valmisteluun. Määrärahasta maksetaan myös kutsuntavelvollisten välipalatarjoilun kustannukset, noin 8 400 euroa.

Lisäksi varataan kaupunginhallituksen menokohdalle raidehankkeiden viestintään ja Vantaan kaupunkinäkyvyyden lisäämiseen 100 000 euroa.

Määrärahaa voidaan käyttää Vantaan kaupungin edustustilaisuuksiin. Vuoden 2023 aikana järjestettäneen ainakin seuraavat kaupungin edustustilaisuudet:

- Naistenpäivän tapahtuma maaliskuussa 10 000 euroa
- Tikkurila-festivaalin sidosryhmätilaisuus ja tapahtumaliput heinäkuussa 38 000 euroa
- BRQ Vantaa Festivaalin kutsuvierastilaisuus elokuussa 3 500 euroa
- Reflector-valotaidetapahtuman kutsuvierastilaisuus syyskuussa 1 000 euroa

Lisäksi menokohdalta maksetaan pienempiä edustustilaisuuksia (esim. pienimuotoisia kaupungin vastaanottoja ulkopuolisten järjestämien seminaarien yhteydessä), joiden kustannus on alle 5 000 euroa. Kustannuksiltaan alle 5 000 euron suuruisista

edustustilaisuuksista ei tehdä erillistä viranhaltijapäätöstä määrärahan käytöstä, vaan tilausten tekeminen riittää. Tällaisia edustustilaisuuksia ilman erillisiä päätöksiä järjestetään talousarviovuonna kuitenkin enintään 60 000 euron määrärahalla.

Talousarviokohdan määrärahaan sisältyvät kuntien keskusjärjestöjen maksuosuudet sekä jäsenmaksut niille yhteisöille, joissa Vantaan kaupunki on jäsenenä sekä osuudet Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymälle (HSY) ja Uudenmaan liitolle.

Opiskelijoiden ja koululaisten kesätyöpaikkoihin on varattu 788 000 euroa. Määräraha on tarpeen, koska tarve nuorten ja alan opiskelijoiden kesätyöllistämiseen on ilmeinen. Opiskelijoiden palkkaaminen vaikuttaa myös työvoiman saatavuuteen, koska nuorilla on mahdollisuutta jo opiskeluvaiheessa tutustua kunta-alan työtehtäviin. Lisäksi se tukee oppilaitosyhteistyötä. Määräraha mahdollistaa noin 350 kesätyöntekijän palkkaamisen.

Työkokeiluihin varattu 60 000 euroa per vuosi mahdollistaa terveysperusteiseen uravaihtoon liittyvän uuden tehtävän kokeilun tukemisen yhteensä noin 20 kuukauden ajan.

Talousarvioon on varattu 330 000 euron määräraha vantaalaisille nuorille annettaviin kesätyöseteleihin vantaalaisiin yrityksiin ja yhdistyksiin työllistymiseksi. Vantaa jatkaa ja kehittää nuorille suunnattujen yrittäjyyskurssien- ja kokeilujen tarjoamista vaihtoehtona kesätyösetelille yhteistyössä järjestöjen kanssa.

Vantaan Veden Helsingin seudun ympäristöpalveluille (HSY) siirtyneen henkilöstön eläkemaksuvelvoitteisiin on budjetoitu 230 624,45 euroa. EVTEK-kuntayhtymän purkamisesta johtuviin eläkemaksuvelvoitteisiin on budjetoitu 135 133,89 euroa.

Loppiaisvastaanotolle on varattu 150 000 euroa.

Vantaan kaupunki toimii kaksipäiväisen Nordic Safe Cities Camp -tilaisuuden järjestäjäkaupunkina yhteistyössä Nordic Safe Cities -verkoston kanssa lokakuussa 2023. Tilaisuuteen on varattu 40 000 euroa.

Kaupungin osuuteen verotuskustannusten kattamiseen on varattu 5 750 000 euroa.

Kaupunginhallituksen käyttövarauksista voidaan kohdentaa 60 000 euroa Ukrainaa ja ukrainalaisia auttaviin toimiin.

Myönteinen erityiskohtelu

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelmaan on suunniteltu käytettävän 2 milj. euroa vuosittain myös tulevalla ohjelmakaudella (2023–2025). Alueellinen ja väestöryhmien välinen eriytyminen ovat kasvaneet pääkaupunkiseudulla ja Vantaalla viime vuosina. Kunnan keskeinen tehtävä on asukkaiden hyvinvoinnin edistäminen, minkä oleellinen osa on hyvinvointierojen vähentäminen. Toimintaohjelman tarkoitus on suunnata resursseja ja tukitoimia niille alueille sekä väestöryhmille, missä tuen tarve on tavallista suurempi. Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma on kaupunkitasoinen ja kaikkien toimialojen yhteinen. Toimenpiteiden vaikutuksia asukkaiden hyvinvointiin seurataan ja arvioidaan. Sen ohjausryhmänä toimii kaupungin johtoryhmä. Määräraha siirretään kunkin vuoden lopussa toimintaohjelman mukaisiin toimenpiteisiin käyttöön perustuen. Kaupunginhallitus seuraa ohjelman toimeenpanoa ja vahvistaa tulevan ohjelman päälinjaukset. Toimintaohjelman tarkempi rakenne, tavoitteet sekä siihen lukeutuvat toimenpiteet

tarkentuvat syksyn 2022 aikana. Myönteisen erityiskohtelun ohjelma toimii pohjana Sosiaalisesti kestävä Vantaa strategiateemalle vuosille 2023–2025.

1050 Yhteistoimintaosuudet ja -avustukset

Käyttösuunnitelma (1 000 €)	TP 2021	KS 2022	KS 2023	Kasvu %
MYYNTITUOTOT	51	57	57	0,0
TOIMINTATUOTOT	**51**	**57**	**57**	**0,0**
HENKILÖSTÖKULUT	-38	-48	-48	0,0
PALVELUJEN OSTOT	-11 520	-11 611	-150	-98,7
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT	0	0	0	0,0
AVUSTUKSET	-4 148	-4 267	-4 569	7,1
MUUT TOIMINTAKULUT	0	-10	-10	0,0
TOIMINTAKULUT	**-15 707**	**-15 936**	**-4 777**	**-70,0**
TOIMINTAKATE	**-15 656**	**-15 879**	**-4 719**	**-70,3**
VUOSIKATE	-15 656	-15 879	-4 719	-70,3
TILIKAUDEN TULOS	-15 656	-15 879	-4 719	-70,3
TILIKAUDEN YLIJÄÄMÄ(ALIJÄÄMA)	-15 656	-15 879	-4 719	-70,3

Toiminnan kuvaus

Tiedekeskussäätiön avustusta varten on varattu 4 000 000 euroa.

Suomen Kansallisoopperan vuotuiseen käyttöavustukseen on varattu sopimuksen mukaisesti 471 782 euroa. Yhteistyösopimus sisältää koulujen kanssa tehtävän yhteistyön sekä esiintymiset Vantaalla.

Helsingin yliopiston osana toimivan Kaupunkitutkimusinstituutin kanssa jatketaan yhteistyötä. Toiminnan tavoitteena on vahvistaa kaupungin kehittämisen tietopohjaa yhteistyöllä Kaupunkitutkimusinstituutin toimintaan osallistuvien Helsingin yliopiston ja Aalto-yliopiston tutkijoiden kanssa. Keskeisiä tutkimuksen painopisteitä on epätasa-arvo kaupungeissa, kaupunkialueiden kilpailukyky, hiilineutraalius ja digitalisaation vaikutukset kaupunkeihin. Vuoden 2023 kokonaismenot ovat 480 000 euroa, josta Vantaan osuus on 120 000 euroa.

Pääkaupunkiseudun kaupungit, Kuntaliitto, Kuntarahoitus ja Keva lahjoittivat Aalto-yliopistolle 2,5 milj. euroa kaupunkitalouden professuurin perustamista varten. Vantaan osuus lahjoituksesta on yhteensä 363 000 euroa, jaksottuen viidelle vuodelle. Viides maksuerä, 72 600 euroa, maksetaan vuonna 2023. Maamme ainoaa kaupunkitalouden professuurin kautta nostetaan esiin taloustieteellisiä näkökulmia kaupunkikehittämiseen.

Vantaan kaupunki on mukana Kaupunkiakatemian toiminnassa. Kaupunkiakatemia on Helsingin yliopiston, Aalto-yliopiston sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien yhteistyömuoto, jolla edistetään kaupunkitutkimusta. Vantaan kaupunki tiivistää yliopisto- ja tutkijayhteistyötä uuden maa- ja asuntopolitiikan päivityksessä ja segregaation torjunnassa mm. Aalto-yliopiston ja kaupunkiakatemian kanssa. Kaupunkiakatemian toiminnassa ovat keskeisessä roolissa koordinaattori ja suunnittelija. Näistä suunnittelijan kotipesä on Vantaan kaupungin organisaatiossa ja koordinaattorin Helsingin kaupungin organisaatiossa. Kaupunkiakatemian rahoitus perustuu yhteistyöhön osallistuvien tahojen maksamaan vuosimaksuun, joka on 30 000 euroa per taho. Näin kertyvistä varoista kustannetaan mm. koordinaattorin ja suunnittelijan palkka- ja toiminnan muut

kustannukset. Kaupunkiakatemian toiminta on päättymässä vuoden 2023 loppuun, joten sen jatkosta on tehtävä päätöksiä tulevana vuonna.

Max Planck on saksalainen monialainen tutkimusinstituutti. Sitä pidetään yhtenä parhaista eurooppalaisista tutkimusinstituuteista, joka ei ole yliopisto. Max Planck instituutti toteuttaa tutkimusta luonnontieteissä, terveys- ja lääketieteessä sekä humanistisissa tieteissä. Helsingin yliopisto ja Max Planck instituutti ovat perustamassa Centre for Inequalities in Population Health- tutkimusyksikkö kesällä 2023 Helsinkiin. Tutkimusyksikkö toimii viisivuotiskaudella 2023–2028. Yksikön päärahoittajia ovat Max Planck säätiö 2,5 miljoonalla eurolla, Helsingin yliopisto 0,5 miljoonalla eurolla sekä Jane ja Aatos Erkon säätiö 2 miljoonalla eurolla. Vantaa, Espoo ja Helsingin ovat linjanneet, että ne ovat lähdössä mukaan Max Planck- tutkimusyksikön rahoitukseen yhteensä miljoonalla eurolla. Tämä jakautuu niin, että Helsinki maksaa puolet ja Vantaa sekä Espoo kumpikin neljänneksen kokonaissummasta. Viisivuotiskaudella Vantaan osuudeksi tulee 250 00 euroa eli 50 000 euroa yksikön toimintavuotta kohden. Yksikkö aloittaa toimintansa suunnitelman mukaan 1.7.2023. Tämän takia vuoden käyttösuunnitelmaan varataan yleishallinnossa 25 000 euroa. Tutkimusyksikön perustamisesta laaditaan myöhemmin sopimus, jonka kaupunginhallitus hyväksyy. Rahoitus voidaan ohjata yksikölle vasta tämän jälkeen.

Vantaalla pyritään torjumaan segregaatiota aiempaa vaikuttavammin. Kuutoskaupunkien ja valtion kanssa yhteistyössä selvitetään kansainvälisten esimerkkien pohjalta, miten valtion ja kaupunkien toimin voidaan lisätä työkaluja ja mahdollisuuksia segregaation torjuntaan.

PALVELUALUE- JA PALVELUYKSIKKÖTASO:

1010	Keskusvaalilautakunta
1020	Kaupunginvaltuusto
1030	Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus
1040	Kaupunginhallitus
1050	Yhteistoimintaosuudet ja -avustukset

Käyttösuunnitelma 2023 / palvelualue- ja palveluyksikkötaso

			Käyttösuunnitelma 2023
Tulosyksikkö			EUR
111110	**Yleishallinto**	**TOIMINTATUOTOT**	**407 433,88**
		TOIMINTAKULUT	**-22 345 327,49**
		TOIMINTAKATE	**-21 937 893,61**
1111100	Yleishallinnon käytt	TOIMINTATUOTOT	407 433,88
		TOIMINTAKULUT	-22 345 327,49
		TOIMINTAKATE	-21 937 893,61
11111010	**Keskusvaalilautakunt**	**TOIMINTATUOTOT**	**350 000,00**
		TOIMINTAKULUT	**-731 112,85**
		TOIMINTAKATE	**-381 112,85**
101020000	Valtiolliset vaalit	TOIMINTATUOTOT	350 000,00
		TOIMINTAKULUT	-731 112,85
		TOIMINTAKATE	-381 112,85
11111020	**Kaupunginvaltuusto**	**TOIMINTAKULUT**	**-1 507 949,41**
		TOIMINTAKATE	**-1 507 949,41**
102010000	Kaupunginvaltuusto	TOIMINTAKULUT	-1 507 949,41
		TOIMINTAKATE	-1 507 949,41
11111030	**Tarkastuslautakunta**	**TOIMINTAKULUT**	**-651 126,89**
		TOIMINTAKATE	**-651 126,89**
103010000	Tarkastuslautakunta	TOIMINTAKULUT	-651 126,89
		TOIMINTAKATE	-651 126,89
11111040	**Kaupunginhallitus**	**TOIMINTAKULUT**	**-14 678 322,46**
		TOIMINTAKATE	**-14 678 322,46**
104010000	Kaupunginhallitus	TOIMINTAKULUT	-785 515,27
		TOIMINTAKATE	-785 515,27
104020000	Konsernijaosto	TOIMINTAKULUT	-77 642,93
		TOIMINTAKATE	-77 642,93
104040000	Toimikunnat	TOIMINTAKULUT	-98 503,46
		TOIMINTAKATE	-98 503,46
1111104050	Kaup.hall. käyttövar	TOIMINTAKULUT	-3 821 746,80
		TOIMINTAKATE	-3 821 746,80
104050000	Käyttövaraukset	TOIMINTAKULUT	-1 821 746,80

		TOIMINTAKATE	-1 821 746,80
104050300	Myönteisen erityisko	TOIMINTAKULUT	-2 000 000,00
		TOIMINTAKATE	-2 000 000,00
111110406	Muu yleishallinto	TOIMINTAKULUT	-9 894 914,00
		TOIMINTAKATE	-9 894 914,00
104060100	Kunnallisverotus	TOIMINTAKULUT	-5 750 000,00
		TOIMINTAKATE	-5 750 000,00
104060300	Jäsenmaksut	TOIMINTAKULUT	-825 310,00
		TOIMINTAKATE	-825 310,00
104060500	Historia	TOIMINTAKULUT	-146 500,00
		TOIMINTAKATE	-146 500,00
11111040606	Muu kaupunginhallitu	TOIMINTAKULUT	-3 173 104,00
		TOIMINTAKATE	-3 173 104,00
104060600	Muu kaupunginhallitu	TOIMINTAKULUT	-3 173 104,00
		TOIMINTAKATE	-3 173 104,00
11111050	**Yhteistoimintaosuude**	**TOIMINTATUOTOT**	**57 433,88**
		TOIMINTAKULUT	**-4 776 815,88**
		TOIMINTAKATE	**-4 719 382,00**
105010100	Tiedekeskus	TOIMINTAKULUT	-4 000 000,00
		TOIMINTAKATE	-4 000 000,00
105010200	Kansallisooppera	TOIMINTAKULUT	-471 782,00
		TOIMINTAKATE	-471 782,00
105010300	Kaupunkitalousprofes	TOIMINTAKULUT	-72 600,00
		TOIMINTAKATE	-72 600,00
105010360	Kaupunkitutkimusinst	TOIMINTAKULUT	-120 000,00
		TOIMINTAKATE	-120 000,00
105010370	Kaupunkiakatemia	TOIMINTATUOTOT	57 433,88
		TOIMINTAKULUT	-87 433,88
		TOIMINTAKATE	-30 000,00
105010380	Max Planck -keskus	TOIMINTAKULUT	-25 000,00
		TOIMINTAKATE	-25 000,00

Yleishallinto / käyttöomaisuusinvestoinnit 2023

Irtain omaisuus

Ei investointeja

TULOSKORTIT

Tuloskortin 2023 tiivistelmä

Ulkoisen tarkastuksen palveluyksikkö

ARVOT:
AVOIMUUS
ROHKEUS
VASTUULLISUUS
YHTEISÖLLISYYS

Vantaa

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki	Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa	Kukoistavat kaupunkikeskukset
Eriarvoistumisen estäminen	Hyvät asiakaslähtöiset palvelut	Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

Talous

- Hallittu talous
- Tuloksellisuus
- Henkilöstön määrä ei nouse

Asiakas

- Tuetaan kaupungin strategian toimeenpanoa
- Arviointitoiminta vastaa valtuuston esiintuomia tarpeita
- Arvioinnin vaikuttavuus on hyvä
- Arviointitoiminta kohdistuu painopistealueiden strategisen päämäärien toimeenpanemiseksi asetettuihin tavoitteisiin

Prosessit

- Kuntakonsernin kattava hallinnon ja talouden tarkastus hoidetaan systemaattisesti, kattavasti ja ammattitaitoisesti tarkastukselliset riskit minimoiden
- Kaupungissa käydään keskustelu arviointikertomuksessa esitetyistä kehittämiskohteista

Henkilöstö

- Hyvin johdettu kaupunki
- Osaamisen kehittäminen
- Arviointitoiminnan sopeuttaminen resursseihin

8 § Tiedekeskussäätiön vuoden 2023 avustuksen maksaminen

VD/395/02.03.01.03/2023

RV/MR/MT

Kaupunginhallitus päätti 7.6.2010 hyväksyä Vantaan kaupungin, opetus- ja kulttuuriministeriön sekä Tiedekeskussäätiön välisen aiesopimuksen Tiedekeskussäätiön ylläpitämän Tiedekeskus Heurekan toimintaedellytysten turvaamiseksi (aiesopimus). Aiesopimuksessa ja sen 2.12.2011 allekirjoitetussa lisäpöytäkirjassa määritellään kaupungin ja valtion säätiölle suorittaman avustuksen taso sekä kehitys. Aiesopimuksen mukaista Vantaan kaupungin avustuksen määrää tarkistetaan vuosittain kuluttajahintaindeksin muutosten mukaisesti.

Vantaan kaupungin ja Tiedekeskussäätiön välillä allekirjoitettiin 10.4.2012 sopimus Vantaan kaupungin Tiedekeskussäätiölle myöntämän avustuksen ehdoista ja yhteistyöstä säätiön hallinnossa. Sopimukseen allekirjoitettiin 23.1.2013 liitepöytäkirja, jolla muutettiin vuotuisen avustuksen maksuaikataulua. Kaupungin Tiedekeskussäätiölle maksamaa avustuksen määrää korotetaan (aiesopimuksen lisäpöytäkirjan 2.12.2011 mukaisesti) siitä lukien, kun säätiön vuokranmaksu tiedekeskusrakennuksen laajennuksen osalta alkaa. Lisäpöytäkirjan mukainen avustuksen määrä (780 000 euroa) jaetaan opetus- ja kulttuuriministeriön sekä Vantaan kaupungin kesken tasan. Kiinteistö Oy Tiedepuiston toimitusjohtajan mukaan lisäosa on luovutettu käyttäjälle 9.12.2016 ja vuokranmaksu laajennusosasta on alkanut 1.1.2017.

Vuonna 2022 kaupungin Tiedekeskussäätiölle maksama avustus oli yhteensä 3 673 747,24 euroa. Aiesopimuksen mukaisesti vuokraa korjataan elinkustannusindeksin muutoksella vuosittain. Indeksin muutos oli vuonna 2022 positiivinen, joten vuoden 2023 indeksikorotettu avustus on 3 518 184,32 euroon. Tämän lisäksi maksetaan aiesopimuksen lisäpöytäkirjan mukainen Vantaan osuus 390 000 euroa. Vuoden 2023 avustus on näin ollen yhteensä 3 908 184,32 euroa.

Vantaan kaupungin vuoden 2023 talousarvion menokohdalle ”10 50 Yhteistoimintaosuudet ja avustukset” on varattu 4 000 000,00 euroa Tiedekeskussäätiön avustukseen. Varausta tehtäessä indeksimuutos ei ollut vielä tiedossa.

Aiesopimuksen ja sovitun maksuaikataulun mukaiset avustussuoritukset vuodelle 2023 määräytyvät seuraavasti:

5.2.2023	977 046,08 euroa
5.5.2023	977 046,08 euroa
5.8.2023	977 046,08 euroa
5.11.2023	977 046,08 euroa

EU:n valtiontukilainsäädäntely

Komission asetuksen (Nro 651/2014) tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (ryhmäpoikkeusasetus) 53 artiklan mukaista tukea kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämistä voidaan myöntää Tiedekeskussäätiö sr:lle Tiedekeskus Heurekan toimintaan.

Toimintatuen osalta tukikelpoisia kustannuksia ovat seuraavat:

a) kulttuurilaitoksen tai kulttuuriperintökohteen kustannukset, jotka liittyvät jatkuvaan tai ajoittaiseen toimintaan, kuten näyttelyihin, esityksiin, tilaisuuksiin ja niiden kaltaisiin kulttuuritoimintoihin, jotka ovat osa tavanomaista liiketoimintaa;

b) kustannukset, joita aiheutuu kulttuuri- ja taidekasvatustoiminnoista ja kulttuuri-ilmaisujen moninaisuuden suojelemisen ja edistämisen tärkeyttä koskevan tietoisuuden lisäämisestä koulutusohjelmilla ja kansalaisten tietoisuuden parantamiseen tähtäävillä ohjelmilla, myös käyttämällä uutta teknologiaa;

c) kustannukset, joita aiheutuu kulttuurilaitokseen tai kulttuuriperintökohteeseen ja -toimintoihin pääsyn parantamisesta, mukaan lukien digitalisoinnista ja uuden teknologian käytöstä aiheutuvat kustannukset ja vammaisten esteettömyyden parantamisesta aiheutuvat kustannukset;

d) toimintakustannukset, jotka liittyvät suoraan kulttuurihankkeeseen tai -toimintoon, kuten kiinteistön ja kulttuuritilojen vuokraus, matkakulut, materiaalit ja tarvikkeet, jotka liittyvät suoraan kulttuurihankkeeseen tai -toimintoon, näyttelyjen arkkitehtoniset rakenteet ja näyttämölavasteet, koneiden, ohjelmistojen ja laitteiden lainaus ja vuokraus ja poistot niistä, tekijänoikeuksien kattamien teosten ja muiden niihin liittyvillä immateriaalioikeuksilla suojattujen sisältöjen hankkimisesta aiheutuvat kustannukset, mainontakustannukset ja kustannukset, jotka ovat suoraan seurausta hankkeesta tai toiminnosta; poisto- ja rahoituskustannukset ovat tukikelpoisia ainoastaan, jos investointituki ei kata niitä;

e) kulttuurilaitoksessa tai kulttuuriperintökohteessa taikka hankkeen parissa työskentelevästä henkilöstöstä aiheutuvat kustannukset;

f) kustannukset, jotka aiheutuvat ulkopuolisten konsulttien ja palveluntarjoajien tarjoamista neuvonta- ja tukipalveluista ja jotka ovat suoraan seurausta hankkeesta.

Toimintatuen osalta tukimäärä ei saa ylittää toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämätöntä määrää kyseisen ajanjakson aikana. Tämä on varmistettava etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella tai takaisinperintämenettelyllä.

Tiedekeskussäätiö Heureka sr:n osalta perintään takaisin myönnetty tuki, jos se ylittää toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämättömän määrän.

Talous- ja strategiajohtajalla ei ole huomautettavaa esitykseen.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 8

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään oikeuttaa talouspalvelut maksamaan edellä esitystekstissä mainituissa erissä Tiedekeskussäätiölle avustusta vuonna 2023 yhteensä 3 908 184,32 euroa.

Päätetään tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Päätettiin tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: talouspalvelut

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus ja valituskielto

Lisätiedot:
talouskoordinaattori Marita Hietala, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

9 § Håkansbölen kartanon päärakennuksen käyttötarkoitus

VD/12650/00.01.02.06/2022

RV/MP/AL/RÅ/MT

Hakunilassa sijaitseva Håkansbölen kartanoalue on kokonaisuudessaan erittäin merkittävä kulttuuriympäristö. Se on huomioitu mm. valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen listauksessa (RKY 1.1.2010). Kartanoalueeseen kuuluvat päärakennuksen lisäksi pihapiirin ja lähiympäristön talousrakennukset sekä koko kartanopuiston alue. Näkyvän ympäristön lisäksi alue on muinaisjäännösaluetta.

Kartanoalue siirtyi Vantaan kaupungin omistukseen vuonna 2005. Kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti kartanon ostoa puolsivat ennen kaikkea kulttuurihistorialliset syyt. Päärakennus on pitkälti alkuperäisessä asussaan säilynyt arvokas yksityiskoti, jossa arkkitehti Armas Lindgrenin suunnittelemat huonekaluryhmät ja kaakeliuunit ovat oleellinen osa kartanorakennuksen interiöörejä.
Håkansbölen kartanon korjaushanke käynnistyi ensimmäisen kerran jo vuonna 2007. Tuolloin tehtiin ensimmäinen tarveselvitys- ja hankesuunnitelma. Suunnitelmassa käytölle asetettiin tavoitteeksi, että päärakennuksen käyttötarkoituksenmuutos tehtäisiin rakennuksen ehdoilla ja tilat säilyisivät suurelta osin siinä asussa kuin ne ostohetkellä olivat.

Alueen ja rakennuksen asemakaavasuojelu on ollut voimassa 1990-luvun puolivälistä saakka. Oston jälkeen alueelle laitettiin vireille asemakaavamuutos, jossa kaavaa ajanmukaistettiin. Kartanoalueen määräyksiä tarkistettiin niin, että käyttöä suunnitellaan rakennusten ja puiston ehdoilla. Vuonna 2014 voimaan astuneessa asemakaavassa suojelutavoitteet on huomioitu yksityiskohtaisella tasolla, ja suojelu ulottuu myös päärakennuksen sisätiloihin. Asemakaavamääräykset linjaavat päärakennuksen käyttöä merkittävästi (liite 1).

Kartanoaluetta on kehitetty vuosien varrella monipuoliseksi kokonaisuudeksi
Jo kaupunginhallituksen ostopäätöksessä tavoitteeksi asetettiin päärakennuksen alkuperäisen hengen vahvistaminen tulevissa korjauksissa. Siksi juhlatila- ja ravintolapalvelut on sijoitettu pihapiirin talousrakennuksiin. Niihin on pystytty tekemään kevyempiä suojeluratkaisuja, jolloin ne soveltuvat kovempaan käyttöön. Päärakennuksessa taas kunnostuksen lähtökohtana on alkuperäisyysarvojen säilyttäminen, ja tilat ovat herkempiä suurille yleisömäärille ja kuluttavalle käytölle. Alue tuleekin nähdä kokonaisuutena, jossa eri rakennusten palvelut täydentävät toisiaan.

Rakennusten ja puiston kunnostus on edennyt vaiheittain. Päärakennuksen vesikatto on korjattu vuonna 2007 ja julkisivut, ikkunat ja ulko-ovet on korjattu 2009–2010. Kartanopuisto on restauroitu EU-hankkeena vuosina 2008–2011. Vuonna 2017 käynnistyi kolmivaiheinen hanke alueen talousrakennusten korjaamiseksi ja niiden saamiseksi kaupunkilaisten käyttöön. Ensimmäiseksi vuonna 2018 kunnostettiin pehtoorintalo asemakaavan määrittelemän käyttötarkoituksen mukaisesti kahvilaksi. Pehtoorintalossa on toiminut kahvila-ravintolayrittäjä vuosina 2018–2021 ja uudelleen heinäkuusta 2022 alkaen.
Toisessa vaiheessa 2020–2021 aittarakennus kunnostettiin kaupunginmuseon näyttelytilaksi, autotalli myymäläkäyttöön ja liiteri varastotilaksi. Kaupunginmuseon aittanäyttelyt olivat ensi kertaa avoinna kesäviikonloppuisin vuonna 2021. Aitoissa esitellään kartanon työväen historiaa.

Kolmannessa vaiheessa 2021–2022 niin kutsuttu iso talli korjattiin tapahtumatilaksi, pikkutalli museon toiseksi näyttelytilaksi ja varastoksi ja vanha pyykkitupa lastenkulttuuritilaksi. Pikkutallin yhteyteen tuli

myös koko kartanoalueen jätehuolto. Tallirakennusten korjaustyöt valmistuivat joulukuussa 2021. Pyykkitupa valmistui Hakunilan alueen ainoaksi lastenkulttuuritilaksi alkuvuodesta 2022. Kesällä 2022 olivat avoinna kahvila-ravintola Håkans pehtoorintalossa, lastenkulttuurikeskus Pyykkituvassa sekä viikonloppuisin Koiramäen kartanolla -näyttely pikkutallissa ja aittanäyttelyt aitoissa. Vuosien varrella päärakennuksen kunnostamista on valmisteltu jo esimerkiksi pintamateriaalien kunto- ja väritutkimuksilla. Kaupunginmuseo on tutkinut ja restauroinut rakennuksen irtaimistoa, joka on merkittävä osa museon kokoelmaa.

Päärakennuksen käytön suunnittelu tapahtuu suojelun ehdoilla
Vuosien kehitystyön viimeinen vaihe alkaa, kun kartanon päärakennuksen sisätilat kunnostetaan vuosina 2024–2025 ja toiminta käynnistyy keväällä 2026. Päärakennuksen korjaustoimien tueksi on laadittu restaurointisuunnitelma jo vuonna 2011, ja se on ollut myös pohjana syksyllä 2022 käynnistyneessä tarveselvitys-hankesuunnitelmatyössä. Restaurointisuunnitelmassa on huonekohtaisesti käyty läpi pinnoille tehtävät korjaustoimet, joissa asemakaavan suojelumääräykset on otettu huomioon. Suunnitelmassa lähtökohtana on mahdollisimman laaja alkuperäisten pintamateriaalien säilyttäminen. Håkansbölen päärakennuksen erityisyys on aito ja alkuperäinen jugend-arkkitehtuuri. Se muodostaa valtakunnallisestikin ainutlaatuisen kokonaisuuden, joka ulottuu kartanorakennuksen lisäksi esineisiin ja huonekaluihin.
Toimintojen sijoittamista arvokkaisiin interiööreihin rajoittavat muun muassa alkuperäisten pintamateriaalien kulutuksenkesto, uusien käyttötarkoitusten vaatimien teknisten järjestelmien sijoittaminen arvokkaaseen huonetilaan, henkilömäärien suhde painovoimaisen ilmanvaihdon riittävyyteen sekä paloturvallisuuden määrittämät reunaehdot käyttäjämääriin. Rakennuksen käytön mukana tulee vaateita, joihin korjaussuunnittelussa pyritään vastaamaan rakennuksen ehdoilla. Näitä asioita ovat muun muassa esteettömyys, riittävät ilmamäärät, paloturvallisuus sekä hygienia- ja tilavaatimukset keittiö-, siivous- ja sosiaalitiloissa.

Julkisivuihin sekä sisätiloihin vaikuttavat ilmanvaihtojärjestelmät ja muut laitteistot pyritään minimoimaan, koska niiden asentaminen olisi ristiriidassa asemakaavan suojelumääräysten kanssa. Tämä vaikuttaa käytön mahdollisuuksiin jonkin verran. Toimintojen suunnittelussa on osattava huomioida myös niiden seurannaisvaikutukset. Esimerkiksi ruoan tarjoaminen ei ole suuressa mittakaavassa mahdollista, koska siihen liittyvät tilantarpeet ja tarvittavien laitteistojen määrä eivät tue rakennuksen suojelua.
Asumiskäyttö on suljettu pois toiminnasta, koska asuintiloihin liittyvät vaateet esimerkiksi sisäilman, märkätilojen ja palo-osastoinnin järjestämisestä aiheuttavat liikaa suojelua kumoavia muutostarpeita. Samalla myös menetettäisiin tiloja laajemman yleisön käytöstä. Kokouslaitteistoihin ja esimerkiksi äänentoistoon liittyviin teknisiin tarpeisiin ratkaisuna ovat erilaiset muunneltavat ja siirrettävät laitteet, joiden avulla käyttö on mahdollisimman joustavaa eikä sisustuksen autenttisuus kärsi.

Elävä ja ainutlaatuinen kartanomuseo suojelun rajoissa
Kiinnostus museoihin on kasvanut viime vuosien aikana merkittävästi. Museobuumi näkyy matkailutrendinä sekä myytyjen Museokorttien että kortilla tehtyjen museokäyntien määrän vuosittaisena kasvuna. Museot ovat nykyään aktiivisia toimijoita, joilla on vahva yhteiskunnallinen rooli yhteisöjään tukevina toimijoina, jotka kuuntelevat, keskustelevat, osallistuvat ja osallistavat. Håkansbölen päärakennuksen kartanomuseosta tulee tällainen ainutlaatuinen, elävä, aktiivinen ja kaikille avoin kartanomuseo.

Håkansbölessä rakennus itsessään on näyttely. Kartanomuseossa esineet, kaakeliuunit ja tapetit kertovat talon ja sen asukkaiden tarinaa; kävijä on kylässä Sanmarkeilla. Lisäksi vaihtuvissa näyttelyissä voidaan nostaa esiin laajempia pedagogisia sisältöjä, esimerkiksi katsauksia arkkitehtuuri- tai

kaupunkikehityksen historiaan, maatalouden ja kartanoiden yhteiskunnalliseen asemaan eri aikoina tai vaikkapa lasten kasvattamiseen 1900-luvun alussa.
Kartanon ensimmäisessä kerroksessa sijaitsevat asiakkaiden vaatesäilytys, museokauppa ja yleisötila, wc, keittiö sosiaalitiloineen sekä museohuoneita. Toisessa kerroksessa on museohuoneita, museon työntekijöiden työhuone ja varasto sekä kaksi huonetta, joita voidaan vuokrata lyhytkestoiseen kokouskäyttöön.

Alkuperäisten pintojen suojelulla ja restauroinnilla taataan elämyksellinen museokäynti sekä historian säilyminen asiakkaiden koettavaksi jatkossakin. Toiminta sovitetaan edellä mainittujen rakennussuojelun, paloturvallisuuden ja ilmanvaihdon reunaehtoihin. Näyttelyiden lisäksi kartanomuseossa toteutetaan monipuolista yleisötyötä ja -toimintaa, esimerkiksi opastuksia, työpajoja, esityksiä, museokauppapalveluita ja pieniä kaupungin vastaanottoja.

Vapaampaa toimintaa voidaan järjestää niissä tiloissa, joissa pintamateriaaleja joudutaan niiden vaurioituneisuuden takia uusimaan laajemmin. Ruokasalista tulee päätapahtumatila. Se on tarkoitus sisustaa siten, että siellä voidaan järjestää pienimuotoisia kulttuuritapahtumia, kuten kamarikonsertteja. Päärakennuksessa voidaan järjestää myös juhlatilaisuuksia yhteistyössä kartanoalueen kahvilayrittäjän kanssa. Esimerkiksi vihkimistilaisuus tai hääparin valokuvaushetki on mahdollista järjestää päärakennuksessa henkilömäärärajoitukset huomioiden, kun juhlatilaisuus ruokailuineen tapahtuu pihapiirin niihin tarkoitetuissa juhlatiloissa. Vastaavia palvelukokonaisuuksia, joissa päärakennus toimii osana tilaisuutta sekä talli ja pehtoorintalo varsinaisena juhlapaikkana, on mahdollista suunnitella monenlaisiin tarpeisiin.

Kartanoalueella järjestettävien tapahtumien aikana päärakennus toimii info- ja palvelupisteenä. Sekä kaupunginmuseo että useat kaupungin ulkopuoliset toimijat järjestävät jatkossakin alueella ulkoilmatapahtumia, kuten puistokonsertteja, ulkoilmateatteria, vanhojen autojen tapahtumia, myyjäisiä, lasten leirejä, lavatansseja, paint and wine -konseptin tilaisuuksia, puistopiknikkejä ja -kirppiksiä sekä sesonkitapahtumia joulunalusaikaan ja keväällä. Uusia tapahtumia voidaan kehittää yhteistyössä alueen yrittäjien, asukkaiden sekä muiden vantaalaisten kartanotoimijoiden ja Hakunilan urheilupuiston kanssa.

Toiminnan suunnittelu ja yhteiskehittäminen
Toiminnan nykytilaa on kartoitettu ja tulevaisuuden toimintoja visioitu vuonna 2022 kaupungin työryhmässä. Vuonna 2023 alueen yhteiskehittämistä jatketaan projektikoordinaattorin vetämänä yhdessä kaupungin asiantuntijoiden sekä alueen asukkaiden ja yhdistysten kanssa. Heille tarjotaan mahdollisuus ideoida ja osallistua alueen toiminnan suunnitteluun. Sotungissa ja Hakunilassa on aktiivisia asukkaita, ja toiminnan suunnittelussa huomioidaan myös alueen moniäänisyys. Kartanoalueen kehittäminen linkittyy Hakunilan kulttuuri- ja urheilupuiston kehittämissuunnitelmaan.

Vantaan kulttuuripalveluiden teettämässä asukastutkimuksessa (11/2022) sekä Kartanon joulu 2022 -tapahtumassa toteutetussa kävijäkyselyssä erilaiset tapahtumat nousevat ensisijaisena toiveena alueen palveluiksi. Toinen kyselyissä korostunut toive on kahvilapalvelut. Näihin toiveisiin kartanoalueella tullaan vastaamaan kaupunginmuseon, lastenkulttuurikeskuksen, kahvilayrittäjän sekä alueen muiden toimijoiden yhteistyöllä jatkossakin.

Kävijäkyselyssä esitettyjä ehdotuksia ovat esimerkiksi historian elävöittäminen ja esiintuominen, opastukset, luennot, työnäytökset, konsertit, teatteri, stand up, runonlausunta, performanssit ja kurssitoiminta. Tapahtumien lisäksi toinen kävijäkyselyssä toistunut teema oli alueen luonnon, puiston ja miljöön korostaminen. Kartanoalue on vehreä keidas urbaanin kaupungin sydämessä ja sopii

erinomaisesti esimerkiksi tyhy- ja virkistystilaisuuksiin. Kolmas teema oli toimintojen suuntaaminen lapsiperheille ja kouluille sekä yhteisöllinen ja ylisukupolvinen toiminta, joka soveltuu kaikenikäisille. Kehitysajatuksina kyselyssä nostettiin esiin yhteiset verkkosivut sekä saavutettavuuden parantaminen esimerkiksi pyöräilyreittien ja joukkoliikenteen kehittämisen avulla.

Toiminnan suunnittelun ydinsidosryhmiksi on tunnistettu Kartanon kummit ry, Lastenkulttuurikeskus Pyykkitupa sekä kahvila-ravintola Håkans. Heidän edustajiaan on haastateltu joulu-tammikuussa 2022–2023 heidän kartanoalueen kehitykseen liittyvistä näkemyksistään. Kartanon kummit ry:n toiveissa on jatkaa tukitoimintaansa ja järjestää museon ja Hakunila-Seuran kanssa yhteistyössä jo perinteeksi muodostuneita joulu- ja kevättapahtumia sekä kummituskierroksia. Håkansin yrittäjät toivoivat, että tasaisesti vuoden ympäri järjestettäisiin noin 500 ihmisen tapahtumia, mihin 60-asiakaspaikkainen kahvila sopii hyvin. Lastenkulttuurikeskus Pyykkituvan kohderyhmänä ovat koulut ja päiväkodit, joita ovat houkutelleet alueelle erilaiset omatoimityöpajat. Toiminta on lähtenyt käyntiin hyvin. Tärkeimmät kävijäryhmät ovat olleet lähialueen lapsiryhmät sekä lapsiperheet Hakunilasta ja Helsingin puolelta. Toiminnallisuus tulee vahvasti esiin kaikkien toimijoiden haastatteluista.

Selvityksen perusteella kaupunkilaisten toiveet ja toimijoiden tulevaisuuden ajatukset sekä suojelun asettamat ehdot ovat hyvin tasapainossa. Ideat ovat toteutettavissa. Yhteinen kehittäminen ja palvelukonseptin laatiminen jatkuvat seuraavien vuosien aikana, ja vuonna 2026 Håkansbölessä avautuu ainutlaatuinen ja elävä kartanomuseo.

Kaupunginhallitus 14.11.2022 § 15

Kaupunkikulttuurin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään
a) kehittää Håkansbölen kartanon päärakennusta soveltuvaksi yleisölle avoimeksi museotilaksi, pienimuotoisiin tapahtumiin sekä kaupungin edustustilaksi,
b) antaa tämä toimeksi Håkansbölen kartanon päärakennuksen peruskorjauksen tarvesuunnitelmatyöhön.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

———

Kaupunginhallitus 28.11.2022 § 17

Kaupunkikulttuurin toimialan apulaiskaupunginjohtajan vs. esitys:

Päätetään
a) kehittää Håkansbölen kartanon päärakennusta soveltuvaksi yleisölle avoimeksi museotilaksi, pienimuotoisiin tapahtumiin sekä kaupungin edustustilaksi,
b) antaa tämä toimeksi Håkansbölen kartanon päärakennuksen peruskorjauksen tarvesuunnitelmatyöhön.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

———

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 9

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) kehittää Håkansbölen kartanon päärakennusta soveltuvaksi yleisölle avoimeksi, aktiiviseksi ja vuorovaikutteiseksi museotilaksi, pienimuotoisiin tapahtumiin sekä kaupungin edustustilaksi edellä mainittujen suojelumääräysten puitteissa.
b) antaa tämä toimeksi Håkansbölen kartanon päärakennuksen peruskorjauksen tarvesuunnitelmatyöhön.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet: Liite 1: Håkansbölen kartanon asemakaavamerkinnät ja määräys

Täytäntöönpano: Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala / Museopalvelut

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Museopäällikkö Marjo Poutanen, p. 040 846 7814 (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Håkansbölen kartanon asemakaavamerkinnät ja määräys

Y – Yleisten rakennusten korttelialue

Håkansbölen kartanoalue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009)

Kartanoalueen kaikki rakennukset ja historiallinen puisto muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden, jossa rakennussuojelu ja ympäristön suojelu nivoutuvat toisiinsa. Y-korttelialueelle on asemakaavaselostuksessa annettu lisäohjeita.

Puisto tulee säilyttää yleisölle avoimena. Yleisötapahtumien henkilömäärä on rajoitettu. Myös vanhan talouspihan käyttö on rajoitettu.

Alueen asunnoille ei sallita yksityispihoja.

Kartanoalueen alla kulkevan satamaradan kohdalla ei saa toteuttaa sellaisia rakennustoimenpiteitä, jotka edellyttävät tunneliin vaikuttavia kaivutöitä.

Syntyvien hulevesien määrä tulee minimoida säilyttämällä pihat luonnonmukaisina ja vettä läpäisevinä. Hulevedet on käsiteltävä tonteilla imeyttämällä ja viivyttämällä viherpainanteissa ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään ja Kormuniitynojaan.

Autopaikkatarve ja huoltoajoreitit määritellään rakennusluvan yhteydessä.

Suojeltavia rakennuksia 1,2,3 ja 10 koskevia määräyksiä:

Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus. Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos- tai lisärakentamistoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto. Suunnittelutyössä tulee käyttää ammattitaitoista ja historialliseen rakennuskantaan perehtynyttä suunnittelijaa.

1 Håkansböle gård

Kartano on museorakennus, jota saa käyttää pienimuotoisena kokoontumistilana. Tilaisuuksien henkilömäärä on rajoitettu. Tarvittaessa toisen kerroksen eteläpäätyä voidaan käyttää asumiseen.

Päärakennuksen korjaus ja käyttötarkoituksen muutos tulee tehdä siten, että tilojen ja rakenteiden arkkitehtoninen ja historiallinen arvo säilyvät.

Kartanon päärakennuksen sisätilat (myös rakennusosat ja pintarakenteet) suojellaan historiallisesti arvokkaina. Ensimmäisen ja toisen kerroksen päätilat sekä ullakkotilat ja kellarin vanhimmat rakennusosat tulee säilyttää tai ennallistaa.

Rakennuksen eteläpäädyssä ja kellarin teknisissä tiloissa toimintaa parantavat vähäiset muutokset ovat mahdollisia.

Rakennukseen ei saa tehdä hissiä. Esteetön sisäänpääsy on mahdollista rakentaa eteläpäädyn sisäänkäynnin yhteyteen.

Rakennuksen ilmanvaihto tulee järjestää pääosin painovoimaisesti.

10 § **Kaavoitusohjelma 2023-25**

VD/14622/00.01.02.00/2022
TeA/MSI/ILA/TKA/JOR/A-RK/MYL/MJA/LMU/KN/VIK/MT

Vantaan kaavoitusohjelmalla 2023 toteutetaan kaupunkistrategian painopisteitä: mahdollistetaan taloudellisesti kestävää ja elinvoimaista kaupunkia sekä hyviä asukaslähtöisiä palveluja, estetään eriarvoistumista ja varmistetaan hiilineutraalisuutta.

Kaavoitusohjelman tavoitteena on toteuttaa Vantaan kaupungin strategiaa ja kaupunkitasoisia ohjelmia, sitovia tavoitteita, toimialan tavoitteita sekä kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueen tuloskorttia. Kaavoituksella luodaan myös edellytyksiä saavuttaa kaupungin taloudellisia tavoitteita mm. maankäytöstä syntyvien tulojen ja työpaikkakehityksen avulla.

Kaavoitusohjelman valmistelua ovat ohjanneet mm. seuraavat strategiset tavoitteet:

- Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa vuonna 2030
- Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään
- MAL-tavoitteet toteutuvat
- Valmistuvien pientalojen määrä nousee 550 asuntoon
- Vantaan ratikkakaupungin suunnittelu etenee kokonaisvaltaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti.

Kaavoitusohjelma valmistellaan kaupunkiympäristölautakunnan käsiteltäväksi vuosittain, ja se on rakenteeltaan rullaava. Ohjelma sisältää kuvauksen vuonna 2023 valmistuviksi ohjelmoiduista kaavahankkeista aikatauluineen sekä tavoiteltuine kerrosalamäärineen. Lisäksi ohjelmaan on hahmoteltu karkeammalla tasolla vuosien 2024–2025 kaavahankkeet, joita tarkennetaan tulevien vuosien kaavoitusohjelmissa.

Toimintaympäristön muutokset
Kuluvan MAL-tavoitekauden 2020–2023 Vantaan asuntokaavoitukselle asetettu tavoite on 960 000 k-m2 neljän vuoden aikana, mikä tarkoittaa 240 000 k-m2:ä vuodessa. Asemakaavoitus saavutti tavoitteen vuonna 2020, mutta on jäänyt siitä selvästi sekä vuosina 2021 että 2022. Vuoden 2023 kaavaohjelmassa uuden asumisen kerrosalaa on ohjelmoitu 305 000 k-m2, mikä on selvästi yli vuosittaisen 240 000 k-m2:n tavoitteen. Tästä huolimatta aiempien vuosien tavoitteista jääminen tarkoittaa sitä, että kaupunki ei tule saavuttamaan MAL-kauden 2020–2023 asuntokaavoituksen kokonaistavoitetta. Asumisen kaavoitus on yksi MAL-sopimuksen osatavoite. Koko MAL-kokonaisuuden toteutumisesta raportoidaan tarkemmin vuoden 2023 aikana.

Vuoden 2022 aikana asemakaavoituksessa on seurattu aiempaa systemaattisemmin kaavahankkeiden viivästysten syitä, ja niistä on myös raportoitu säännöllisesti kaupunkiympäristölautakunnalle. Seuranta osoittaa, että yleisimmät syyt kaavahankkeiden viivästymiselle ovat selvitysten viivästyminen tai lisäselvitysten tarve, henkilöstövaje sekä neuvotteluiden pitkittyminen maanomistajan tai kiinteistökehittäjän kanssa. Näistä kaksi ensimmäistä ovat osittain päällekkäisiä ilmiöitä ja niihin on reagoitu mm. henkilöstösuunnittelussa. Selvitysten kohdalla oleellista on myös huomioida selvitysten vaatima aika entistä paremmin jo ohjelmointivaiheessa sekä pyrkiä ennakoimaan etenkin laajempia alueita koskevia selvitystarpeita jo etukäteen. Neuvottelujen pitkittymisen syyt ovat monesti maanomistajakohtaisia, mutta kaupunki voi omia kumppanuuskaavoitusprosessejaan kehittämällä vaikuttaa neuvottelujen sujuvuuteen. Etenkin kumppanuuskaavoitushankkeiden näkökulmasta vuoden

2023 toimintaympäristö näyttää kuitenkin erittäin haastavalta ja epävarmalta. Yleisen taloustilanteen ja rakentamisen suhdanteen kehitys vaikuttaa väistämättä kaavoitusohjelman toteutumiseen.

Uusi rakentamislaki ja siihen liittyvä laki rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä (RYTJ) on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä ja tulossa mahdollisesti voimaan 1.1.2024. Vaikka lakiuudistukset eivät tulekaan voimaan vielä kuluvan vuoden aikana, niiden edellyttämät muutokset Vantaan kaupungin prosesseissa ja tietojärjestelmissä vaativat kaupunkiympäristön ja tietohallinnon resursseja jo vuonna 2023.

Kaavoitusohjelman painopisteet

Yleiskaavoitus

Yleiskaavayksikkö laatii strategisen tason kaupunkisuunnitelmia ja vastaa seudullisesta maankäytön yhteistyöstä. Yksikön erityisasiantuntijat osallistuvat kaupunkitasoisiin suunnitteluhankkeisiin ja asemakaavoitukseen.

Seudullisessa suunnittelussa ajankohtaisin työ on MAL2023 -suunnitelman laatiminen. Kyse on Helsingin seudun 15 kunnan ja valtion yhteisestä maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) kokonaissuunnitelmasta. Maakuntakaavoja ei ole käynnissä, mutta tiivis yhteistyö Uudenmaan liiton kanssa on jatkuvaa mm. lakiuudistuksien edunvalvonnassa.

Vantaan uusi yleiskaava 2020 (YK0048) tuli voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu ja ohjaaminen on yksikön keskeisiä työtehtäviä 2023–25. Tämä tarkastelu on tarkoitus tehdä teemoittain. Esimerkiksi työpaikka-alueista on ensimmäisenä käynnistynyt yhteistyöhanke Kiila - Ruotsinkylän tilanteen selvittämiseksi useiden tahojen kanssa (mm. HSY, Tuusula). Kasvun turvaamiseksi on toteuttamisen ohjelmoinnissa tarkoitus yhdistää kaksi keskeistä teemaa: asuminen ja arjen palveluverkko.

Vihreä ja virtaava Vantaa – viherrakenteen kehityskuva (VIVA) valmistuu pala kerrallaan. Vuonna 2023 laaditaan yleiskaavan ekologista verkostoa tarkentava selvitys sekä kehityskuvakartat ja selostus.

Uusina töinä yleiskaavoituksessa aletaan selvittää kokonaisheikentymättömyyden Vantaan mallia, jolla pyritään etsimään keinot luontoalueiden ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi kasvavan kaupungin kontekstissa. Lisäksi yleiskaavoitus seuraa Helsingin Östersundomin osayleiskaavatyötä ja valmistautuu Länsisalmen osayleiskaavan laadintaan, joka ohjelmoidaan rinnan Östersundomin osayleiskaavan kanssa. Yleiskaavaan pohjautuvia ja sitä tarkentavia alueellisia suunnitelmia käynnistyy 2023–2025 tarpeen mukaan muitakin.

Asemakaavoitus

Kaavoitusohjelmalla varmistetaan, että kaavoituksen käytettävissä olevia resursseja käytetään tasapuolisesti ja tarkoituksenmukaisesti kaikkien suuralueiden hyväksi. Kehittämisen pääpaino on valtuustostrategian mukaisesti kaupunkikeskustojen kehittämisessä. Keskustoja kehitetään monipuolisina asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueina. Tavoitteena on kestävä maankäyttö, kaupunkimainen korttelirakenne ja viihtyisä lähiympäristö, jossa jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne ovat luontevin tapa liikkua. Kaupungin kasvaessa on varmistettava myös riittävä palvelutonttien tarjonta. Kaavoitusohjelmaan sisältyy useita kaavoja päiväkoteja, kouluja ja muita palvelutiloja varten. Kaavoitusohjelmassa näkyvät myös asemakaavat, joita laaditaan keskustoja elävöittäviä urheilun, kulttuurin ja vapaa-ajan hankkeita varten. Vuonna 2023 kaavoitettavaksi ohjelmoidusta uudesta asuntokerrosalasta yli 80 % sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle.

Työpaikkahankkeiden asemakaavoja valmistellaan yhteistyössä yritysten kanssa sekä yksityisille että kaupungin maille. Vuodelle 2023 on ohjelmoitu asemakaavoitettavaksi yhteensä noin 92 000 k-m2 uutta työpaikkakerrosalaa.

Asuntokaavoitus painottuu keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Tavoitteena on tuottaa laadukasta ja toimivaa kaupunkiympäristöä ja saavuttaa MAL-sopimuksen tavoitteet. Lähivuosina uusi asuntokaavatuotanto painottuu Kivistöön, Myyrmäkeen ja Aviapolikseen, mutta myös Tikkurilassa, Hakunilassa ja Korsossa on suuria hankkeita. Kaavoitusohjelmakauden erityisenä tavoitteena on lisätä pientaloasumisen kaavoitusta ja kehittää Vantaata kodikkaiden pientaloalueiden kaupunkina. Kaavoitusohjelmaan sisältyykin uusia pientaloalueita eri puolilla kaupunkia. Uusilla pientaloalueilla suositaan monimuotoista asuinrakentamista niin että suunnitellaan myös omakoti, pari- ja erillistaloja sekä townhouse- tyyppisiä kaupunkipientaloja.

Laajemmat alueelliset tarkastelut luovat yksittäisille asemakaavatöille perustan, joka tukee tavoiteltua aluekokonaisuuden kehitystä. Näillä suunnitelmilla ohjataan kaupunkirakenteen tiivistymistä ja palveluiden sijoittumista hallitusti ja tavoitteellisesti kokonaisuus edellä. Valmisteilla ovat mm. Väritehtaan alueen, Rauhalanlaakson ja Korson kaavarungot sekä Katrinebergin kehityskuva ja Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet.

Vantaan ratikan kaavoitus painottuu vuonna 2023 asemakaavatasolle. Ratikan vaikutusalueella on käynnissä useita keskustojen kehittämisen ja täydennysrakentamisen mahdollistavia asemakaavahankkeita, minkä lisäksi ratikan katualueiden asemakaavoitus jatkuu.

Kaavoituksella on tärkeä tehtävä myönteisen kehityksen mahdollistajana. Vanhoilla alueilla tuetaan kaupunkirakenteen uudistushankkeita, mikä luo edellytyksiä myös palveluverkon kehittämiselle. Eriytymiskehityksen torjunta on tärkeä huomioida myös uusilla kaupunkialueilla esim. asuntojakauman monipuolisuudesta ja palveluverkon riittävyydestä huolehtimalla. Viihtyvyyden lisäämisen ohella myönteistä kaupunkikehitystä edistävät alueiden saavutettavuutta parantavat toimet.

Asemakaavoituksella varmistetaan osaltaan kaupungin resurssiviisautta. Resurssiviisauden tiekartan tavoitteet ovat osa jokaista kaavahanketta, minkä lisäksi kaavoitusohjelmaan sisältyy kaupungin hiilineutraalisuustavoitteen kannalta merkittäviä yksittäisiä kaavatöitä. Tavoitteena on ohjata kaupungin kasvu joukkoliikennevyöhykkeelle ja edistää vähähiilisiä ratkaisuja rakentamisessa. Kaavoitus toimii myös osana poikkihallinnollista yhteistyötä, jossa edistetään puurakentamiskohteita, alueellisia energiaratkaisuja ja vähähiilistä koerakentamista.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 6

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä liitteen mukainen kaavoitusohjelma 2023, ja
b) esittää kaupunginhallitukselle kaavoitusohjelma 2023 merkittäväksi tiedoksi.

Käsittely:
Merkittiin, että esittelijä täydensi päätöksen esittelytekstin asemakaavoitusta koskevaa osuutta seuraavalla lauseella: ”Uusilla pientaloalueilla suositaan monimuotoista asuinrakentamista niin että suunnitellaan myös omakoti, pari- ja erillistaloja sekä townhouse- tyyppisiä kaupunkipientaloja.”

Merkittiin, että esittelijä muutti esitystään siten, että Koivurinteen kaavamuutokseen Länsi-Vantaalla liittyvää kaava-aluetta laajennetaan koskemaan myös Koivurinteen pohjoisosaa. Kaavan arvioiduksi aloitusajankohdaksi vaihdetaan 3/2023.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Merkittiin, että porvariryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien Liike Nytin ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: ”Hakunilan keskustaa koskevan kaavatyön yhteydessä on pyrittävä voimakkaasti edistämään omistusasumista alueella. Mikäli vuokra-asumista tullaan mahdollistamaan Hakunilan keskustan alueelle, tulee sen olla niin kutsuttua kovan rahan asumista. Tällä tavoin pyritään estämään alueen eriarvoistumiskehitys.”

Merkittiin, että sosialidemokraattien lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmiston ryhmä yhtyi: ”Länsimäen ja Hakunilan keskusta-alueilla kuten koko Vantaalla huomioidaan ja edistetään monipuolista asuntotyyppikannan rakentamista niin että uusi asuntorakentaminen on sopivassa suhteessa jo olemassa olevaan omistus- ja vuokra-asuntokantaan. Vuokra- asuntotuotannossa pitää säilyä koko Vantaan alueella myös sosiaalisen Ara-tuotannon pitkän korkotuen asuntorakentaminen sisältyen myös uuteen Mal- sopimussuunnitelmaan ja tontteja on varattava riittävästi tähän tarkoitukseen.”

Merkittiin, että Liike Nytin lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman: ”Vuodelle 2023 odotetaan erityisen heikkeneviä talousnäkymiä ja sen myötä rakentamisen suhdanne väistämättä heikkenee. Kaupunki ei ole saavuttanut kahtena edellisenä vuotena MAL-sopimuksen vuotuista asumisen kerrosneliötavoitetta, joten kaavoitusohjelman 305 000 k-m2:n toteutumista vuodelle 2023 ei voida pitää realistisena.”

———

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 10

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi kaavoitusohjelma 2023.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että keskustan ryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
“Kaavoitusohjelman 2023-25 toteutuksessa tulee huomioida kaupungin segregaatio-haasteet alueiden rakentumisessa sekä yksityisautoilun pysäköintihaasteet eri puolilla kaupunkia. “

Liitteet:
- Kaavoitusohjelma 2023–25
- Kaavoitusohjelman liite: Asemakaavahankkeet suuralueittain (II)

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine, puh. 050 304 1921
yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159
asemakaavapäällikkö Ilkka Laine, puh. 050 540 2254
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KAAVOITUSOHJELMA 2023 - 2025

Hyvä kaupunki rakennetaan talo kerrallaan

Kaavoitusohjelma on työtä ohjaava, luetteloita sisältävä asiakirja. Sen taustalla on monenlaisia lukuja, aikatauluja, arviointeja ja päätöksiä. Kaavoitusohjelma ei kuitenkaan ole pelkkä tekninen taulukko, vaan sen taustalla on kaupungin kokoinen näkemys siitä, mihin suuntaan Vantaata kehitetään ja rakennetaan. Kaupunkia rakennetaan päätös kerrallaan, ja tässä ohjelmassa on osa niistä. Kaupungin rakentaminen vaatii myös yhteisen hyvän tunnistamista, se vaatii aikaa ja jatkuvuutta, sitkeyttä ja päivittyvää oppimista.

Vantaan kaavoitusohjelmalla 2023 toteutetaan kaupunkistrategian painopisteitä: mahdollistetaan taloudellisesti kestävää ja elinvoimaista kaupunkia sekä hyviä asukaslähtöisiä palveluja, estetään eriarvoistumista ja varmistetaan hiilineutraalisuutta. Kaavoitusohjelma käsittää yleiskaavaan ja asemakaavoitukseen liittyvät työt. Sitä valmistellaan yhteistyössä koko kaupungin ja kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden kanssa, sillä se vaikuttaa moniin työtehtäviin ja prosesseihin. Sekä yleis- että asemakaavoilla ennakoidaan tulevaa kehitystä ja varaudutaan yhteiskunnan tarpeisiin.

Kaavoitusohjelmalla varmistetaan, että kaavoituksen käytettävissä olevia resursseja käytetään tasapuolisesti ja tarkoituksenmukaisesti kaikkien suuralueiden hyväksi. Kehittämisen pääpaino on valtuustostrategian mukaisesti kaupunkikeskustojen kehittämisessä, mutta kaavoitusohjelmassa otetaan huomioon myös työpaikkojen tarve, erilaiset palvelut ja pientaloalueet. Kaikkialla Vantaalla meillä on tavoitteena maankäytön kestävyys sekä monipuoliset asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueet, viihtyisä lähiympäristö, jossa jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne ovat luontevin tapa liikkua. Kaupungin kasvaessa on varmistettava myös riittävä palvelutonttien tarjonta. Kaavoitusohjelmaan sisältyy useita kaavoja päiväkoteja, kouluja ja muita palvelutiloja varten. Kaavoitusohjelmassa näkyvät myös asemakaavat, joita laaditaan keskustoja elävöittäviä urheilun, kulttuurin ja vapaa-ajan hankkeita varten. Vuonna 2023 kaavoitettavaksi ohjelmoidusta uudesta asuntokerrosalasta yli 80 % sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle.

Vuoden 2023 erityisenä uutena tavoitteena on edistää luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Se on muuttuvassa ja nopeasti kasvavassa kaupungissa erityisen vaikeaa, mutta myös elämän edellytysten kannalta oleellista. Pystymmekö kehittämään sellaisia kaupunkirakentamisen keinoja, joiden avulla säilytetään jo olemassa olevaa luontoa ja jopa parannetaan jo tuhoutuneita ympäristöjä?

Uusi rakentamislaki ja siihen liittyvä laki rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä (RYTJ) on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä ja tulossa mahdollisesti voimaan 1.1.2024. Luonnonsuojelulaki hyväksyttiin jo loppuvuonna 2022. Vaikka lakiuudistukset eivät tulekaan voimaan vielä kuluvan vuoden aikana, niiden edellyttämät muutokset Vantaan kaupungin prosesseissa ja tietojärjestelmissä vaativat kaupunkiympäristön ja tietohallinnon resursseja jo vuonna 2023.

Kaupunkiympäristö vaikuttaa jokaiseen vantaalaiseen. Vantaa on asukkaidensa ja toimijoidensa kaupunki. Siksi tavoitteenamme on kaikissa olosuhteissa rakentaa ihmisille hyvää kaupunkia, ja hyvä kaupunki rakennetaan yhdessä.

Vantaalla 2.1.2023 Tarja Laine

Yleiskaavoituksen työt 2023-25

Yleiskaavoituksen työt 2023 - 2025

Vastaamme seudullisesta maankäytön suunnittelusta Vantaan osalta. Uuden MAL2023 – suunnitelman laadinta on luonnosvaiheessa ja osallistumme sekä luonnoksesta lausumiseen että viimeistelyyn 2023. Seuraavan suunnitelman laadinta käynnistynee 2025. Maakuntakaavoja ei ole tällä hetkellä käynnissä.

Kaupunkitasoisista yleiskaavatöistä merkittävin yleiskaava 2020 tuli voimaan 11.1.2023 lähes kokonaisuudessaan. 2023 tärkeimpiä töitä on uuden yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu ja siihen liittyvät selvitykset, joita alustavasti on pohdittu tehtäväksi sekä työpaikkakasvun turvaamisesta että urbaanista lähipalveluverkosta. Kiilasta käynnistyy oma selvitys yhteistyössä useiden tahojen kanssa. Yleiskaavasta ulos rajatulle Länsisalmen alueelle on suunniteltu osayleiskaavan laadintaa. Ratikan kaavarunko on hyväksymiskäsittelyssä.

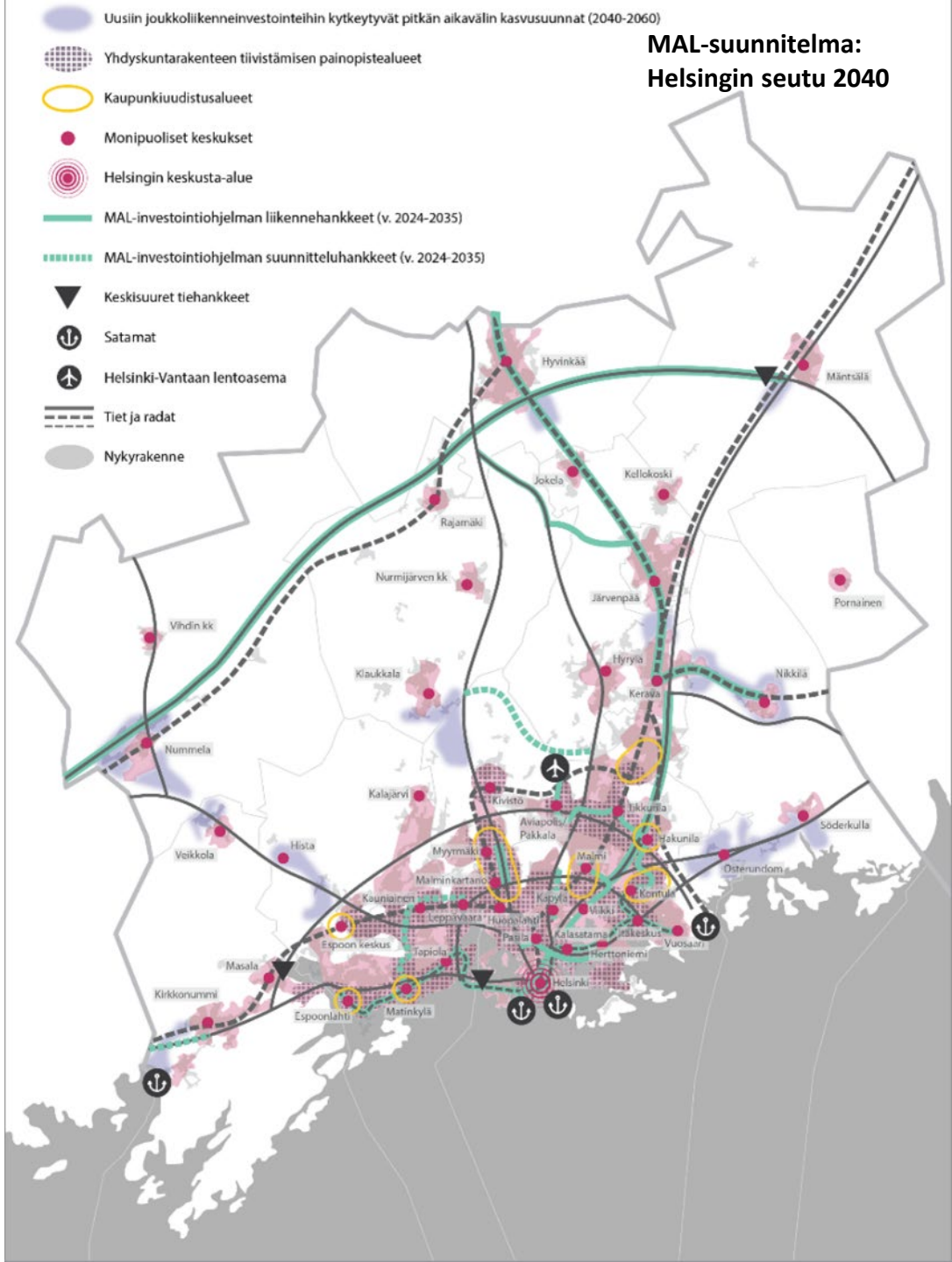
Kestävä kaupunki-tiimin jatkaa Vantaan viherrakenteen kehityskuvan VIVAn laadintaa. Sen osatyönä laaditaan yleiskaavan ekologista verkostoa tarkentava selvitys. Lisäksi käynnistetään Vantaan kokonaisheikentymättömyyden mallin laadinta.

Mari Siivola, yleiskaavapäällikkö
Laura Muukka, johtava maisema-arkkitehti

MAL2023-suunnitelma

MAL-suunnitelman luonnosta odotetaan lausunnoille alkuvuodesta 2023. Valmis työ toimii seuraavien MAL-sopimusneuvottelujen pohjana.

- Luonnoksessa seudun määrälliset kasvutavoitteet ovat 16 500 asuntoa vuodessa ja asuntoasemakaavaa 1,5 milj. kerrosneliömetriä vuodessa.
- Seudun kehitystä tukevissa liikennehankkeissa Vantaan ratikka on ensimmäisen kauden 2024 – 27 osuudessa.

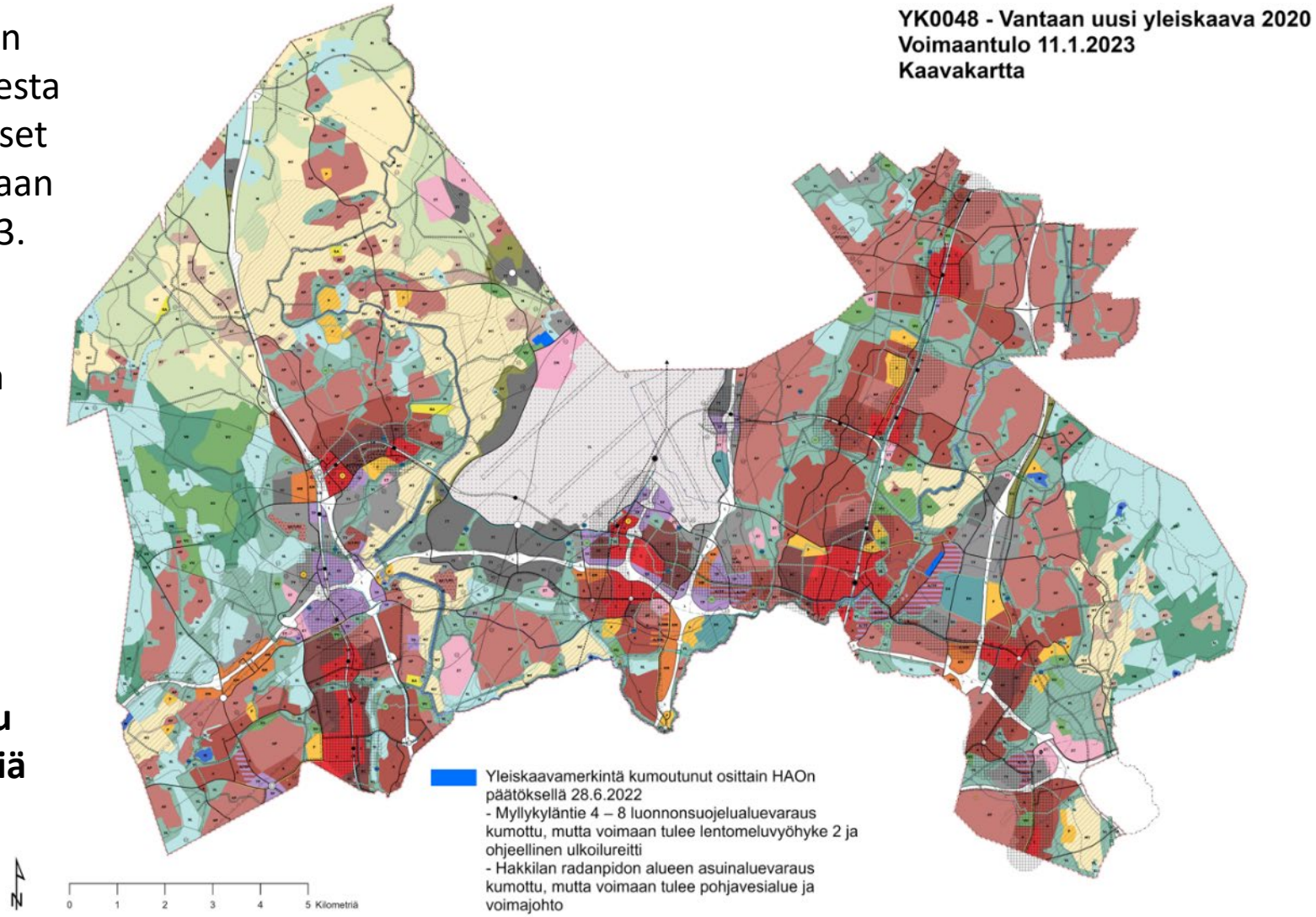


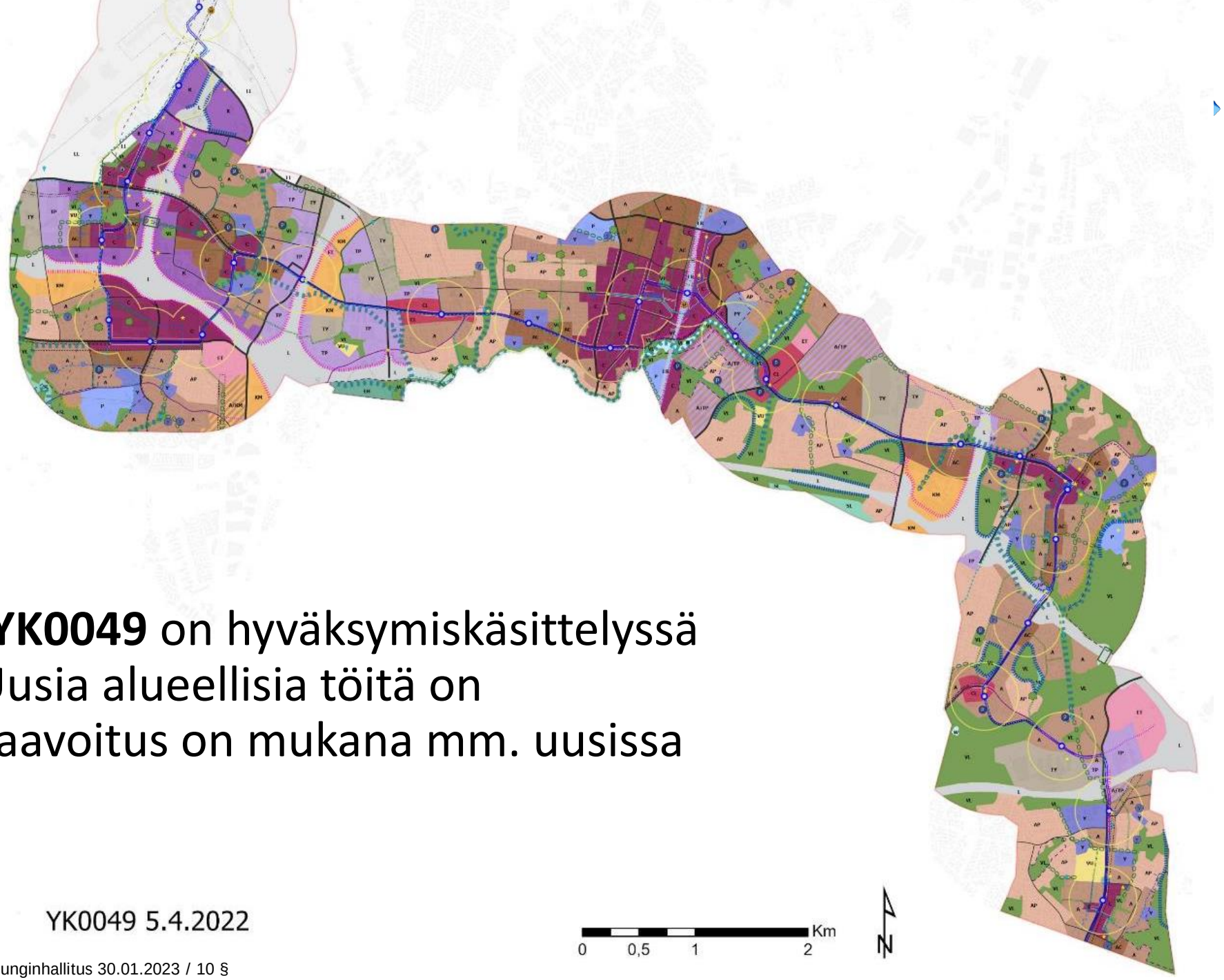
Yleiskaava 2020 valtaosin voimaan 11.1.2023

Korkein hallinto-oikeus hylkäsi Helsingin hallinto-oikeuden yleiskaavaa koskeneesta ratkaisusta tehdyt valituslupahakemukset 8.12.2022. Yleiskaava 2020 tulee voimaan HHO:n päätöksen mukaisena 11.1.2023.

Voimaantulo ei koske uudesta yleiskaavasta ulos rajattua Länsisalmea (YK2007 jää voimaan) eikä hallinto-oikeuden kumoamia:
- Kaupan alueen määräyksestä osa
- SL-alue Myllykyläntien varressa.
- A-alue Hakkilassa

Yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu tulee olemaan vuoden 2023 tärkeimpiä töitä.





Ratikan kaavarunko YK0049 on hyväksymiskäsittelyssä alkuvuodesta 2023. Uusia alueellisia töitä on pohdinnassa ja yleiskaavoitus on mukana mm. uusissa kaavarungoissa.

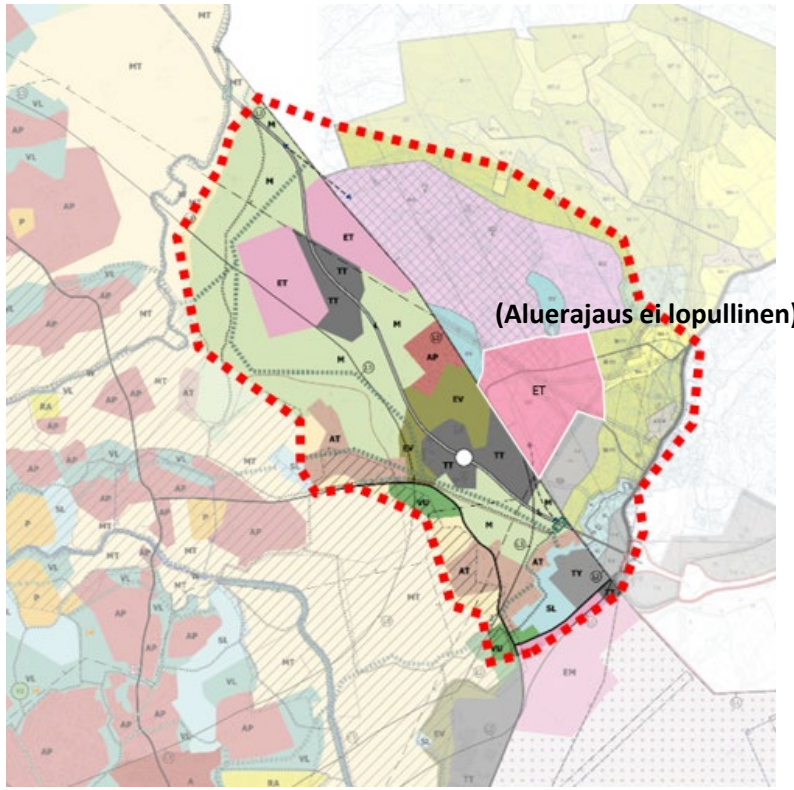
Vantaan-Tuusulan kiertotalousalue (KIILA): selvitys ja yleissuunnitelma

Konsulttityö 1-9/2023: Alueen maankäytön, viranomaistyön ja yritysten yhteistyön kehittäminen sekä toimintojen ja asutuksen yhteensovittaminen.

Ympäristöministeriö on myöntänyt rahoituksen (vihreää siirtymää edistävä hanke).

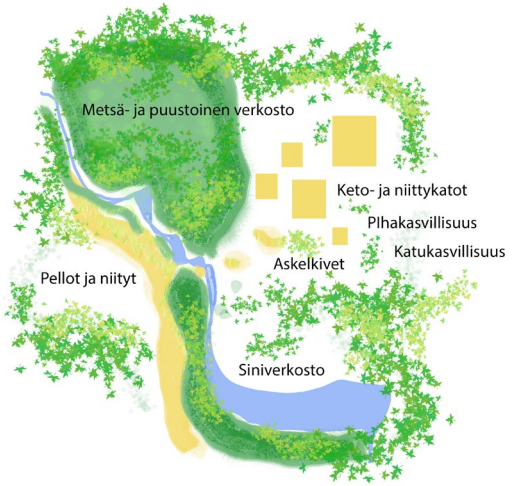
Partnerit: HSY, Tuusulan kunta. Sidosryhmät: alueella toimivat yritykset, alueen asukkaat ja asukasyhdistykset, ELY, AVI, Vantaan Energia, Uudenmaan liitto

- Mikä on alueen seudullinen merkitys kiertotalouden ja jätehuollon näkökulmasta?
- Mitkä ovat kehittämismahdollisuudet, mihin suuntaan aluetta tulisi kehittää? Miten aluetta ja nykyisiä toimintoja kehitetään (mm. prosessikuvaus)
- Miten lisätään vuoropuhelua asukkaiden, yritysten ja viranomaisten kanssa?
- Ympäristöhaittojen kokonaisvaltaisen hallinnan keinot?



JATKONA LAADITAAN YLEISSUUNNITELMA – SISÄLTÖ TÄSMENTYY SELVITYKSEN MYÖTÄ

Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA
– Vantaan viherrakenteen kehityskuva YK0050

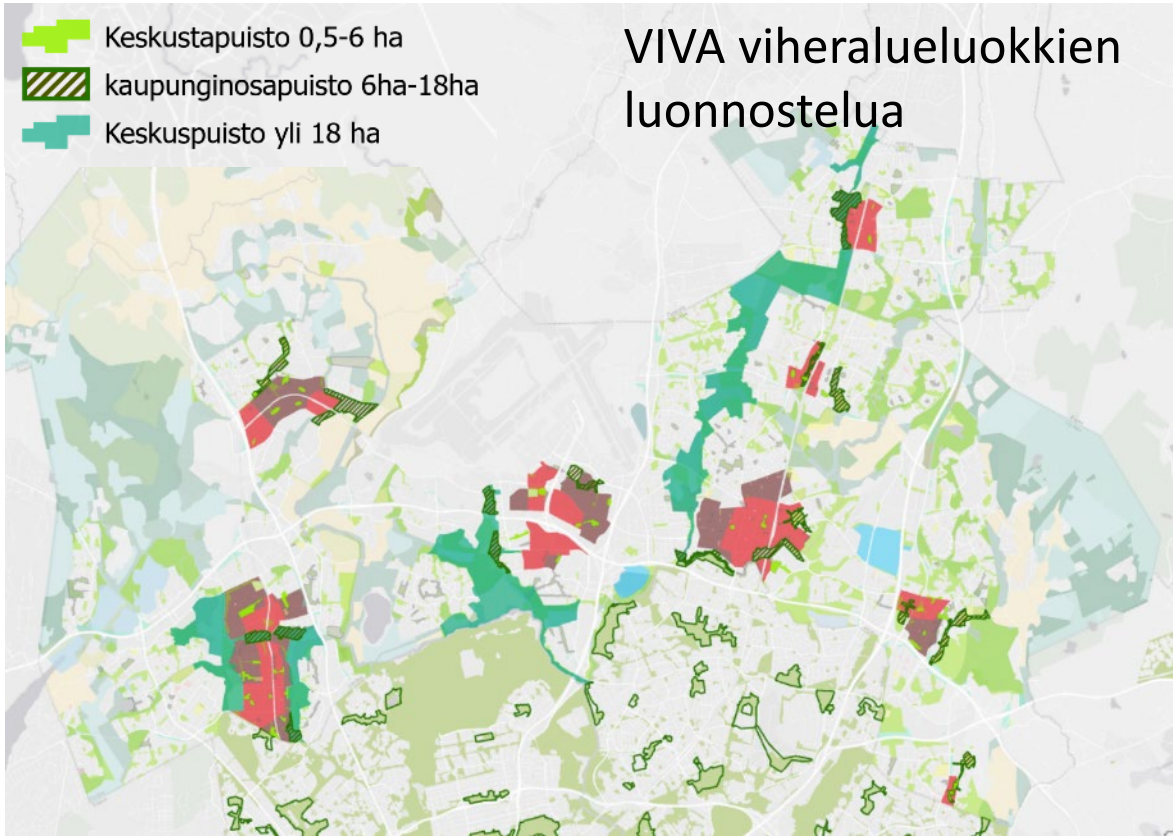


Vantaan Viherrakenteen kehityskuva VIVA ohjaa koko kaupungin viherrakenteen, viheralueverkoston ja ulkotilojen suunnittelua yleispiirteisellä tasolla. Viherrakenteeseen kuuluvat kaavoitettujen viheralueiden verkosto sekä muut kasvulliset alueet pihoilla ja kaduilla. Kehityskuvaa on tehty vuodesta 2021 alkaen.

Vuonna 2023 laaditaan ekologista verkostoa tarkentava selvitys, jonka pohjalta tehdään yleiskaavaa tarkentavia kehittämisehdotuksia ekologiselle verkostolle.

Kehityskuvakartat ja selostus laaditaan vuonna 2023. Diplomitöinä vuosina 2021-2022 laaditut alue- tai teemakohtaiset suunnitelmat nivotaan osaksi kokonaisuutta.

Lopuksi määritellään seuraavaksi tehtävät viherrakenteen ja maiseman kehittämiseen liittyvät asiat.



VIVA viheralueluokkien luonnostelua

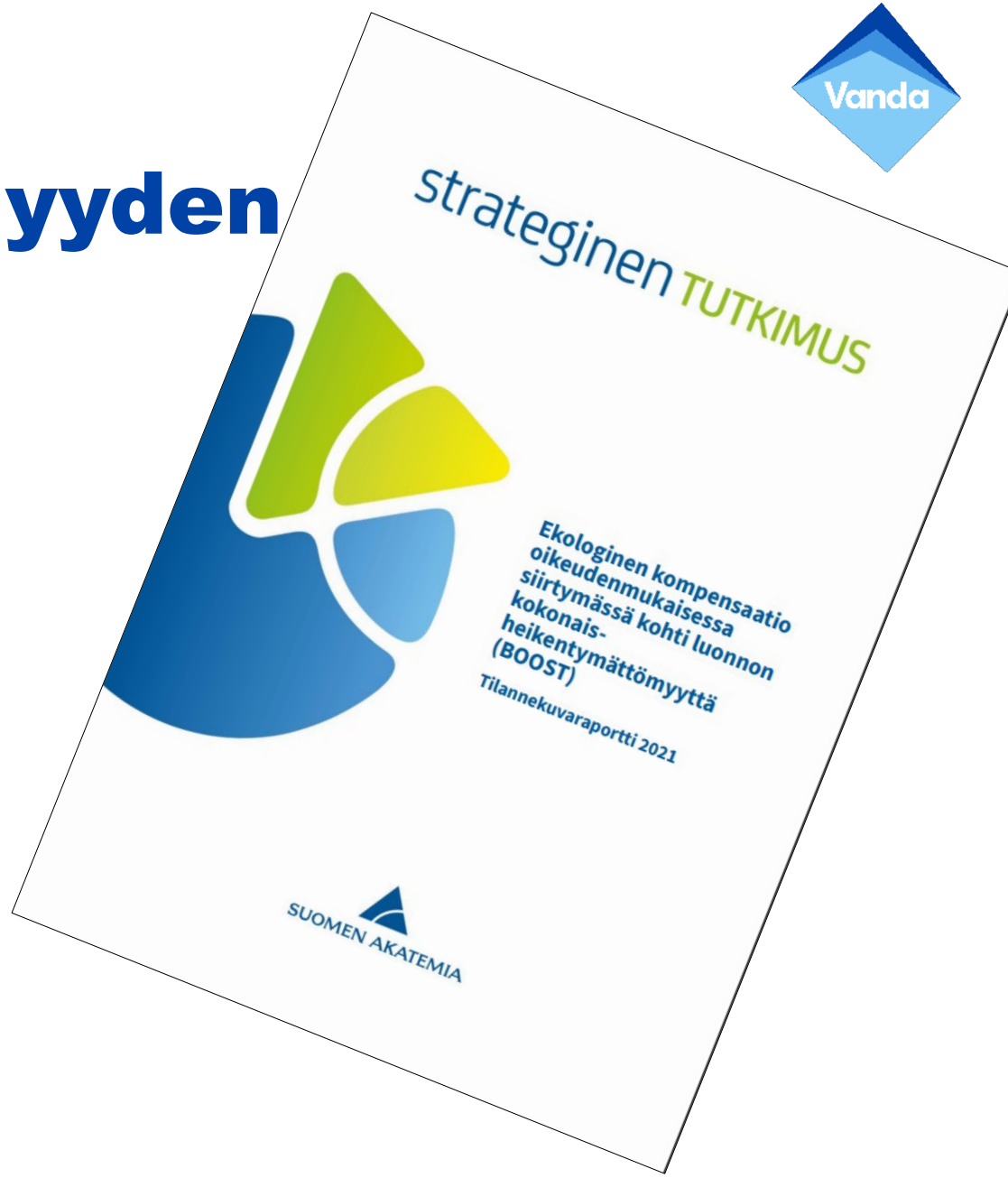
UUSIA TÖITÄ:

Vantaan kokonaisheikentymättömyyden malli

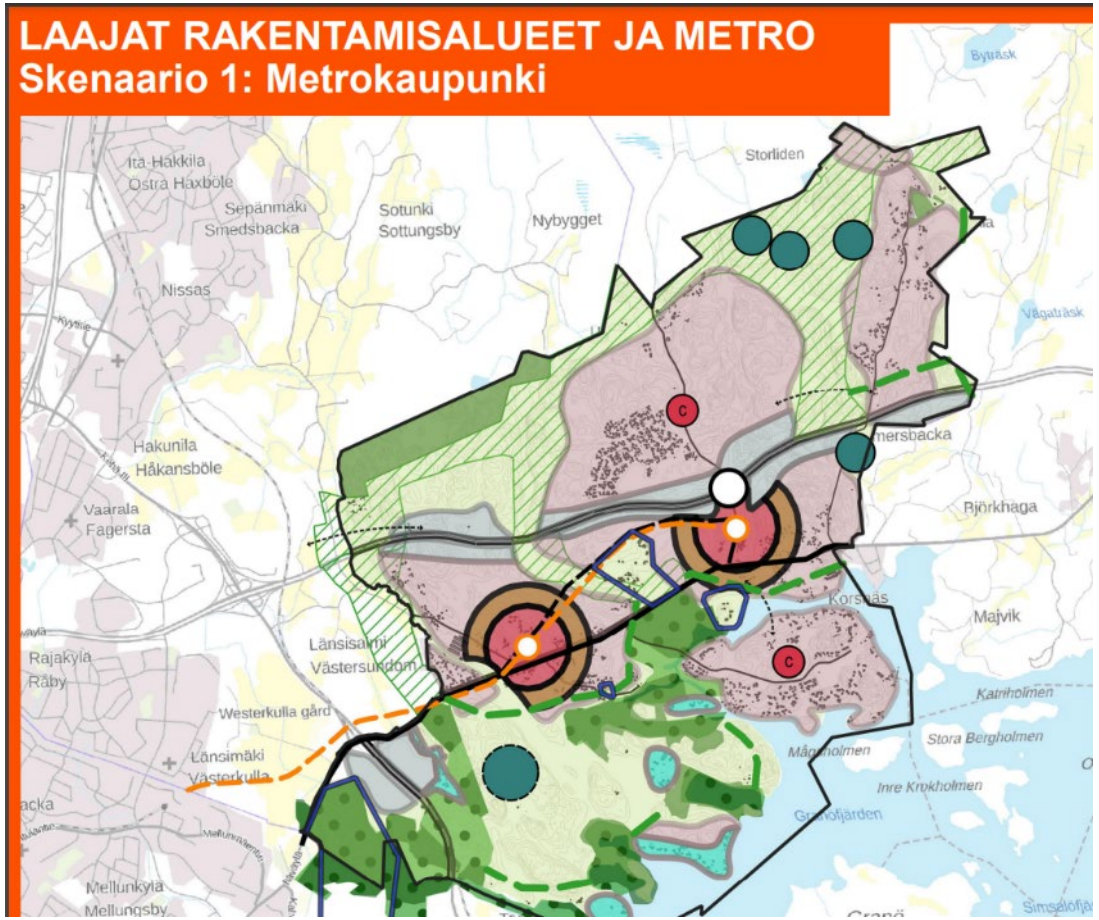
Uutena työnä yleiskaavoituksessa aletaan valmistella Vantaan kokonaisheikentymättömyyden mallia, jolla tavoitellaan tilaa, jossa luonnon tila ja monimuotoisuus ei heikkene.

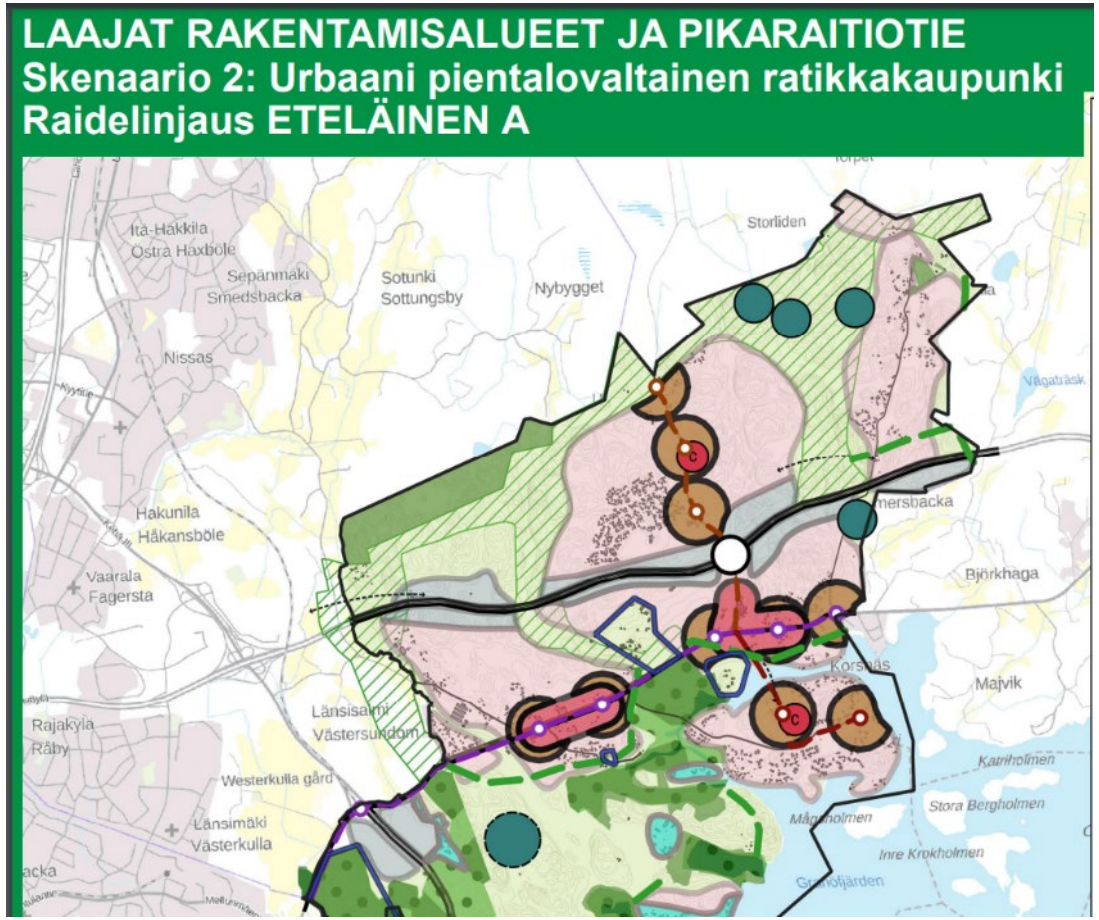
Kokonaisheikentymättömyyden mallin avulla sovitetaan yhteen Vantaan kaupungin kasvu ja luonnon monimuotoisuuden turvaaminen niin, että hankkeiden aiheuttamat haitat luonnonarvoille korvataan vastaavien luontoarvojen tuottamisella luonnossa toisaalla.

Kokonaisheikentymättömyyden malli nojautuu lieventämishierarkiaan, jossa pyritään ensisijaisesti välttämään tai lieventämään luontoarvojen heikkenemistä ja viimeisenä keinona on heikentyneiden luontoarvojen ekologinen kompensaatio.



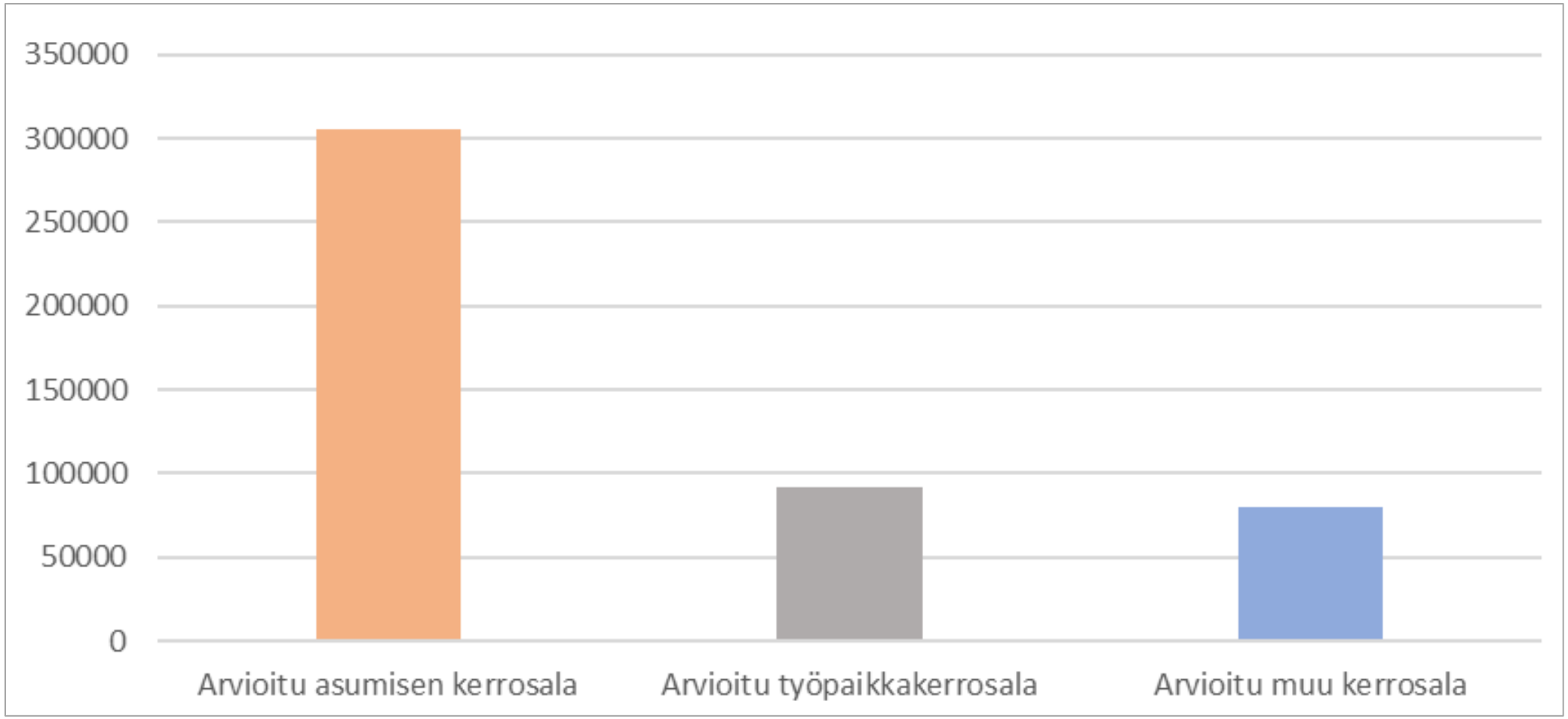
UUSIA TÖITÄ:
Mahdollinen Länsisalmen osayleiskaava odottaa Helsingin linjauksia mm. liikennejärjestelmästä syksyllä 2023. Helsinki on laatinut Östersundomin osayleiskaavan pohjaksi useita skenaarioita, joista on käynnistetty vaikutusten arvioinnit.





Asemakaavoituksen työt 2023-25

Vuonna 2023 valmistuvat kaavahankkeet



Kaupunkistrategian ja kaavoituksen painopisteet

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

Elinkeinoelämän edistäminen
Asuntokerrosalaa 240 000 k-m2
Pientalojen suurkaupunki

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

Eriarvoistumisen estäminen

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Kaupungin kärkihankkeet

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

Taloudellisesti kestävän ja elinvoimaisen kaupunkirakenteen edistäminen on keskeinen kaavoitusohjelman strateginen painopiste, jonka nojalla kaavoitetaan kaupunkia niin asukkaiden kuin yritystenkin tarpeisiin. Kaavoituksen painopiste on elinvoimaisen kaupunkirakenteen pitkän aikavälin edellytysten luomisessa ja turvaamisessa, minkä lisäksi etenkin asemakaavoituksen työkaluilla edistetään yksittäisiä elinvoimahankkeita useilla suuralueilla.

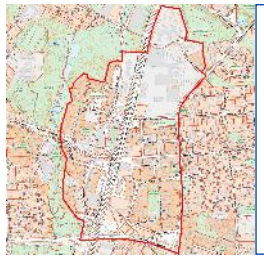
Työpaikkakaavoituksessa tehdään tiivistä yhteistyötä yritysten kanssa. Kumppanuuskaavoitushankkeita valmistellaan etenkin Tikkurilassa ja Aviapoliksessa. Vehkalassa kaavoitetaan kaupungin maa-alueita kaupungin yritystonttitarjontaa varten, ja Peijaksessa valmistellaan merkittävää sairaala-alueen laajennusta. Myyrmäessä valmistellaan innovaatiokaavaa alueen työpaikkakehityksen vauhdittamiseksi.

Keskustoja kehitetään monipuolisiksi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueiksi usealla eri kaavatasolla. Kaavarunkoja ja laajojen keskusta-alueiden asemakaavaluonnoksia valmistellaan Korsossa, Hakunilassa ja Aviapoliksessa, minkä lisäksi ydinkeskusta-alueiden asemakaavamuutoksia on vireillä mm. Myyrmäessä, Tikkurilassa ja Kivistössä. Keskusta-alueiden kaavahankkeita viedään eteenpäin rinnakkain vuonna 2023 valmisteltavien kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmien kanssa.

Asumisen kaavoissa tavoitellaan MAL-sopimuksen mukaista tavoitetta (240 000 km2 uutta asumista). Uutta asumisen kerrosalaa on ohjelmoitu 305 000 k-m2:ä vuodelle 2023. Suunnitelmassa on huomioitu asemakaavoituksen aikataulutukseen liittyvät epävarmuudet. Asumisen kaavojen painopiste kerrosalan mukaan laskettuna on Länsi-Vantaalla, Tikkurilassa ja Kivistössä. Vantaa on myös pientalojen suurkaupunki. Uusia pientalotontteja kaavoitetaan ympäri kaupunkia, minkä lisäksi pientalorakentamista tarkastellaan kehityskuva- ja kaavarunkotasolla Kivistön alueella.

TALOUDELLISESTI KESTÄVÄ JA ELINVOIMAINEN KAUPUNKI
- Kaavoja yritysten tarpeisiin ja elinvoimahankkeiden kaavoitus

VEHKALAN LÄNSIPUOLI 2
Toimitilaa
Kaavoitus 2023-2025

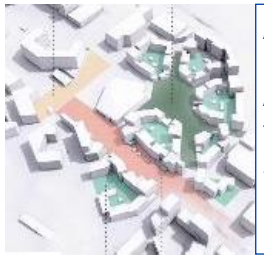


KORSON KAAVARUNKO

Kaavoitus 2023

MARKKATIE
Toimitilaa 18 000 k-m2
Asuntoja 15 000 k-m2
Kaavoitus 2020-2023

VEHKALAN KINKERIT
Toimitilaa 35 000 k-m2
Kaavoitus 2020-2023

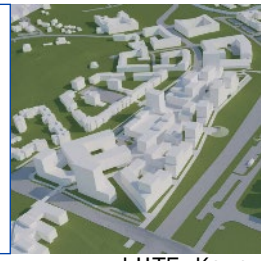


AVIAPOLIKSEN KESKUSTA
Kaavaluonnos
Asumista 100 000 k-m2,
toimitilaa, palveluita
2020-2023

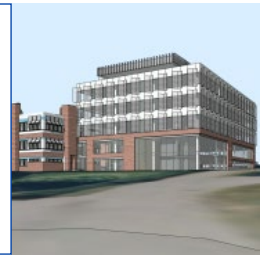
MYYRMÄEN
ASEMAKORTTELIT
Asuntoja 56 000 k-m2
Toimitiloja 12 000 k-m2
Kaavoitus 2018-2023

TULLIMIEHENTIE
logistiikkakeskus
Kaavoitus 2023-2025

JOKINIEMEN KAMPUS
Toimitilaa 30 000 k-m2
Asumista 30 000 k-m2
Muu 45 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2023



VÄRITEHDAS 1
Liike- ja toimitilaa 13 000 k-m2
Asumista 7500 k-m2
Kaavoitus 2023-2024



TIKKURI
Liike- ja toimitilaa
20 000 k-m2
Asuntoja 30 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2023

TALOUDELLISESTI KESTÄVÄ JA ELINVOIMAINEN KAUPUNKI
- Suuria asuntokaavoja, asuntokerrosalan sitova tavoite 240 000 k-m2

KIVISTÖN ONNENKIVI
Asumista 57 000 k-m2
Toimitilaa 2 300 k-m2
2021-2023

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 1
Asumista 152 700 k-m2
Koulu, 2 pvk 16 000 k-m2
Liiketilaa 2850 k-m2
Kaavoitus 2022-2024

ANNEFRED POHJOINEN
Asumista 36 000 k-m2
Toimitilaa 4 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2024

KIVISTÖNTÄHTI
Asumista 50 000 k-m2
Toimitilaa 1 200 k-m2
2022-2024

KORSON KESKUSTAN ITÄPUOLI
Asumista 25 000 k-m2
Liiketiloja 5 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

MYYRMÄEN ASEMAKORTTELIT
Asumista 56 000 k-m2
Toimitilaa 12 000 k-m2
Kaavoitus 2018-2023

HAKUNILAN KESKUSTAN LAAJENNUS
Kaavaluonnos
Asumista 100 000 k-m2
Kaavoitus 2020-2023

LUHTIMÄKI 1 JA 2
Asumista 11 900 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

TIKKURI
Asumista aseman viereen
30 000k-m2
Kaavoitus 2021-2023

VÄRITEHTAAN ALUEEN KAAVARUNKO
Asuminen ja työpaikat
Ideakilpailu 2022
Kaavoitus 2021-2024

TALOUDELLISESTI KESTÄVÄ JA ELINVOIMAINEN KAUPUNKI
Pientalojen suurkaupunki

KOIVURINNE
Asumista
Kaavoitus 2023-2025

KATRIINANKYLÄ
Asumista 40 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2024

KATRINEBERGIN
KEHITYSKUVA
2022-2023

VAAKAPUISTON
KAUPUNKIPIENTALOT
Asumista 4 800 k-m2
Kaavoitus 2018-2023

LEHMUSTONTIE osa2
Pientaloja
5 500 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

LAMMASLAMMEN
PIENTALOKAUPUNKI
Asumista 26 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2024

PÄIVÄKUMPU
PIENTALOTONTTEJA
9 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2024

LUHTIMÄKI 1 JA 2
Asumista 11 900 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

SMEDSINMETSÄN
PIENTALOALUE
15 000 kem2
2025-2027

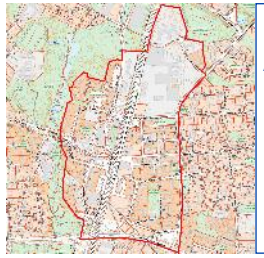
JOKINIEMI 6 osa 2
Asumista 25 000
(vain osa pientaloja)
Kaavoitus 2024-2026

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Vantaan keskukset toimivat kaupunkikehityksen vetureina. Keskustoja kehitetään monipuolisiksi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueiksi usealla eri kaavatasolla. Kaavarunkoja ja laajojen keskusta-alueiden asemakaavaluonnoksia valmistellaan Korsossa, Koivukylässä, Hakunilassa ja Aviapoliksessa. Laajemmat alueelliset tarkastelut luovat yksittäisille, usein tonttikohtaisesti laadittaville asemakaavatöille perustan, joka tukee tavoiteltua aluekokonaisuuden kehitystä. Näillä suunnitelmilla ohjataan kaupunkirakenteen tiivistymistä ja palveluiden sijoittumista hallitusti ja tavoitteellisesti kokonaisuus edellä. Keskusta-alueiden asemakaavamuutoksia on vireillä mm. Myyrmäessä, Tikkurilassa, Kivistössä ja Aviapoliksessa. Keskusta-alueiden kaavahankkeita viedään eteenpäin rinnakkain vuonna 2023 valmisteltavien kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmien kanssa.

KUKOISTAVAT KAUPUNKIKESKUKSET

KIVISTÖN ASEMAKORTTELIT
Palveluita, toimitila- ja liikerakentamista
300 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2025



KORSON KAAVARUNKO
Asumista, toimitilaa, palveluita
Kaavoitus 2022-2024

KOIVUKYLÄN KAAVARUNKO
Asumista, toimitilaa, palveluita
Kaavoitus 2020-2023

MYYRMÄEN KAUPUNKIKULTTUURITALO
Toimitiloja 3 500 k-m2
Kaavoitus 2023-2024

HAKUNILAN KESKUSTAN LAAJENNUS
Kaavaluonnos
Asumista 100 000 k-m2
Kaavoitus 2020-2023

MYYRMÄEN ASEMAKORTTELIT
Asuntoja 56 000 k-m2
Toimitiloja 12 000 k-m2
Kaavoitus 2018-2023

JOKINIEMEN KAMPUS
Toimitilaa 30 000 k-m2
Asumista 30 000 k-m2
Muu 45 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

AVIAPOLIKSEN KESKUSTA
Kaavaluonnos
Asumista 100 000 k-m2, toimitilaa, palveluita
2020-2023

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 1
Asumista 152 700 k-m2
Koulu, 2 ovk 16 000 k-m2
Liiketilaa 2850 k-m2
Kaavoitus 2022-2024

TIKKURI
Liike- ja toimitilaa
20 000 k-m2
Asuntoja 30 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2023

Eriarvoistumisen estäminen

Kaavoituksella on tärkeä tehtävä sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen luomisessa ja myönteisen kehityksen mahdollistavien kaupunkikehityshankkeiden edistämisessä. Sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen edellytykset tulee huomioida niin vanhoilla kuin uusillakin kaupunkialueilla.

Vanhoilla alueilla kaupunkirakennetta uudistetaan etenkin täydennysrakennushankkeiden avulla. Hyvin suunnitellulla täydennysrakentamisella kehitetään alueiden asunto- ja hallintamuotojakaumaa nykyistä monipuolisemmaksi ja varmistetaan riittävä väestöpohja lähipalveluiden säilymiselle ja kehittämiselle. Toimivat joukkoliikenneyhteydet tuovat kannustimia kaupunkirakenteen uudistamiselle. Kaavoitusohjelmassa tämä näkyy sekä nykyisten asemanseutujen kehityksen vauhdittamisessa mm. Korsossa että varautumisessa mahdolliseen Vantaan ratikan rakentamiseen.

Palvelurakenteen kehittäminen tasaisesti eri suuralueilla on tärkeä osa eriarvoistumiskehityksen ehkäisemistä. Sekä julkisten että kaupallisten palveluiden saavutettavuus on tärkeä osa alueiden vetovoimaa. Eriytymiskehitystä ehkäistään huolehtimalla lähipalveluiden riittävyydestä ja laadusta sekä huomioimalla positiivisen kaupunkikehityksen edistämisen näkökulma myös laajemmalta alueilta ihmisiä houkuttelevien elämys- ja kulttuuripalveluiden sijoittumisessa.

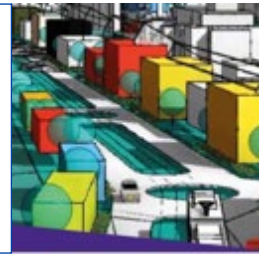
ERIARVOISTUMISEN ESTÄMINEN

RATIKAN ASEMAKAAVAT
2021-2024

KOIVUKYLÄN
KAAVARUNKO
Täydennysrakentamisen raamit
Kaavoitus 2022-2023

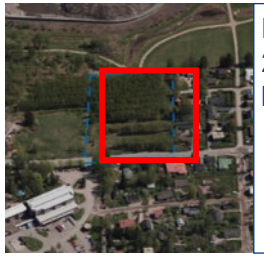
HAKUNILAN
VANHUSTENKESKUS
n. 7 000 k-m2
HÅKANSBÖLEN KOULU
Kaavoitus 2022-2023

MYYRMÄEN
INNOVAATIOKAAVA
2022-2023



HAKUNILAN KESKUSTAN
LAAJENNUS
KAAVALUONNOS
Kaavoitus 2023
100 00 k-m2

MYYRMÄEN
SPORTTIKORTTELIT
Asumista 29 000 k-m2
Päiväkoti 2 200 k-m2
Kaavoitus 2022-2023



PUUTARHATIEN PÄIVÄKOTI
2500 k-m2
kaavoitus 2023-2024

MYYRMÄEN KAUPUNKI-
KULTTUURITALO
8 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2025

MAALINAUHANTIE
Energiatehokas uudistus
Asumista 30 000 k-m2
Asemakaavoitus 2023-24

SIMONKYLÄN
ELINKAARIASUMINEN JA
PÄIVÄKOTI
4 000 + 1 500 k-m2 kaavoitus
2023-2024

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

Kaavoitusohjelman valmistelun tausta-aineistona on ollut loppuvuodesta 2022 hyväksytty kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelma, jossa hahmotellaan kaupungin palveluverkon kehittyminen tulevina vuosina. Kaikkia keskusta-alueita kehitetään monipuolisiksi asumisen, työpaikkojen ja palveluiden alueiksi. Kaavoitusohjelmassa merkittäviä keskustakaavoituksen hankkeita on vireillä mm. Korsossa, Jokiniemessä, Hakunilassa, Kivistössä, Aviapoliksessa ja Myyrmäessä.

Kasvatuksen ja oppimisen palveluihin liittyen merkittävimmät yksittäiset kaavoitusohjelman hankkeet ovat Jokiniemen oppimiskampus, Aviapoliksen lukio sekä Myyrmäen Ojahaan yhtenäiskoulu. Lisäksi kaavoitusohjelmassa on useita päiväkotikaavoja ympäri kaupunkia.

Kaupunkikulttuurin palveluista kaavoitusohjelmassa näkyvät etenkin lähivuosien suuret kulttuurihankkeet Aviapoliksen ilmailumuseo sekä Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo. Liikuntapalveluiden kaavoitushankkeissa korostuvat lähiliikuntapaikat.

Vantaa-Keravan hyvinvointialueen palveluihin liittyen merkittävimmät kaavoitusohjelman hankkeet ovat Tikkurilan hyvinvointikeskus sekä Peijaksen sairaalan laajennus.

HYVÄT ASUKASLÄHTÖISET PALVELUT

KIVISTÖN ASEMAKORTTELIT
Palveluita, toimitila- ja liikerakentamista
300 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2025

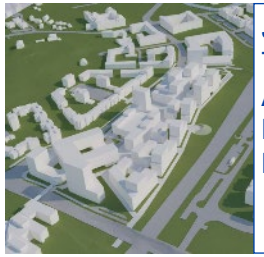
ASUINKORTTELI JA PÄIVÄKOTI, URHEILUKENTTÄ
TIKKURILANTIE 129
Päiväkoti 2 200 k-m2
Asumista 20 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

HUBERILA ALUEKESKUS
kaavaluonnos
Asumista 200 000 k-m2,
toimitilaa, palveluita,
viheralueet
Kaavoitus 2022-2024

PÄIVÄKOTIKAAVAT
Myyrmäki
Martinlaakso
Pähkinärinne
Vantaanlaakso
Matari
Hakunila

PEIJAS SAIRAALAN LAAJENNUS
35 000 k-m2
(Yht. 90 000 k-m2)
Kaavoitus 2022-2024

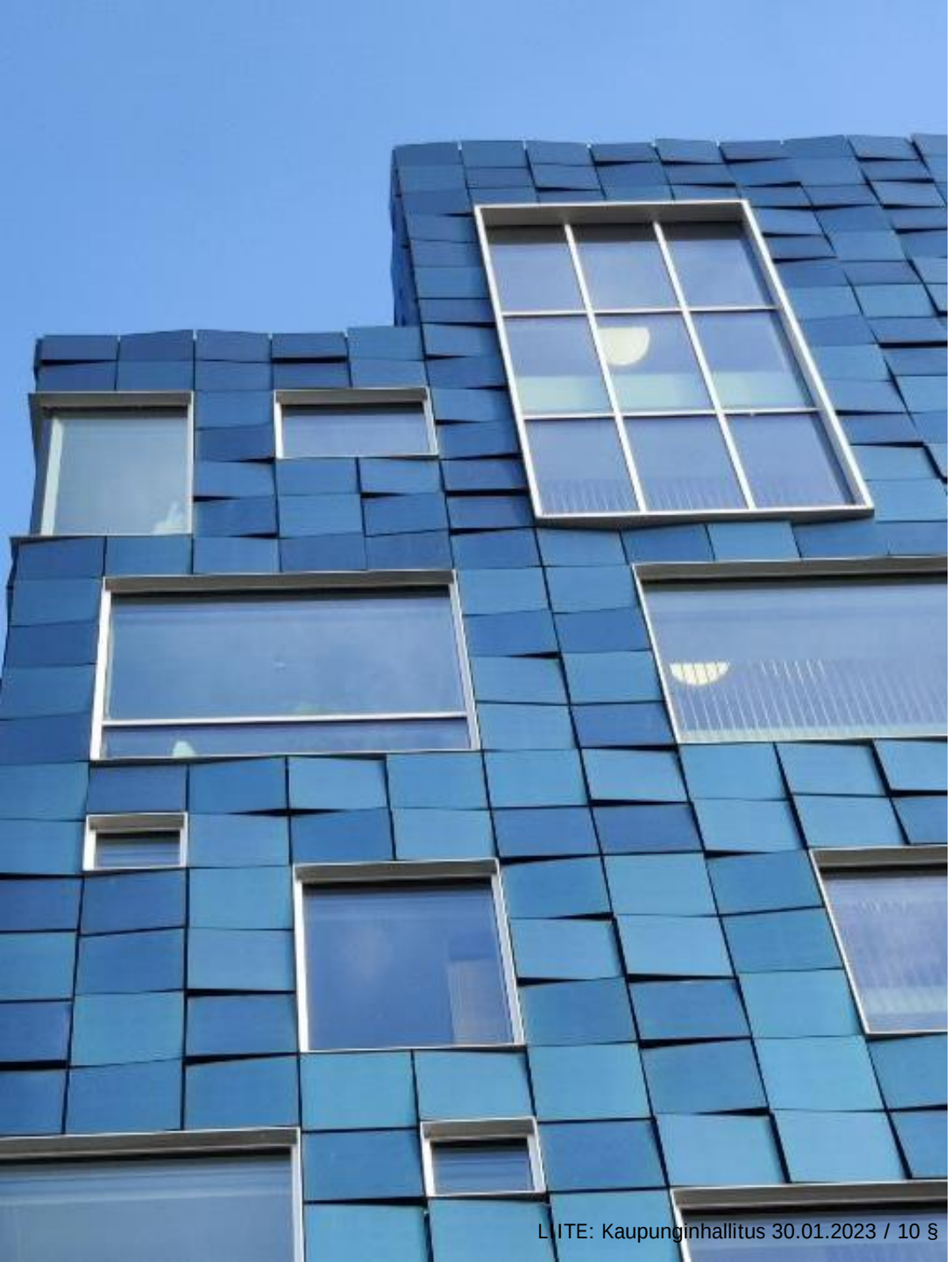
MYYRMÄEN OJAHAAN YHTENÄISKOULU JA LIIKUNTAHALLI
18 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2024



JOKINIEMEN KAMPUS
Toimitilaa 30 000 k-m2
Asumista 30 000 k-m2
Muu 45 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2023

AVIAPOLIKSEN LUKIO JA ILMAILUMUSEO
18 600 k-m2
2022-2024

SIMONKYLÄN ELINKAARIASUMINEN JA PÄIVÄKOTI
4 000 + 1 500 k-m2
Kaavoitus 2023-2024



Hiilineutraalisuuden edistäminen asemakaavoituksessa

Hiilineutraalisuutta edistetään asemakaavoituksessa

- Selvittämällä kaavakohtaisia keinoja hiilineutraaliusselvityksen avulla
- Hyödyntämällä laskentatyökaluja (KEKO-laskuri ja muut hiilijalanjälkilaskurit)
- Asemakaavan suunnitteluratkaisuilla ja asemakaavamääräyksillä

Yksittäisiä hiilineutraalisuustavoitteiden kannalta tärkeitä kaavahankkeita ovat energiatuotantoon liittyvät hankkeet kuten Vantaan Energian Power to gas –laitos sekä useat vähähiilisyyteen pyrkivät asuntokaavoituskohteet mm. Kivistössä ja Myyrmäessä.

Aviapoliksessa sovelletaan Hiilineutraalisuusprosessi – toimintamallia. Mallin avulla saadaan konkreettisia kaupunkistrategiaan perustuvia toimenpiteitä edistettyä asemakaavoissa yhteistyössä kaupungin sisäisten ja ulkopuolisten tahojen kanssa.

RESURSSIVIISAS JA HIILINEUTRAALI VANTAA

LENTOKENTTÄKAUPUNGIN SUUNNITTELU-PERIAATTEET
2020-2023

TIKKURILAN JOKIRANNAN SAUNA
Puurakenteinen sauna ja ravintola 800 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

VANTAAN RATIKKA
Asemakaavoitus 2020-2023

PUU-KIVISTÖ *Vantaan puurakentamisen erityiskohde*
Asumista 53 000 k-m2
Päiväkoti 1900 k-m2
Kaavoitettu

HAKUNILAN KESKUSTAN LAAJENNUS
kaavaluonnos
100 000 kem2
Kaavoitus 2022-2023

KELOKUUSENMÄKI
Vähähiilisen rakentamisen kilpailu 2022
Asumista 38 000 k-m2
Kaavoitettu

VARIKON ASEMAKAAVA
Vantaan ratikan varikko hiilineutraalius,
Kaavoitus 2021-2023

VARISTON AKTIIVIHIILILAITOS
Kaavoitus 2023

TOLKINKYLÄN SÄHKÖASEMA
Kaavoitus 2023-2024

SATOMÄENTIE 1
Puukerrostaloja
Asuminen 9500 k-m2
Kaavoitus 2021-2024

POWER TO GAS –LAITOS
Kaavoitus 2022-2023

Kaupungin kärkihankkeet

Valtuustostrategian mukaiset kaupunkitasoiset kärkihankkeet ovat Vantaan ratikka, Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo, Jokiniemen oppimiskampus ja Kuusijärven kehittäminen. Vuoden 2023 kaavoitusohjelmassa korostuvat Vantaan ratikkaan sekä Jokiniemen oppimiskampukseen liittyvät kaavatyöt.

Ratikan katualueiden kaavoitusta on jo tehty vuosina 2019-2022 ja työ jatkuu vuonna 2023. Tavoitteena on, että kaavoitustilanne mahdollistaa rakennustöiden nopean aloituksen, mikäli valtuusto päättää ratikan toteutuksesta kevätkaudella 2023. Katualueiden leventämisen ohella ratikan reitin varrelle kaavoitetaan uutta asumista, palveluita ja työpaikkoja mm. Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa.

Jokiniemeen suunnitellaan tiivistä ja innovatiivista kaupunkiympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville työpaikoille, palveluille ja asumiselle. Kaupungin palveluista alueelle sijoittuvat ainakin Tikkurilan lukio, Varian tiloja sekä kasvupalvelut. Kampusalueen kaavoitus on tullut vireille vuoden 2022 aikana ja sen on tarkoitus edetä päätöksentekoon vuonna 2023.

Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon kaavoitus lähtee liikkeelle vuoden 2023 aikana. Hankkeessa suunnitellaan Myyrmäen ytimeen uusia tiloja keskusta-alueen vapaa-ajan palveluille. Tavoitteena on suunnitella tilat taidemuseolle, kirjastolle sekä asukastiloille.

Länsi-Vantaa

Alueelle suunnitellaan keskustojen täydentämistä Kehäradan asemille Myyrmäkeen, Louhelaan ja Martinlaaksoon sekä asumista uusien bussirunkolinjojen yhteyteen Hämevaaraan, Pähkinärinteeseen ja Varistoon.

Tavoitteena on rakentaa kaupunkimaisia keskustoja.

KAAVOITUKSEN PAINOPISTEET

Myyrmäessä tutkitaan asemakortteleiden toteutettavuutta. Kaupunkikulttuuritalon kaavoitus alkaa.

Kivikirveenkujan sporttikorttelit ja Karhunkierros valmistellaan nähtäville. Varian tontille tutkitaan yhtenäiskoulua ja asumista. Kaivokselaan ja Pähkinärinteeseen tehdään yleissuunnitelmat.

Aluearkkitehti Timo Kallaluoto

Länsi-Vantaa

Nostoja kaavoitusohjelmasta

1. Myyrmäen keskusta

Asumista	55 000 k-m2
Toimitiloja	8 000 k-m2
Liiketiloja	4 000 k-m2
Kaupunkikulttuuritalo	8 000 k-m2

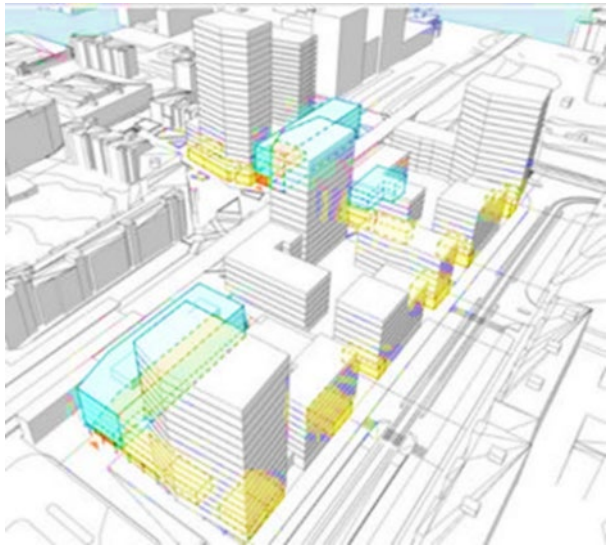
2. Myyrmäen innovaatiokaava
Myyrmäen työpaikkojen lisääminen

3. Kivikirveenkuja (Sporttikorttelit)
Asumista 27 000 k-m2 ja päiväkoti

4. Karhunkierros
Asumista 42 000 k-m2 ja päiväkoti

5. Ojahaka
Asumista 18 000 k-m2 ja yhtenäiskoulu

6. Martinlaakson keskusta
Asunto- ja liikerakentamista ja päiväkoti



Kivistö

KAAVOITUKSEN PAINOPISTEET KIVISTÖSSÄ

Kivistön suuralueella asemakaavoituksen pääpaino on Kivistön keskustassa, jossa toteutamme asemakaavoilla Kivistön keskustan kaavarunkoa. Edistämme ensisijaisesti Kivistön keskustarakentamisen ja Vehkalan työpaikkarakentamisen asemakaavoja.

VUONNA 2023 mahdollistamme uusia keskustakortteleita Kivistön keskustaan Kivistön Kvartsijuonen, Kivistön Onnenkiven ja Kivistöntähden asemakaavatöillä; *tavoittelemme sujuvaa arkea edistävää, elävää kaupunkia: koteja, päiväkoteja, kaupunkimetsiä, leikki- ja koirapuistoja, kävelyn ja pyöräilyn priorisoivia liikkumisen ratkaisuja.*
Työpaikkahankkeita edistämme Vehkalassa Kinkereiden asemakaavalla ja Kivistön keskustassa Kivistön asemakortteleiden asemakaavalla. Viimeistelemme Katrinebergin kehityskuvan ja sen pohjalta aloitamme Katriinankylän asemakaavahanketta. Lisäksi käynnistämme Rauhalanlaakson kaavarunkotyön, jossa tutkimme pientalorakentamista Keimolantien varteen.

Kaavatöiden ohella etsimme uusia keinoja Kivistön keskustan keskeneräisyyden hallitsemiseksi. Tavoitteenamme on, että keskusta olisi mahdollisimman asuttava ja elettävä jo nyt.

Aluearkkitehti Anna-Riitta Kujala

Kivistö

Nostoja kaavoitusohjelmasta

1. Kivistön asemakorttelit, Nro 233100

Asumista n. 10 000 kem2, toimitilaa n. 150 000-250 000kem2, muuta n. 50 000-150 000 kem2

2. Kivistön onnenkivi, Nro 232600

Asumista n. 57 000 kem2

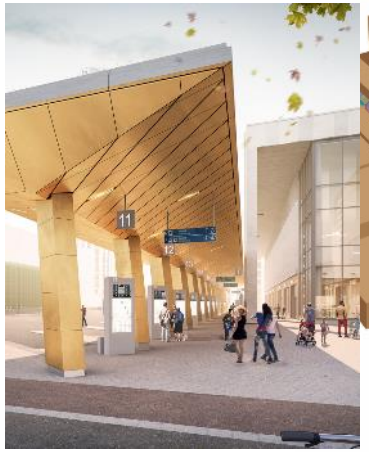
3. Kivistöntähti, Nro 233300

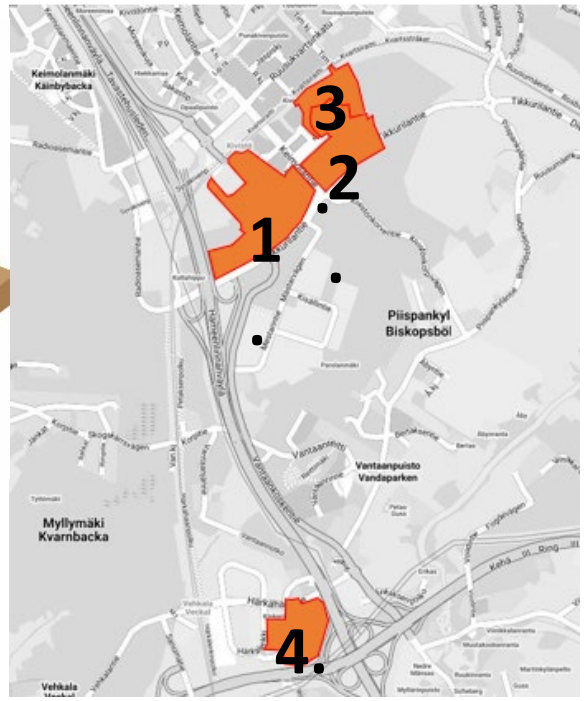
Asumista n. 50 0000 kem2, toimitilaa n. 1200kem2

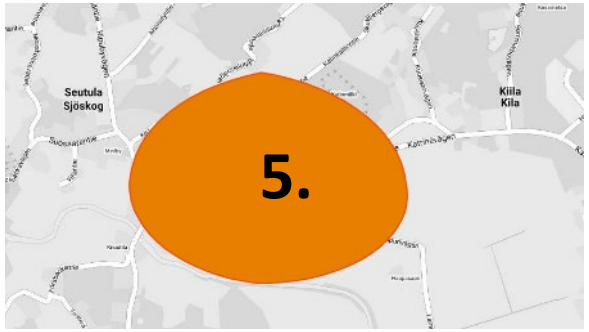
4. Vehkalan Kinkerit, Nro 251400

Toimitilaa n. 35 000 kem2

5. Katrinebergin kehityskuva, Nro 030800







Aviapolis

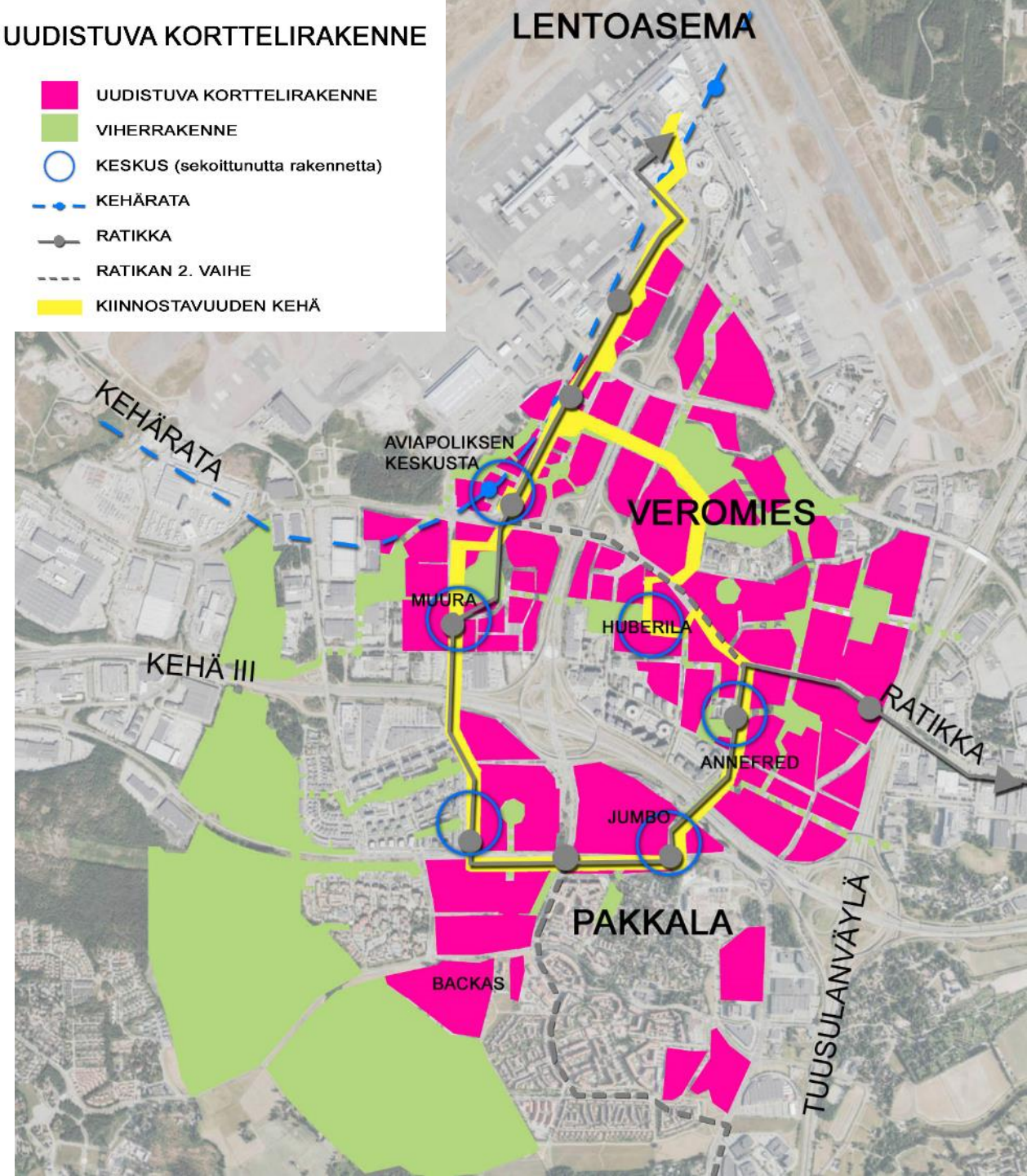
Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Tulevaisuuden visiossa Aviapoliksesta rakentuu asukkaiden, palveluiden ja yritysten monimuotoinen kansainvälinen kaupunkikeskus, jossa jokaisella suurkorttelilla on oma tunnistettava identiteetti. Kaupunkitilasta tehdään viihtyisä asukkaille, työntekijöille ja vierailijoille. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena vuonna 2050 on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

Koska Aviapoliksessa tavoiteltava maankäytön muutos on luonteeltaan niin suuri ja sijoittuu laajalle alueelle, kaavoituksen painopisteissä korostuvat laajoja maankäytöllisiä kokonaisuuksia ohjaavat työt, kuten lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ja asemakaavaluonnokset Aviapoliksen keskustan sekä Huberilan alueilla.

Muuran kaupunkikylien alueella valmistellaan asemakaavaehdotusta ratikan reitin varrelle. Alueelle tavoitellaan laajaa keskustakortteleiden kokonaisuutta, jolle sijoittuisi asumista, työpaikkoja ja palveluita.

Aviapoliksen kaavoituksen painopisteissä korostuvat keskustamaisen asuntorakentamisen ohella palveluverkon kehittäminen. Alueelle on ohjelmoitu tuleville vuosille useita koulu- ja päiväkotihankkeita. Alueen kaavahankkeissa huolehditaan myös riittävien viheralueiden sekä virkistyspalveluiden turvaamisesta.

Aluearkkitehti Johanna Rajala



Aviapolis

Nostoja kaavoitusohjelmasta

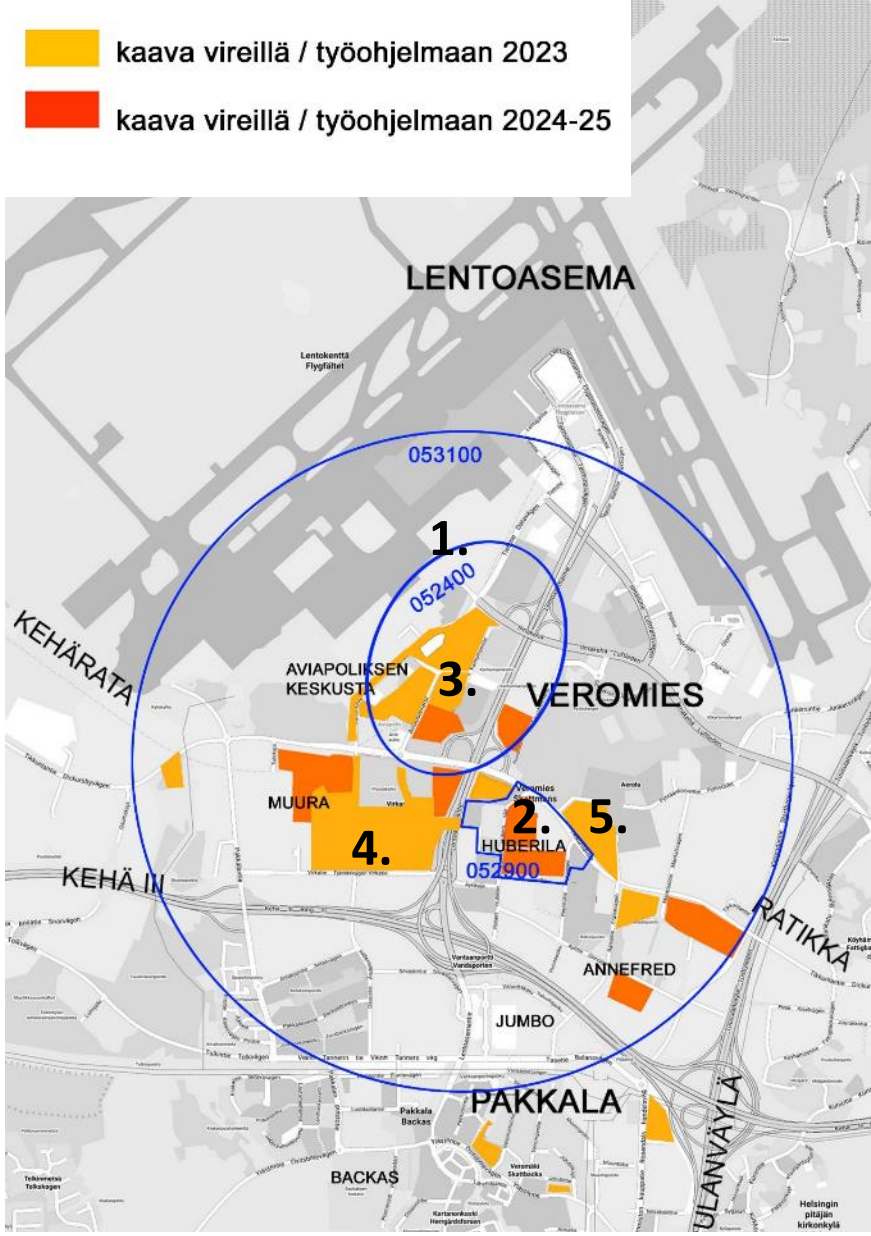
1. 052400 Aviapoliksen keskusta asemakaavaluonnos
Asumista 3000 – 4000 asukkaalle, toimistoja, palveluita, liiketilaa, viheraluetta

2. 052900 Huberilan asemakaavaluonnos
Asuntoja n. 4 500 asukkaalle, työpaikkarakentamista, virkistysalueita, päiväkoti ja muita palveluita

3. 002534 Lukio ja ilmailumuseo
Aviapoliksen lukio 12 000 kem2 ja uusi ilmailumuseo 7 000 kem2 Aviabulevardin varrelle

4. 002356 Muuran kaupunkikylät 1
Muuraan Toisen Savun itä- ja länsipuolelle keskuskortteli liiketiloineen, asuinkortteleiden kokonaisuus, toimitilaa, kaksi päiväkotia, yhtenäiskoulu ja viheraluetta Muuran kaavaluonnoksen mukaisesti. Samalla mahdollistetaan viheryhteys vihersillan kautta Huberilaan. Asumista 152 700 kem2, Liiketilaa 2850 kem2, työpaikkarakentamista 21 000 kem2

5. 002519 Asuinkortteli ja päiväkoti Tikkurilantielle
Asuinkortteli noin 20 000 kem2, päiväkoti ja liikuntakenttä



Tikkurila

KAAVOITUKSEN PAINOPISTEET VUOSINA 2023 – 2025
Tikkurilan monipuolinen kehitys jatkuu vuosina 2023-2025. Tikkurilan keskusta-alueelle tyypillinen toiminnoiltaan sekoittunut rakenne tiivistyy nykyisessä keskustassa Tikkurilan kaavarungon 2020 mukaisesti. Samaan aikaan keskusta laajenee radan itäpuolella Jokiniemen kampusalueella ja Väritehtaan alueella. Myös Hiekkaharjun aseman ympäristössä on käynnistymässä merkittäviä kaavatöitä.

VUONNA 2023 jatkamme Tikkurilan ydinkeskustan kehittymisen mahdollistavaa asemakaavoitusta muun muassa jo käynnissä olevien Tikkurin, Asematie 1-3 sekä Jokiniemen kampuksen kaavoilla. Käynnistyviä uusia asemakaavatöitä Tikkurilan keskustassa ovat useiden asuntokaavojen ohella hyvinvointikeskuksen asemakaavan muutos sekä uutta toimitilaa sisältävä asemakaavatyö Väritehdas 1 korttelissa.

Kaikissa keskustojen kaavatöissä panostamme erityisesti katutason toiminnallisuuteen, kävely- ja asiointiympäristön laatuun sekä palveluiden ja työpaikkojen riittävyyteen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa.

Aluearkkitehti Marjaana Yläjääski

Kuvasatoa Väritehtaan alueen suunnittelukilpailusta vuodelta 2022
Askelkivet

Paletti

Kaupunki, Luonto, elämä, värit

New Impressions

Parklife

Tikkurila

Nostoja kaavoitusohjelmasta

1. Jokiniemen kampus, Nro 002517

Opetustiloja, yritystiloja, palveluita ja asumista

2. Hyvinvointikeskus, Nro 002548

Hyvinvointikeskus Tikkurilaan kaupungintalon naapuriin

3. Tikkuri, Nro 002488

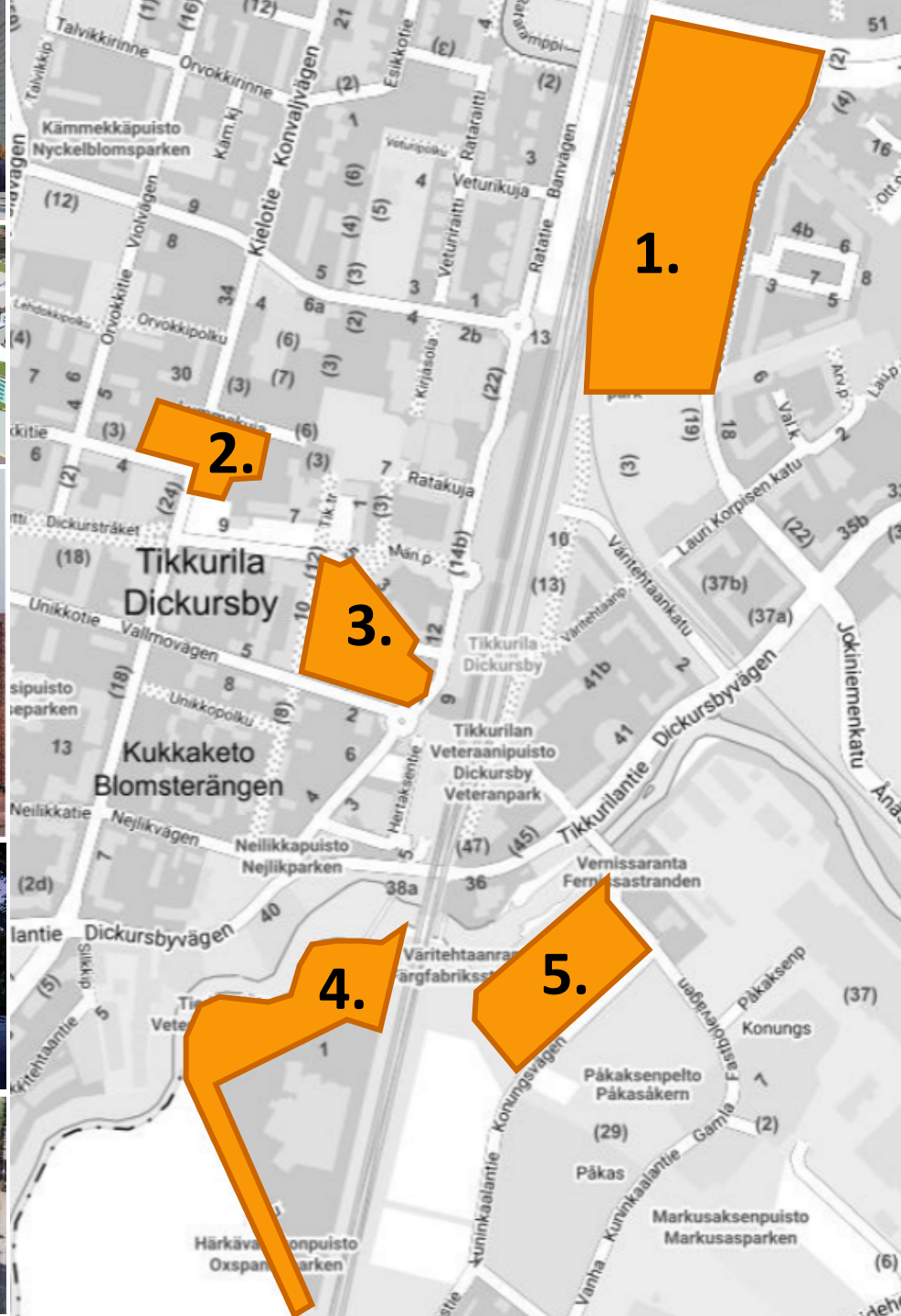
Hybridikortteli, asumista, palveluita, liike- ja toimitilaa

4. Tikkurilan sauna, Nro 002512

Jokirannan virkistyspalveluita parannetaan

5. Väritehdas 1, Nro 002494

Väritehtaan alueen aloituskortteli



Itä-Vantaa

(Korso, Koivukylä ja Hakunila)

Itä-Vantaan asemakaavayksikkö (Korson, Koivukylän ja Hakunilan suuralueet) keskittyy etenkin kaavoitusohjelmajakson alkupuolella alueen kaavarunkoihin ja kaupungin oman maan kaavoitukseen. Muina teemoina itä-Vantaan asemakaavayksikön työohjelmassa ovat strategian kärkihanke Vantaan ratikka sekä pientalojen suurkaupunki.

Kaupunkikehitystä sekä toimijoiden välistä vuorovaikutusta helpottavia kaavarunkoja Itä-Vantaan asemakaavayksikössä tehdään useita. Länsimäen kaavarunko hyväksyttiin vuonna 2022 ja vuonna 2023 on Korson ja Koivukylän kaavarunkojen vuoro.

Kaupungin oman maan kaavahankkeista suurimpia Itä-Vantaan asemakaavayksikössä ovat jo työn alla olevat Hakunilan keskustan laajennus 2, joka etenee ensin luonnoksena, vireillä olevat Korson keskustan itäpuolen asemakaavamuutos, Peijaksen sairaalan laajennus Koivukylässä sekä vuonna 2023 käynnistyvä Hakunilan vanhustenkeskus ja koulu. Lisäksi kaavoitetaan pienialaisempia kaupungin hankkeita, kuten Tervahaudantien päiväkoti Matarissa, uusi Ponihaan päiväkoti Hakunilan keskustassa ja Koillis-Vantaa liikuntahalli Korsossa.

Kaupungin ja yksityisen yhteisen maanomistuksen kaavahankkeista vuonna 2023 jatketaan esimerkiksi Rekolan keskustan asemakaavoittamista pientaloalueen henkeen sopivalla uudella keskustalla. Rekolan keskustan asemakaavamuutoksen jatkaminen on ajankohtaista uuden yleiskaavan vahvistumisen myötä. Lisäksi pyritään aloittamaan yhdessä VAV-yhtymän kanssa Länsimäessä jo aiemmin työohjelmassa ollut Maalinauhantien Länsimäkeä täydentävä asemakaavamuutos.

Pientalojen suurkaupungin asemakaavahankkeilla aloitetaan Päiväkummussa, jonne on asukkaiden viestien mukaan toivottu uutta kaavoitusta. Ensimmäisenä aloitetaan uuden yleiskaavan osoittamalla Päiväkummun rannan pientaloalueen täydennyksellä.

Itä-Vantaan asemakaavayksikköä työllistää edelleen myös Vantaan ratikan riittävän katutilan varmistava asemakaavoitus. Lisäksi vuonna 2023 valmistuu ratikan varikon mahdollistava asemakaava Vaaralaan.

Mari Jaakonaho, aluearkkitehti

Itä-Vantaa

Nostoja kaavoitusohjelmasta

1. Korson kaavarunko 081700

Korson keskustaan sopivan asuntorakentamisen mittakaavan ja palveluiden sijoittumisen tarkastelu

2. Korson keskustan itäpuoli 002489

Asuntoja ja palveluita pääradan itäpuolelle

3. Peijaksen sairaalan laajennus 002507

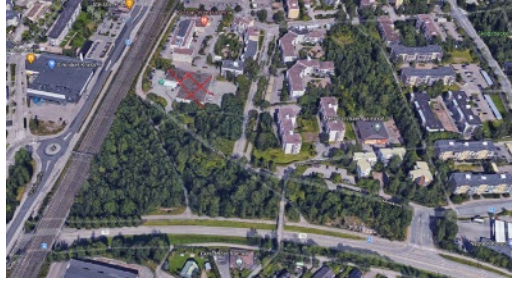
Nykyiselle sairaala-alueelle suunnitellaan uudisrakennuksia HUS:n ja hyvinvointialueen tarpeisiin

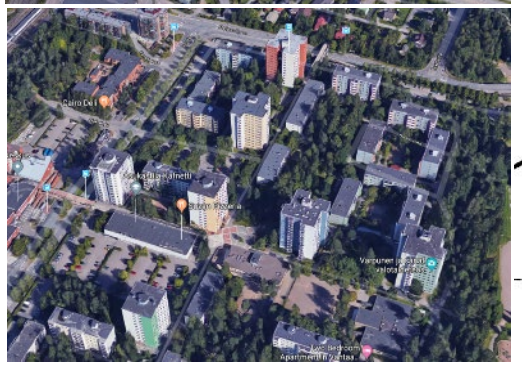
4. Koivukylän kaavarunko 072500

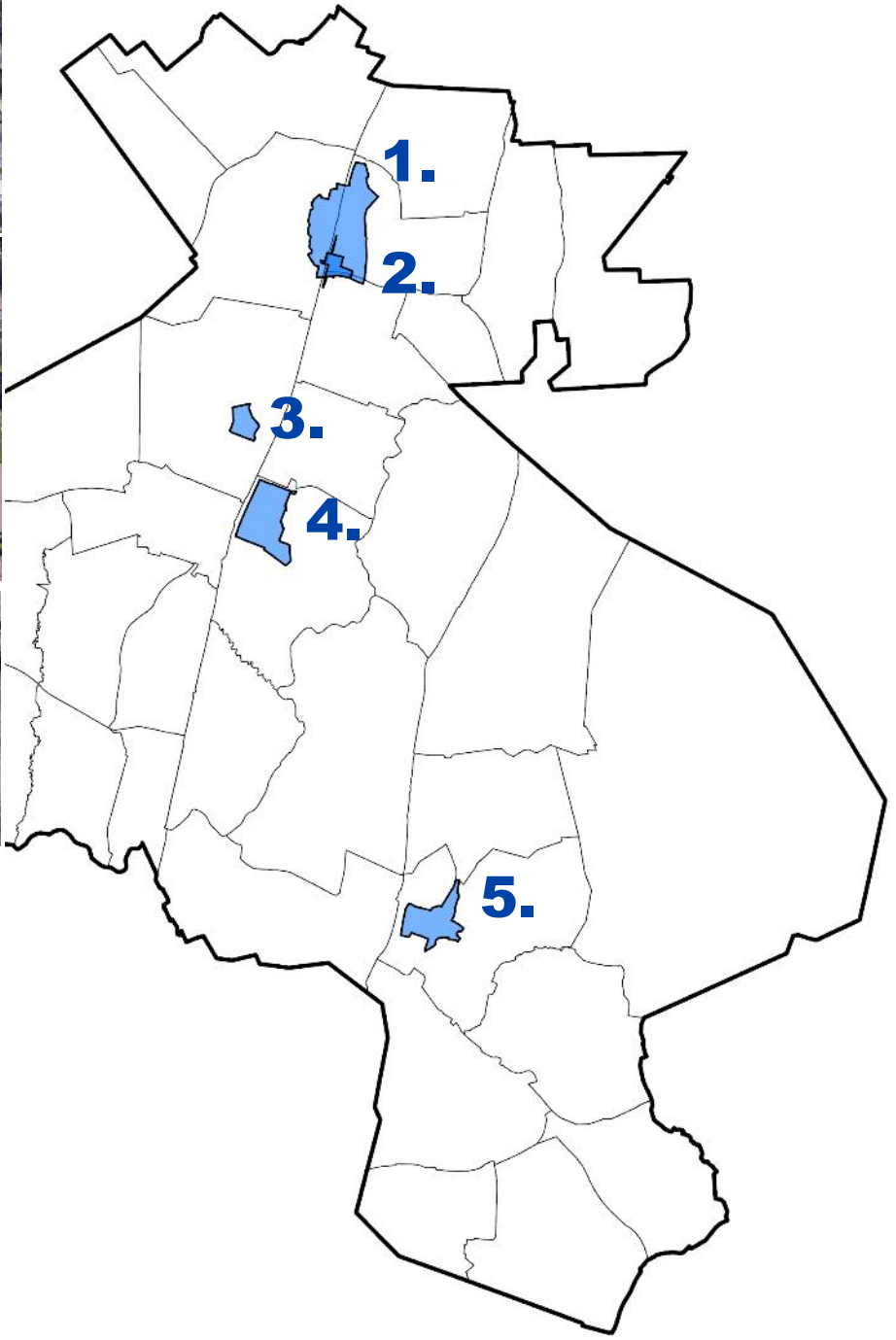
Suunnitelma Koivukylän keskustan kehittämisestä

5. Hakunilan keskustan laajennus 2 001873

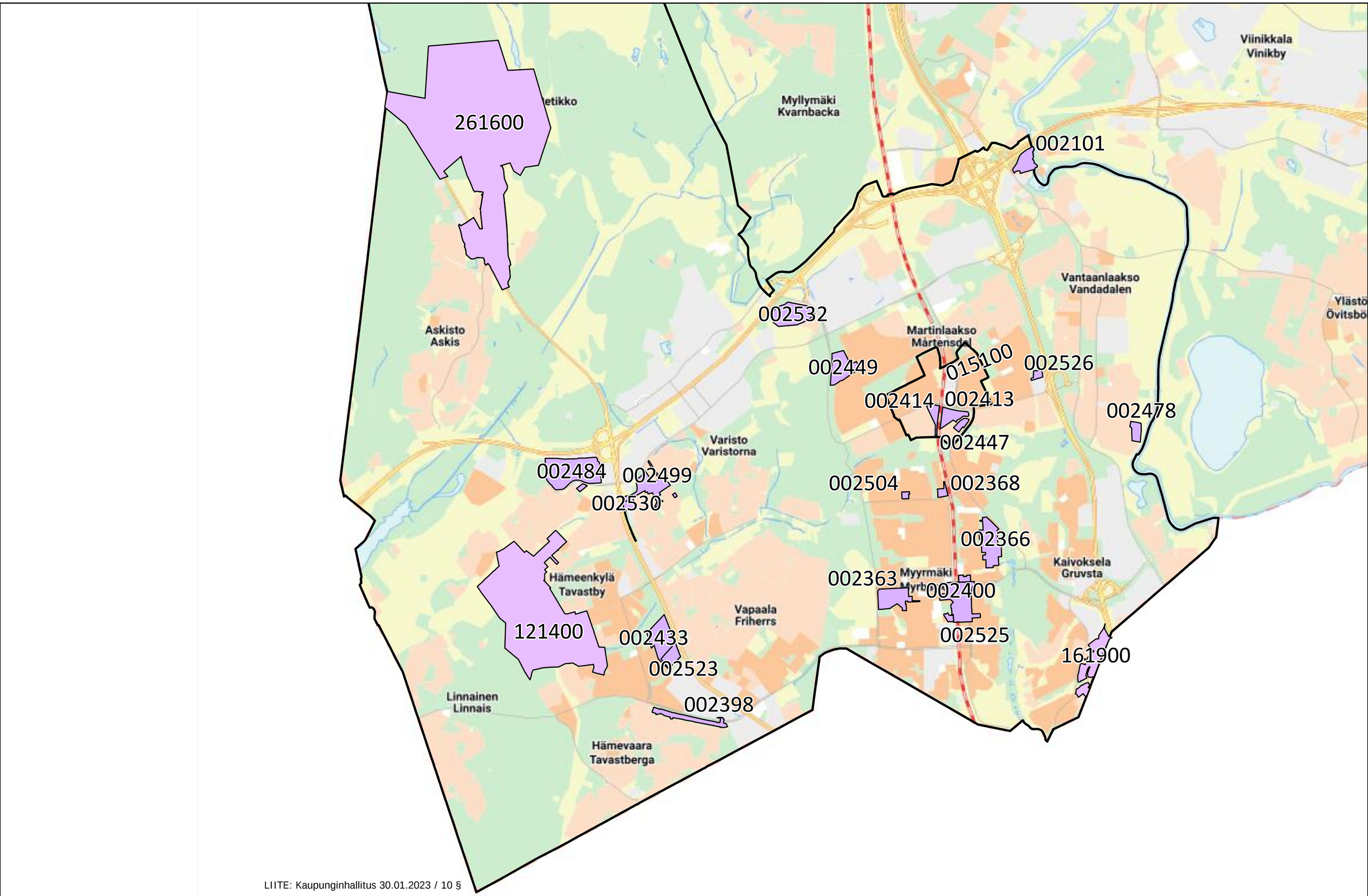
Merkittävä Hakunilan keskustan ratikkakaupunkiuudistus







Länsi-Vantaa



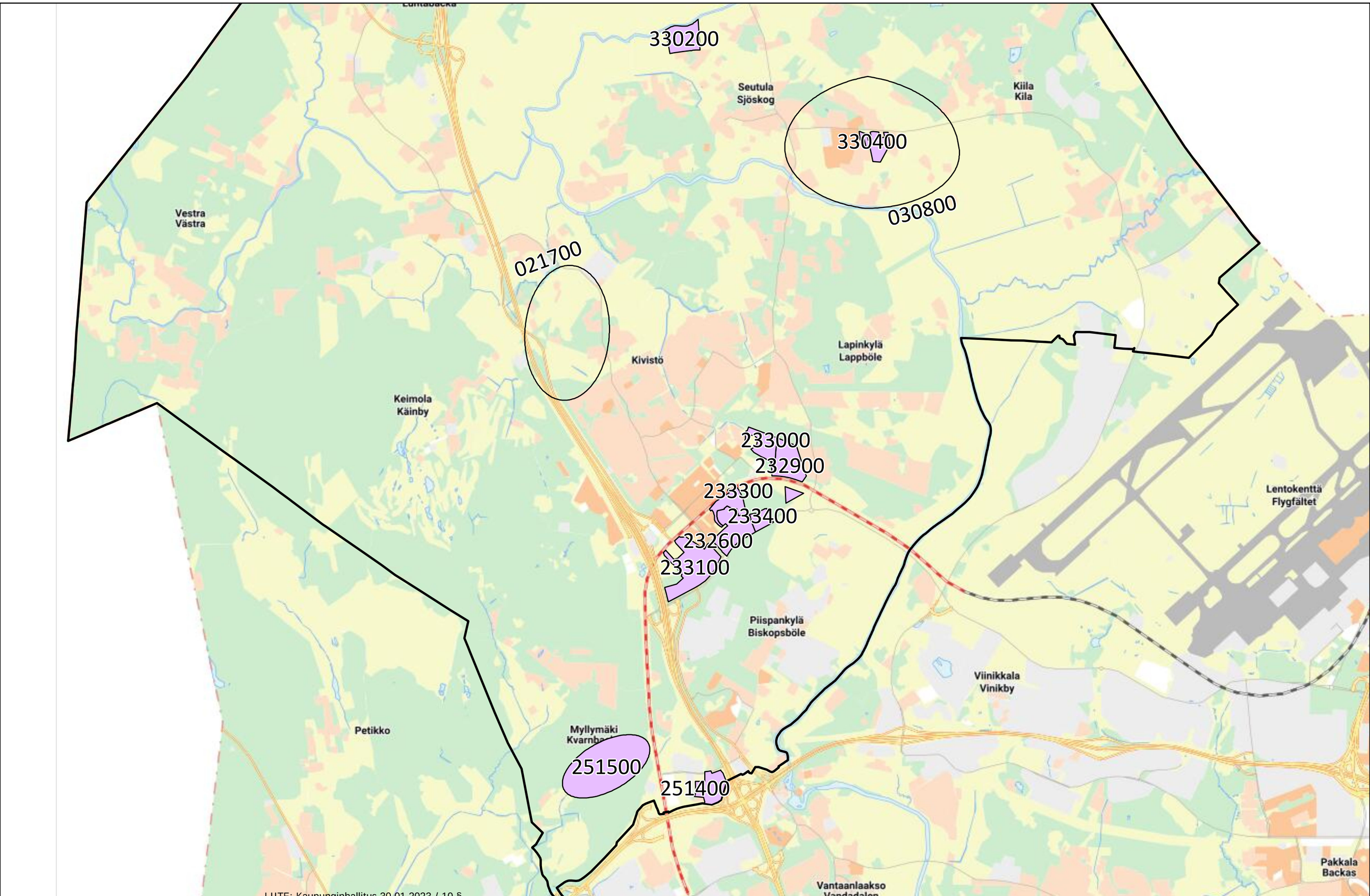
Länsi-Vantaa, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
002398 - Vaakapuisto	Asemakaavan muutos	04/2018	06/2023	Asemakaavamuutoksessa on tutkittu townhouse-tyyppistä rivitalorakentamista. Rakennus toimii melumuurina pihoille ja Vaakatien omakotitaloille Rajatorpantietä vastaan. Liito-oravan ydinalue säilyy suojaviheralueena.	4800		
002400 - Myyrmäen asemakorttelit (Myyr York Downtown)	Asemakaavan muutos	06/2018	10/2023	Myyrmäen asemakortteleista (Myyr York Downtown) rakentuu elävä keskusta, jossa yhdistyvät urbaani asuminen, palvelut, työ ja vapaa-aika sekä laadukas julkinen ulkotila.	55150	9000	3000
002363 - Kivikirveenkuja (Sporttikorttelit)	Asemakaavan muutos	09/2018	08/2023	Myyrmäkeen Kivikirveenkujalle kaavoitetaan Sporttikorttelit. Aleelle tulee uusia kerrostaloja, pysäköintitalo ja päiväkoti. Nykyisiä kerrostaloja puretaan.	11649	500	2000
002101 - Vantaankosken mylly	Asemakaavan muutos	02/2020	03/2023	Mylly kunnostetaan tapahtumakäyttöön ja sen viereen rakennetaan hotelli. Navetta puretaan ja sen paikalle rakennetaan ravintola- ja saunarakennus.			2090
002449 - Raappavuorenrinne 2	Asemakaavan muutos	03/2021	09/2023	Nykyiset vuokra-asuntokäytössä olevat asuinrakennukset korvataan tehokkaammalla kerrostalokorttelilla. Kaavan mukaan rakentaminen tulee olemaan enintään 12-kerroksista.	27000	100	
002484 - Ainontie 5 ja 10	Asemakaavan muutos	03/2021	04/2023	Ainontie 5:ssä entinen Tukon keskusvarastorakennus muutetaan teollisuus-, varasto- ja liikerakennukseksi. Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan vastaamaan poikkeamispäätöstä. Tontille on rakennettu kaksikerroksinen luhtitalo.	41	11210	
002447 - Vihertie 44-46 ja 48	Asemakaavan muutos	06/2021	12/2023	Osoitteeseen Vihertie 44-46 ja 48 kaavoitetaan monipuolista vehreää korttelia, joka muodostuu 2–9-kerroksiista rakennuksista ja sisäpihasta. Tonttien välistä tulee kulkemaan yleinen jalankulku ja pyöräily reitti Vihertieltä Jokiuomapuistoon ja Louhelantien bussipysäkille.	9500	130	
002414 - Martinlaaksontie 26, päiväkoti	Asemakaavan muutos	06/2021	08/2023	Osoitteeseen Martinlaaksontie 26, Rautatien länsipuolelle on suunnitteilla 6 ryhmäinen päiväkoti, joka olisi käytössä vuoteen 2027 mennessä.			3000

Länsi-Vantaa, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002368 Patotie 2 asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	10/2019	10/2024	Myyrmäki, Patotie 2:n tontille ja Patoaukiolle asuntorakentamista ja liiketilaa. Kilpailutus ja kaavoitus 2024.
002413 - Martinlaakson keskusta-asuminen	Asemakaavan muutos	06/2021	10/2024	Osoitteseen Martinlaaksontie 24 muodostuu kulmapiste; kortteli, joka toimii maamerkkinä ja kiinnekohtana. Alueelle kaavoitetaan 3-14 -kerroksisia kerrostaloja. Rakennukset ovat korkeimmillaan Martinlaaksontien varressa ja radan vieressä.
002478 - Lounaniityn päiväkoti	Asemakaavan muutos	08/2021	02/2024	Nykyinen Vantaanlaakson päiväkoti on liian pieni ja sijaitsee meluisalla paikalla. Tämä korvataan uudella päiväkodilla, joka sijoittuu Lounaniitylle osoitteeseen Auertie 19. Samalla kaavoitetaan omakotitontti Auertien päähän.
002499 - Ulkoniitty	Asemakaavan muutos	02/2022	01/2024	Ulkoniityn puistoon kaavoitetaan pientalotontteja olemassa olevaa kaupunkirakennetta tiivistäen. Niittäjäntietä jatketaan länteen päin, mutta nykyinen Vihdintien ja Martinkyläntien eritasoliittymävaraus jää entiselleen ja kevyen liikenteen yhteys Martinkyläntielle säilyy.
002504 - Kuohukuja 1-3	Asemakaavan muutos	03/2022	01/2024	Kuohukujan ostoskeskuksen asemakaavamuutos aloitetaan uudelleen. Hanke sisältää asuin- ja liiketalon Kuohukuja 1:n tontille ja Kuohukujan ostoskeskuksesta tutkitaan itäosan säilyttävä vaihtoehto. Pysäköinti pääosin Kuohukuja 3:n pysäköintitontilla. Uomatieltä poistetaan kaksi alikulkua.
002433 - Karhunkierros 4 ja 6	Asemakaavan muutos	04/2022	01/2024	Osoitteeseen Karhunkierros 4 ja 6 tehdään asemakaavamuutos, jonka tavoitteena on rakentaa kortteliin 6-8 -kerroksisia asuinkerrostaloja sekä pientaloja, pysäköintilaitos noin 400 autolle ja päiväkoti. Asuntoja tulisi yhteensä noin 800. Nykyiset rakennukset puretaan.
015100 Martinlaakson kestävä keskusta kaavoitushanke	Kehityskuva	05/2022	03/2024	
002532 - Raappavuorentie 38	Asemakaavan muutos	02/2023	04/2024	Varisto, Raappavuorentie 38, rakennusoikeuden lisääminen. Osallistuminen keväällä.
002530 - Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku	Asemakaavan muutos	02/2023	06/2024	Varisto, Haravakuja 6 palveluasumista ja Ulkoniitynpolun ajoyhteys.
002523 Karhunkierros 3 ja 5 asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	03/2023	10/2024	Pähkinärinne, Karhunkierros 3 ja 5, asuntorakentamista. Kaavoitus alkaa.
002526 Kukintie 3 asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	03/2023	10/2024	Martinlaakso, Kukintie 3, toimitalon paikalle asuinkerrostalo. Kaavoitus alkaa.
002525 Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	03/2023	10/2024	Myyrmäki, uusi Artsi, johon tulisi taidemuseo, kirjasto ja asukastiloja.
002366 Ojahaka (Varia) asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	03/2023	03/2024	Myyrmäki, Ojahaka. Varian tontillle uusi yhtenäiskoulu ja asuntojs. Osallistuminen keväällä.
121400 Lammaslampi asemakaava	Asemakaava	10/2023	04/2025	Hämeenkylä, Lammaslammen pientaloalue sekä virkistys- ja luonnnosuojelualueita. Kaavoitus alkaa syksyllä.
261600 Koivurinteen asemakaava	Asemakaava	03/2023	05/2025	Askisto ja Petikko, Koivurinteen muutokset, joilla poistetaan Askiston eritasoliittymän ja Hieskoivuntien varaukset ja muutetaan osin maankäyttöä. Kaavoitus alkaa keväällä
161900 - Palotie	Asemakaava	02/2024	01/2025	Kaivokselassa Palotien, Yhtiönkujan ja Laitilankujan alueella pientaloalueen täydentyy. Rakennusperintökohteet suojellaan.

Kivistö


330200
330400
030800
021700
233000
232900
233300
233400
232600
233100
251500
251400
Seutula
Sjöskog
Kiila
Kila
Vestra
Västra
Kivistö
Lapinkylä
Lappböle
Keimola
Käinby
Lentokenttä
Flygfältet
Piispankylä
Biskopsböle
Viinikkala
Vinikby
Petikko
Myllymäki
Vantaanlaakso
Vandadalen
Pakkala
Backas

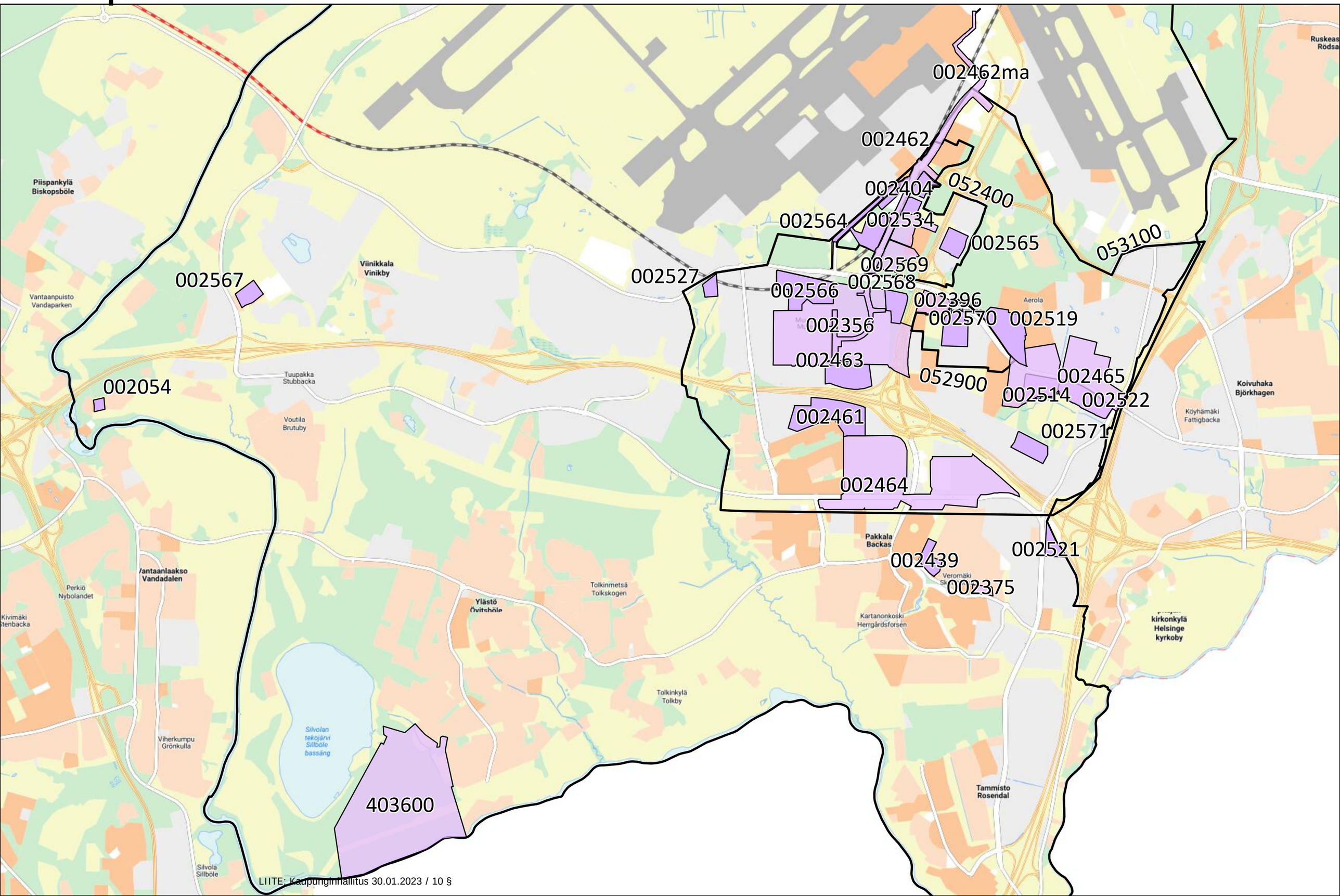
Kivistö, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
330200 - Pirttiranta	Asemakaava	08/2018	10/2023	Pirttiranta on Vantaanjoen tulvariskialuetta ja alueelle tutkitaan asemakaavaa loma-asumiselle. Se edellyttää tulvariskien hallintaa. Alun perin 1950-luvulla kesämaja-alueeksi perustetulla alueella on nykyisin 56 asuin- ja lomarakennusta.			5350
251400 - Vehkalan kinkerit	Asemakaava	12/2020	10/2023	Vehkalan kinkereiden asemakaavoituksen tavoitteena on mahdollistaa Kehäradan Vehkalan aseman läheisyyteen työpaikkarakentamista. Alueella sijainnut Vantaankosken koulu on purettu.		35000	
232600 - Kivistön Onnenkivi	Asemakaava	05/2021	12/2023	Keskustarakentaminen laajenee Kehäradan eteläpuolella Onnenkiven asemakaavatyöllä. Alueelle suunnitellaan koteja noin 1000 uudelle asukkaalle, päiväkoti, kivijalkaliiketiloja ja pysäköintilaitosta hybridipalvelukokonaisuutena.	57000		
030800 - Katrinebergin kehityskuva	Kaavarunko	03/2022	12/2023	Katriinan sairaalan nykyinen käyttö päättyy todennäköisesti vuosikymmenen lopulla. Kehityskuvalla tutkitaan minkälaisia kehitysmahdollisuuksia alue tarjoaa. Työssä selvitetään täydennysrakentamista kulttuurimaisema ja luontoarvot säilyttäen. Kehityskuva laaditaan asemakaavatyön pohjaksi.			

kivistö, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
232900 - Kivistön Turkoosikehä	Asemakaava	01/2020	12/2026	Kivistön Turkoosikehään suunnitellaan keskustakortteleita: asumista noin 2000 asukkaalle, hulevesipuisto, pysäköintilaitos, kivijalkaliiketiloja ja päiväkoti. Alue on Kehäradan pohjoispuolella, tulevan Lapinkylän aseman vaikutusalueelle.
233000 - Kivistön Kvartsijuoni	Asemakaava	08/2020	01/2025	Kvartsijuonen asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Lapinkylän ja Kivistön asemaan tukeutuvia monimuotoisia, värikkäitä ja resurssiviisaita keskusta- ja kaupunkikorttelikoteja noin 850 uudelle asukkaalle sekä julkisia ja kaupallisia palveluja kuten päiväkoti.
233100 - Kivistön asemakorttelit	Asemakaava	04/2021	01/2026	Kivistön asemakortteleiden asemakaavalla mahdollistetaan kortteleiden kehittyminen keskustan keskeiseksi palvelukeskittymäksi, joissa julkiset ja kaupalliset palvelut limittyvät, toimitila- ja asuntorakentamiseen luontevasti. Suunnittelualue sijaitsee Kehäradan eteläpuolella.
233300 - Kivistöntähti	Asemakaava	09/2022	12/2024	Kivistöntähden asemakaavalla mahdollistetaan Lapinkylän ja Kivistön asemaan tukeutuvia monimuotoisia korttelikoteja sekä kaupallisia palveluja kivijalkaliiketiloihin. Pysäköinti keskitetään pysäköintilaitokseen.
233400 - Kivistön Maitokvartsi	Asemakaava	04/2023	09/2024	Keskustarakentaminen laajenee Kehäradan eteläpuolella Maitokvartsin asemakaavalla. Alueelle suunnitellaan koteja, kivijalkaliiketiloja ja pysäköintilaitosta hybridipalvelukokonaisuutena.
251500 - Vehkalan länsipuoli 2	Asemakaava	06/2023	12/2025	Vehkalan länsipuoli 2 on Kehäradan Vehkalan aseman välittömään läheisyyteen työpaikkarakennusten, pysäköinnin sekä katu- ja tiealueiden rakentamisen mahdollistava asemakaavatyö.
330400 - Katriinan kylä	Asemakaava	06/2023	12/2024	Katriinan kylän asemakaavalla mahdollistetaan uutta asumista ja lähipalveluja Katrinebergin alueelle.
021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko	Kaavarunko	10/2023	10/2025	Rauhalanlaakson kaavarungolla tutkitaan alueen mahdollisuuksia pientalopainotteisen kaupunkirakenteen jatkamiseksi Keimolantien varressa Kivistön asemaan tukeutuen. Työssä selvitetään täydennysrakentamista alueen ominaispiirteet säilyttäen. Kaavarunko laaditaan asemakaavatyön pohjaksi.
Lapinkylän asemakorttelit 1	Asemakaava	03/2024	11/2026	Lapinkylän asemakortteleiden asemakaavalla mahdollistetaan kortteleiden kehittyminen keskustan keskeiseksi palvelukeskittymäksi, joissa julkiset ja kaupalliset palvelut limittyvät, toimitila- ja asuntorakentamiseen luontevasti. Suunnittelualue sijaitsee Kehäradan eteläpuolella.

Aviapolis


002462ma
002462
002404
052400
002564
002534
002565
053100
002569
002527
002567
002568
002566
002396
002570
002519
002356
002463
052900
002465
002514
002522
002461
002571
002464
002054
002439
002521
002375
403600
Piispankylä
Biskopsböle
Viinikkala
Vinikby
Vantaanpuisto
Vandaparken
Tuupakka
Stubbacka
Voutila
Brutuby
Aerola
Koivuhaka
Björkhagen
Köyhämäki
Fattigbacka
Pakkala
Backas
Veromäki
Perkiö
Nybolandet
Tolkinmetsä
Tolkskogen
Ylästö
Övitsböle
Kartanonkoski
Herrgårdsforsen
Tolkinkylä
Tolkby
Silvolan
tekojärvi
Sillböle
bassäng
Viherkumpu
Grönkulla
Silvola
Sillböle
Tammisto
Rosendal

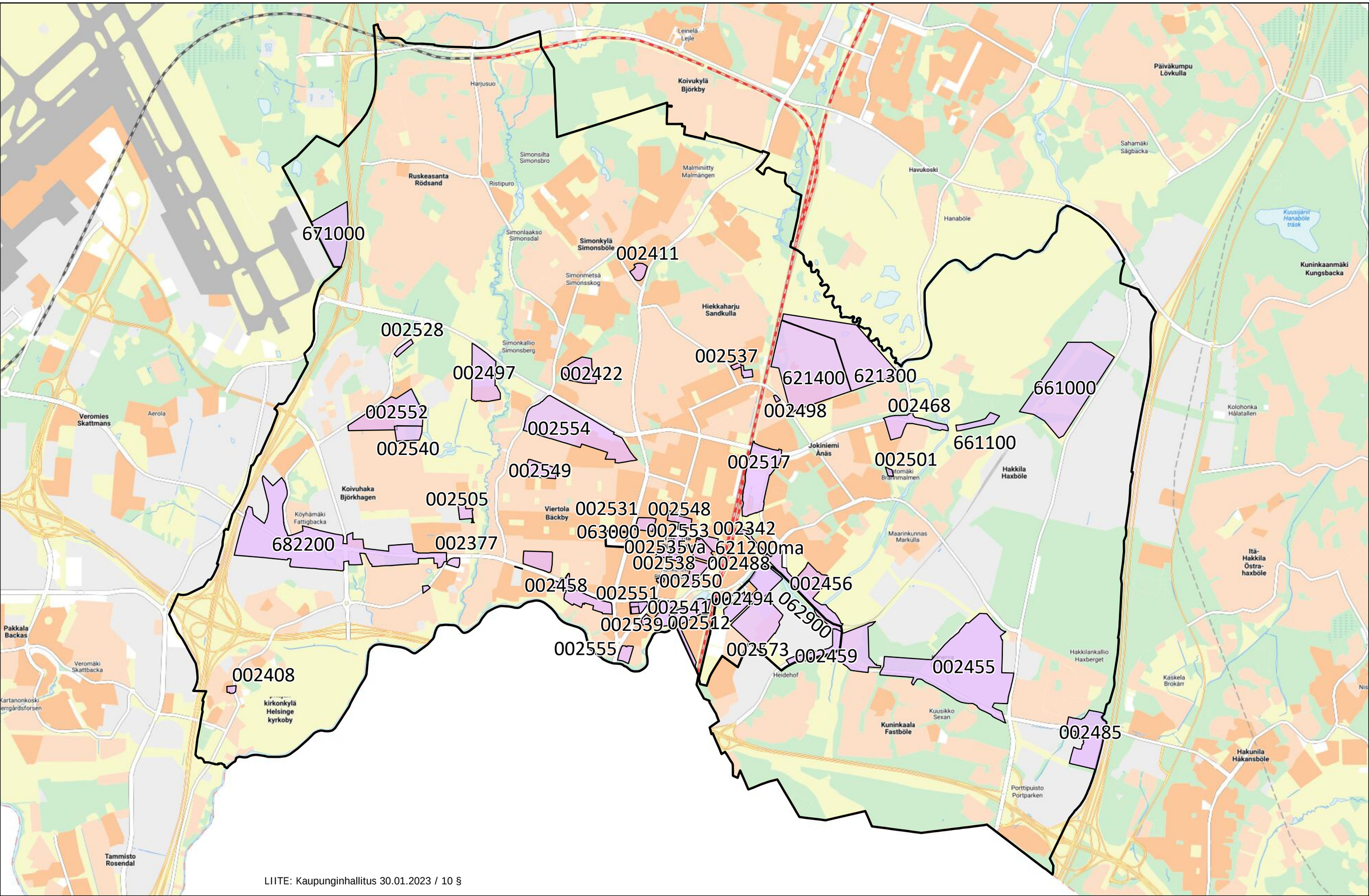
Aviapolis, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
052400 Aviapoliksen keskusta	Kaavarunko	06/2019	06/2023	Aviapoliksen rautatieasemien lähistölle muodostuu Aviapoliksen keskusta, jossa yhdistetään luonto, cityelämä ja lentokenttä kävely-ystävälliseksi lentokenttäkaupungiksi. Kaavaluonnos mahdollistetaan liiketilaa, palveluita ja tuhansia työpaikkoja sekä asuntoja 3000 - 4000 asukkaalle. Kaavaluonnos nähtäville keväällä 2023.			
002396 Markkatie 12-20	Asemakaava	02/2020	05/2023	Aviapoliksen rautatieaseman läheisyyteen rakentuu hotelli, toimisto, asuinkerrostalojen sekä pysäköintilaitoksen kortteli. Alue on osa uudistuvaa Huberilaa, josta kehitetään elävää ja viihtyisää kaupunkiympäristöä. Kaavamuutos päätöskäsittelyyn keväällä 2023.	14700	9000	
002439 Veromäen koulun laajennus	Asemakaavan muutos	02/2020	12/2023	Osoitteessa Ylästöntie 29 Veromäen koulun hiekkakentälle halutaan rakentaa paviljonkirakennus. Rakennukseen sijoittuisi esimerkiksi luonnontieteiden sekä kotitalouden oppimistilat. Kaavamuutos nähtäville syksyllä 2023.			1500
053100 Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet	Kaavarunko	02/2020	08/2023	Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteilla mahdollistetaan alueen kokonaisvaltainen suunnittelu, johon yksittäiset kaavamuutokset ja muut suunnitelmat liittyvät. Työ sisältää neljä osaa: Kiehtova kaupunki - Tulevaisuuden lentokenttäkaupunki, Käveltävä kaupunki, Kaupunkivihreän malli, Hiilineuraalisuus prosessina kaavoissa. Työ nähtäville keväällä 2023.			
002463 - Vantaan ratikka: Muura	Asemakaava	11/2020	10/2023	Osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä tehdään muut teknisesti välttämättömät kaavamuutokset Muurassa.			
002465 -Vantaan ratikka: Veromies, itä	Asemakaava	11/2020	06/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä sekä uudella Rälssikujalla.	0	0	0
002462 - Vantaan ratikka: Lentoasema ja Tietotie	Asemakaava	11/2020	10/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Lentoasemalla ja Tietotiellä.	0	0	0
002464 - Vantaan ratikka: Pakkala	Asemakaava	11/2020	10/2023	Osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä tehdään muut teknisesti välttämättömät kaavamuutokset Pakkalassa.			
002461 - Vantaan ratikka: Osuustie	Asemakaavan muutos	11/2020	06/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Osuustiellä Pakkalassa ja Veromiehessä.			
002519 -Tikkurilantie 129	Asemakaavan muutos	08/2022	12/2023	Aviapolikseen osoitteeseen Tikkurilantie 129 suunnitellaan hybridikorttelia, johon sijoittuu asumista, liikuntakenttä ja päiväkoti. Tavoitteena on toteuttaa kaupunkilaisia monipuolisesti palveleva korttelikokonaisuus. Kaavamuutos nähtäville syksyllä 2023.	20000		2000
002462ma - Vantaan ratikka: Lentoasema ja Tietotie	Asemakaavan muutos	01/2023	10/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle.			

Aviapolis, 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002404 Aviapolis pohjoinen	Asemakaavan muutos	02/2019	05/2024	Alue sijaitsee Aviapoliksen juna-aseman pohjoisen sisäänkäynnin pohjois- ja länsipuolella Aviabulevardin molemmin puolin. Tontin käyttöä tehostetaan uusilla toimitiloilla ja pysäköintilaitoksella. Kaavamuutos nähtäville keväällä 2024.
002054 Voudintie 1	Asemakaavan muutos	11/2019	09/2024	Voudintie 1:ssä oleva asemakaava muutetaan vastaamaan nykyistä toimintaa. Kuninkaan kartanon ravintolatoimintaa halutaan kehittää alueella. Kaavamuutos nähtäville alkuvuodesta 2024.
002514 Annefred pohjoinen	Asemakaavan muutos	04/2022	12/2024	Tikkurilantien ja Rälssitien risteykseen suunnitellaan Aviapolis Urban Blocks kaavaluonnoksen pohjalta monipuoliset asuinkerrostalokorttelit sekä liike- ja työtilaa korttelin kivijalkaan. Tavoitteena on kehittää Rälssitien raitiotiepysäkin ympäristö lähikortteleineen vetovoimaiseksi alueeksi. Syksyllä 2023 suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailu.
002356 Muuran kaupunkikylät 1	Asemakaava	11/2022	02/2024	Muuraan Toisen Savun itä- ja länsipuolelle kaavoitetaan keskuskorttelit liiketiloineen, asuinkerrostalokortteleiden kokonaisuus, toimitilaa, kaksi päiväkotia, yhtenäiskoulun kortteli ja viheraluetta Muuran kaavaluonnoksen mukaisesti. Samalla mahdollistetaan viheryhteys vihersillan kautta Huberilaan.
052900 Huberilan asemakaavaluonnos	Kaavarunko	11/2022	12/2024	Huberilan aluekeskuksen kehittämisen tavoitteena on kulttuurin, liikunnan ja päivittäisen asioinnin keskus. Alueelle osoitetaan asuntorakentamista noin 4 500 asukkaalle, työpaikkarakentamista, virkistysalueita, päiväkoti ja muita palveluita. Rakennushistoriallisesti arvokkaat rakennukset suojellaan.
002534 Lukio ja uusi ilmailumuseo Aviabulevardin varrelle	Asemakaava	01/2023	05/2024	Aviapoliksen lukiolle ja uudelle Ilmailumuseolle kaavoitetaan tilat Aviabulevardin varteen Tiiranpuiston eteläpuolelle kaupungin ja Finavian yhteisomistustontille. Kerrosalaa museolle esitettään n. 6 300 kem2 ja lukiolle n. 12 000 kem2. Museo sijoittuu suunnittelualueen pohjoisosaan ja lukio eteläosaan erillisiin rakennuksiin. Kokonaisuus sovitetaan toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti Aviapoliksen keskustan suunnitteilla olevaan kaupunkirakenteeseen. Kaavamuutos nähtäville alkuvuodesta 2024.
002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle	Asemakaavan muutos	04/2023	10/2024	Aviakujan pohjoispuolelle Aviabulevardin länsipuolelle muodostetaan asuinkerrostalokorttelit n. 20 000 kem2 ja viheraluetta sekä liike- ja työtilaa korttelin kivijalkaan. Kaavatyö alkaa keväällä 2023.
002527 Tolkinkylän sähköasema	Asemakaavan muutos	04/2023	01/2025	Sähköasema Tolkinkylään Tikkurilantien eteläpuolelle. Kaavatyö alkaa keväällä 2023.
002521 Liiketilaa Harkkokuja 2	Asemakaavan muutos	04/2023	03/2025	Liiketilaan Tammiston Kauppatien varrelle. Kaavatyö alkaa keväällä 2023.
002375 Johdintie 2-6	Asemakaava	11/2023	06/2025	Johdintielle esitetään pienimittakaavaista asuinrakentamista noin 2 500 - 3 000 kem2. Kaavatyö alkaa syksyllä 2023.
002522 Manttaalitie 1 ja 3	Asemakaavan muutos	12/2023	10/2025	Manttaalitielle asuinkerrostalokortteleita ja työpaikkarakentamista. Kaavatyö alkaa syksyllä 2023.
002567 Turvalaaksontie 1	Asemakaavan muutos	01/2024	12/2025	Asuntokortteli muutetaan lähialueiden mukaiseksi ja yleiskaavan mukaiseksi korttelialueeksi TKT, joka sallii tuotanto-, logistiikka- ja varastorakennuksien toteuttamisen. Kaavatyö alkaa keväällä 2024.
002565 Teknobulevardi 7, 9	Asemakaavan muutos	01/2024	12/2025	Tavoitteena tehokas toimitila-, palvelu- ja hotellikokonaisuus. Kaavatyö alkaa keväällä 2024.
002566 Muura Länsi 2	Asemakaavan muutos	02/2024	09/2025	Asuinkerrostalokorttelit, työpaikkarakentamista, urheilukenttä ja viheraluetta. Kaavatyö alkaa keväällä 2024.
002569 Asuinkorttelit Aviabulevardin itäpuolelle	Asemakaava	05/2024	03/2026	Aviabulevardin varrelle suunnitellaan monimuotoista sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kortteleihin sijoitetaan asuntorakentamista, viheraluetta sekä liike- ja työtilaa Aviabulevardin varteen korttelin kivijalkaan. Kaavatyö alkaa keväällä 2024.
002570 Huberila/ Robert Huberintie 7	Asemakaavan muutos	03/2025	11/2026	Asumista, liiketilaa, palveluita, päiväkoti ja viheraluetta Huberin hallien ympäristöön.
002571 Asumista Rälssitien ja Äyritien risteykseen	Asemakaavan muutos	03/2025	11/2026	Asumista ja liiketilaa Äyritien eteläpuolelle Grandwing – Auramon kaavaluonnoksen mukaisesti
403600 Smedsinmetsän pientaloalue	Asemakaava	04/2025	12/2026	Ylästön lounaisosaan mahdollistetaan luonnonsuojelualueet ja reitit sekä monimuotoinen pientaloalue yleiskaavan täydennysrakentamisalueelle. Erityisteemana on puurakentaminen. Pientalorakentamista noin 15 000 kem2. Kaavatyön lähtökohtia ja vaihtoehtoja selvitetään.
002568 Yleisömagneetti Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmaan	Asemakaavan muutos	10/2025	05/2027	Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmaan tapahtuma-, liike- ja palvelutilaa

Tikkurila



LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 10 §

Tikkurila, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

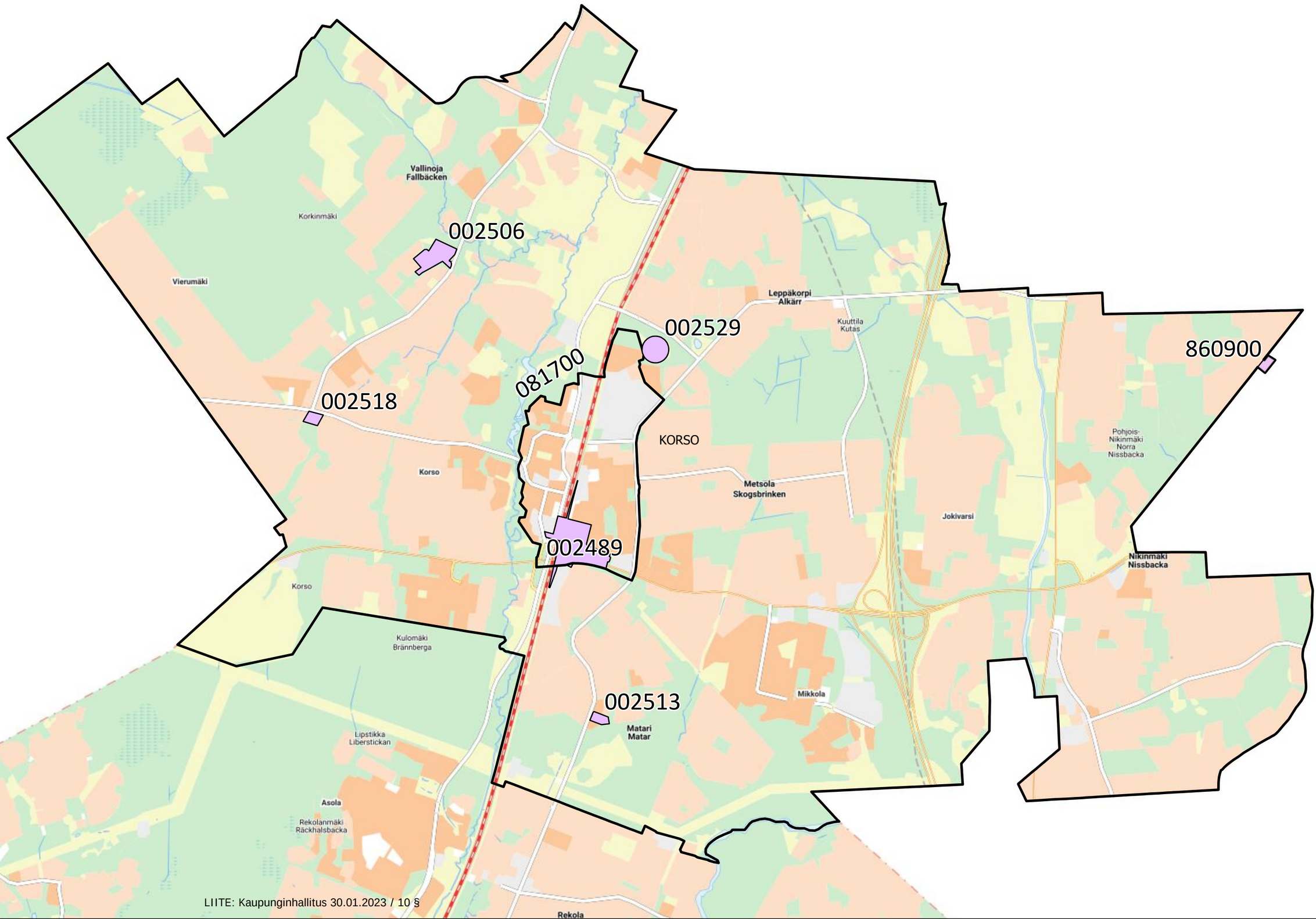
Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
002408 Knapas	Asemakaavan muutos	11/2020	10/2023	Osoitteessa Kyläraitti 1 kaupungin omistama päärakennus osoitetaan asuinkäyttöön ja suojellaan. Päärakennuksen asema osana historiallisen tien katunäkymänä säilyy. Samalla tutkitaan yksikerroksisen työtilan tai sivuasunnon rakentamisen mahdollisuutta tontin koillisosaan. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2020-2023.	0	0	0
002459 - Vantaan ratikka: Heidehof	Vaihekaava	11/2020	10/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kyytitiellä. Suunnittelualue sijaitsee Kuninkaalan kaupunginosassa.			
682200 - Vantaan ratikka: Koivuhaka	Asemakaava	11/2020	06/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kyytitiellä sekä Kuusikon raitiotiepysäkille. Suunnittelualue sijaitsee Kuninkaalan ja Hakkilan kaupunginosien rajalla.			
002485 Vantaan ratikka: Pelto-oja	Asemakaavan muutos	11/2020	06/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Jokiniemen kaupunginosassa.			
002458 - Vantaan ratikka: Viertola	Asemakaavan muutos	11/2020	06/2023	Kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kielotiellä ja Tikkurilantiellä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002455 - Vantaan ratikka: Kuusikko	Asemakaavan muutos	11/2020	03/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä sekä Koivuhaan raitiotien pysäkille.			
002456 - Vantaan ratikka: Jokiniemi	Asemakaavan muutos	11/2020	10/2023	Osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä tehdään muut teknisesti välttämättömät kaavamuutokset.			
002488 Tikkuri	Asemakaavan muutos	05/2021	11/2023	Tikkurin ja Raha-aseman tonteille suunnitellaan hybridikorttelia, johon sijoittuu asumista, palveluita sekä liike- ja toimitilaa. Tavoitteena on kaupunkilaisia ja Tikkurilassa asioivia monipuolisesti yhdistävä rakennus. Suunnittelussa yhteensovitetaan kaupunginmuseon arvottama rakennuskokonaisuus ja lisärakentamisen tapa. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2021-2023	34000	21100	0
002497 Koisotie 7, tukikohta	Asemakaavan muutos	01/2022	04/2023	Kaupungin tukikohtaa osoitteessa Koisotie 7 laajennetaan pohjoiseen nykyiselle talvipuutarhalle osoitetulle alueelle. Asemakaavaa muutetaan vastaamaan olemassa olevaa tilannetta ja tukikohdan tarpeita. Loppuosa talvipuutarha-alueesta liitetään osaksi Kaupungin puutarha -nimistä puistoa.			
002517 Jokiniemen kampus	Asemakaavan muutos	04/2022	08/2023	Jokiniemen kampusalueesta suunnitellaan tiivistä kampusympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille. Tarkoituksena on tehdä innovatiivinen kampusalue keskeiselle, helposti saavutettavalle ja näkyvälle paikalle pääradan varteen. Kaavatyö käynnissä vuosina 2022-2023	30000	0	38000
002512 Tikkurilan sauna	Asemakaavan muutos	10/2022	12/2023	Keravanjoen rantaan kaavoitetaan maisemaan soveltuva ravintola- ja saunarakennus. Tiedepuiston yleissuunnitelma päivitetään. Siinä tutkitaan tarkemmin saunan ja mahdollisen esiintymislavan sijaintia sekä puistoon tulevien muiden toimintojen sijoittelua. Kaavatyö käynnissä vuosia 2022-2023.		800	
002498 Pellavapolku	Asemakaavan muutos	11/2022	09/2023	Osoitteeseen Pellavapolku 6 kaavoitetaan kaksi viisikerroksista asuinkerrostaloa purettavien rakennusten tilalle Hiekkaharjun juna-aseman läheisyydessä Jokiniemessä.	2700		50
621200ma - Vantaan ratikka: Jokiniemi	Asemakaava	11/2022	10/2023	Kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Jokiniemessä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002535va - Vantaan ratikka: Kielotie 11	Vaihekaava	12/2022	10/2023	Kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kielotiellä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			

Tikkurila, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002342 Asematie 1-3	Asemakaavan muutos	06/2017	06/2024	Kaavalla mahdollistetaan uuden keskustakorttelin rakentaminen kaupungin ytimeen. Asuinrakennus purettaisiin ja paikalle sijoittuisi 22-kerroksinen asuintorni. Männistönpolun puolelle tulisi kuusikerroksinen toimistorakennus ja Asematien varteen asuintalo, jonka korkeus vaihtelee 5–8 kerroksen välillä. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2021-2024
002377 Tikkurilantie 84 b	Asemakaavan muutos	05/2018	04/2026	Tavoitteena on tontin kaavoittaminen asuinkerrostalotontiksi osoitteessa Tikkurilantie 84 b Koivuhaassa. Lisäksi tarkastellaan mahdollisuutta sijoittaa palveluita tontille. Työssä tutkitaan alueelle soveltuvaa rakennusoikeuden määrää, jota on tarkoitus nostaa. Kaavaa valmistellaan vuosina 2024-26.
002468 Satomäentie 1	Asemakaavan muutos	06/2021	06/2024	Osoitteeseen Satomäentie 1 suunnitellaan puukerrostaloja, joissa asumisen lisäksi olisi liiketilaa. Ne tulisivat 70-luvun kaksikerroksisten talojen tilalle. Samalla mahdollistetaan Valkoisenlähteentien jatke itään päin Satomäen kohdalta. Kaavatyö käynnissä 2021-2024.
062900 Väritehtaan alue, kaavarunko	Kaavarunko	06/2021	05/2024	Nykyiseen keskustaan kiinteästi liittyvän uuden kaupunginosan suunnittelu käynnistyy kaavarungolla ja kansainvälisellä kutsukilpailulla. Alue sijaitsee Tikkurilan väritehtaiden, Heurekan pysäköintialueen, niiden väliin jäävien kartano- ja puistoalueiden sekä Keravanjoen rannan alueella. Kaavarunkotyö käynnissä 2021-2024.
002505 Mesikukantie 5	Asemakaavan muutos	10/2022	01/2024	Osoitteissa Mesikukantie 5 ja Mesikukankuja 6 purettavien rivitalojen ja omakotitalon tilalle kaavoitetaan 4-5-kerroksisia asuinkerrostaloja. Kerrosluku nousisi nykyisestä yhdestä kerroksesta pääosin neljään ja Peltolantien kulmassa mahdollisesti viiteen kerrokseen. Kaavatyö käynnissä vuosina 2022-2024.
002422 Simonkylän elinkaariasuminen ja päiväkoti	Asemakaavan muutos	01/2023	01/2024	Alueella tarkastellaan elinkaariasumisen mahdollisuuksia sekä päiväkodin sijoittumista tontille. Kaavatyö käynnissä 2023-2024.
002541 Silkkitehdas	Asemakaavan muutos	03/2023	05/2025	Silkkitehtaan korttelin pohjoisosaa kehitetään. Kaavatyössä tarkastellaan uuden rakentamisen mahdollisuutta vanhaan ja suojeltuun ympäristöön. Kaavatyöon käynnissä vuosina 2023-2025.
002501 Satomäenkuja 4	Asemakaavan muutos	03/2023	10/2024	Purettavan omakotitalon paikalle kaavaillaan neljän asunnon rivitaloa. Kaavaa valmistellaan vuosina 2023-2024.
002531 Tikkuraitti 15 ja 17	Asemakaavan muutos	04/2023	12/2024	Olemassa olevat asuin- ja liikerakennukset korvataan tehokkaammalla asuin-, työpaikka- ja liikerakentamisella. Kaavaa valmistellaan vuosina 2023-24.
002540 Puutarhatien päiväkoti	Asemakaavan muutos	04/2023	01/2024	Puutarhatielle suunnitellaan uusi päiväkoti vastaamaan Tikkurilan lisääntyvän väestön tarpeisiin. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2023-2024.
002539 Silkkitehtaantie 2	Asemakaavan muutos	05/2023	10/2024	Kielotien ja Silkkipolun väliin jäävän alueen eteläisen osan asemakaavaa muutetaan asuinkerrostalorakentamiseen soveltuvaksi. Kielotien puoleiseen katutasoon edellytetään liiketilaa. Kortteleissa on nykyisin liike- ja toimistotiloja. Kaavatyö on käynnissä 2023-2024.
002549 Lummetie 30-32	Asemakaavan muutos	05/2023	11/2024	Yksikerroksiset rivitalot puretaan ja tilalle rakennetaan 3-5 kerroksisia asuintaloja. Lummetien varrelle tulee kaksi liiketilaa. Kaavatyö on käynnissä vuosina 2023-2024.
002538 Unikkotie 10 ja 12	Asemakaavan muutos	05/2023	10/2025	Purettavien kerrostalojen tilalle rakennetaan uudet asuinrakennukset, joiden kivijalassa on liiketilaa. Kaavatyö käynnissä 2023-2025
002494 Väritehdas 1	Asemakaavan muutos	06/2023	12/2024	Väritehtaan alueen aloituskortteliin rakennetaan liike- ja toimitilaa sekä asumista. Kulttuurihistoriallisia arvoja sisältävien rakennusten suojelu ratkaistaan asemakaavassa. Kaavoitus alkaa 2023.
063000 Peltolantorin kehityskuva	Kehityskuva	06/2023	02/2025	Peltolantorin aluetta kehitetään sisäisen kilpailun kautta toimivana ja monipuolisena arjen palvelu-, työpaikka- ja asumiskortteleina.
002548 Hyvinvointikeskus	Asemakaavan muutos	08/2023	12/2024	Asemakaavaa muutetaan Tikkurilan hyvinvointikeskuksen sijoittumiseksi Kielotien varrelle kadun molemmin puolin. Kaavatyö on käynnissä 2023-2024.
661000 Rusokallio 2	Asemakaava	10/2023	05/2025	Alueelle kaavoitetaan työpaikka- teollisuus- ja logistiikkarakentamista. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2023-2025
671000 Tullimiehentie	Asemakaava	10/2023	12/2025	Alueelle tarkastellaan logistiikka-alan varikon rakentamista. Kaavoitus käynnissä vuosina 2023-2025
002528 Tikkurilan sähköasema	Asemakaavan muutos	10/2023	11/2024	Meiramitien läheisyyten sähkölinjan varovyöhykkeelle rakennetaan sähköasema.
002550 Ratatie 4, Unikkotie 2	Asemakaavan muutos	11/2023	12/2024	Tikkurilan asemanseudulle suunnitellaan uusia asuinkerrostaloja. Kaavatyö on käynnissä vuosina 2023-2024.
002552 Puutarhatie 60 ja 47	Asemakaavan muutos	01/2024	08/2027	Jehovantodistajien maille kaavoitetaan yhteisön toimintaa tukevaa asumista ja työpaikkarakentamista. Kaavyö on käynnissä vuosina 2024-2027.
002555 Virnakortteli	Asemakaavan muutos	01/2024	09/2025	Pientalojen tilalle suunnitellaan asuinkerrostalo Tikkurilan sisääntulokadun varrella Keravanjoen läheisyydessä. Suojeltu pientalo säilyy. Kaavoitus käynnissä vuosina 2024-2025.
002551 Horsmapolku	Asemakaavan muutos	01/2024	09/2027	Ratikan reitin varrella Tikkurilan keskusta tiivistyy uudella asumista sekä liike- ja toimitilaa sisältävällä korttelilla. Alueelta puretaan vanhoja toimitilarakennuksia. Kaavoitus on käynnissä 2024-2027.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002573 Väritehdas 2	Asemakaavan muutos	02/2024	11/2026	Väritehdas II alueelle suunnitellaan uutta kantakaupunkimaista aluetta. Alueelle osoitetaan lisäksi asukkaiden tarvitsemat julkiset ja yksityiset palvelut. Väritehdas II -alue tulee vapautumaan tulevaa käyttöä varten. Kaavoituksen alkaessa kaava-alueen rajausta voidaan tarkistaa jatkavien tehdastoimintojen mahdollistamissa rajoissa. Kaavatyö on käynnissä vuosina 2024-2026
002537 Hiekkaharjun ostari	Asemakaavan muutos	02/2024	09/2026	Hiekkaharjun ostarin ja Talkootorin alueita kehitetään. Ostari korvataan asuin- ja liikerakentamisella. Kyläkaivontiellä osoitteissa 4a ja 4b nykyiset rakennukset korvataan asuinkerrostaloilla. Kaavaa valmistellaan vuosina 2024-26.
002553 Tikkurilan toimitila	Asemakaavan muutos	03/2024	02/2025	Kaupungin uusi toimitila Tikkurilassa. Sijaintivahtoehtojen tarkastelussa kaavoitettava tontti tarkentuu. Kaavoitus käynnissä 2024-2025.
621400 Jokiniemi 6 osa 1	Asemakaava	03/2024	09/2025	Seurakuntayhtymien maille suunnitellaan Hiekkaharjun asemaan tukeutuvaa sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2024-25.
002411 Hiekkaharjun vesitorni	Asemakaavan muutos	10/2024	12/2026	Puretun vesitornin tontille suunnitellaan asuinkerrostaloja. Kaavoitus on käynnissä 2024-2026.
661100 Valkoisenlähteetie-Hakintie	Asemakaava	01/2025	01/2026	Katualueen rajausta muutetaan niin, että Itäisen Valkoisenlähteentien jatkaminen on mahdollista.
621300 Jokiniemi 6 osa 2	Asemakaavan muutos	02/2025	01/2027	Seurakuntayhtymien maille suunnitellaan Hiekkaharjun asemaan tukeutuvaa sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2025-27.
002554 Tikkurilan urheilupuisto	Asemakaavan muutos	10/2025	05/2027	Urheilupuiston kaavaa muutetaan yleissuunnitelman mukaiseksi. Kaavatyö käynnissä 2025-2027.

Itä-vantaa,Korso



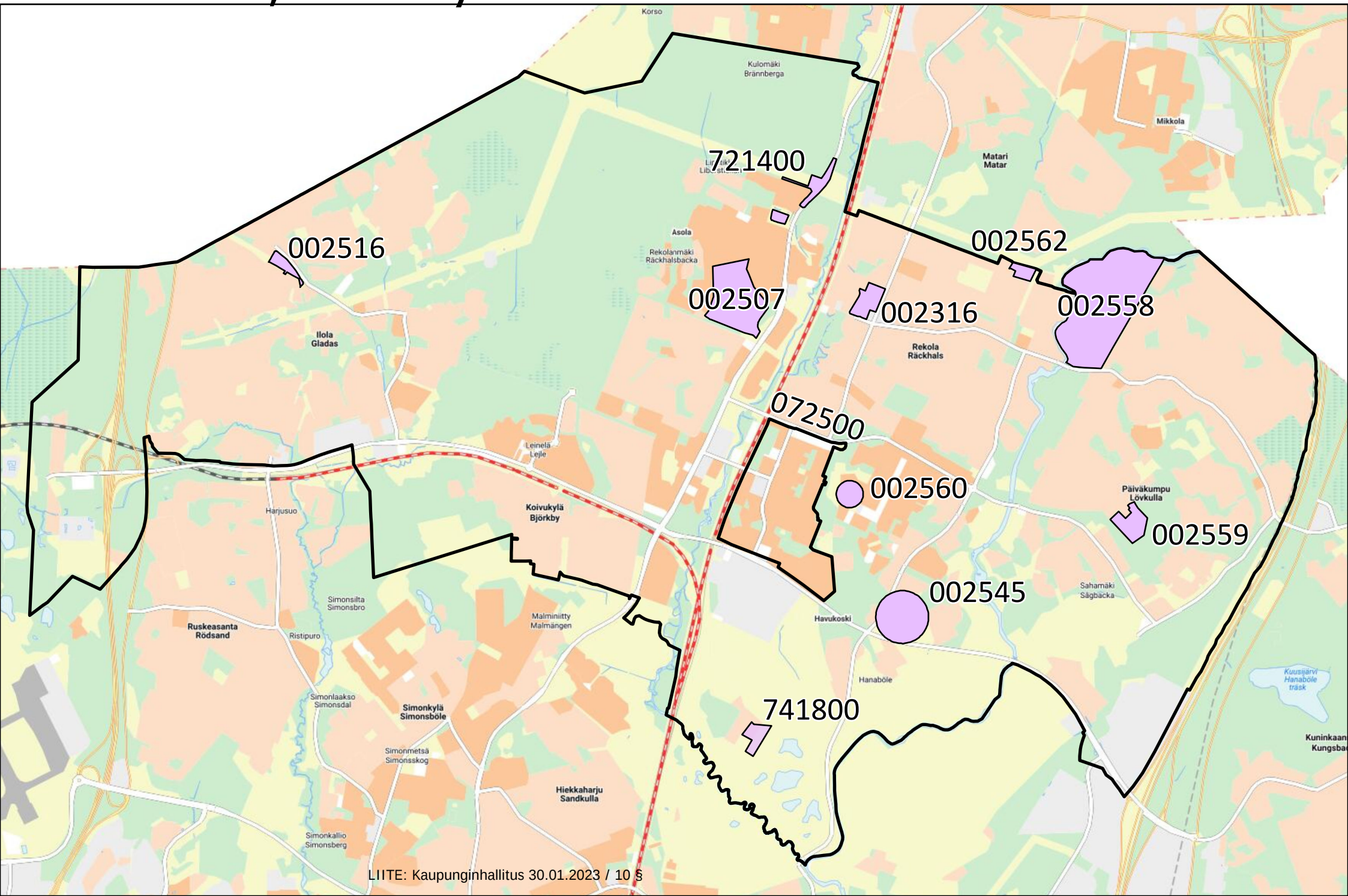
Itä-Vantaa, Korso, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
860900 - Nikinmäki liitosalue	Asemakaava	12/2020	08/2023	Kuntaliitoksella Sipoosta Vantaaseen liitetylle kiinteistölle, osoitteeseen Siikatie 15 c tehdään asemakaava ja katujärjestelyjä. Alue sijaitsee Pohjois-Nikinmäessä.	860		
002489 - Korson keskustan itäpuoli	Asemakaavan muutos	06/2021	12/2023	Kaavatyön tavoitteena on kehittää radan itäpuoli keskustamaiseksi asumisen, kaupan ja työpaikkojen alueeksi. Korson asemalle on noin 200 metriä.	30000	5000	
002506 - Lehmustontie osa 2	Asemakaavan muutos	12/2021	05/2023	Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa alueelle täydentäviä, korkeintaan kaksikerroksisia pientaloja. Samalla kaavoitetaan uutta katutilaa.	3000		
081700 - Korson kaavarunko	Kaavarunko	12/2022	12/2023	Kaavarungon tavoitteena on tehdä kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen suunnitelma. Keskeisiä kysymyksiä ovat ydinkeskustan uudistaminen, palvelujen sijoittuminen, uudet asuinkorttelit keskustassa ja terveysaseman eteläpuolella, sekä 80-luvun rakennettujen kortteleiden täydennysrakentaminen.			

Itä-Vantaa, Korso, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002513 - Tervahaudantien päiväkoti	Asemakaavan muutos	12/2022	03/2024	Kaavamuutosalue sijaitsee pientaloalueen eteläreunalla, Tervahaudanmetsän laajojen viheralueiden vieressä. Tarkoituksena on laajentaa rakentamatonta korttelia lähinnä päiväkodin piha-alueita varten viereiseen Tervahaudanpuistoon. Uusi päiväkoti olisi kerrosalaltaan noin 2000 k-m2.
002529 - Koillis-Vantaan liikuntahalli	Asemakaavan muutos	03/2023	03/2024	Korpikontion kentälle bruttoalaltaan 2900 m2 liikuntahalli. Halli on vuonna 2020 valmistuneen liikuntahalliselvityksen mukainen uudisrakennuskohde. Kaava vireille keväälläe 2023.
002518 - Korsontie 60	Asemakaavan muutos	08/2023	12/2024	Alue kaupan, mahdollisen pientaloasumisen ja viheralueen käyttöön.

Itä-Vantaa, Koivukylä



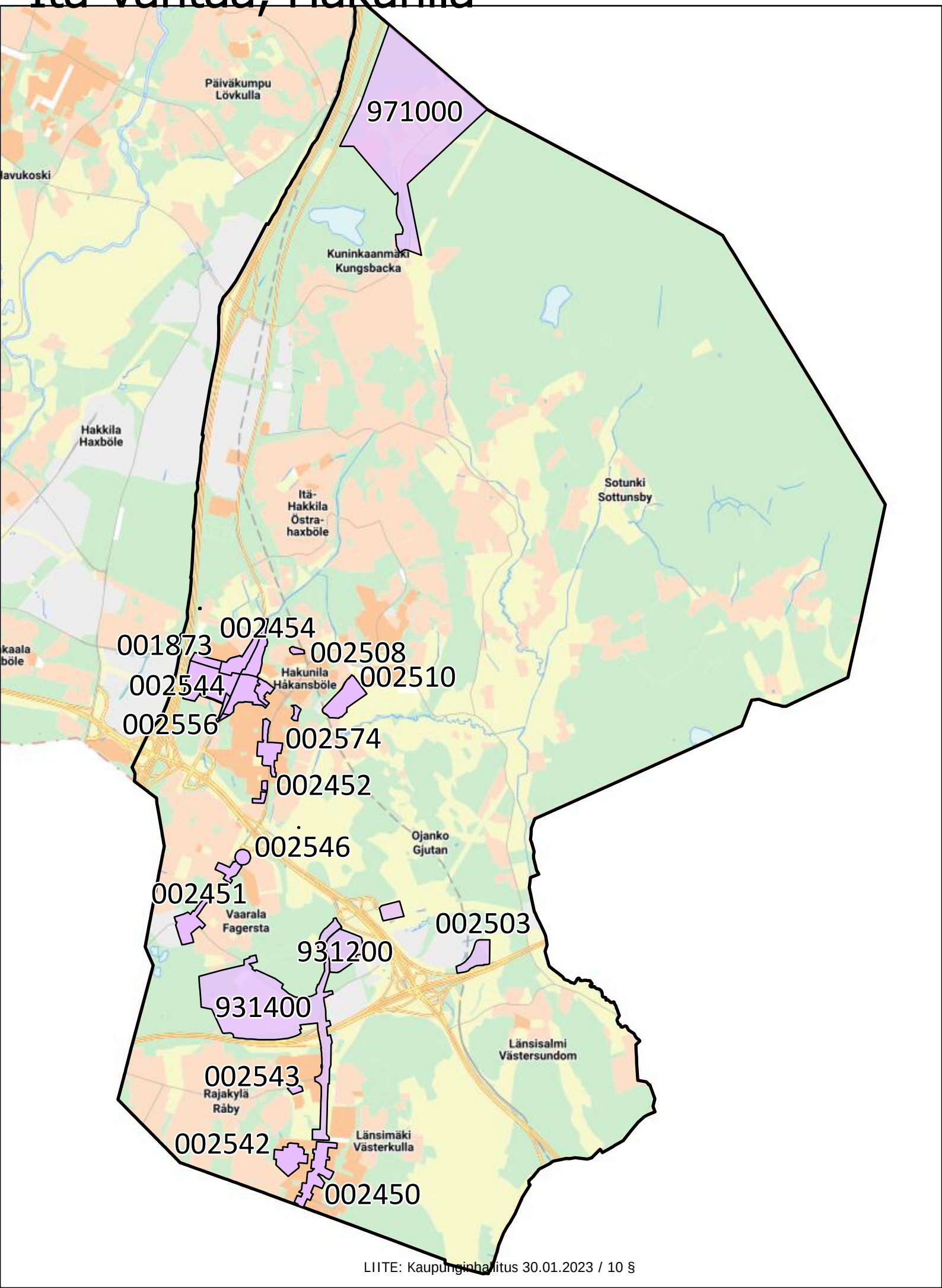
Itä-Vantaa, Koivukylä, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
072500 - Koivukylän kaavarunko	Kaavarunko	08/2020	12/2023	Kaavarunko ohjaa Koivukylän keskustan kehittämistä ja täydennysrakentamista. Se on yleispiirteinen suunnitelma, joka tukee asemakaavoitusta.			
721400 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle	Asemakaavan muutos	02/2022	04/2023	Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa uusi ajoliittymä Asolanväylältä Elmon liikuntapuiston pysäköintialueelle Haxelberginhaan puiston läpi sekä uuden päivittäistavarakaupan sijoittaminen Valtimotien pohjoispuolelle.			2500
741800 - Rosenlund osa 2	Asemakaava	04/2022	06/2023	Rosenlund sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle Hanabölen peltoalueelle ja muodostaa perinteisen, metsäisen peltosaarekkeen. Nyt alue asemakaavoitetaan merkittävän maatilojen talouskeskusten korttelialueeksi sekä Rosenlundintien varteen sijoittuvaksi erillispientalojen korttelialueeksi.	500		

Itä-Vantaa, Koivukylä, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002507 - Peijaksen sairaalan laajennus	Asemakaavan muutos	04/2022	01/2024	Tavoitteena on uudistaa Peijaksen sairaalakokonaisuutta Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen tulevaisuuden tarpeisiin. Sairaala-alueelle suunnitellaan uusia rakennuksia, jotta erityisesti sairaalan vuodeosastotoiminnalle saadaan nykyaikaiset toimivat tilat.
002516 - Leikkitie	Asemakaavan muutos	05/2022	08/2024	Osoitteissa Leikkitie 24–28 teollisuuskortteli muutetaan asuinpientalojen korttelialueeksi. Osa Louhikkopuistosta liitetään uuteen pientalotonttiin. Tavoitteena on laadukas kaupunkimainen pientaloasuminen. Kaavatyössä huomioidaan erityisesti viihtyisyys ja lähiympäristön laatu.
002316 - Rekolan keskus	Asemakaavan muutos	02/2023	06/2024	Rekolan aseman viereen on tarkoitus rakentaa asuinkerrostaloja ja liiketiloja.
002558 - Päiväkummun omakotitontit	Asemakaavan muutos	02/2023	12/2024	Omakotialueen laajennus ja viheraluetta uuden yleiskaavan mukaisesti. Rakentamisen tehokkuus selviää kaavatyön yhteydessä.
002545 - Piippilakki	Asemakaavan muutos	01/2024	06/2025	Monipuolista asumista Koivukylänväylän pohjoispuolelle maiseman luonne huomioiden.
002562 - Joukontie 42	Asemakaavan muutos	03/2024	06/2025	Teollisuustontin muutos pientaloasumiselle. Pihkalan talon kulttuurihistoriallinen arvo huomioidaan.
002559 - Päiväkumpu Kimmon- ja Mairenkuja	Asemakaavan muutos	08/2024	09/2026	Pientaloja olevan omakotitaloalueen jatkoksi yleiskaavan osoittamassa sijainnissa. Kaupungin ja yksityistä maata.
002560 - Marjattasäätiö	Asemakaavan muutos	01/2025	05/2026	Palveluasumisen uudistamishanke Paimenenkadulla

Itä-Vantaa, Hakunila



Itä-Vantaa, Hakunila, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
001873 - Hakunilan keskustan laajennus 2	Asemakaavan muutos	01/2020	10/2023	Kaupungin omistuksessa olevalle reilun neljän hehtaarin kokoiselle varikkokäytöstä poistuvalle Vantaan itäiselle bussivarikolle ja sen ympäristöön suunnitellaan asumista, kivijalkatilaa ja päiväkotia. Alue osa kehittyvää ratikkareitin varren Hakunilaa.			
062800 - Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset	Asemakaavaselvitys	11/2020	03/2023	Ratikan asemakaavoilla ja asemakaavamuutoksilla osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutosalueet ja niiden määrä selviävät ratikan katu- ja puistosuunnittelun edetessä ja ratikan vaatimien tilavarausten selvitessä. Kaavatyön etenemistä voi seurata Vantaan ratikan nettisivuilla www.vantaa.fi/ratikka.			
002450 - Vantaan ratikka: Länsimäki, etelä	Asemakaavan muutos	11/2020	10/2023	Kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Länsimäentiellä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002451 - Vantaan ratikka: Vaarala	Asemakaavan muutos	11/2020	03/2023	Vaaralan kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Hakunilantiellä, Kuussillantiellä ja Tilustiellä, sekä Kuussillan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Tilustielle. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002452 - Vantaan ratikka: Hakunilanmäki	Asemakaavan muutos	11/2020	03/2023	Kaavalla osoitetaan riittävä tila Vantaan ratikalle Hakunilantiellä sekä Hepokujan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Hepokujan ja Hevoshaanpolun välille. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002454 - Vantaan ratikka: Lahdentien siirto	Asemakaavan muutos	11/2020	03/2023	Kaavalla osoitetaan riittävä tila Vantaan ratikalle Kyytitiellä sekä Kaskelan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Kyytitielle Lahdentien risteyksen läheisyyteen. Lisäksi asemakaavamuutoksella varaudutaan Lahdentien uuteen linjaukseen. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
931200 - Vantaan ratikka: Varikko	Asemakaava	04/2021	10/2023	Vantaan ratikan varikko rakentuu Kehä III ja Länsimäentien liittymän eteläpuolelle. Raideliikenne varikkoalueelle kulkee Fazerintien ja Länsimäentien risteyksestä Länsimäentietä pitkin			20000
002508 - Vaunukuja 2	Asemakaavan muutos	12/2021	08/2023	Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa kaava-alueelle täydennysrakentaminen. Alustavan suunnitelman mukaan alueelle sijoitettaisiin kaksi uutta 5-7 kerrosta korkeaa kerrostaloa.	4100		
002503 - Pitkäsuontie 2 ja 13	Asemakaava	05/2022	11/2023	Pitkäsuontielle asemakaavoitetaan Vantaan Energian synteettisen hiilineutraalin kaasun valmistuslaitos (Power to gas) ja polttoaineen jakeluasema. Alue sijaitsee Ojangon ja Länsisalmen kaupunginosissa.			
931400 - Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki	Asemakaava	05/2022	06/2023	Kaavalla osoitetaan riittävä tila Vantaan ratikalle Länsimäentiellä ja Fazerintiellä sekä Rajakylän raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Porvoonväylän eteläpuolelle, ja Fazerilan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Fazerin vierailukeskuksen läheisyyteen. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			

Itä-Vantaa, Hakunila, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
971000 - Kuninkaanmäki/Byända	Asemakaava	02/2016	12/2025	Pientaloja ja täydennystä, Sipoonkorpea palvelevaa pysäköintiä. Rajaus tarkentuu työn kuluessa.
002574 - Ponihaan päiväkoti	Asemakaavan muutos	02/2023	02/2024	Uusi korkealaatuinen päiväkoti vastaamaan alueen päiväkotitarpeeseen. Rajaus tarkentuu kaavatyön edetessä. Kaavoitus tehdään 2023 aikana.
002510 - Hakunilan vanhustenkeskus ja koulu	Asemakaavan muutos	03/2023	02/2024	Vanhustenkeskus ja yhtenäiskoulu entisen Hevoshaan koulun tontille ja sen viereiselle YSA-1 -tontille. Oleva päiväkoti säilytetään. Asemakaavoitus alkaa vuonna 2023.
002544 - Langinniitty	Asemakaavan muutos	09/2023	05/2025	Asumista noin 50 000 k-m2, viher- ja sinialueita, päiväkoti ja kivijalkaliiketilaa. Keskitetty pysäköinti pysäköintilaitoksessa. Kaavaluonnosta 001873 jatketaan ehdotuksiksi osissa, ensimmäinen osa.
002542 - VAV Maalinauhantie	Asemakaavan muutos	02/2024	11/2025	Kerrostaloalueen täydentämistä ja tehostamista Työ käynnistyy syksyllä.
002556 - Harmopuisto	Asemakaavan muutos	05/2024	10/2026	Asumista, viheraluetta, liiketilaa. Keskitetty pysäköinti. Kaavaluonnosta 001873 jatketaan ehdotuksiksi osissa, toinen osa.
002546 - Liiketilaa Lähdepuistontielle	Asemakaavan muutos	03/2025	12/2025	Useamman liiketilan kokonaisuus.
002543 - Maratontie 4-6	Asemakaavan muutos	06/2025	12/2027	Asumiselle osoitetun tontin tehostus. Kaupungin maata.

11 § Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2035

VD/14219/00.04.03/2022
TeA/TA/TL/SR/AO/LM/VS/MT

Ympäristöministeriö on pyytänyt Vantaan kaupungilta lausuntoa koskien luonnosta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2035. Strategialla tavoitellaan luontokadon pysäyttämistä ja luonnon monimuotoisuuden kehityksen kääntämistä elpymisuralle.

Lausuntoa pyydetään 27.1.2023 mennessä, mutta Vantaan kaupunki on saanut lisäaikaa kaupunginhallituksen aikataulun vuoksi 31.1.2023 saakka.

Kansallinen luonnon monimuotoisuusstrategia 2035 ohjaa luonnon suojelun, ennallistamisen ja hoidon politiikkaa, vaikuttaa kaikilla sektoreilla luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvien paineiden pienentämiseksi sekä edistää luontokadon juurisyihin kohdistuvaa kestävyysmurrosta.

Uusi strategia laaditaan, koska luontokatoa ei ole saatu pysäytettyä. Strategia on valmisteltu laajassa sidosryhmäyhteistyössä. Tiedeyhteisölle, nuorille, yrityksille ja toimialajärjestöille, saamelaisille sekä kunnille ja alueille on järjestetty omat keskustelutilaisuudet. Lisäksi kansalaisista koostuva Luontoraati on miettinyt toimia luontokadon pysäyttämiseksi.

Luontokadon pysäyttämisen edellytyksenä on koko yhteiskunnan läpäisevä kestävyysmurros. Siksi kansallisen luonnon monimuotoisuusstrategian toimeenpanoon tarvitaan koko yhteiskunnan panosta. Strategiaa toimeenpaneva kansallinen luonnon monimuotoisuuden toimintaohjelma valmistuu kevään 2023 aikana ja sen valmistelua jatketaan edelleen yhdessä sidosryhmien kanssa.

Suomen biodiversiteettipolitiikka pohjaa kansalliseen luonnon monimuotoisuusstrategiaan ja toimintaohjelmaan. Kansallisessa luonnon monimuotoisuusstrategiassa huomioidaan kansallisten tavoitteiden lisäksi YK:n luonnon monimuotoisuutta koskevan yleissopimuksen tavoitteet sekä EU:n biodiversiteettistrategia.

Strategiaa täsmennetään lausuntopalautteen ja YK:n biodiversiteettisopimuksen osapuolikokouksen tulosten perusteella. Tavoitteena on, että strategia valmistuu alkuvuodesta 2023.

Strategialuonnos kokonaisuudessaan löytyy lausuntopalvelusta:
https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=ef02b76f-1dc3-46f4-883a-3b3e2f526eff&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 11

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa ympäristöministeriölle liitteenä oleva lausunto koskien luonnosta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2035.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Ympäristöministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2023
- Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2023

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
ympäristösuunnittelija Sinikka Rantalainen, 0503180938
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Toivonen Marika

Lähettäjä:	Ympäristöministeriö <noreply@lausuntopalvelu.fi>
Lähetetty:	keskiviikko 14. joulukuuta 2022 13.08
Vastaanottaja:	YHT Kirjaamo
Aihe:	Lausuntopyyntö: Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi

Arvoisa vastaanottaja,

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoanne aiheesta:
Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi

Lausunto pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön oheisen linkin kautta.

Lausunnon antaakseen vastaajan tulee rekisteröityä ja kirjautua lausuntopalvelu.fi:hin. Tarkemmat ohjeet palvelun käyttämiseksi löytyvät lausuntopalvelu.fi:n sivulta Ohjeet > Käyttöohjeet. Voit pyytää tukea palvelun käyttöön osoitteesta lausuntopalvelu.om@gov.fi.

HUOM! Tämän viestin liitteenä saamanne linkki on organisaatio-/henkilökohtainen, joten ettehän jaa sitä edelleen. Kaikki annetut lausunnot ovat julkisia ja ne julkaistaan lausuntopalvelu.fi:ssä.

Tämä on lausuntopalvelu.fi:n lähettämä automaattiviesti.
Lausuntopalvelu.fi on oikeusministeriön ylläpitämä verkkopalvelu.

***

Bästa mottagare,

Ympäristöministeriö ber om ert utlåtande om:
Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi

Vänligen lämna utlåtandet genom att svara på begäran om utlåtande i tjänsten utlåtande.fi. Utlåtandet kan lämnas via denna länken.

För att lämna in ett utlåtande ska man registrera sig och logga in i tjänsten utlåtande.fi. Närmare anvisningar om hur tjänsten kan användas finns på utlåtande.fi > Anvisningar > Bruksanvisning. Du kan be om hjälp för att använda tjänsten på adressen lausuntopalvelu.om@gov.fi.

OBS! Skicka inte vidare länken som är bifogad till detta meddelande, eftersom länken är person- eller organisationsspecifik. Alla utlåtanden som lämnas in är offentliga och publiceras i tjänsten utlåtande.fi.

Detta är ett automatiskt meddelande från tjänsten utlåtande.fi.
Utlåtande.fi upprätthålls av justitieministeriet.

Linkki suomenkieliseen versioon: https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=ef02b76f-1dc3-46f4-883a-3b3e2f526eff
Länk till svensk version: https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=ef02b76f-1dc3-46f4-883a-3b3e2f526eff&proposalLanguage=9ff64fe9-04da-4471-9f0c-3f2016e71b4f

Vantaa
Vanda

Lausunto
VD/14219/00.04.03/2022
30.1.2023

Ympäristöministeriö
VN/21836/2021

Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2035

Strategian lähtökohdat

Edellisen strategian, Luonnon puolesta ihmisten hyväksi 2012–2020, päätavoitteeksi valtioneuvosto asetti luonnon monimuotoisuuden heikkenemisen pysäyttämisen vuoteen 2020 mennessä, mutta siinä tavoitteessa ei ole onnistuttu. Luonnos kansalliseksi luonnon monimuotoisuusstrategiaksi 2035 on laadittu tilanteessa, jossa kansainvälisesti ja EU:ssa asetetaan ja toimeenpannaan luonnon monimuotoisuudelle tärkeitä tavoitteita. Kansallisen luonnon monimuotoisuusstrategian tavoitteet on laadittu niin, että ne osaltaan vastaavat Suomen velvoitteisiin sekä kansainvälisissä sopimuksissa että EU:ssa.

Uuden strategian myötä Suomen suurin haaste on onnistua siinä missä aikaisemmin on epäonnistuttu, eli luontokadon pysäyttämisessä. Uuden strategian myötä tulisikin olla mahdollisuus voimakkaammin ohjata ja sitouttaa myös yrityksiä, järjestöjä ja kuntia mukaan luontokadon pysäyttämiseen ja luonnon tilan parantamiseen niin, että se strategiakauden päätteeksi luontokadon pysäyttäminen todella on tapahtunut.

Strategian johtavana ajatuksena on tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeellisen ja oikeudenmukaiseksi koetun kestävyysmurroksen tapahtuminen. Strategiassa kestävyysmurros kuvataan näin: ”Kestävyysmurroksella tarkoitetaan ekologisen kestävyyden ja ihmisen hyvinvoinnin turvaavia nopeita ja laaja-alaisia muutoksia kaikissa yhteiskunnan järjestelmissä useilla eri tasoilla samanaikaisesti sekä järjestelmien sovittamista ympäristön kantokyvyn rajoihin. Kestävyysmurros edellyttää muutoksia arvoissa ja käyttäytymisessä ja siten kestävyysmurroksen aikajänne on pitkä ja sukupolvien välinen. Toteutuessaan kestävyysmurros tuo paljon muutoksia myös ihmisten arkielämään ja siksi on tärkeää, että muutokset toteutetaan oikeudenmukaisesti. ”

Strategiassa myös todetaan, että luonnon monimuotoisuuden huomioon ottaminen kaikessa yhteiskunnallisessa päätöksenteossa sekä ihmisten arkipäiväisessä toiminnassa on vaikea, mutta saavutettavissa oleva tavoite.

Vantaan kaupunki pitää strategiaa tärkeänä ja yhtyy näkemykseen siitä, että luonnon monimuotoisuutta turvaavilla toimenpiteillä on kiire. Nykymuotoiset, luonnon monimuotoisuuden kannalta kestämättömät toimintatavat on saatava nopeasti kestävälle

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

polulle ja tähän muutokseen tähtäävien toimenpiteiden ja määräysten tulee olla riittävän tehokkaita ja sitouttavia.

Strategian tavoitteet

Strategian päätavoite on pysäyttää luontokato vuoteen 2030 mennessä ja saada luonnon monimuotoisuus elpymisuralle. Lisäksi tavoitteena on, että strategiakauden lopussa 2035 Suomi on luontopositiivinen, joka tarkoittaa sitä, että luonnon monimuotoisuuteen vaikuttavat toimet ovat kokonaisvaikutukseltaan myönteisiä niin, että luonnon monimuotoisuuden tila on vähintään samalla tasolla kuin vuonna 2020. Strategiassa asetetaan myös suojelutavoitteita: 30 % maa- ja merialueista tulisi suojella vuoteen 2030 mennessä ja 10 % metsämaista tiukasti vuoteen 2035 mennessä. Suojelupinta-ala sisältää sekä lakisääteiset suojelualueet että suojelualueverkostoa tukevat luonnon monimuotoisuutta turvaavat alueet. Erityisen tärkeänä korostuu eteläisen Suomen metsien suojelun tärkeys.

Strategiassa esitetään päätavoitteen lisäksi 22 tarkempaa tavoitetta ja niille 109 alatavoitetta. Tavoitteet on luokiteltu viiteen ryhmään: luonnon tilaan liittyvät tavoitteet, suojelua ja ennallistamista koskevat tavoitteet, luontoon vaikuttavien paineiden vähentämistä ja juurisyihin vaikuttamista koskevat tavoitteet, saamelaiset ja luonnon monimuotoisuus -tavoitteet sekä Suomi maailmalla -tavoitteet. Keskiössä on luonnon tila ja siihen liittyvät tavoitteet: uhanalaistumisen pysäyttäminen, lajiyhteisöjen elpyminen, elinympäristöjen laadun parantaminen ja geneettistä monimuotoisuutta koskevat tavoitteet.

Edeltäjistään kansallinen luonnon monimuotoisuusstrategia 2035 eroaa siinä, että se pyrkii aikaisempaa enemmän vaikuttamaan luontokadon taustalla oleviin juurisyihin. Strategiassa tarkoitetaan juurisyillä erilaisia luontoon kohdistuvia paineita, kuten taloudellisten tai sosiaalisten päämäärien tavoittelusta syntyviä suoria tai epäsuoria vaikutuksia, jotka aiheuttavat luonnon monimuotoisuuden heikkenemistä. Strategiassa tulisikin painottaa tehokkaammin sitä, että luonnon monimuotoisuus ja sen huomioonottaminen ei jää päätöksenteossa muiden asetettujen tavoitteiden varjoon.

Vantaan kaupunki pitää hyvänä asiana, että tavoitteet ovat kunnianhimoisia ja edistävät luonnon monimuotoisuutta monesta eri näkökulmasta. Tavoitteiden taustat ja perusteet on hyvin avattu. Useimmat tavoitteet ovat kuitenkin yleispiirteisiä ja niiden toteuttamisen mahdollisuudet ja tavat ovat epäselviä. Jotta voitaisiin edistää päätavoitteen toteutumista, strategiaa toimeenpanevan toimintaohjelman valmistelu toimijoiden kanssa on ensiarvoisen tärkeää. Suurimmat Suomen luonnon monimuotoisuutta heikentävät tekijät liittyvät metsätalouteen, maatalouteen ja rakentamiseen. Näiden suurempien monimuotoisuudelle painetta luovien tekijöiden nimeäminen ja tarkempi ohjaaminen tulisi strategiassa ottaa selkeämmin huomioon, jotta strategian tavoitteet saadaan selkeästi kohdistettua niihin tekijöihin, jotka myös vaikuttavat monimuotoisuuteen eniten.

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

Monet tavoitteista ovat Vantaan kaupungin näkökulmasta sellaisia, joiden toteuttamisessa kaupungeilla on merkittävä rooli. Strategiassa tavoitteessa T3 (*Talouskäytön piirissä olevia suojelemattomia elinympäristöjä tulee käsitellä, hoitaa ja käyttää siten, että niiden lajistolle tärkeät keskeiset rakennepiirteet vahvistuvat selkeästi vuoteen 2030 mennessä)* mainitaan avoimien elinympäristöjen ja erilaisten uuselinympäristöjen määrän lisääminen rakennetussa ympäristössä. Strategia asettaa myös tavoitteeksi, että kasvipeitteisten ja vettä läpäisevien pintojen, mukaan lukien niittyjen, ketojen ja paahdelajeille tärkeiden elinympäristöjen määrä taajamarakenteiden sisällä ja väylien varsilla kasvaa. Rakennetuissa ympäristöissä on kaupungeilla runsaasti mahdollisuuksia lisätä luonnon monimuotoisuutta ja siihen strategia antaa tavoitteita ja myös kannustusta.

Strategian tavoitteissa tulisi kuitenkin tarkemmin kohdistaa tavoitteita rakennetun ympäristön luonnon laadun ja määrän turvaamiseen; Strategiassa tavoitteissa tulisikin olla kaupunkiluonnon kokonaisheikentymättömyys. Strategiassa tulisi myös olla tarkempi ohjaus luonnon tilaan suoraan vaikuttaviin taloudellisiin toimintoihin ja maankäytön suunnitteluun niin, että luonnolle ja luonnon monimuotoisuudelle haitalliset toiminnot saadaan tehokkaasti ohjattua niihin ratkaisuihin, joilla vaikutus luonnon monimuotoisuuteen ja paikalliseen luontoon on kaikista pienin.

Kansallinen luonnon monimuotoisuusstrategia 2035 kytkeytyy moniin muihin valtion hallinnon strategioihin ja ohjelmiin. Vantaan kaupunki katsoo, että tämä kytkeytyneisyys ei käy strategialuonnoksesta ilmi.

Valtakunnallisena alueidenkäyttötavoitteena on edellytysten luominen vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. Kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien yhteyksien jatkuvuus ja solmupisteiden kehittämismahdollisuudet on tärkeä varmistaa Suomen kilpailukyvyn kehittämiseksi.

Luonnon monimuotoisuutta pitäisi Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan edistää paljon nykyistä vahvemmin kasvavien kaupunkiseutujen ulkopuolella. Kasvavilla kaupunkiseuduilla yhdyskuntarakennetta eheytettäessä joudutaan ottamaan maata rakentamiskäyttöön. Erilaisten viheralueiden, myös luonnonsuojelualueiden käyttö ja kulutus on kovaa, ja haittaa luonnon arvoja. Samaan aikaan luonto on monissa kasvukeskuksissa, kuten Vantaalla, erityisen monimuotoista, koska kaavoituksella ja kaupungin omalla metsien hoidolla on jo vuosikymmenten ajan ohjattu luonnon kehittymistä monimuotoiseksi. Vantaan kaupunki katsoo, että luonnon monimuotoisuusstrategiassa pitäisi ottaa kantaa tavoitetta T9 (*Luonnon tilaan suoraan vaikuttava taloudellinen toiminta, kuten maankäyttö, rakentaminen ja luonnonvaratalous, on resurssitehokasta ja ylläpitää sekä parantaa aktiivisesti luonnon monimuotoisuutta*) selkeämmin tähän haasteeseen.

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

Strategiassa esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet tullaan määrittelemään luonnon monimuotoisuutta tukevassa toimintaohjelmassa, jonka osaksi luodaan toimenpiteiden ja luonnon monimuotoisuuden kehityksen seurannan mittaristo. Toimintaohjelman on määrä valmistua vuoden 2023 aikana. Strategiassa todetaan, että eri hallinnonalat sitoutuvat strategian toteuttamiseen siinä määrin, kuin se on resurssien puitteissa ja tarvittaessa varoja uudelleen kohdentamalla mahdollista. Mahdollisista lisärahoitustarpeista linjataan strategian mukaan julkisen talouden suunnitelmaa ja talousarviota koskevissa menettelyissä. Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että riittämättömät resurssit sekä ristiriitaiset kehitystavoitteet sekä kompensoimaton maankäyttö eivät ole uuden strategian epäonnistumisen syynä. On myös tärkeää, että mittavan strategian toteuttamiselle annetaan selkeät toimintaohjeet ja niihin varataan riittävät resurssit.

Strategian esitystavasta

Strategian rakenne vaatisi selkiyttämistä. Luvussa 3.1 esitellään strategian päätavoite. Luvussa 3.2 esitellään strategian tarkemmat tavoitteet taulukkomuodossa. Luvussa 3.3 ja sitä seuraavissa esitellään luvun 3.2 taulukon tarkempia tavoitteita alaotsikoiden alle jaoteltuna. Otsikoinnissa olisi hyvä käyttää alenevaa hierarkiaa, jotta kokonaisuus, eli luvun 3.2 tavoitteiden tarkempi esittely, hahmottuisi paremmin. Myös kaikista strategiassa esitetyistä tavoitteista ja osatavoitteista olisi hyvä saada koosteena liite strategian kokonaisuuden hahmottamiseksi. Strategiassa olevat kuvat auttavat hahmottamaan asioita suurta tekstimäärää paremmin, joten kuvia ja kaavioita saisi olla nykyistä enemmän. Lisäksi tavoitteiden “tietolaatikot” olisi hyvä koostaa yhdeksi kokonaisuudeksi esimerkiksi liitteenä.

Strategiassa puhutaan kestävyysmurroksesta, joka on välttämätön luonnon monimuotoisuuden kehityksen kääntämiseksi kestävälle uralle. Strategiassa saisi näkyä paremmin myös tavoitteiden otsikoinnissa ja ryhmittelyssä, mitkä tavoitteet erityisesti ovat kestävyysmurrosta edistäviä. Tällaisia tavoitteita ovat erityisesti luvun 3.5 Paineiden vähentäminen ja juurisyihin vaikuttaminen tavoitteet. Koska kestävyysmurros on terminä uusi, olisi sitä edistävät tavoitteetkin hyvä tuoda lukijalle selvemmin esiin.

Lopussa oleva sanasto on hyvä ja erityisesti selkiyttää kestävyysmurros -termin ymmärtämistä. Sanastossa voitaisiin selittää myös termi luontokadon juurisyyt. Sanastossa esiintyy termejä, joita ei löydy varsinaisen strategian tekstistä (esimerkiksi kokonaisheikentämättömyys). Lisäksi termi “kokonaisheikentämättömyys” on yleisimmin käytetty muodossa “kokonaisheikentymättömyys”.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

12 § **Ratikan kaavarunko YK0049**

VD/4628/10.02.04.00/2020
TLA/MSI/MAH/LMU/JKU/JHO/JST/EMN/EJU/VIK

Ratikan kaavarunko on valmistunut hyväksyttäväksi. Suunnitelmassa määritellään visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, arvioidaan mitoitusta ja kehittämisen vaikutuksia. Kaavarunko täsmentää ja tarkentaa 11.1.2023 voimaan tulleen yleiskaava 2020 ratkaisuja alueittain. Kaavarunko toimii ratikan hankesuunnitelman ja siihen liittyvien vaikutusten arviointien pohjana.

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 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 suunnittelualue 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 kokoaa 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, vehreä 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 kiinnekohdat 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 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.

Kaavarungon 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 kiinnekohdat 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 pöytäkirjalausuman:
”Sisällöllisesti karttoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kehityskuva/kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana. Kehityskuvalle on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyyden 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 pihoilla 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.”

_____

Kaupunginhallitus 23.5.2022 § 16

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana perussuomalaisten kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti seuraavan palautus- ja vastaesityksen, jota kaupunginhallituksen varajäsen Niilo Kärki kannatti:

”Esitämme, että merkitään kehityskuvan esittely tiedoksi ja palautetaan asia valmisteltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena suunnitelmana.”

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundellin palautus- ja vastaesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 10 jaa-ääntä (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen) ja 3 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Kärki), joten puheenjohtaja totesi palautus- ja vastaesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Lisäksi merkittiin, että asiaan jätettiin seuraava perussuomalaisten pöytäkirjalausuma:

”Sisällöllisesti karttoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kehityskuva / kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana.

Kehityskuvalle on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyyden perustana on säädelty käsittelyjärjestys ja kansalaisten osallisuus, jonka lukkona on laajat valitusoikeudet lopputuloksesta sen varmistamiseksi, että sisältö täyttää lain vaatimukset.”

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

_____

Kaavarungon tehtäviksi määriteltiin työn alussa visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, sen mitoituksesta ja kehittämisen vaikutuksista. Kaavarunkoluonnos määritteli ensimmäisen vision, jonka pohjalta voitiin tehdä vaikutusten arviointeja sekä keskustella ja vuorovaikuttaa suunnitelman sisällöstä.

Kaavarunkoluonnoksesta teetettiin vaikutusten arvioinnit. WSP Finland Oy on laatinut liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (loppuraportti 2.9.2022). Muut vaikutusten arvioinnit laati Ramboll (loppuraportti 8.12.2022). Molemmat valmistuneet arvioinnit ovat päätösesityksen liitteinä. Lisäksi ratikkahanke on tilannut erillisen täydentävän arvioinnin eriytymiskehityksestä, mutta se on vielä kesken.

Vaikutukset on arvioitu seuraavien teemojen osalta: alue- ja yhdyskuntarakenne, elinkeinoelämä, kaupunkikuva, maisema ja kulttuuriympäristö, luonto, ilmasto sekä ihmiset ja yhteisöt. Arviointiteemoissa ja -kriteereissä on huomioitu ratikkahankkeelle asetetut tavoitteet sekä soveltuvin osin MRA §1:n mukaiset suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset. Vaikutuksia verrattiin nykytilanteeseen, ja toisaalta kaavarungon tuottamia vaikutuksia on pyritty vertaamaan uuden yleiskaavan vaikutuksiin. Työssä onkin ollut haasteena tunnistaa juuri ratikan kaavarungolle ominaisen suunnittelun tarkkuustason tuomat ratkaisut ja verrata niitä yleispiirteisempään yleiskaavaan ja toisaalta tarkempaan alueen nykytilannetta kuvaavaan aineistoon.

Yhdyskuntarakenteelliset ja liikennejärjestelmään kohdistuvat vaikutukset ovat arvioinnin perusteella suotuisia. Kaavarunko mahdollistaa kasvupaineisiin vastaamisen kestävällä tavalla. Kasvua ohjataan kaavarungon alueelle, joka on yleiskaavan kestävän kasvun vyöhykettä ja Helsingin seudun MAL2019 – suunnitelman mukaista ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Joukkoliikenteen runkolinjan siirtäminen raiteille mahdollistaa ratikan varren kehittämisen tasaisemmin ja kokonaisvaltaisemmin kuin ilman ratikkaa. Ratikka luo mahdollisuudet luoda Vantaalle henkilöautoilun kanssa tasavertainen kestävän liikkumisen järjestelmä, mikä taas on välttämätöntä, jotta kaupunki voi pysyä ilmastotavoitteissa ja ylipäätään kasvaa käyttäen resursseja mahdollisimman niukasti. Kaupunkikuvallinen arviointi oli ehkä vaikein osuus ja jäi keskeneräiseksi, koska suunnittelun tarkkuus pysäkinseuduilla ei vielä anna arvioinnille pohjaa.

Kaavarunkoluonnos oli nähtävillä 1.6.–30.6.2022 ja siitä pyydettiin lausunnot. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä kaupungin verkkosivuilla sekä Vantaa-infoissa. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta -sivustolla.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin ”Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki” -kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuuksissa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Kaavarunkoluonnoksen mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää OsallistuvaVantaa.fi-verkkosivulla. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla kirjaamon kautta. Luonnoksesta antoi mielipiteen yhteensä 44 vastaajaa. Heidän antamiaan kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Mielipiteet kohdistuivat melko tasaisesti pitkin kaavarungon suunnittelualuetta, kuitenkin Hakunilan suuralue aliedustettuna. OsallistuvaVantaa-palvelussa mielipiteet ohjattiin kahdeksaan teemalliseen kokonaisuuteen. Suosituimmat teemat olivat liikenne ja liikkuminen (38 %), kaupunkikuva ja maisema (14 %) sekä luonto ja viheralueet (14 %). Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Mielipiteet ja niitä koskevat vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin, joka on päätösesityksen liitteenä.

Lausuntoja saatiin 20 kpl, joista 14 sisälsi kaavarunkoluonnoksen sisältöön liittyvää palautetta ja näihin on laadittu vastineet. Viranomaislausunnoissa korostui Vantaan ratikan positiivinen vaikutus Helsingin seudun yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä ratikan rooli Helsingin seudun MAL-sopimuksen toteuttamisessa. Liikennejärjestelmän osalta korostettiin vaihtopysäkkien toteuttamista ja liityntäpysäköintiä idässä ja Tikkurilassa. Pyöräilyn pääreitit haluttiin kartalle baanaverkoston ohella ja reitteihin esitettiin muutoksia erityisesti Pakkalassa.

Yhdyskuntatekniikan osalta Fingrid toi esille, että raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita, joihin tulee varautua ajoissa. HSY esitti, että vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa. Vaikutusten arviointien osalta Uudenmaan -ELY-keskus ohjeisti ilmastovaikutusten arviointia ja HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti. Monissa lausunnoissa nostettiin esille erityisesti maakunnallisten ekologisten yhteyksien vahvempi turvaaminen. Luontovaikutusten arvioinnissa ja luontojärjestöjen lausunnoissa kiinnitettiin huomiota tiivistyvän rakentamisen takia häviävään viherpeitteiseen maahan.

Kaavarungon karttaan, merkintöihin ja määräyksiin sekä selostukseen on tehty vuorovaikutuksen ja vaikutusten arvioinnin pohjalta muutoksia, täydennyksiä ja korjauksia. Yleismääräykseen on lisätty velvoite ilmastopäästöjen vähentämiseen ja toisaalta kulttuuriympäristöinventointien huomioimiseen. Rakentamisalueilla on tarkennettu tiiviisti rakennettavien alueiden pysäköintimääräystä ja muuten tarvittaessa yhdenmukaistettu sanamuotoja, miten asioista määrätään.

Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, tarkennettiin viherketjumääräyksen sisältöä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle sekä kirjoitettiin jatkosuunnitteluohjeita mm. koskien direktiivilaji viitasammakon elinympäristön turvaamista. Kaupunginmuseon lausunnon pohjalta määräyksiä ja selostusta täydennettiin turvaamaan paremmin kulttuuriympäristöä.

Lisäksi uusi 11.1.2023 voimaan tullut yleiskaava on huomioitu entistä tarkemmin ja sen tulkintavaraa on supistettu. Esimerkiksi Annefredissä ja Huberilassa keskusta-alue (C) on määritelty tiukemmin yleiskaavan mukaisesti.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja teki esitykseensä seuraavan teknisen korjauksen: korjataan kaavarungon selostuksen sivulta 2 vanhentunut organisaatiotieto muotoon: Vantaan kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, kaupunkirakenne ja ympäristö, yleiskaavoitus.

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen teki seuraavan palautusesityksen: ”Esitän kaavarungon palauttamista valmisteluun siten, että päätöksentekoon tuotava kaavarunko sisältää myös linja-autovaihtoehdon tutkimisen poikittaisliikenteen vaihtoehtoisena ratkaisuna.”

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, jota ei voida yksimielisesti hyväksyä. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen: Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Järveläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu.) Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan korjattu esitys.

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmiston, sosialidemokraattien, kristillisdemokraattien ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: ”Tärkeitä ekologisia yhteyksiä on merkitty kaavarunkokarttaan viherketjuina ja siniverkostona. Asemaavoissa on huolehdittava, että erityisesti ne viherketjut ja siniverkostot, jotka eivät sijoitu viheralueille, toteutetaan riittävän leveinä ja laadukkaina ekologisten käytävien turvaamiseksi. Tällainen viherketju löytyy esimerkiksi Länsimäestä, jossa tärkeä viherkäytävä Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta Fazerilan metsään jää kaavarungossa asuin- ja työpaikka-alueen alle.”

Merkittiin, että perussuomalaisten lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien ryhmä yhtyi: “Pidämme tärkeänä, että kaavarungossa on perusteellisesti selvitetty linja-autovaihtoehto. Viime kesänä ilmeni, että kaavarungon linjauksen mukainen vuosittainen matkustajamäärä on laskenut 80 000 matkustajasta 30 000 matkustajaan. Ratikan yhden matkan hinta on noussut kaksinkertaiseksi, koska pääosa kustannuksista on pääomakuluja. Linja-autovaihtoehto on matkustajamäärien mukaan skaalautuva/sopeutuva. Linja-autovaihtoehto on myös vetykennokalustolla toteutettuna ympäristöystävällisin vaihtoehto.”

_____

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 12

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti jäsen Tuukka Saimenin kannattamana asian hylkäämistä**.**

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskapunginjohtajan esityksen hyväksymistä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esityksen hylkäämistä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Abdi, Karinen, Kaukola, Luokkala, Multala, Norrena, Orpana, Rokkanen, Tahvanainen, Tammi, Valtanen), 3 ei-ääntä (Lundell, Niikko, Saimen) ja 1 tyhjä ääni (Kasonen) joten puheenjohtaja totesi apulaiskaupunginjohtajan esityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kokoomuksen, sosialidemokraattien, vihreiden, vasemmistoliiton ja keskustan kaupunginhallitusryhmät jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Tärkeitä ekologisia yhteyksiä on merkitty kaavarunkokarttaan viherketjuina ja siniverkostona. Asemaavoissa on huolehdittava, että erityisesti ne viherketjut ja siniverkostot, jotka eivät sijoitu viheralueille, toteutetaan riittävän leveinä ja laadukkaina ekologisten käytävien turvaamiseksi. Tällainen viherketju löytyy esimerkiksi Länsimäestä, jossa tärkeä viherkäytävä Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta Fazerilan metsään jää kaavarungossa asuin- ja työpaikka-alueen sisään.”

Merkittiin, että keskustan kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Asemakaavan suunnittelussa on otettava huomioon erityisesti liikenteelliset ratkaisut kuten liittymien vaatima katuleveys, ohituspaikat, pelastuslaitoksen tarpeet, yksityisautoilu ja pysäköinti raideliikenteen läheisyydessä.”

Merkittiin myös, että perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:

”Sisällöllisesti karttoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kaavarunko on osayleiskaava. Selostuksensa mukaan se ohjaa tarkempaa asemakaavoitusta. Osayleiskaava tulee kuitenkin valmistella ja päättää maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti siten, että sen prosessi ja sisältö voidaan varmentaa hallinto-oikeuteen tehtävällä muutoksenhaulla.

Pidämme tärkeänä, että kaavarungossa on perusteellisesti selvitetty linja-autovaihtoehto. Viime kesänä ilmeni, että kaavarungon linjauksen mukainen vuosittainen matkustajamäärä on laskenut 80 000 matkustajasta 30 000 matkustajaan. Ratikan yhden matkan hinta on noussut kaksinkertaiseksi, koska pääosa kustannuksista on pääomakuluja. Linja-autovaihtoehto on matkustajamäärien mukaan skaalautuva/sopeutuva. Linja-autovaihtoehto on myös vetykennokalustolla toteutettuna ympäristöystävällisin vaihtoehto.”

Liitteet:
- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II)
- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi 8.12.2022
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset 2.9.2022
- Äänestysraportti KH 30.1.2023 § 12

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159
yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen, puh. 050 302 9244 (27.1.2023 asti)
maisema-arkkitehti Laura Muukka, puh. 050 302 9396
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

YK0049 - Ratikan kaavarunko

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu

Vanda stad
Stadsplaneringen

Työn numero
YK0049

Arbetsnummer
YK0049

Kaavakartta

Plankarta

KALA 17.1.2023

Mari Siivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef

Mittakaava: 1:12 868

0 1 2 Km

YK0049
Vantaan ratikan kaavarunko
Kaavamerkinnät ja –määräykset

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.

Asemakaavoissa on esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja.

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset.

VANTAAN RATIKKA

Kehittämismerkinnät

Raitiotien pysäkki

Kohdemerkinnällä 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 kestävällä 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 pysäkille 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.

VANTAAN RATIKKA

Keskusta-alue (C)

Keskusta-aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Keskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Aviapoliksessa, 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. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

VANTAAN RATIKKA

Lähikeskustan alue (CL)

Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Lähikeskustan alueiksi on määritelty tärkeimpiä ratikan pysäkkiympäristöjä, joilla täydennetään yleiskaavan keskusverkkoa. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

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

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

VANTAAN RATIKKA

Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC)

Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja korkealuokkaisina 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. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. 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.

VANTAAN RATIKKA

Monimuotoinen asuinalue (A)

Monimuotoiset asuinalueet 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 kestävän liikkumisen 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.

Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisentapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

VANTAAN RATIKKA

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.

VANTAAN RATIKKA

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 kestävän liikkumisen järjestelmään.

Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto

- Alueille saa sijoittaa 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-m^2. Porttipuistossa päivittäistavarakauppa tulee sijoittaa AC-alueelle.

Koivuhaka

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m^2.

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM)

Alue varataan sekä asumiseen että kaupallisille palveluille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempana 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.
Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

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

VANTAAN RATIKKA

Julkisten palveluiden alue (Y)

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

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.

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 korkealaatuista. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Kauppa ei saa olla alueen pääkäyttötarkoitus, mahdollisten kaupan tilojen tulee olla alueen päätoimintaa tukevaa ja täydentävää.

Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen.

Hallintopalveluiden alue (PY)

Alue varataan julkisille hallinto- ja palvelutoiminnoille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista.
Alue tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään ja sen tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen.

VANTAAN RATIKKA

Tiivis työpaikka-alue (K)

Merkinnällä osoitetaan alueet, joita kehitetään korkealaatuisina ja tehokkaina työpaikkatiheydeltään korkeina liike-, toimisto-, palvelu- ja tuotantotilojen alueina. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista . Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Tuotantotoiminnot eivät saa tuottaa haitallisia ympäristövaikutuksia ja niiden tulee soveltua asumisen ja muiden keskustatoimintojen läheisyyteen.

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.

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

VANTAAN RATIKKA

Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)

Alue varataan sekä asumiseen että monipuolisille työpaikkatoiminnoille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempana 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.
Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä 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 kestävän maankäytön haasteisiin. Tarkemmassa suunnittelussa on tutkittava alueiden liittymistä ratikkakaupungin kestävään liikennejärjestelmään.

VANTAAN RATIKKA

Lähivirkistysalue (VL)

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.

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 merkittävä. Virkistysalue voi olla puisto tai lähimetsä.

Viherketju

Merkinnällä osoitetaan toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Viherketjuun voi liittyä ulkoilureitti.

Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joiden kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

VANTAAN RATIKKA

Urheilukenttiä (VU)

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 vehreä 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 vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuissa.

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.

VANTAAN RATIKKA

Vesialue (W)

Siniverkosto

Merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat, sekä viheralueet niiden varrella. Siniverkosto voi olla sekä ekologinen että virkistyksen verkosto, 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 virtausreitin varrella.

VANTAAN RATIKKA

Metsäinen ekologinen runkoyhteys

Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Virtaveden varren ekologinen runkoyhteys

Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä virtaveden varren ekologinen yhteyskäytävä Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Yhteys tulee säilyttää mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Yhteyttä tulee kehittää siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.

Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys

Kaavarunkoalueen paikallisesti merkittävä vaalittava tai kehitettävä luontoarvo, merkintä osoittaa paikallisesti tärkeät metsäiset tai puustoiset ekologiset yhteydet. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys

Kaavarunkoalueen paikallisesti merkittävä vaalittava tai kehitettävä luontoarvo, merkintä osoittaa kaavarunkoalueen purouomat, jotka muodostavat paikallisesti tärkeän virtavesien varsien ekologisen verkoston. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että erityisesti virtaveden varsia pitkin luontaisesti liikkuvilla eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

VANTAAN RATIKKA

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 paikkojen omista historiallisista lähtökohdista. 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.

Yksityiskohtaisemmista suunnitelmista, kuten katusuunnitelmista, tulee neuvotella paikallisen museoviranomaisen kanssa.

VANTAAN RATIKKA

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:

Tärkeä 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 kaupunkikuvan kannalta tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja, kuten toreja ja aukioita. Merkintä liittyy tärkeän käveltävän 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.

VANTAAN RATIKKA

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 (L)

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 selvitettävä jatkosuunnittelussa. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena

VANTAAN RATIKKA

Raskaan raideliikenteen alue (LR)

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.

VANTAAN RATIKKA

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.

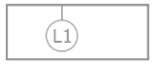
Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

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

VANTAAN RATIKKA

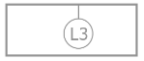
Lentoliikenteen alue (LL)

Lentoterminaalin 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

VANTAAN RATIKKA

YK0049
Vantaan ratikan kaavarunko
Selostus

KALA 17.1.2023

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vantaan ratikka

RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049)

Vantaan kaupunki Kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkirakenne ja ympäristö | Yleiskaavoitus

yleiskaava@vantaa.fi

Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen

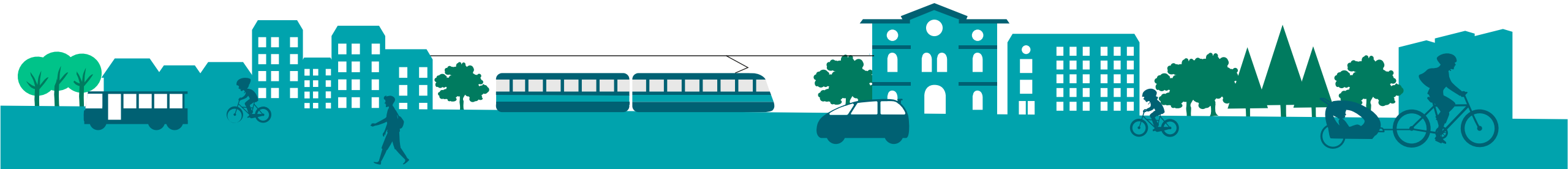
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka

Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Janni Honkavaara ja Matti Sahlberg

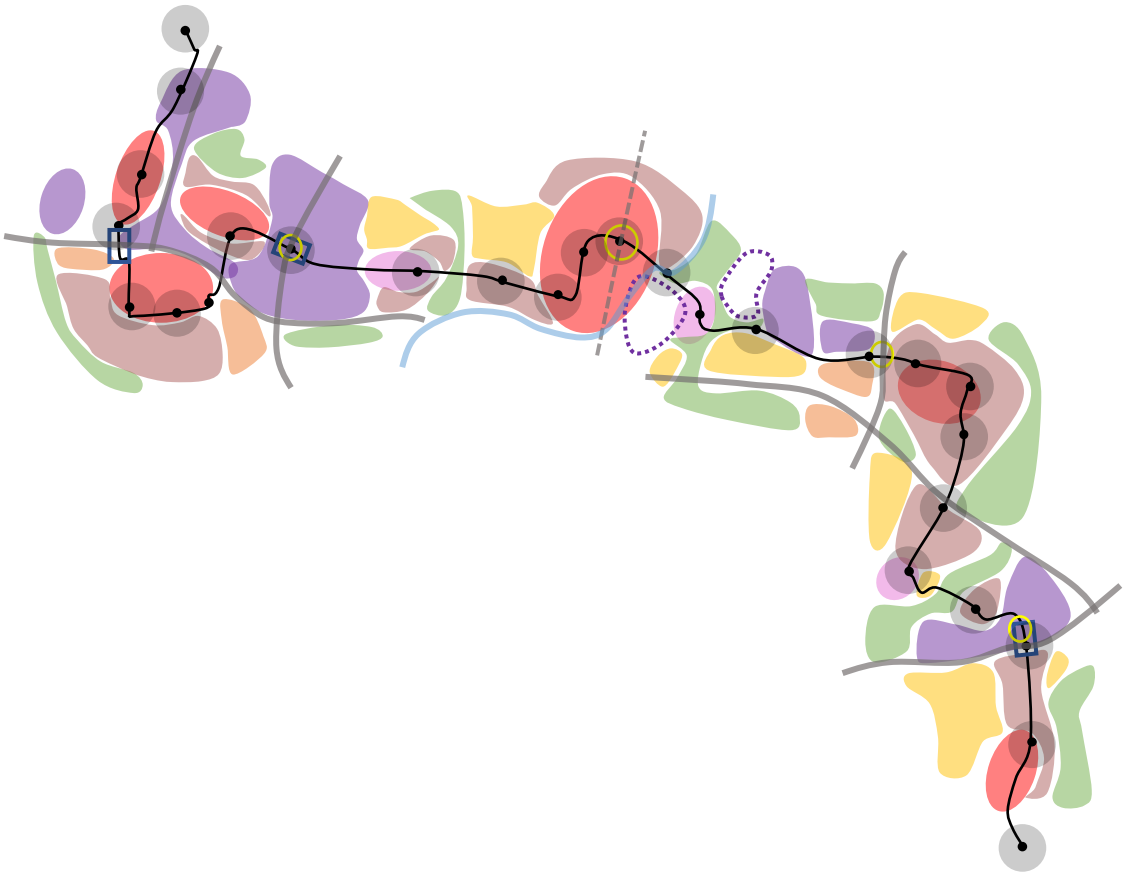
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Maisema-arkkitehti Eeva Eitsi

Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela



LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



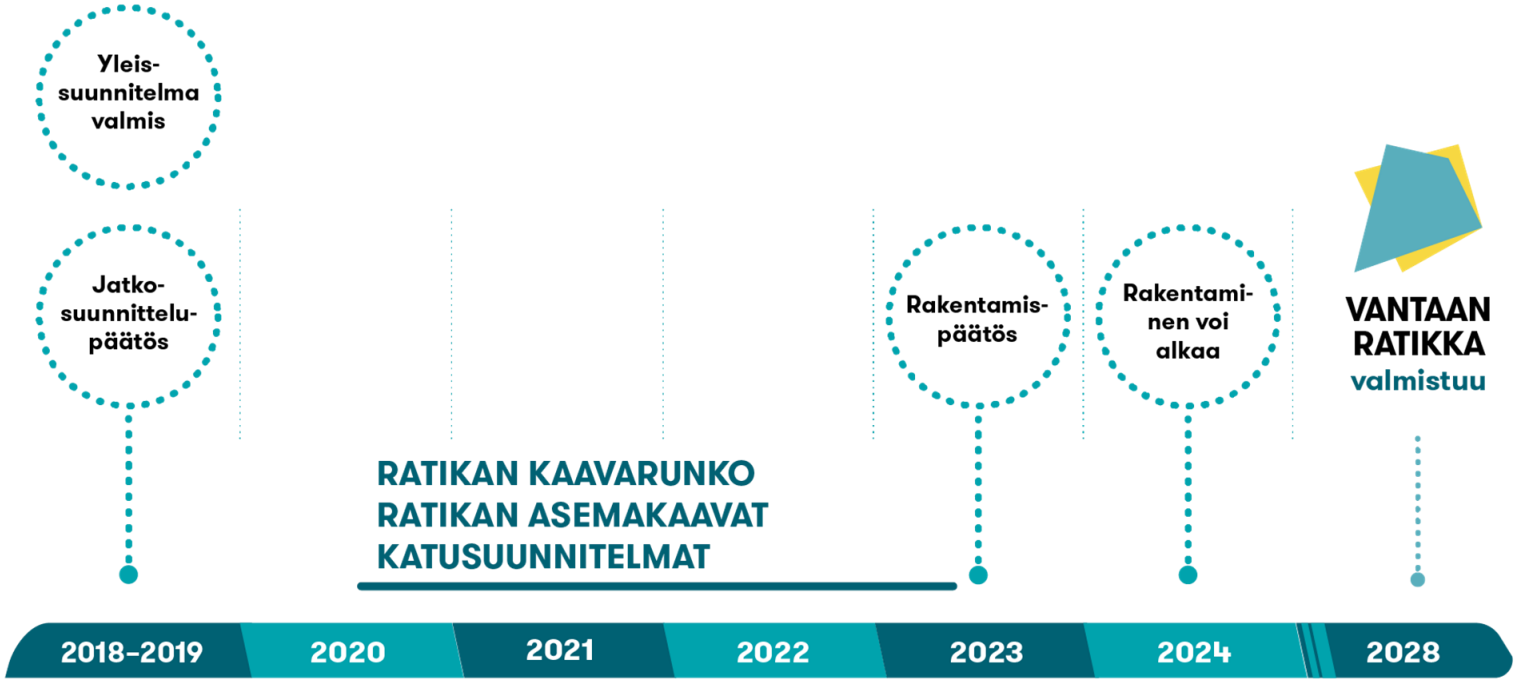
Sisällys

Johdanto 4
Tiivistelmä 5
Tausta suunnittelulle 6
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa 7
Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne 8
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia 9
Suunnitelmat ja strategiat 10
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 – Yhteenveto lausunnoista 27
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Saadut mielipiteet 29
Visio Vantaan ratikkakaupungista 30
Ratikan kaavarungon tavoitteet 31
Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys 32
Mitoitus, asumisen alueet 33
Mitoitus, työpaikka-alueet 34
Kaavarunkokartta ja merkinnät 35
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja 37
Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia 38
Pysäkinseudut 39
Keskustat 40
Lähipalvelut 41
Elinkeinot ja työpaikat 44
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä 46
Kaupan ohjaaminen 47
Asuminen 52
Kaupunkitila ratikkakaupungissa 54
Kulttuuriympäristö 56
Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja 57
Siniviherverkosto 59
Ekologinen verkosto 60
Ratikkakaupunki suuralueittain 62
Ratikkakaupunki Aviapoliksessa 63
Ratikkakaupunki Tikkurilassa 68
Ratikkakaupunki Hakunilassa 74
Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi 79
Kaavarunkoluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset 98

Johdanto

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 Vantaan tulee varautua ja valmistautua kaupunkirakenteen kehittämiseen siten, että kaupunki pysyy toimivana ja vetovoimaisena kasvun mukanaan tuomista rasitteista huolimatta. Samalla kaupunkirakennetta pitää kuitenkin valmentaa mukautumaan ilmastonmuutoksen ja luontokadon kaltaisiin globaaleihin haasteisiin, joihin tulee reagoida erityisesti paikalliselta tasolta lähtien. Vantaa on tärkeä osa Helsingin seutua, jossa kestävän joukkoliikennekaupungin luominen on tärkein yhdyskuntarakenteellinen keino näihin haasteisiin vastaamiseen.

Vantaan yleiskaava 2020:ssa kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteeksi määriteltiin sisäänpäin kasvu joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kasvukäytävä on keskustojen rinnalla tärkeimpiä kaupunkirakenteen 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, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Tätä muutosta kuvataan käsillä olevassa ratikan kaavarungon selostuksessa.



Kuva 1. Vantaan ratikan hankkeiden aikataulu

Tiivistelmä

Vantaan ratikka on noin 19 kilometriä 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 vuonna 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 metrin 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.

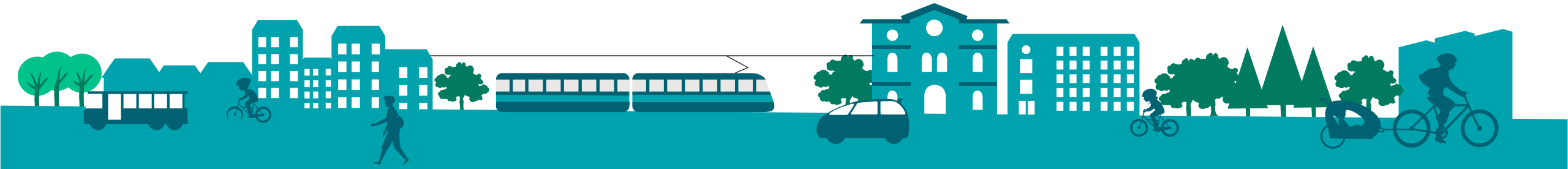
Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan yleiskaava 2020 (tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on hyödynnetty myös aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maamerkkejä korostava, vehreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoon on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat 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. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Julkisista palveluista kaavarungossa on kuvattu erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Viherverkoston ratkaisua on yleiskaavaan nähden tarkennettu. 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. Kaupunkiympäristön uudistukset toteutetaan korkealuokkaisesti siten, että ympäristö muodostuu kokemustiiviiksi, ja keskeisille paikoille tuodaan myös siniviherverkoston elementtejä.

Ratikan kaavarungossa on arvioitu, että suunnittelualueen asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000:lla ja työpaikkojen lukumäärä noin 30 000:lla vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia on arvioitu kaavarunkoluonnoksen pohjalta erillisessä raportissa. Liikennevaikutusten arviointia on tehty ja eriytymiskehitysvaikutusten arviointia tehdään yhteistyössä ratikan vaikutusten arviointityön kanssa. Kaavarunkoluonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta suunnitelmaa on muokattu.

Tausta suunnittelulle



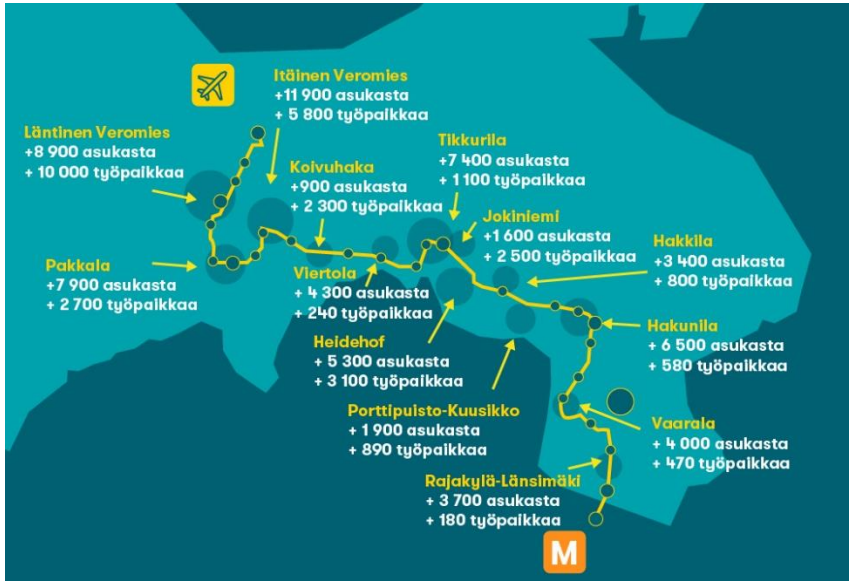
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa

Vantaan ratikka on suunniteltu modernina pikaraitiotieyhteytenä, jonka matkanopeus on perinteisiä kaupunkiraitioteitä korkeampi. Nopeuden mahdollistavat 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.

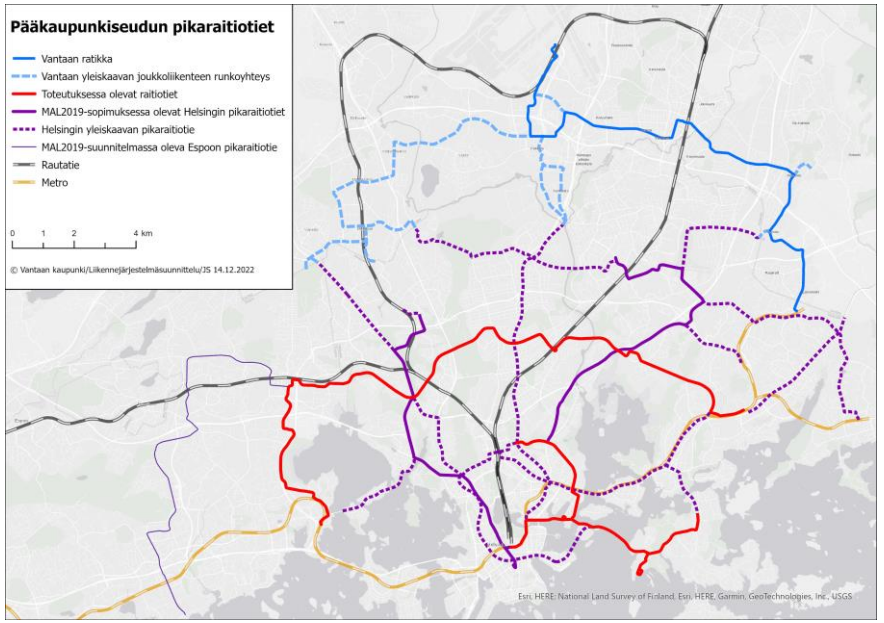
Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaavan 2020 raitiotie-merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Kaavarungossa esitetyt ratikan pysäkkien sijainnit perustuvat käynnissä olevan kadunsuunnitteluvaiheen ratkaisuihin.

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

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen MAL 2019 -suunnitelmassa on useita raitiotiehankkeita, joiden verkostoa päivitetään parhaillaan laadittavaan MAL 2023 -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 sekä MAL 2019 -suunnitelman ja -sopimuksen mukainen pikaraitiotieverkosto pääkaupunkiseudulla

Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne

Ratikan vuoden 2020 yleissuunnitelmaan liittyen laadittiin kaksi selvitystä, joissa luokiteltiin ratikan pysäkkejä ja profiloitiin raitiotien eri osuuksia. Selvitykset vaikuttavat osaltaan ratikan varren maankäytön ja kaupunkikuvan suunnitteluun. Kummankin selvityksen on laatinut WSP Finland Oy kaupungin toimeksiannosta.

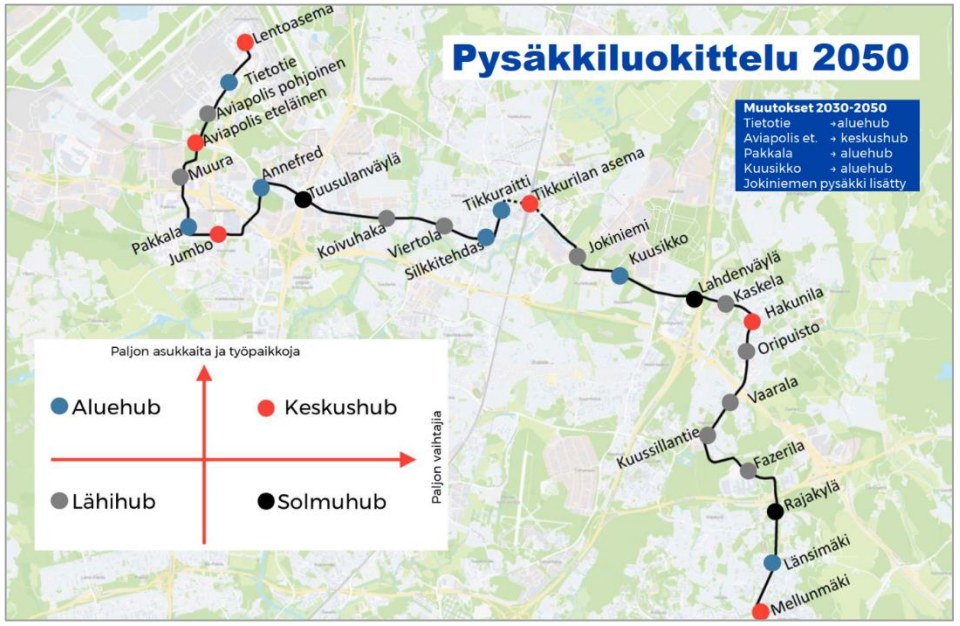
Mobility Hub -selvityksessä laadittiin pysäkkiluokittelu, joka toimi lähtökohtana Vantaan ratikkapysäkkien liikkumispalveluiden suunnittelulle. Luokittelu kuvastaa pysäkkien merkitystä kestävän liikennejärjestelmän luomisessa ja toisaalta pysäkkiympäristön maankäytön potentiaalia. Vantaan ratikkapysäkit on jaettu neljään luokkaan merkittävyyden ja kestävän liikkumisen järjestelmään kytkeytymisen kannalta: *lähihub*, *aluehub*, *solmuhub* ja *keskushub* (ks. viereinen kaavio). Luokittelu perustuu väestöennusteeseen (asukkaat, työpaikat) ja Vantaan ratikan yleissuunnitelman matkustajamääräennusteisiin (vaihtajat). 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 luotiin Vantaan raitiotielinjan katutilojen kaupunkikuvallinen visio. Kaupunkitilat muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Katutilojen tyypittelyn tarkoituksena on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti merkittävimpien paikkojen esiin nostaminen. Tyypittelyn teemoina ovat:

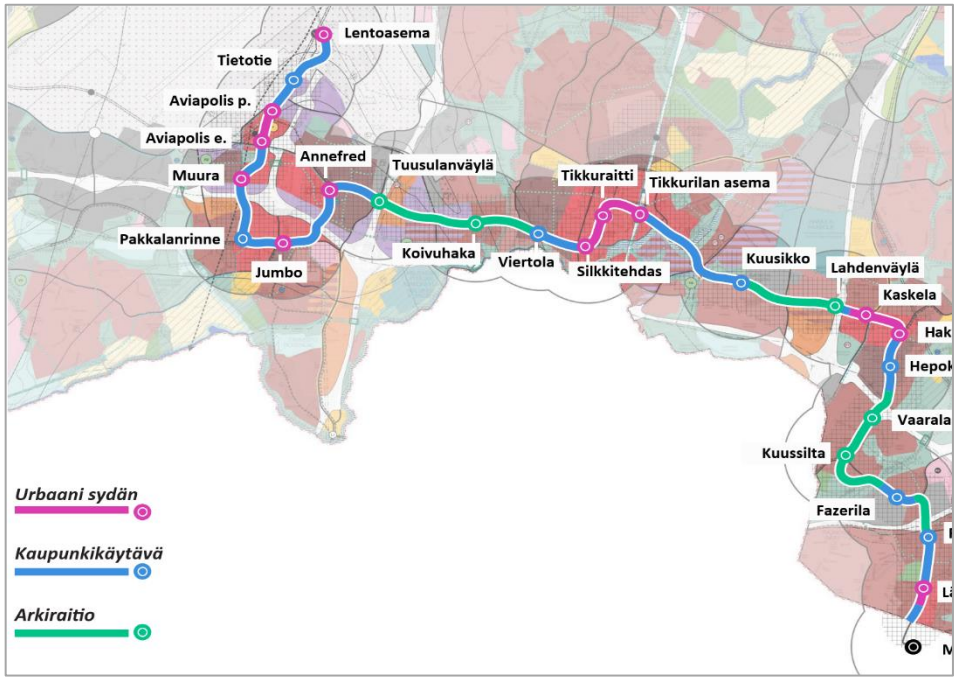
- Paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa.
- Kasvillisuuden runsas ja monipuolinen käyttö. Uuden rakennetun ympäristön kasvit valitaan tukemaan linjan varren elinolosuhteita ja ekosysteemejä.
- Ulkonääöltään ja kestävyydeltään laadukkaat julkisen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

Ratikkalinjan varrelle toteutetaan kaupunkikuvallisesti **kolmea eri tyyppistä** katutilaa.

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



Kuva 4. Vantaan ratikan pysäkkiluokittelu (Mobility Hub -selvitys, 2020)



Kuva 5. Ratikan linjan kaupunkikuvalliset katutilatyypit (Design Manual, 2020)

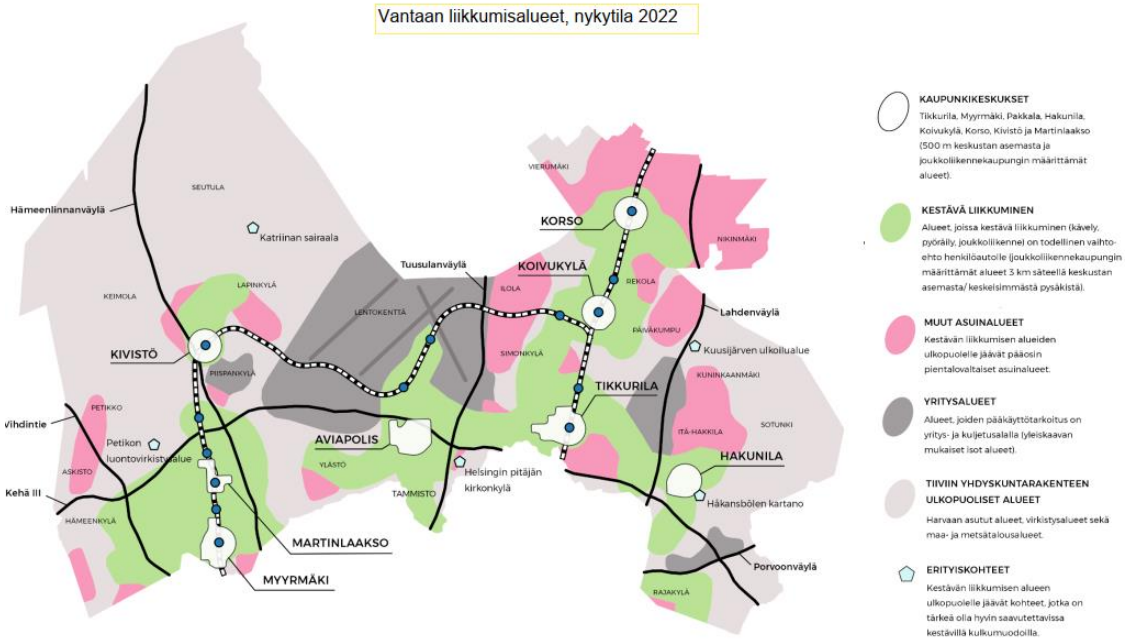
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia

Vantaan väestö kasvaa nopeasti ja vuonna 2050 asukkaita on jo yli 300 000. Uusi yleiskaava 2020 ohjaa kasvun sisäänpäin. Keskustat ja ratikan kasvukäytävä on määritelty yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeeksi, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisua. Kaavarungossa on arvioitu asuntorakentamismahdollisuuksia muodostuvan yli kolme miljoonaa kerrosneliömetriä ja uusia työpaikkarakentamismahdollisuuksia yli miljoona kerrosneliömetriä. Asukas- ja työpaikkamäärinä tämä tarkoittaisi yli 60 000 uutta asukasta ja noin 30 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä.

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. Alueita kehitetään edelleen niiden erityispiirteet huomioiden.

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, joka helpottaa ihmisten mahdollisuuksia monipuoliseen liikkumiseen.

Ratikan pysäkkien lähiympäristöä kehitetään tukemaan kestävää liikkumisjärjestelmää. Pysäkkien lähiympäristöön keskitetään suurten käyttäjämäärien toimintoja. Kauppa, muut palvelut, koulut, päiväkodit ja monet vapaa-ajan kohteet tulevat saavutettaviksi kestävillä liikkumismuodoilla. Tämä edellyttää erityisesti joukkoliikenteen eri palveluiden välisten vaihtojen helppoutta, vaivattomampaa siirtymistä kävelystä ja pyöräilystä joukkoliikenteeseen sekä näiden periaatteiden esiin tuomista kaupunkikuvassa. Niinpä pysäkkiympäristöjä kehitetään kävelijän mittakaavasta ja kokemusmaailmasta lähtien toiminnallisesti sekoittuneina ympäristöinä. Pysäkkien ja asemien läheisyydestä varataan tilaa joukkoliikenteelle, matkustuspalveluille ja kevyille liikkumisvälineille. Autollakin pääsee edelleen, mutta niille ei enää varata etusijaa.



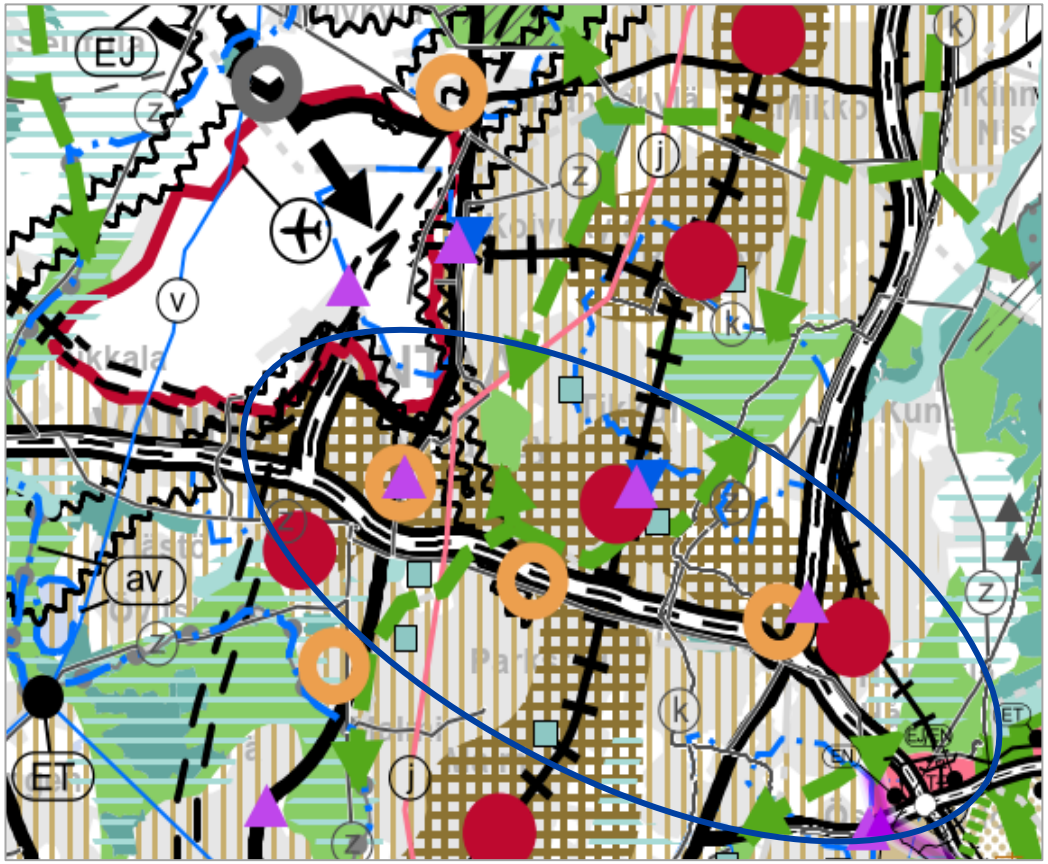
Kuva 6. Vantaan liikkumisalueet (Vantaan liikennepoliittinen ohjelma, luonnos 2022)

Suunnitelmat ja strategiat

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

Maakuntakaavoista ratikan kaavarungon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 -maakuntakaavakokonaisuuteen kuuluva **Helsingin seudun maakuntakaava**. Lisäksi Östersundomin alueella on voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

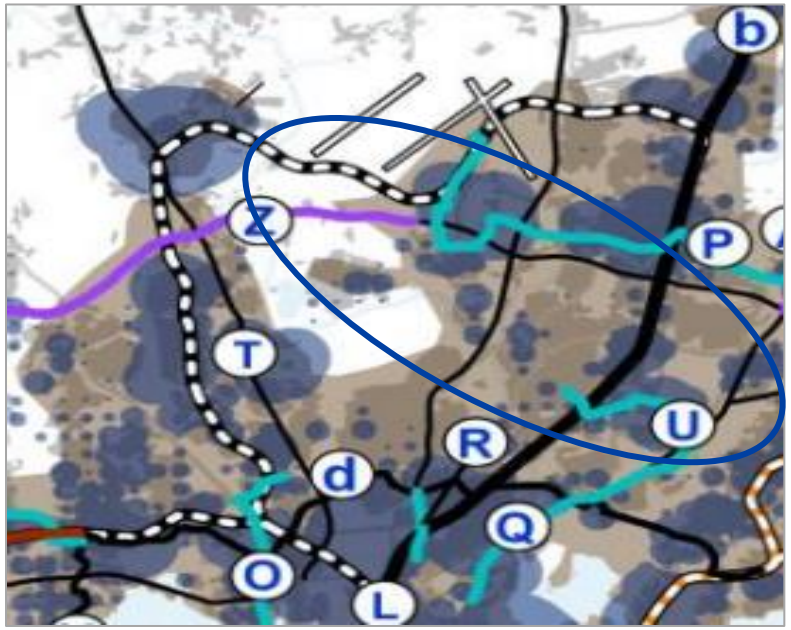
Helsingin seudulla tärkeitä teemoja ovat muun muassa kansainväliset yhteydet, kasvuun varautuminen sekä viherrakenteen vaaliminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Ratikkavyöhykettä koskee pääosin pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkintä. Sillä on osoitettu muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään 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.



Kuva 7. Ote maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa ratikan kaavarungon 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 prosenttia. Vantaan ratikka on MAL-sopimukseen sisältyvä hanke. Valtio on sitoutunut osallistumaan Vantaan ratikan suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella. Kunnat taas ovat sitoutuneet jatkamaan MAL 2019 -suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua. Lisäksi kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen paikan, joka vastaa pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella. Radan korvaavan ratkaisun selvittämistä jatketaan Vantaan kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.

MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä. Suunnitelman ytimessä on kestävä kaupungistuminen. Tarkasteluvuodet ovat 2040 ja 2060. Suunnitelmaluonnos lähtee lausuntokierrokselle Helsingin seudun kuntiin, valtion liikenne- ja ympäristöviranomaisille ja muille sidosryhmille alkuvuodesta 2023. Valmis MAL 2023 -suunnitelma hyväksytään seudun päätöksenteossa keväällä 2023. Lisätietoa: hsl.fi/mal-2023.



Kuva 8. MAL 2019- suunnitelman maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja liikennehankkeet (P - Vantaan ratikka).

Kuva 9. MAL 2023-suunnitelman kehityskuvan tavoitteet ja yhteensovittamisen periaatteet

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

Kuva 10. Vantaan kaupunkistrategian painopisteet

Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden 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 11. Resurssiviisauden tiekartan visio 2030

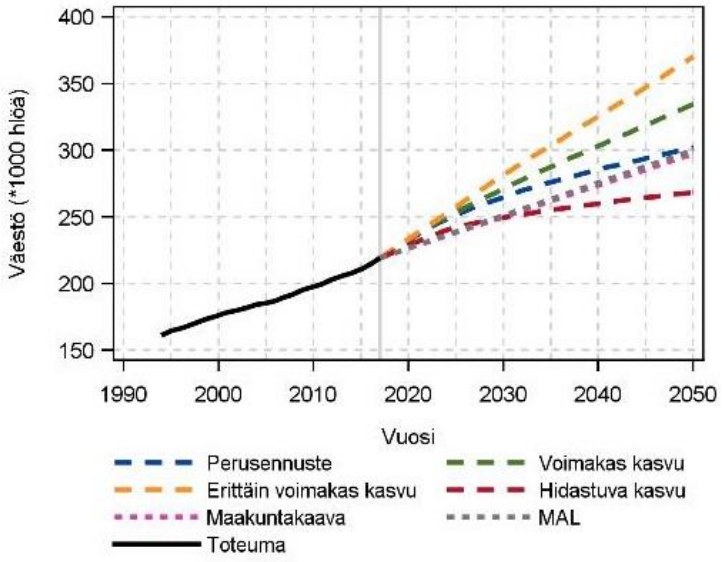
Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 § 14. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Helsingin hallinto-oikeus on ratkaisullaan 28.6. kumonnut osittain kaksi aluevarausta sekä osan kaupallisten palveluiden alueen (KM) kaavamääräyksestä. Korkein hallinto-oikeus on päätöksellään 8.12.2022 hylännyt valituslupahakemukset hallinto-oikeuden päätöksestä. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Nämä alueet sijoittuvat ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolelle.

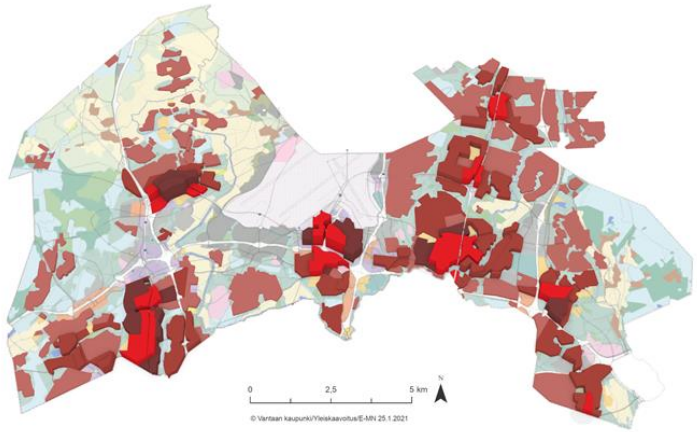
Ratikan kaavarunko perustuu uuteen yleiskaavaan. Yleiskaavaan on määritelty kaupunkirakenteen kehittämisen tavoitteet vuoteen 2050. Keskeisimmät ratkaisut ovat kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen. Kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista varsinkin pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Vahvin kasvukäytävä on Vantaan ratikan varsi, mutta joukkoliikennekaupunki täydentyy myös muilla yhteyksillä ja solmukohdilla. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa vahvan viherrakenteen säilymisen ja luontoarvojen turvaamisen.

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

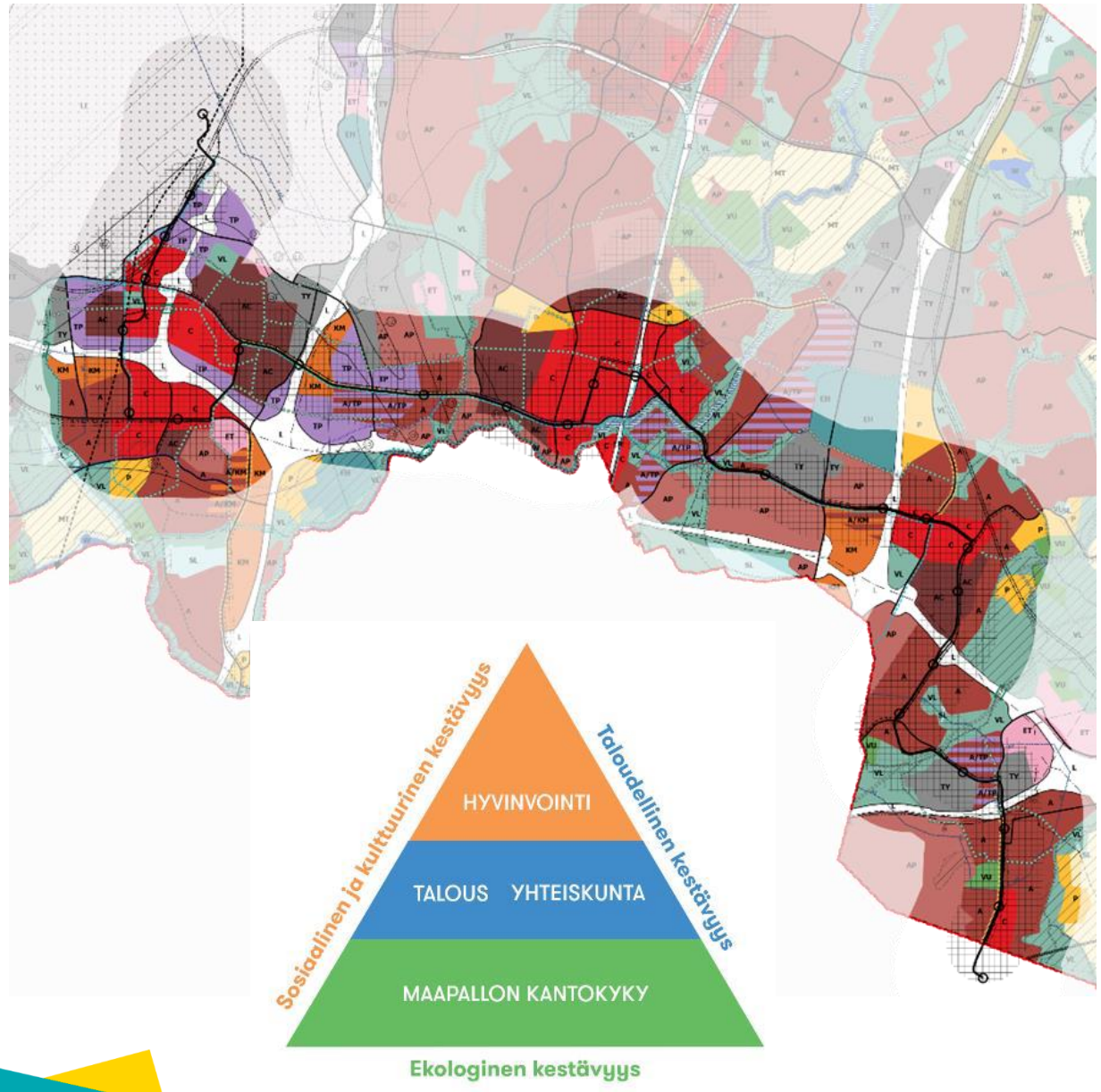
Kuva 12. Yleiskaavaratkaisun keskeiset periaatteet



Kuva 13. Yleiskaavan väestönkehitysvaihtoehdot



Kuva 14. 3D-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista



Kuva 15.Vantaan uusi yleiskaava 2020 ratikan kaavarungon suunnittelualuerajauksella sekä kestävyyden eri ulottuvuudet

Yleiskaavaratkaisussa asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu hyvin maltillisesti. Palveluiden sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävistä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin.

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 kestävillä liikkumismuodoilla.

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-alueillakin.

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

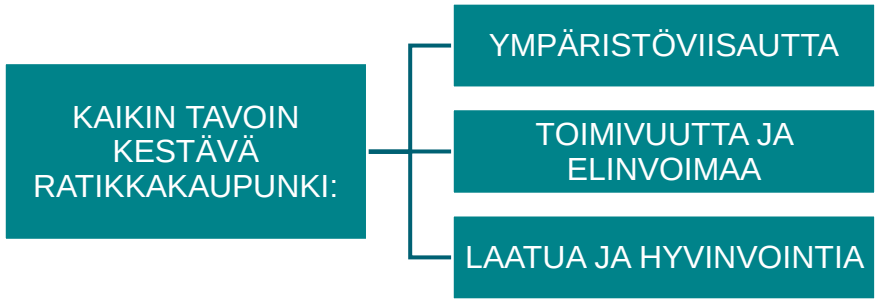
Ratikan kaavarunko on Vantaan uuden yleiskaavan 2020 ratkaisua tarkentava ja tulkitseva yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kaavarunko on laadittu oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, koska tarvetta uuden yleiskaavan muuttamiseen uudella osayleiskaavalla ei ole.

Kaavarungon on laatinut yleiskaavayksikkö yhteistyössä ratikan suunnitteluun osallistuvien toimialojen kanssa. Kaavarunko on hyväksymiskäsittelyssä keväällä 2023.

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: aluekeskukset Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki ovat erillään toisistaan, ja väylien jakava vaikutus on suuri. Vantaan ratikka kutoo aluekeskukset yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

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 16. Ratikkakaupungin kestävyyden arvot

Kaavarunkosuunnitelma yhteensovittaa suunnitteluvyöhykkeen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita. Kaavarungossa sovelletaan yleiskaavan kestävyyden kolmiota, jossa ekologinen kestävyys on perustana taloudelliselle ja sosiaalisella kestävyydelle. Tarkentuvia tavoitteita ovat mm. 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 17. Ratikkakaupungin sosiaalisen kestävyyden arvot

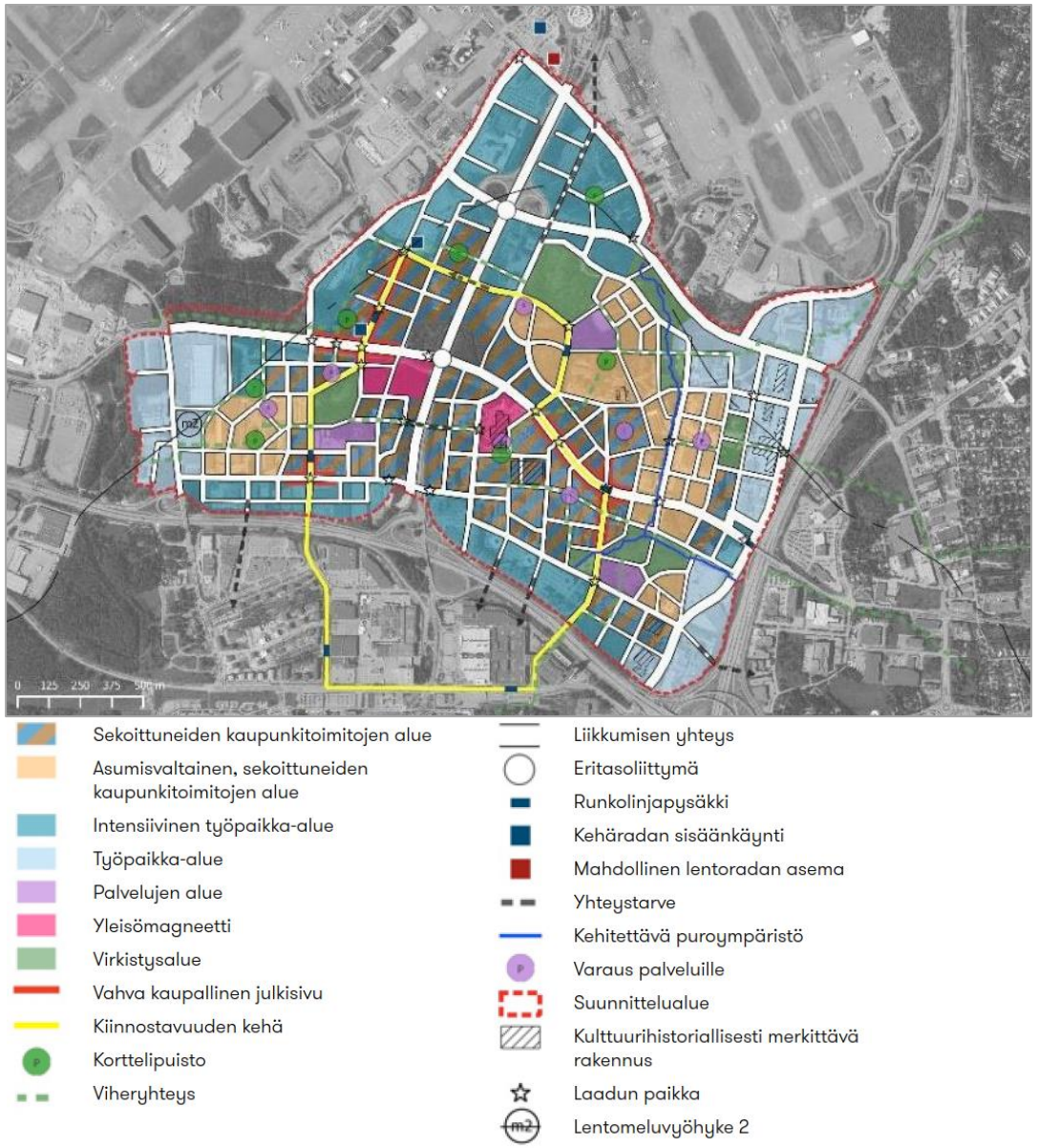
Alueelliset kaavarungot

Ratikkakaupungin alueelle on suunniteltu ja suunnitellaan esitystavaltaan yksityiskohteisempia 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 alueellisten kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sovitettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

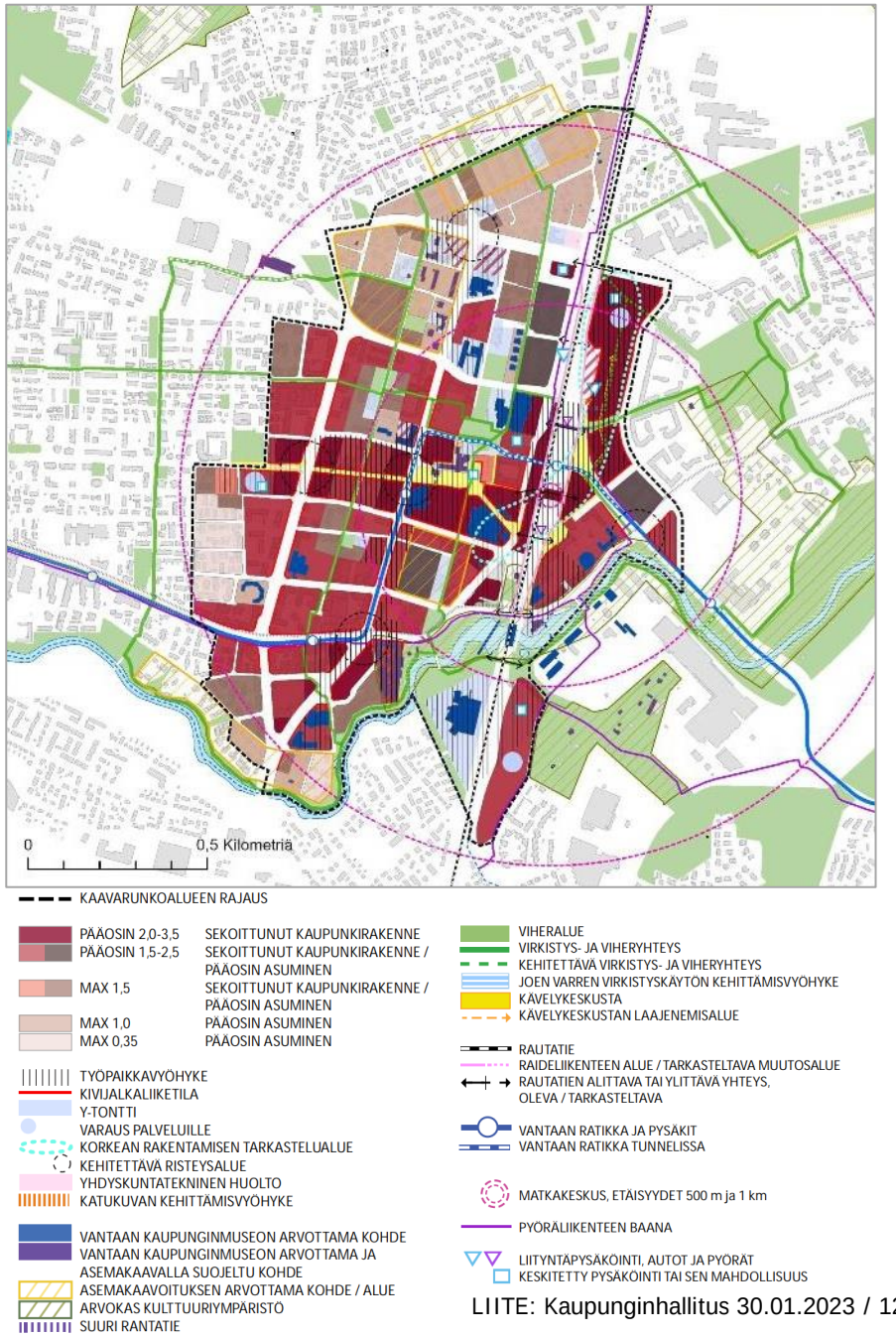
Aviapoliksen kaavarunko (2016)

Aviapolis on seudun voimakkaimmin kasvava työpaikka-alue, jonka kehittämiseen Vantaan kaupunki on sitoutunut. Kaavarungossa esitetään, että nykyisestä työpaikka-alueesta rakentuu tulevina vuosikymmeninä monipuolinen keskusta-alue, jossa työnteko, asuminen, palvelut ja virkistys yhdistyvät. Suunnitelmalla ohjataan tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutosta pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Korttelitehokkuuksien tulee olla vantaalaisittain suurehkoja ja katuympäristön ilmeeltään urbaania. Tehokkuuden ja tiheän katuverkoston vastapariksi rakentuu kaupunkimainen viherrakenne, joka koostuu pienistä korttelipuistoista, vihreistä sisäpihoista, katupuista sekä muutamasta laajasta puistoalueesta. Koko alue tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjoihin ja katuympäristö 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 18. Aviapoliksen kaavarunkokartta ja merkinnät



LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Tikkurilan kaavarungon päivitys

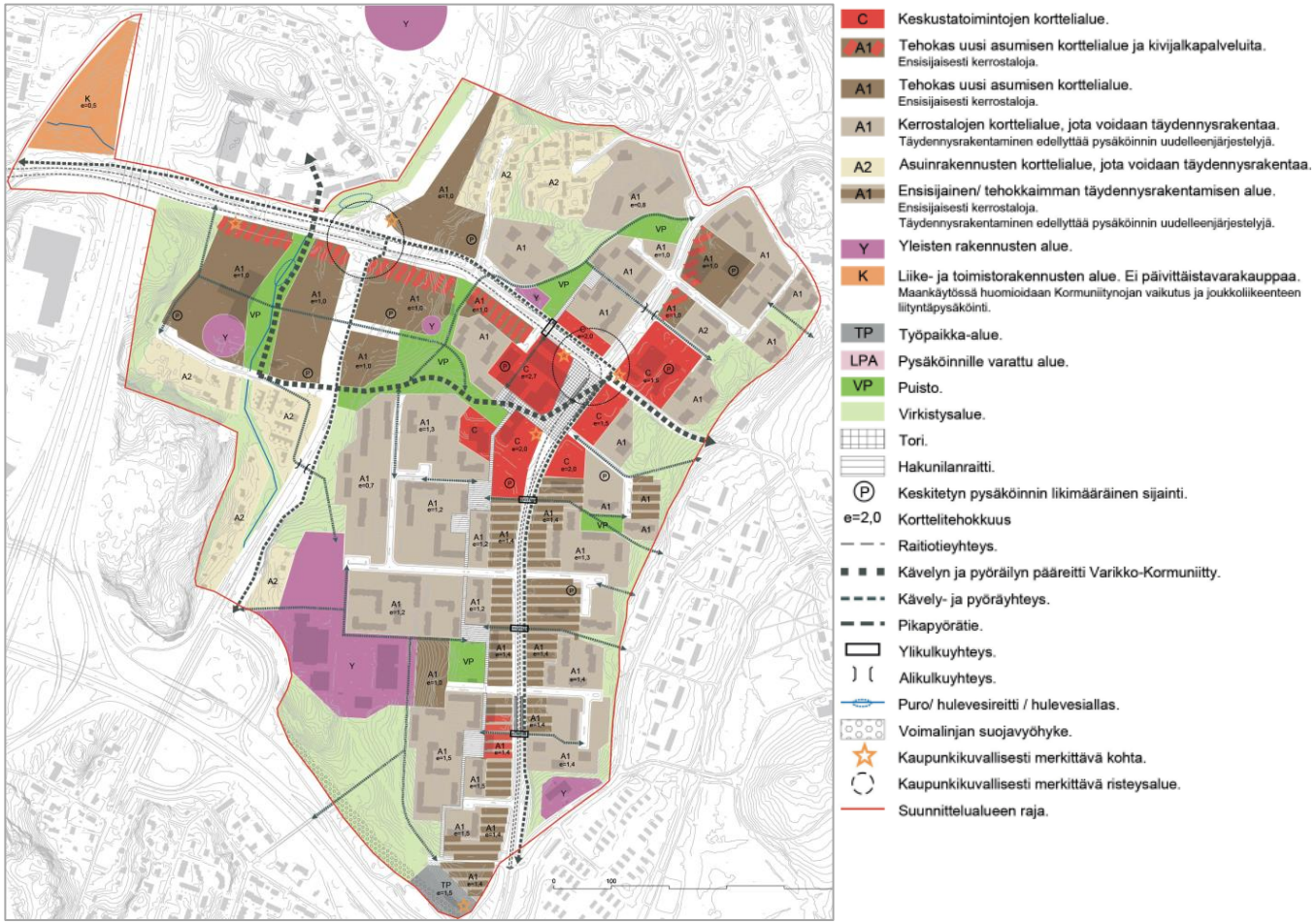
Tikkurilan kehitystä tarkastellaan suunnitelmassa vuoteen 2040 asti viiden teeman kautta: kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kaavarungon tavoitteet kiteytyvät teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki, alue tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet, Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä, alueen valttina on saavutettavuus ja vehreiden 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 4 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä.

Sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykettä kehitetään monipuolisten toimintojen alueena, jolle sijoittuu liike- ja toimitilaa, palveluita ja asumista. Asuntovaltaiset vyöhykkeet sijaitsevat kaavarunkoalueen reunamilla ja keskustan välikatujen varsilla. Molemmille vyöhykkeille on määritelty 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 kestävän liikkumisen alueena. Keskitetyn pysäköinnin osuutta kasvatetaan. Tikkurilassa viheralueita on vähän, ja virkistysyhteyksien sekä taskupuistojen merkitys korostuu. Hulevedet hallitaan sekä tonteilla että julkisessa kaupunkitilassa.

Kuva 19. Tikkurilan kaavarunkokartta ja merkinnät



Kuva 19. Hakunilan kaavarunkokartta ja käytetyt merkinnät

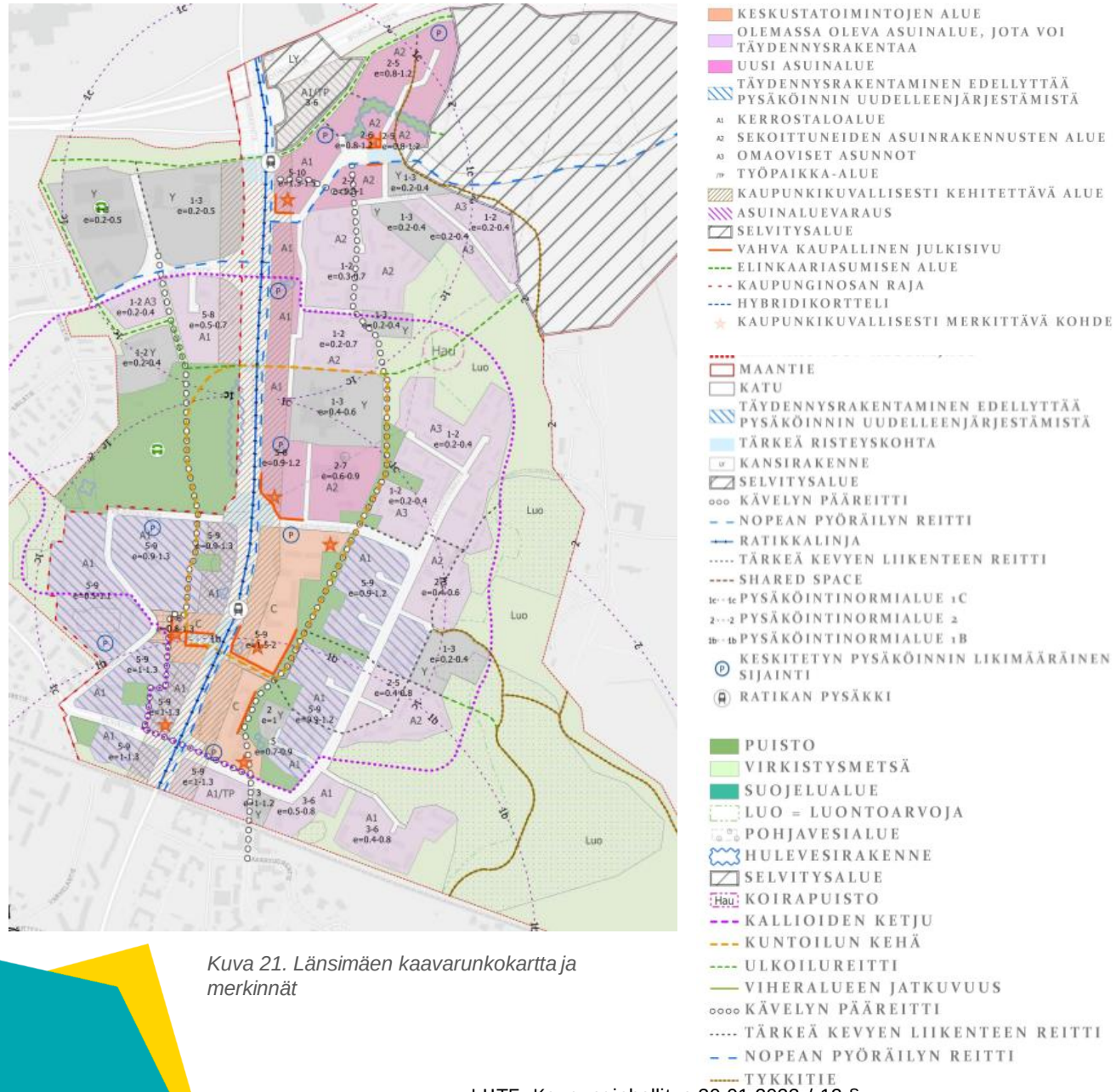
Hakunilan keskustan kaavarunko (2017)

Suunnitelman tavoitteena on, että Hakunila on tulevaisuudessa vireä ja houkutteleva asuinympäristö eri-ikäisille ja erilaisissa elämäntilanteissa oleville asukkaille. Keskustan kehitykselle 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 merkittävissä 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, joista on yhteydet Sipoonkorven kansallispuistoon.

Hakunilan kaavarungon ratkaisuja on sisällytetty yleiskaavaan 2020.



Kuva 21. Länsimäen kaavarunkokartta ja merkinnät

Länsimäen kaavarunko

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 kehittyy 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 k-m²:n uuden asuinrakentamisen (4 400 asukasta, 2 700 asuntoa) ja noin 10 000 kem² uusia palveluita. Rakentamisesta 90 000 k-m² voidaan toteuttaa vasta, mikäli Länsimäentien vieressä kulkeva 110 kV sähkön ilmajohto muutetaan maakaapeloinniksi. Asumisesta 110 000 k-m² (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-osakeyhtiön, aloitteesta.

Kaupunginhallitus hyväksyi Länsimäen kaavarungon 28.11.2022.

Suunnittelualue nyt

Poikittaisena joukkoliikenne-yhteytenä toimii nykyisin runkolinja 570, joka aloitti 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 monipuolisesti erilaisia asuinalueita kaupunkikeskustoista ja eri ikäisistä kerrostaloalueista pientaloalueisiin

Ratikkavyöhykkeen kaupunkikeskikeskukset ovat suurten liikenneväylien eristämiä ja huonosti kytkeytyneet keskenään

Ratikkavyöhykkeellä on alueita, joilla sosioekonominen eriytymiskehitys on haasteena

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

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

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

Hakunilassa ja Vaaralassa rakentaminen on sovitettu pienipiirteisesti vaihtelevaan maastoon kallioiden lomaan

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

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

Asukkaat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 8 800,
Tikkurilan suuralue
n. 25 000
Hakunilan suualue
n. 20 700

Tikkurilassa on monipuolinen rakennusperinnön keskittymä

Aviapoliksesta Tikkurilaan ekosysteemi-palveluja syntyy vähän ympäristöön verrattuna, koska kasvillisuutta tai luonnon prosesseja on niukalti

Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot

Kaavarunkoalueen keskellä virtaa Kylmäojan puro ja Keravanjoki, jotka ovat maakunnallisesti tärkeitä ekologisia käytäviä

Vaaralassa suunnittelualueen poikki kulkee seudullisesti merkittävä viheralue ja ekologinen yhteys

Luontoselvityksessä rajatut linnustollisesti arvokkaat alueet, edustavat lahokaviosammaleen esiintymät ja lepakoiden alueet painottuvat kaavarunkoalueen itäosiin

Kaavarunkoalueelta rajatut 155 luontotyyppiä eivät täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä

Suunnittelualue rajautuu lännessä ja idässä laajoihin kulttuurimaisemiin

Suunnittelualueen keskellä on Keravanjoen rantojen virkistysalue-kokonaisuus.

Hakunilan urheilupuistolla, Rajakylän pallopuistolla ja Sipoonkorven kansallispuistolla on laajempaa ulkoilun ja liikunnan vetovoimaa

Kaavarunkoalueen laajimmat yhtenäiset metsäiset alueet ovat Vaaralassa ja Länsimäessä

Idässä ekosysteemipalvelujen tarjonta on hyvä

Tikkurilassa ja Viertolassa virkistysalueille on paikoin pitkä matka

Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus

Viestintä ja sen kanavat

Viestinnän pääkanavaksi valittiin verkkosivut. Sivustolle on koottu 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 osallisuusalustalle 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.

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 keväästä 2021 ja tuonut suunnitteluun ajatusta ja mielikuvaa siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä.

Asukastilaisuudet

Luonnoksen valmistelu:

- Länsimäen asukastilaisuus 12/2020
- Hakunilan asukastilaisuus 12/2020
- Tikkurilan asukastilaisuus 12/2020
- Aviapoliksen asukastilaisuus 12/2020
- Ratikan syysinfo 09/2021
- Asukastyöpajat 11-12/ 2021
  - Hakunila 23.11., Tikkurila 25.11., Aviapolis 1.12.

Kaavarunkoluonnoksen esittely- ja keskustelutilaisuudet 5-6/ 2022:

- Ratikka Goes Hakunila 21.5.
- Virtuaaliesittely 2.6.
- Aviapolis 9.6.
- Länsimäki 14.6.
- Tikkurila 21.6.
- Ratikan syysinfo 11/2022

Henkilöstöinfot

- Kevät 2021
- Syksy 2021
- Henkilöstötyöpajat syksy 2021
- Kevät 2022
- Syksy 2022

Asukkaiden toiveet -raportti

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

- Asuminen
- Tärkeät, 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.

Kuvat 22-27. 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 vehreä 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 vehreyttä ja virkistystä sekä alueiden ominaispiirteitä ja historiaa.

Ratikkakaupungissa tulee olla erilaisia asumisvaihtoehtoja kaikille ja palvelut ja työpaikat sekoittuvat asuinympäristöjen 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.

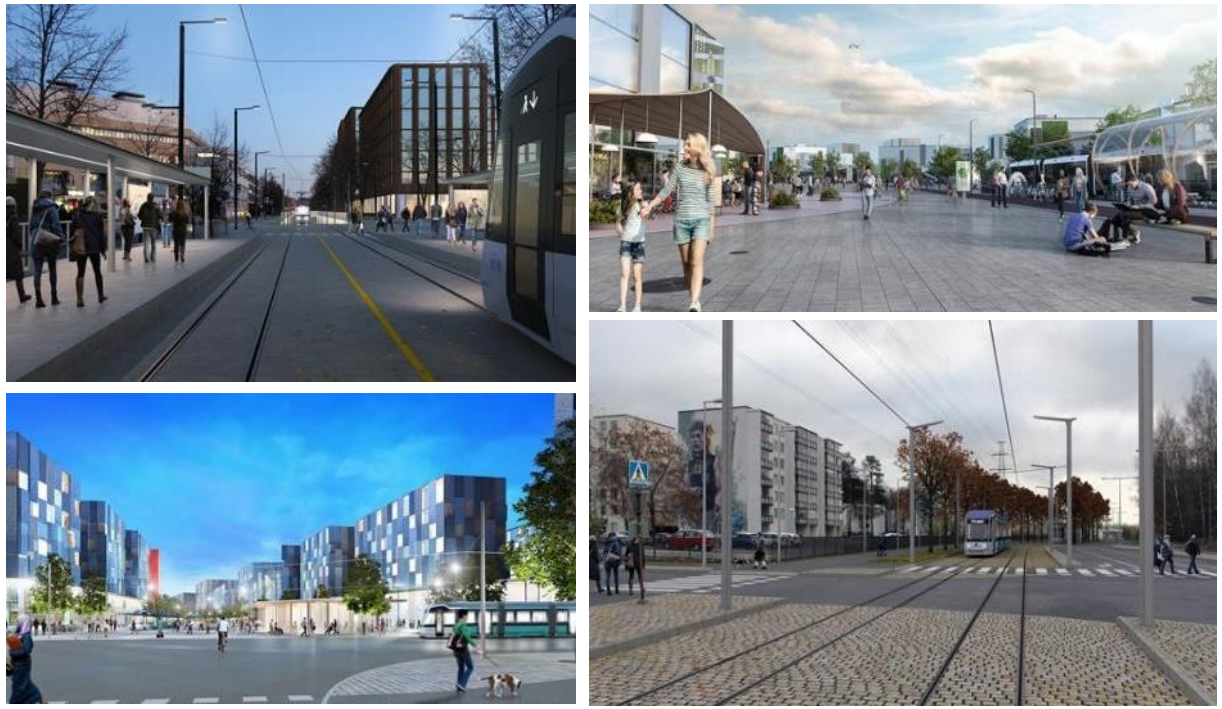
Liikkumisen näkökulmasta ratikkakaupungin toivotaan mahdollistavan helppoa liikkumista liikennemuodosta riippumatta. Toiveena on, että eri liikennevälineiden vaihtaminen on helppoa ja jouhevaa. Käveltävyyttä toivotaan korostettavan kaikkialla, etenkin keskustoissa. Eri liikkumismuotojen toivotaan olevan 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

Aviapoliksen 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 vehreää 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.

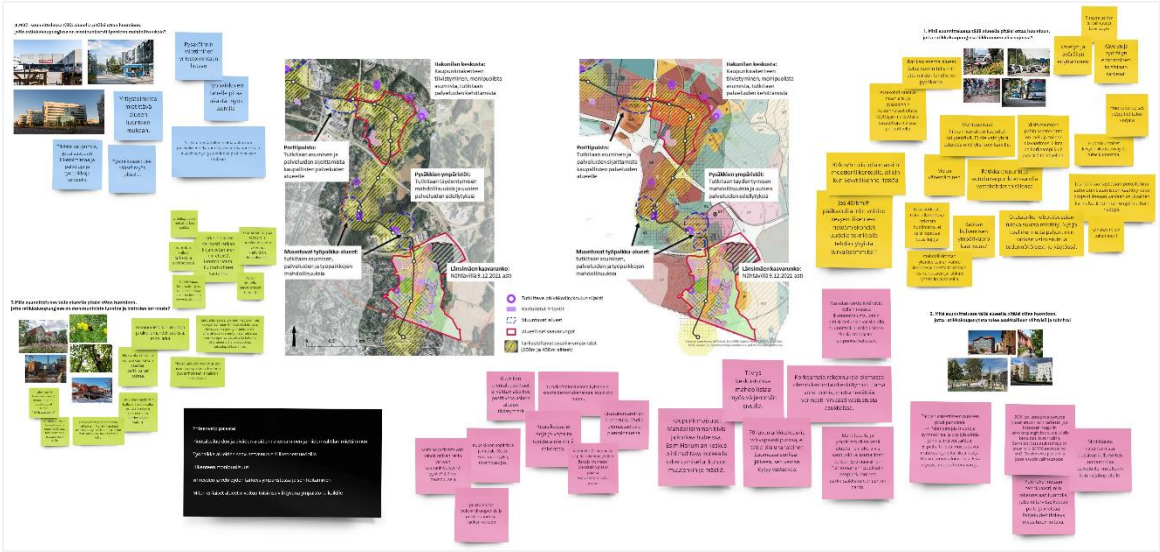
Hakunilan suuralue koetaan rauhallisena, yhteisöllisenä ja jopa kylämäisenä paikkana, missä luonto on heti läsnä, kun astuu ovesta ulos. Alueella nähdään kuitenkin olevan potentiaalia kehittyä myös paikoitellen urbaaniksi ja eläväksi paikaksi kuitenkin korostaen alueen vehreyttä. Asukkaat toivovat alueelle 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 28-31. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä Tikkurilasta, Aviapoliksesta, 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 32. 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 – Yhteenveto lausunnoista

Tässä on koottu teemoittain keskeiset viranomaisten, verkostojen haltioiden ja järjestöjen lausunnoissa esiin nousseet huomiot, toivomukset ja vaatimukset. Lausunnot ja niihin laaditut vastineet on raportoitu erikseen lausujakohtaisesti.

Yhdyskunta- ja kaupunkirakenne

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys, uusi laadukas joukkoliikennekäytävä sekä keskeinen kaupunkikehityshanke.(usea lausuja)
- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. .(usea lausuja)
- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue. Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella. (Uudenmaan liitto)
- MAL-sopimus: ratikka sopimuksessa mainittu hanke. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa. (HSL)

Ekologiset verkostot, luonnonsuojelu, viherverkostot

- Maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen on koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo Esitetään, että nostettaisiin pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi, ja että sille on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet. Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen, yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi. (Tringa ry)
- Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja. Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella. Långmossenin arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavia rakentamissuunnitelmia esitetään poistettavaksi Länsimäen kaavarungosta. (SLL:n Uudenmaan piiri)
- Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaaminen huomioitava LSL 49 §:n mukaisesti (Uudenmaan ELY-keskus)
- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Siniverkoston merkinnän määräyksen suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. (Uudenmaan liitto)

Liikennejärjestelmä

- Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi. Kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan**.** Tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. (Finavia)
- Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen. (Uudenmaan liitto).
- Vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. (HSL)
- Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan [Mellunmäen] liityntäpysäköinnin kuormitusta. (Helsingin kaupunki)
- Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. (VR-Yhtymä Oy)
- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia pyöräilybaanoille Pakkalan/ Lustikullan alueella. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin. (Helsingin seudun pyöräilijät ry)

Ympäristöhäiriöt

- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.(Uudenmaan ELY-keskus)

Kulttuuriympäristö

- Yleiskaava 2020:n kulttuuriympäristön suojelumääräystä tulee täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla. Määräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräykseen voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella. (Vantaan kaupunginmuseo)

Yhdyskuntatekniikka

- Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain. (Fingrid Oy)
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa. (HSY)

Vaikutusten arviointi

- Kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa on syytä tarkastella miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. …Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Saadut mielipiteet

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ajalle 1.6.–30.6.2022 ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä, Myyrmäessä ja Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilla. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta -sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä (sivustoille tai profiiliin) klikattiin 1 645 kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* -kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams live -tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022).

Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa. Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, noin 300–400 osallistujaa
- 9.6. Aviapolis-teemapäivä Ilmailumuseolla, noin 50–60 osallistujaa
- 14.6. Länsimäen asukastila, noin 20 osallistujaa
- 21.6. Tikkurilan asukastila, noin 20 osallistujaa

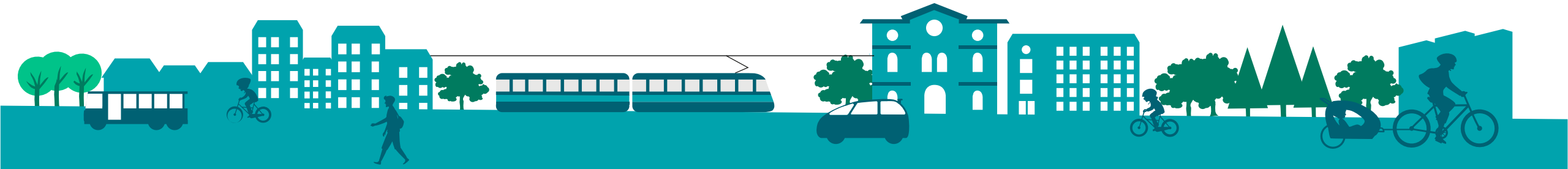
Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä.

Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää OsallistuvaVantaa.fi-verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohdemerkinnän sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta.

Luonnoksesta antoi mielipiteen yhteensä 44 vastaajaa, joista noin 37 saapui OsallistuvaVantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken OsallistuvaVantaa-palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja. Mielipiteet ja niitä koskevat vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin.

Kuva 33. Kaavarunkoluonnoksesta saatujen mielipiteiden eniten puhututtaneet aiheet

Visio Vantaan ratikkakaupungista



Ratikan kaavarungon tavoitteet

Ratikkakaupungissa…

Toimitaan resurssi- ja ilmastoviisaasti

On eläviä ja monipuolisia asumisen, työnteon ja vapaa-ajan kaupunkikeskustoja

On työpaikkakasvulle tilaa ja vaihtoehtoja

Mahdollistetaan kestävä liikkuminen entistä suuremmalle osalle kaupunkilaisista

Vaalitaan ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja

Korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä

On elinvoimaa ja vetovoimaa

Kasvun avulla saadaan kaupan verkosta kattava

On riittävästi ja helposti saavutettavia päivittäisiä palveluita

On pysäkki pysäkiltä omaleimaista kaupunkinauhaa

Ratikka maksaa itsensä takaisin

On erilaisia asumisen vaihtoehtoja

On turvallista ja myös tuntuu siltä

Liikkujan lähiympäristö paranee

Suunnitellaan laatu edellä

Vahvistetaan kulttuurisesti ja sosiaalisesti moninaista ja kestävää kaupunkiympäristöä

Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys

Vantaan ratikan kaavarungon suunnittelualue sijoittuu seudun yhdyskuntarakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tällaista 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 aluekeskukset yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

Laadukkaan ja pysyvän pikaraitiotien rakentaminen tuo esiin reitin varren mahdollisuudet uudelle maankäytölle, pitkäaikaisille investoinneille, maan arvon nousulle ja olemassa olevan kaupunkirakenteen kehittämiselle. 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 ratikan vaikutuspiirissä kiinteistöjen arvot nousevat. Arvonnousu mahdollistaa kaupungille kiinteistökehitystuloja, joiden avulla ratikka voi puolestaan maksaa itsensä 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 kaikkein suurimmat matkaa kohden 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 keskusten verkostoa. Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila ja Mellunmäki liittyvät raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin aiemmin myönteiseen kehitykseen nousseeseen Tikkurila–Aviapolis-alueeseen ja sitä kautta myös muiden pääradan asemien yhteyteen.

Saavutettavuuden parantuminen edistää tontteihin kohdistuvaa kysyntää. Raitiotie parantaa saavutettavuutta erityisesti seudun poikittaisliikenteen näkökulmasta ja edistää kestävää liikkumista. Lisäksi syntyy verovoimaisia solmukohtia ratikan ja säteittäisen runkolinjan vaihtopysäkeille: Aviapolis eteläinen, Tuusulanväylä, Tikkurilan asema, 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 asumisen, työpaikkojen 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 riittävän 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 segregaatiota ja muun eriarvoisuuden syntymistä.

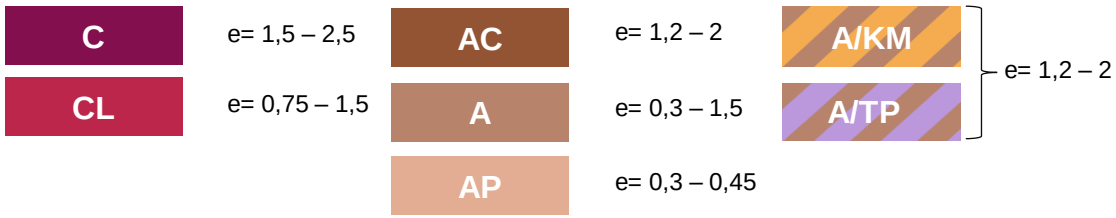
Mitoitus, asumisen alueet

Ratikan kaavarunkoalueelle on mitoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä. 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.

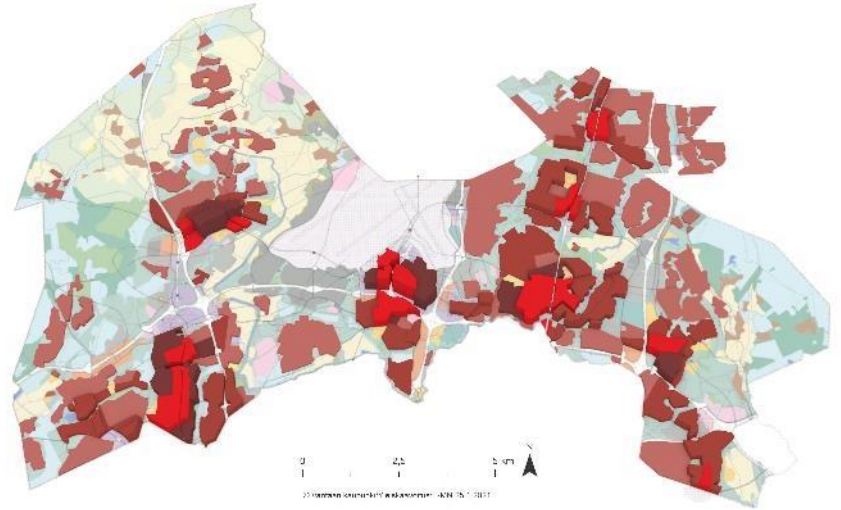
Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Suunnittelualueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joilla kaupunkirakenteen uudistuminen mahdollistaa nykyistä selkeästi korkeammat rakentamistehokkuudet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

Asuinrakentaminen



Kuva 34. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

Kuva 35. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä



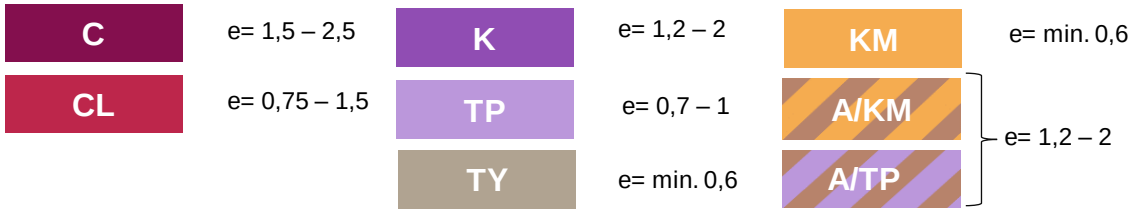
Kuva 36. Yleiskaavan 3d-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista

Mitoitus, työpaikka-alueet

Ratikan vaikutusalue muodostaa yleiskaava 2020:n merkittävimmän kasvu- ja kehityskäytävän. Alueelle sijoittuu jo nykyisin lähes 50 prosenttia Vantaan työpaikoista. Uusia työpaikka-rakentamisen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueella yli miljoona kerrosneliömetriä. Työpaikkarakentamis-potentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikka-arviot on laskettu keskimääräisten työpaikkaväljyyksien avulla (k-m^2/työpaikka), jotka vaihtelevat noin 30 k-m^2:stä 100 k-m^2: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 (korttelitehokkuus vähintään 0,6). Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi työpaikkarakentamista sijoittuu erityisesti myös keskusta-alueille, jotka ovat merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.

Työpaikkarakentaminen

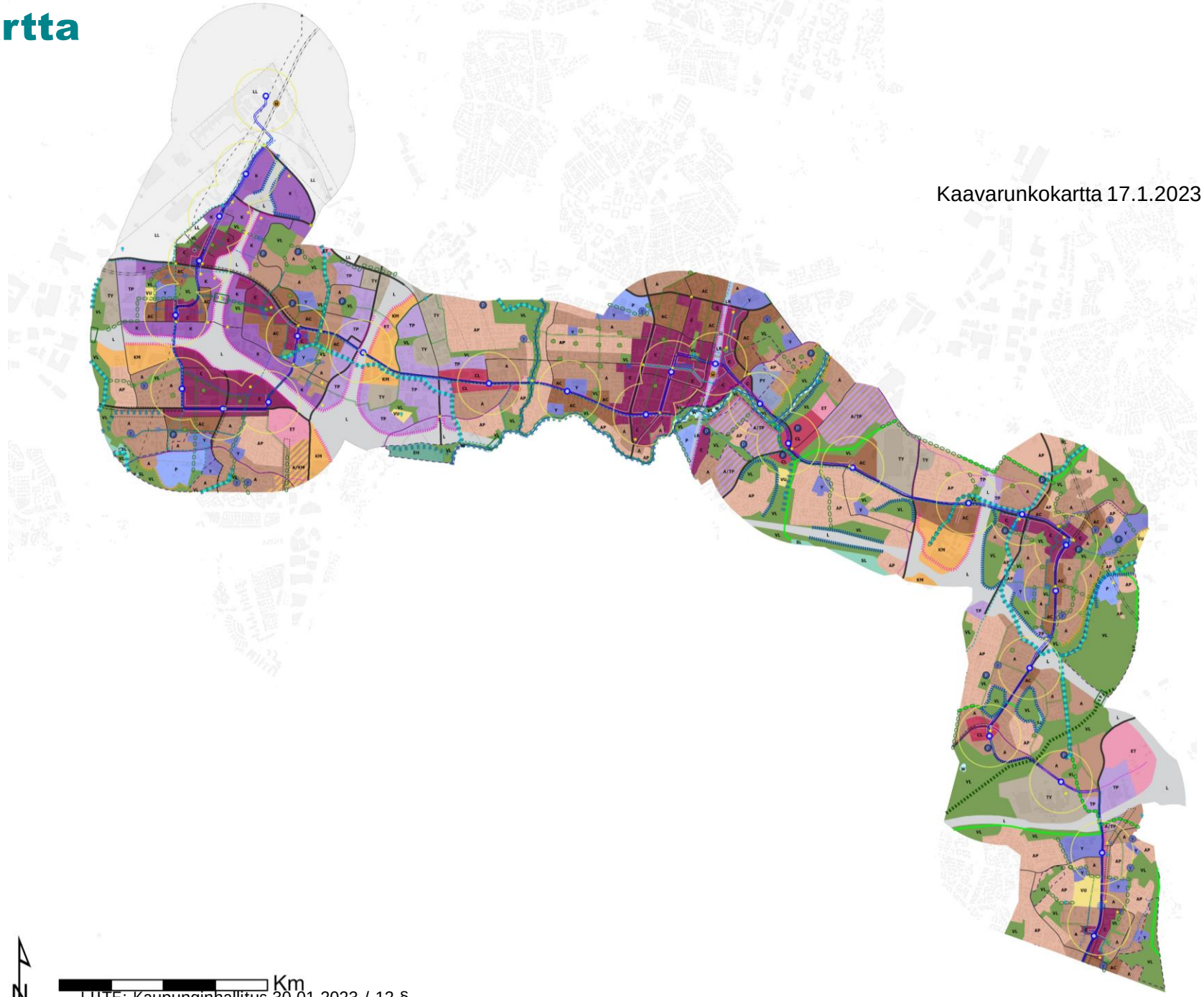


Kuva 37. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

Kuva 38. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä

Kuva 39. Havainnekuva Aviapoliksesta Tietotien toimisto- ja hotellikehityshankkeesta (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Kaavarunkokartta ja merkinnät



Kaavarunkokartta 17.1.2023

N

0 1 2 Km

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

YK0049 merkintöjen selitteet KALA 17.1.2023

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

- Vahva kaupallinen julkisivu
- Tärkeä kaupunkitilojen sarja
  Merkintä koostuu kahdesta erillisestä osasta:
- *Tärkeä käveltävä kaupunkitila*
- *Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila*
- Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna
- Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna
- Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna
- Virkistysalue
- Huleveden hallintarakenne
- Viheryhteyden kehittämiskohta
- Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti
- Siniverkosto
- Viherketju
- Metsäinen ekologinen runkoyhteys
- Virtaveden varren ekologinen runkoyhteys
- Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys
- Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys
- Arvokas kulttuuriympäristö
- Kehitettävä historiallinen tieympäristö
- Julkisten palveluiden kehittämistarve
- Julkisten palveluiden kohde
- Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)
- Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)
- Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

- Kehitettävä voimajohtoalue
- Lentoterminaalin alue
- Pysäkinseutu
- 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
- Pääkatu tai tie
- Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu
- Joukkoliikennekatu
- Pyöräliikenteen baana
- Selvitettävä baanareitti
- Kestävän liikkumisen katu
- Kävelykatu
- Kaupungin raja

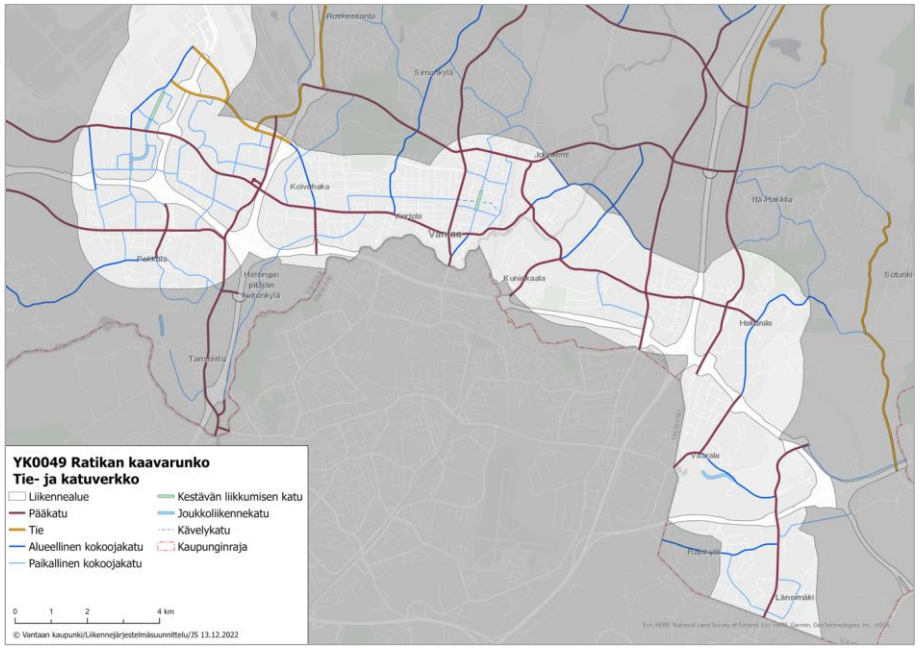
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja

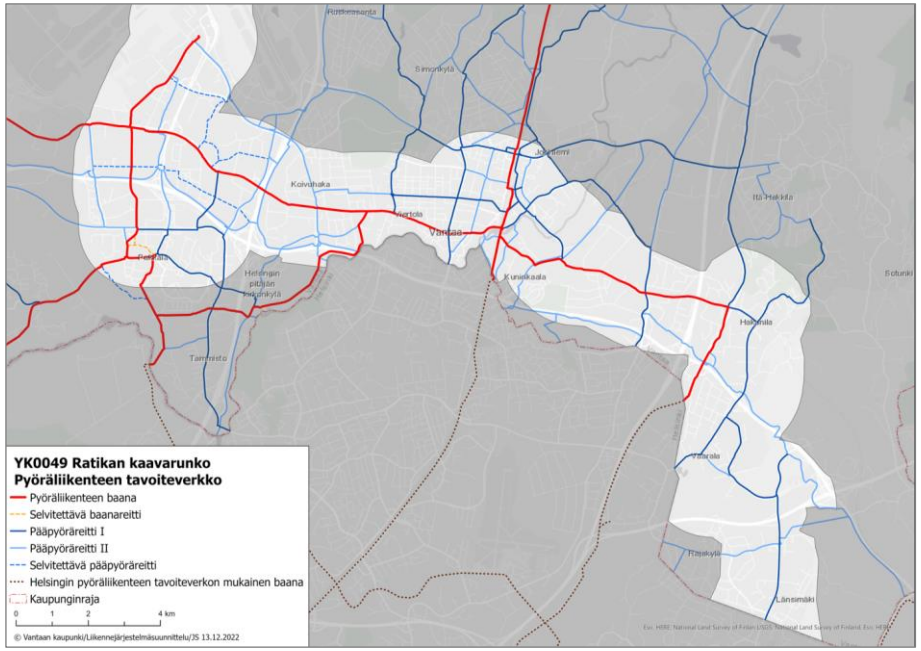
Kaavarunko täydentää ja tarkentaa yleiskaavassa esitettyä tie- ja katuverkkoa. Yleiskaavan tapaan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät on merkitty kaavarungossa liikennealueina. Muu tie- ja katuverkko on merkitty kahdella merkinnällä, jotka ovat *pääkatu tai tie* sekä *alueellinen 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 mitoitukseen. 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 läpiajoa 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 tarkentaa pääpyöräreittejä lähinnä Aviapoliksen alueella, missä maankäytön muuttuessa uusilla pyöräyhteyksillä on merkittävä vaikutus erityisesti alueen sisäiseen liikkumiseen. Pääpyöräreitit on esitetty vain teemakartalla kaavakartan luettavuuden takia.

Kaavarunko ei tuo esiin pienimpiä yhteyksiä, kuten tonttikatuja ja paikallispyöräteitä, 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 alueellisen saavutettavuuden sekä pysäkkien palvelutasoon.





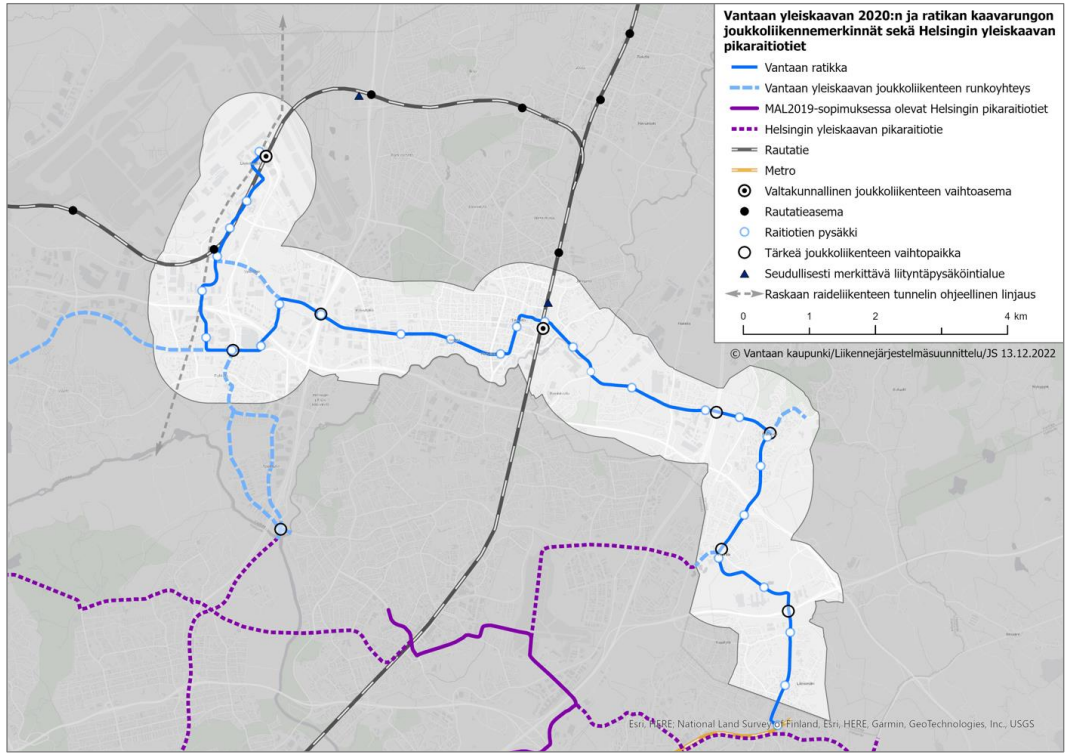
Kuvat 40 ja 41. Tie- ja katuverkon sekä pyöräliikenteen tavoiteverkon teemakartat

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 yleiskaavassa ja kaavarungossa osoitettu raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus, jolla mahdollistetaan Lentoradan ja Tallinna-tunnelin toteutuminen. Kaavarunkoon on merkitty myös tavaraliikennettä palveleva Vuosaaren satamarata.

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 42. Joukkoliikenneverkoston teemakartta. Kuvassa ei ole mukana Vuosaaren satamarataa, koska se palvelee vain tavaraliikennettä.

Pysäkinseudut

Ratikan kaavarungossa Mobility Hub- ja Design Manual -selvitysten tulokset heijastuvat pysäkkien ympäristön maankäytössä ja kaupunkitilan suunnitteluratkaisuissa. Pysäkkien vaikutus kaupunkiympäristöön on esitetty kahdella eri merkinnällä, joissa pysäkin kohdemerkintä ohjaa itse pysäkin ja sen välittömän lähiympäristön liittymistä kestävän liikkumisjärjestelmän kehittämiseen. Pysäkinseudun kehittämismerkintä taas kattaa laajemman pysäkin vaikutusalueen, ja se ohjaa alueen liikennejärjestelmän kehittämistä, kaupunkitilan muutosta käveltävyys ensi sijalla ja toimintojen sijoittamista. Pysäkinseudun kehittämismerkinnän vyöhykkeelle pyritään keskittämään mm. tehokkain 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.

Pysäkinseuduista 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. Ratikkakatujen ja muiden pää- ja kokoojakatujen 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 43 ja 44. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä (WSP).

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 sijaitsevat aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki, jotka muodostavat tärkeän osan kaupungin monikeskuksisuuden vahvistumista.

Keskustoista Aviapolis on luonteeltaan verkostomainen. Vantaan ratikka kutoo yhteen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen ytimiä mm. Aviapoliksen keskustassa, Muurassa, Huberilassa ja Annefredissä. Lisäksi Jumbon alue kehittyy kaupan ja palvelujen keskittymästä monipuoliseksi kaupunkikeskustaksi. Pakkalassa ratikan varteen sijoittuvat 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 saavat myös näkyä kestävyyden ja esimerkiksi sään ääri-ilmiöiden edellyttämät ratkaisut.

Kaupunkikeskustojen muutosta kestävämpään suuntaan edustaa myös liikennejärjestelmän muutos. Joukkoliikenteen eri muodoille ja niiden matkaketjuille luodaan tasavertaiset olosuhteet verrattuna autoiluun. Ennen kaikkea 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. Keskustoissa myös pysäköintijärjestelmä uusiutuu: maantasopysäköintejä korvataan rakenteellisilla pysäköintiratkaisuilla, 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. suuryksikkökoon ylittävää kauppaa, vaan palvelut on suunnattu lähiympäristön tarpeisiin.

Lähipalvelut

Julkisten palveluiden osalta kirjastot ja terveyspalvelut keskittyvät 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 päiväkoti, yhtenäiskoulu ja nuorisotila. Tikkurilassa uusi hyvinvointikeskus ja kaupungin uudet toimitilat ovat suuria tulevaisuuden hankkeita. Jokiniemen oppimiskampus kehittää radan itäpuolelle merkittävän ammatillisen ja toisen asteen koulutuskeskittymän. Tikkurilan urheilupuiston alueen toimintoja kehitetään. Hakunilan suuralueella tulevaisuuden kohteita ovat 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 45-47. Esimerkkikuvia päiväkodeista, kouluista ja leikkipaikoista

Palveluverkko ratikkakaupungissa

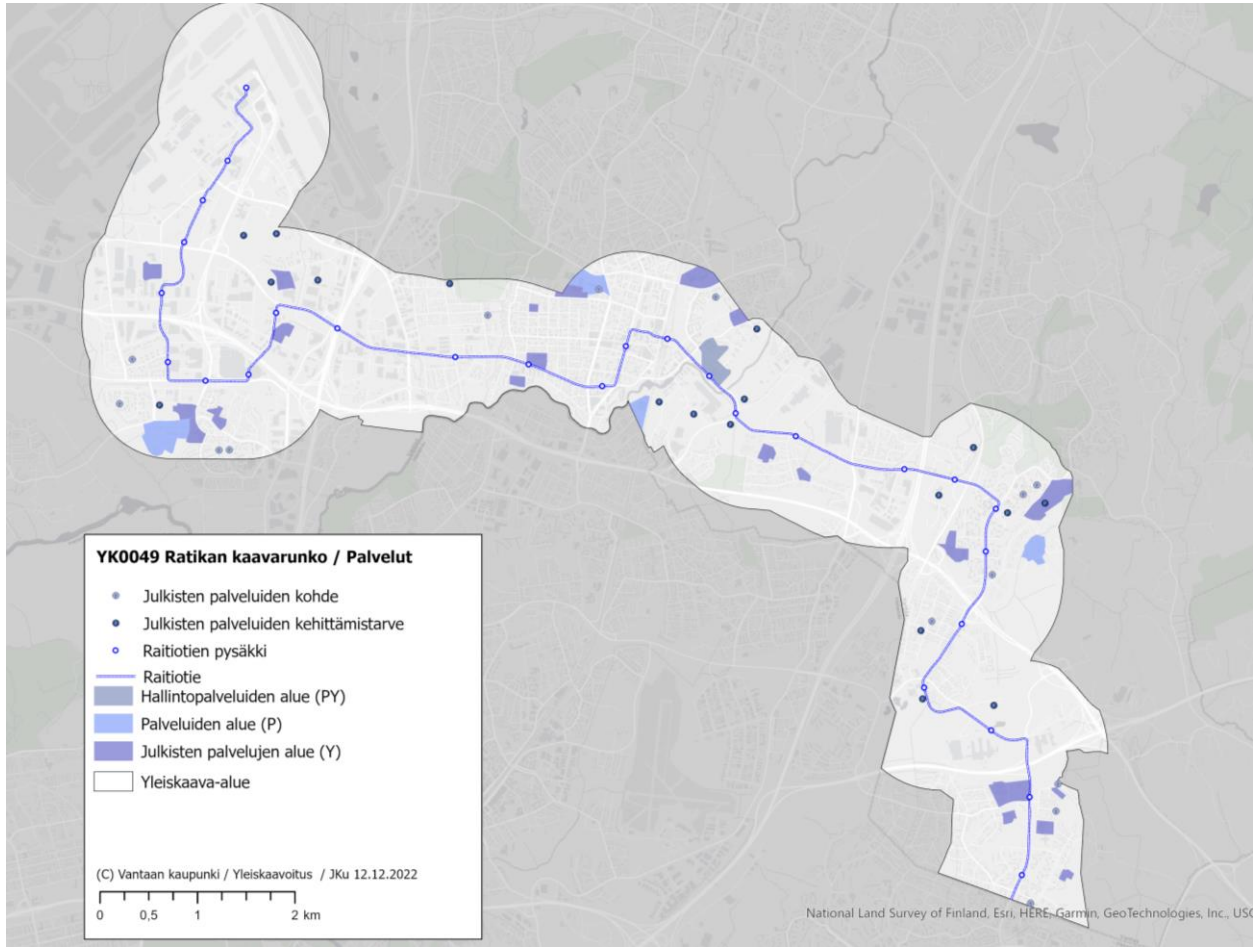
Toimivassa ratikkakaupungissa palvelut ovat sujuvan kävely-, pyörä- tai ratikkamatkan päässä. Palvelut on helppo saavuttaa niin ratikkapysäkiltä kuin myös kotiovelta. Matkaketjut kodin, palveluiden ja joukkoliikenteen pysäkkien välillä tulisi olla turvalliset ja helposti kuljettavat. Hiilineutraalit 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 – sujuvan, 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 terveyspalveluille 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.

Iäkkäiden palveluasumisen kannalta sijainti monipuolisen palvelutarjonnan keskusta-alueilla ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella on eduksi, sillä keskeinen sijainti helpottaa palvelutaloissa asuvien, siellä asioivien ja työssäkäyvien arkea.

Päiväkodin tulisi löytyä lähipalveluna samasta kaupunginosasta, ja koulun tulisi olla korkeintaan 3 kilometrin turvallisen koulumatkan päässä, mieluiten kuitenkin 1 kilometrin päässä. Päiväkoti- ja koulutontin koko tulisi olla nykymitoituksen mukaan noin 1–3 hehtaaria. Haasteena riittävän ja saavutettavan palveluverkon toteuttamisessa on löytää tiivistyvästä kaupunkirakenteesta oikeankokoinen tontti, joka on myös rakennettavuudeltaan hyvä ja ympäristöltään terveellinen. Palveluverkon kehittämisen haasteena on myös kaupungin omistaman maan vähäisyys palvelun tuotantoon soveltuvissa sijainneissa.

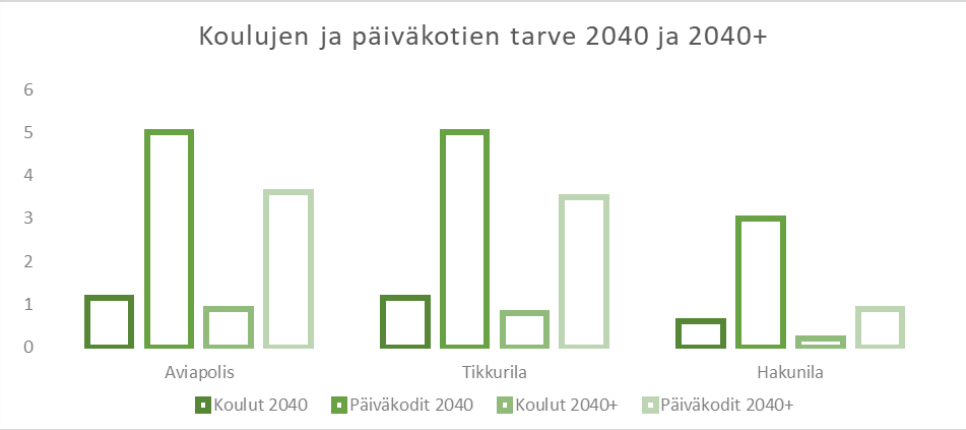
Kaavarunkokartalla on osoitettu aluemerkintöinä olemassa olevien kohteiden lisäksi sellaiset tulevat palvelut, joiden sijainti on jo tiedossa. Symboleilla on osoitettu uusia palvelutarpeita, joiden sijaintia ja aluevarauksen laajuutta tulee selvittää tarkempien suunnitelmien, kuten asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta. Alueellisissa kaavarungoissa, kuten Tikkurilan sekä Länsimäen kaavarungoissa 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.



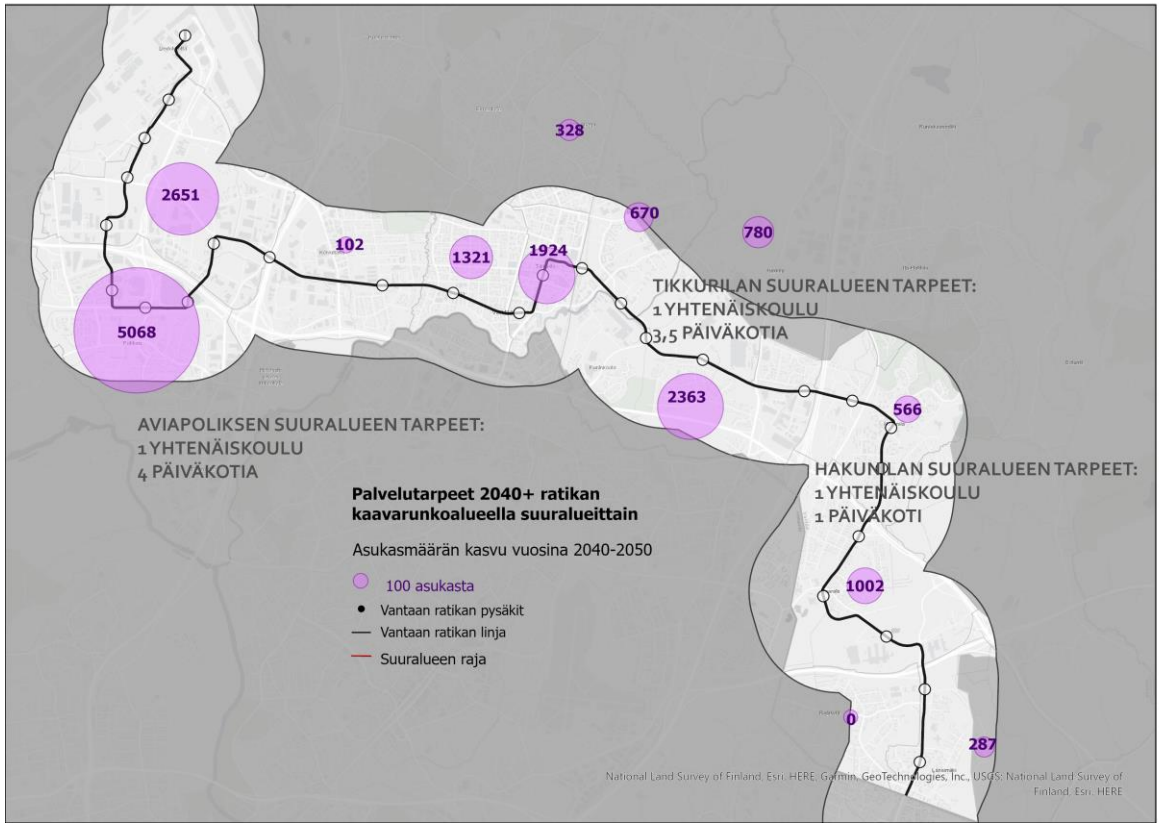
Kuva 48. Lähipalvelut ratikan kaavarungossa

Vuoden 2040 jälkeen tarvittavat palvelut esitetään oheisessa teemakartassa. Kartalla on kuvattu suuralueittain ratikan tuottama väestönkasvu vuosina 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 mitoituslukujen pohjalta laskettuna palveluiden lisätarpeita tullee erityisesti Tikkurilan ja Hakunilan suuralueiden kaupunginosissa ratikan vyöhykkeellä.

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



Kuva 49. Koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+ suuralueittain



Kuva 50. Väestönkasvu kaupunginosittain 2040–2050 sekä koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+

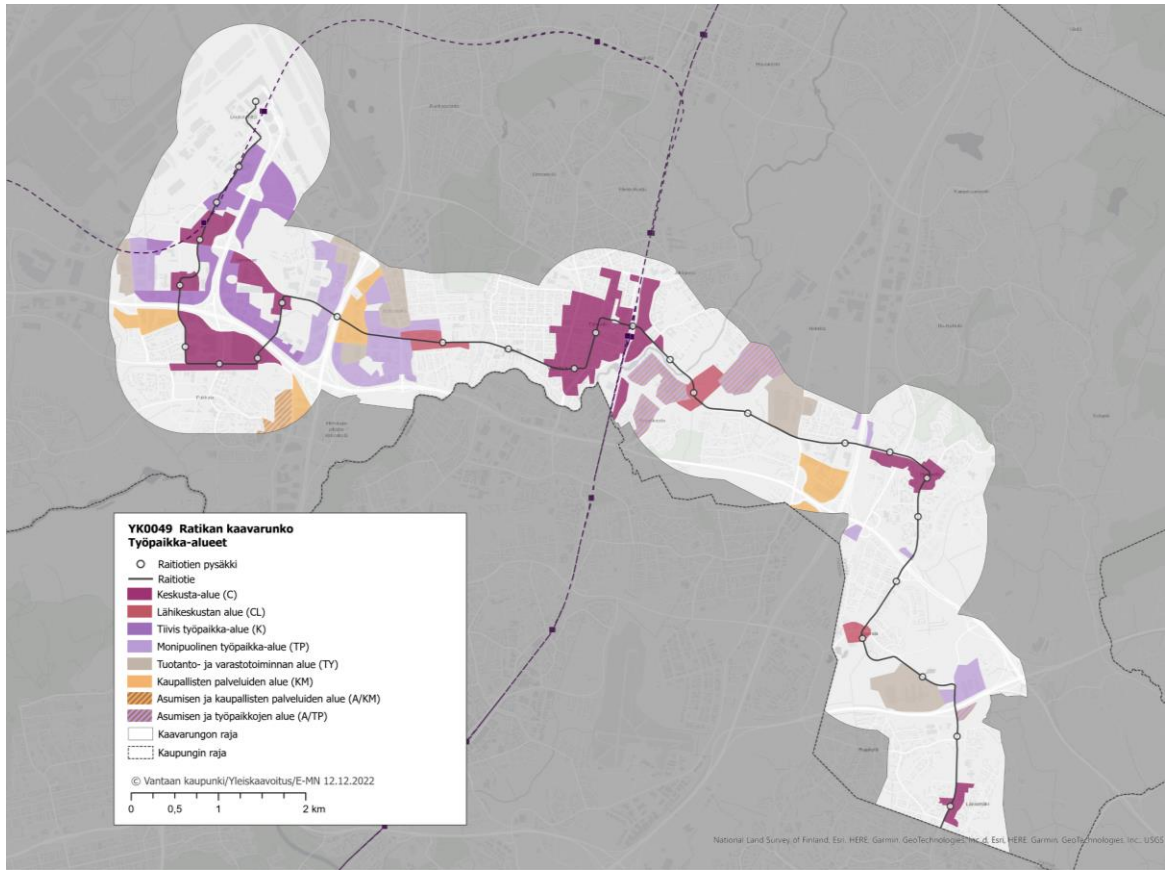
Elinkeinot ja työpaikat

Ratikan kaavarungon kehitys- ja kasvukäytävällä sijaitsee jo nykytilanteessa lähes 50 % koko Vantaan työpaikoista. Kaavarungon ratkaisuilla halutaan turvata alueen elinvoimaisuus ja työpaikka-alueiden kehittämisedellytykset mahdollistamalla monipuoliset ja riittävät työpaikka-alueiden varaukset. Työpaikkamäärään tavoitellaan kasvua: alustavasti on arvioitu, että alueella olisi vuonna 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 kaupunkitilaltaan 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 sijoittuu 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:n läheisyydessä.



Kuva 51. 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, Hakkilassa sekä Fazerilassa. 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 52–55. Havainnekuvia Jumbon ja Aviapoliksen työpaikka- ja kaupallisten palvelujen keskittymistä (WSP)

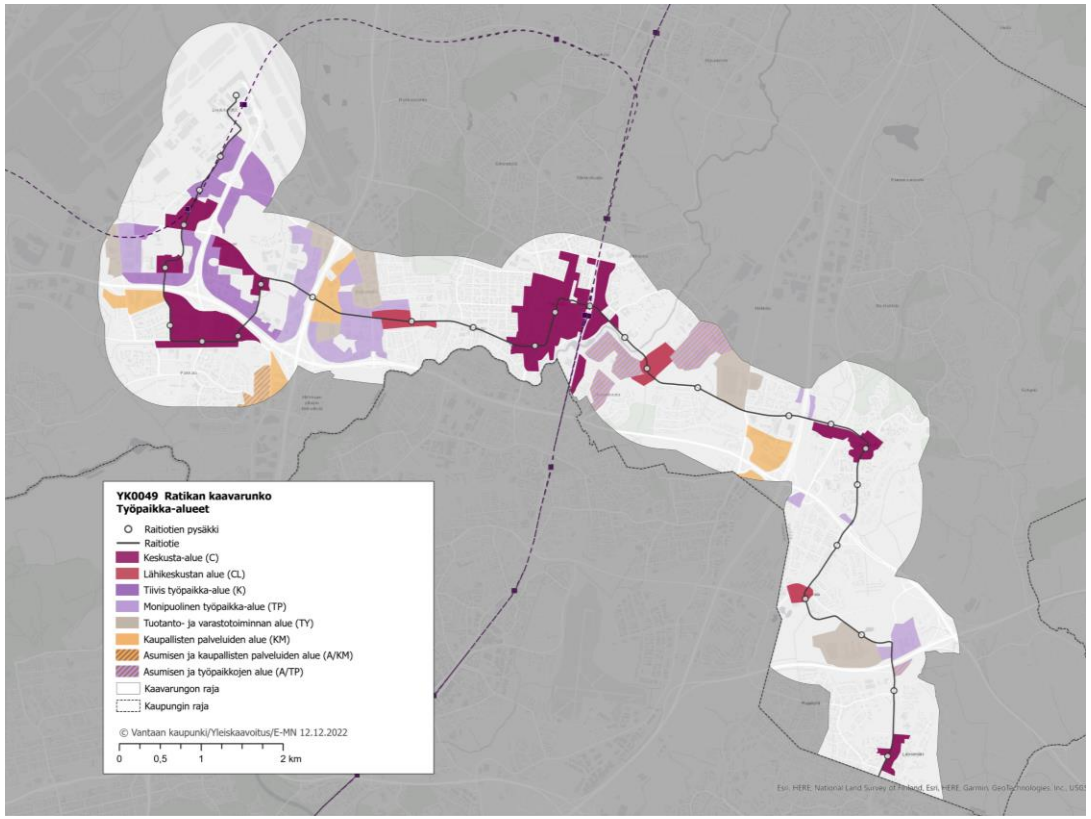
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä

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 keskittämään. 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 sijoittuukin 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 kehittyisivät aidosti monipuolisina toiminnoiltaan sekoittuneina alueina ja työpaikkakehitys säilyisi positiivisena, on varmistettava, että toimitilarakentamista mahdollistetaan 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 myös 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. Asukkaat ja työntekijät yhdessä mahdollistavat elävän ja elinvoimaisen kaupungin eri vuorokauden aikoina.



Kuva 56. Keskustat ja työpaikka-alueet kaavarungossa

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, joista 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 1 000 k-m^2) ja tukeutuvat asuntorakenteeseen
- Koivuhakaa kehitetään paljon tilaa vaativan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppa

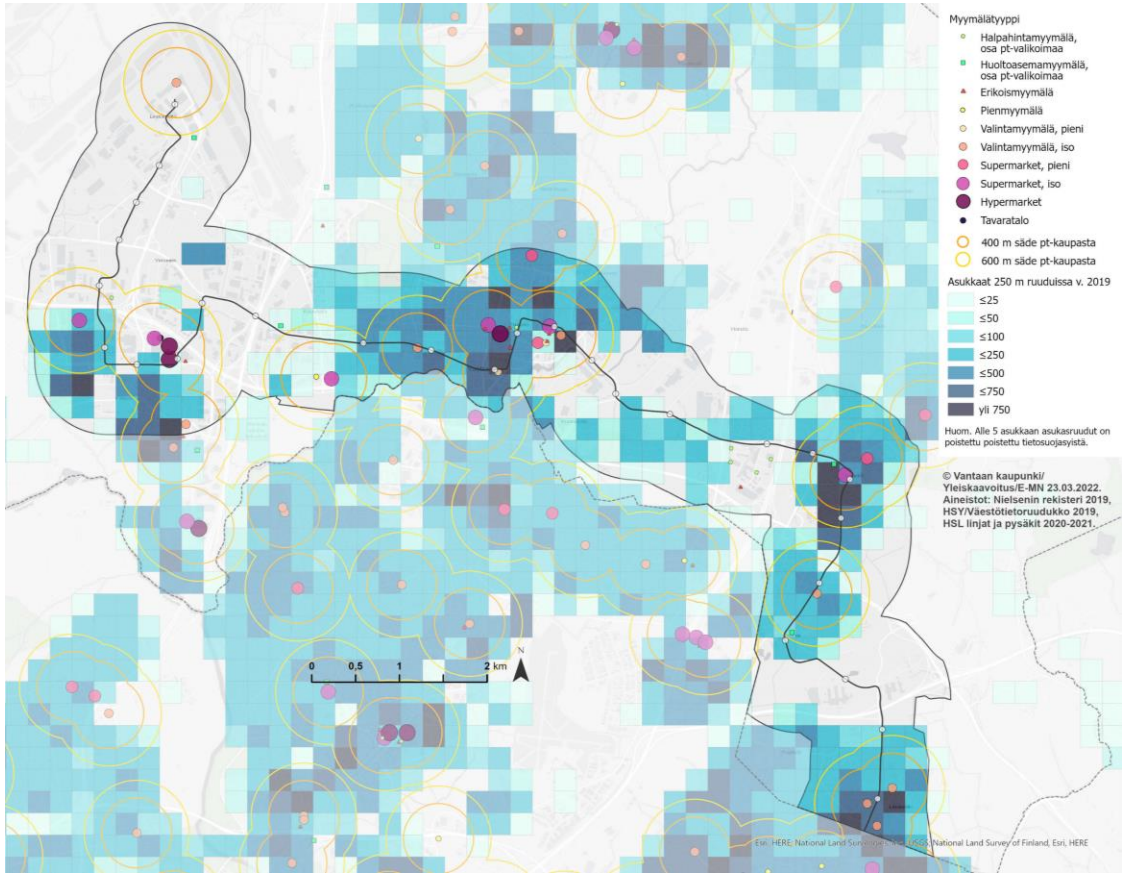
Yleiskaava 2020:n keskeisenä periaatteena kaupan ohjaamisessa on keskustojen ensisijaisuus monipuolipuolisina kaupan ja palveluiden alueina. Tähän linjaukseen ohjaa myös lainsäädäntö sekä yleiskaavatyötä tukenut maakuntakaava. Ratikan kaavarunkoalueella näitä keskustoja ovat Aviapolis, Tikkurila ja Hakunila, 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 sijoittuvilla 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 edistävät 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.



Kuva 57. Päivittäistavarakaupan verkosto vuonna 2019 (Lähde: A.C. Nielsen 2019)

Syksyllä 2022 valmistuneessa Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitystyössä (WSP) on tarkasteltu keskustoja ja päivittäistavarakaupan verkkoa koko kaupungin tasolla. Tarkastelualueena olivat yleiskaavan 2020 mukaiset keskusta-alueet sekä yleiskaavan 2007:n alakeskukset. Selvityksen tuloksena saatiin mm. näkemyksiä ja suosituksia päivittäistavarakaupan verkon kehittymisestä ja keskustojen kaupan kehityspotentiaalista. Tässä yhteydessä selvityksestä on koottu tiiviit nostot ratikan kaavarungon alueelle sijoittuvien keskustojen kehityskuvista, päivittäistavarakaupan sijoittumisesta sekä kaupan mitoituksesta.

Keskustojen kehityskuvien yhteydessä on muodostettu suosituksia päivittäistavarakaupan sekä kaupallisten palveluiden ja liiketilojen sijoittumisesta. Selvityksessä on osoitettu potentiaalisia päivittäistavarakaupan sijaintipaikkoja. Huomioitavaa on, että sijaintiehdotukset ovat suosituksia eikä niiden toteuttamisedellytyksiä ole selvityksen yhteydessä tarkasteltu tarkemmin. Sijainnit ovat myös osittain keskenään vaihtoehtoisia. Kaupan hankkeet vaativatkin aina lisäksi tapauskohtaisen hankearvioinnin. Kehityskuvissa on lisäksi muodostettu suositusalueet niin sanotuille kaupan ydinalueille ja ydinalueen vyöhykkeille, joille kivijalkaliiketiloja kannattaa keskittää. Kaupan ydinalueella tavoitellaan tiivistä ja urbaania kivijalkakeskustaa, jolla maantasokerros on pääosin aktiivisessa palvelukäytössä. Alueille tavoitellaan ravintola- ja kahvilapalveluita, kaupallisia palveluita, lähikauppoja ja erikoistuneita kaupan myymälöitä. Ydinalueen vyöhykkeellä kivijalkapalveluita tavoitellaan keskitetysti sopiviin sijaintipaikkoihin. Vyöhykkeelle voi sijoittua mm. lähikauppoja, kaupallisia toimintoja sekä muuta toimitilaa ja yritystoimintaa. Kivijalkaliiketiloja tavoitellaan myös kaupan ydinalueiden ulkopuolella keskeisillä sijainneilla ja luontevien asiakas- ja kulkuvirtojen varsilla. Selvityksen painopiste koskee keskusta-alueita, mutta myös asuinalueilla sijaitsevien ratikkapysäkkien yhteydessä on hyvä varautua mahdollisten lähikauppojen ja lähipalveluiden sijoittumiseen.

Ratikan kaavarunkoalueella sijaitsee selvityksessä tarkastelluista yleiskaavan mukaisista keskusta-alueista Aviapoliksen keskusta-alueet, Tikkurilan, Hakunilan sekä Länsimäen keskustat. Ratikkapysäkkien ympäristöt toimivat luonnollisina keskusta-alueiden ytiminä. Aviapoliksen nähdään kehittyvän moninapaisena keskustana, jossa Jumbo muodostaa edelleen seudun monipuolisen kauppa- ja viihdekeskuksen. Uusia kehittyviä keskusta-alueita ovat Aviapoliksessa Jumbon ympäristön lisäksi Aviapoliksen keskusta, Muura, Annefred, ja Huberila. Jumbon kauppakeskukseen keskittyvät monipuoliset kaupan palvelut, hypermarketit sekä erikoiskauppa ja vapaa-ajan palvelut. Uusilla keskusta-alueilla tavoitellaan tiivistä kivijalkakeskustaa päivittäistavarakauppojen rinnalla. Ne palvelevat pääosin omaa lähialuettaan mahdollistaen arjen palvelut lähellä asukkaita. Huberilaan on lisäksi mahdollista muodostaa esimerkiksi vapaa-ajan palveluiden elävä keskus, joka palvelisi erikoistuneella tarjonnallaan laajempaa aluetta.

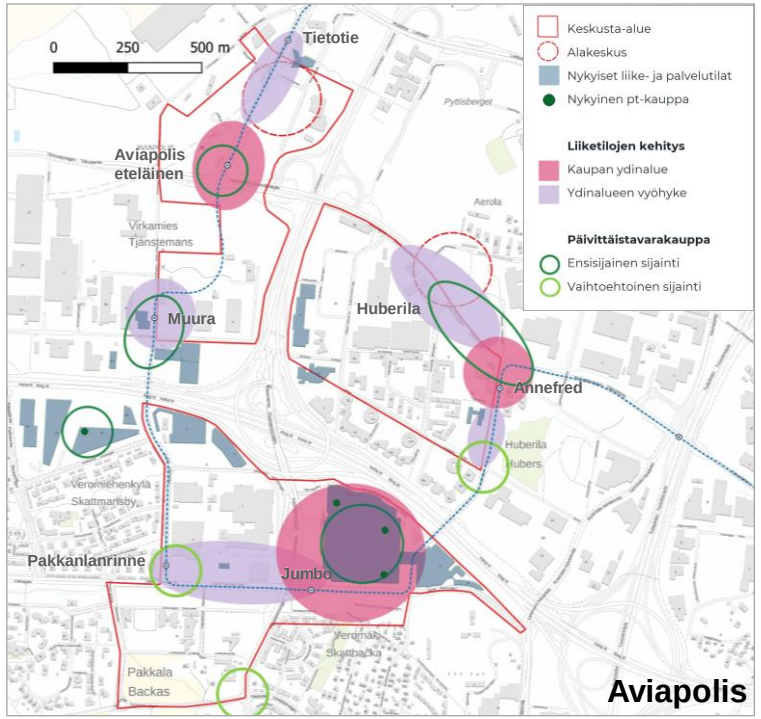
Kuva 58. Keskustojen palveluprofiilit. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

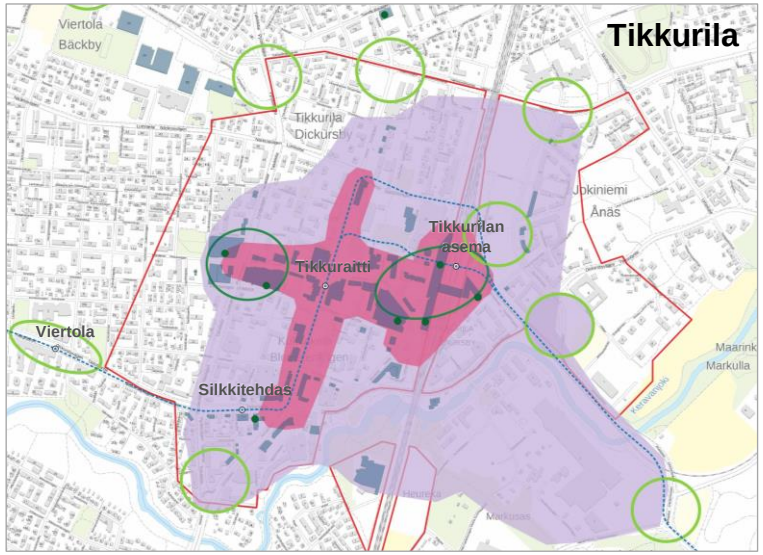
Kaupan ydinalueet keskittyvät Aviapolis eteläisen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin (kuva 59). Ydinalueen vyöhykkeet sijoittuvat puolestaan Aviabulevardilla Tietotien pysäkille saakka, Muuran pysäkkiympäristöön, Pakkalanrinteen ja Jumbon pysäkkien väliselle akselille sekä Tikkurilantien ja Rälssitien varteen. Keskustapalveluiden (erikoiskauppa, ravintolat ja muut kaupalliset palvelut) uuden liiketilan mitoitus on Aviapoliksen keskusta-alueilla selvityksen mukaan 19 000 – 24 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Näistä pienempi luku on ns. vähimmäismitoitus eli uuden liiketilan vähimmäismäärä, johon on hyvä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Suurempi luku kertoo maksimimitoituksen, joka huomioi kilpailun, kaavallisen jouston sekä konseptien kehittymisen edellyttämän tilatarpeen kasvun. (WSP, 2022)

Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava vähintään 10 800 kerrosneliömetrillä uutta kaupan pinta-alaa Aviapoliksen uusilla keskusta-alueilla Kehä III:n pohjoispuolella. Alkuvaiheessa asukasmäärän ja kysynnän ollessa vielä matalat päivittäistavarakaupat voivat toteutua pienempinä lähikauppoina, jolloin on tärkeää varata kaupoille mahdollisuus laajentua suuremmiksi yksiköiksi kysynnän ja asukasmäärän kasvaessa. Uusia supermarketteja on mahdollista sijoittaa sekä Aviapoliksen keskusta–Muura- että Annefred–Huberila -akseleille asukasmäärän kasvun myötä.

Tikkurilan keskustan nähdään kehittyvän edelleen tunnistettavana Vantaan pääkeskustana, jota luonnehtivat urbaani kivijalkakeskusta, pienet kauppakeskukset ja vapaa-ajan ja kulttuuripalveluiden, hyvinvointipalveluiden sekä koulutuksen keskittyminen alueelle. Kaupan ydinalue sijoittuu keskusta-alueen vetovoimaisten pääkatujen ja -kävelyakseleiden ympäristöön Kielotien, Tikkuraitin, Asematien ja Ratakadun varsilla sekä aseman ympäristöön. Kaupan ydinalueen vyöhyke ulottuu puolestaan laajasti ydinalueen ympärille aina Talvikkitieltä Jokiniemeen sekä Väritehtaan alueelle, jonne keskustamainen rakenne laajenee (kuva 60).

Tikkurilassa sekoittunut rakenne, tiivis asuminen, työpaikat sekä julkiset ja kulttuuripalvelut tukevat kaupallisia palveluita. Tikkurilan keskusta-alueella keskustapalveluiden uuden liiketilan mitoitus on 30 000 – 38 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava vähintään supermarkettien laajentamiseen. Uusille supermarketeille on kysyntää jo nykytilanteessa. Kaupallinen painopiste ja merkittävimmät kaupalliset palvelut tulee säilyttää radan länsipuolelle, jotta vältetään kaupan hajaantuminen.



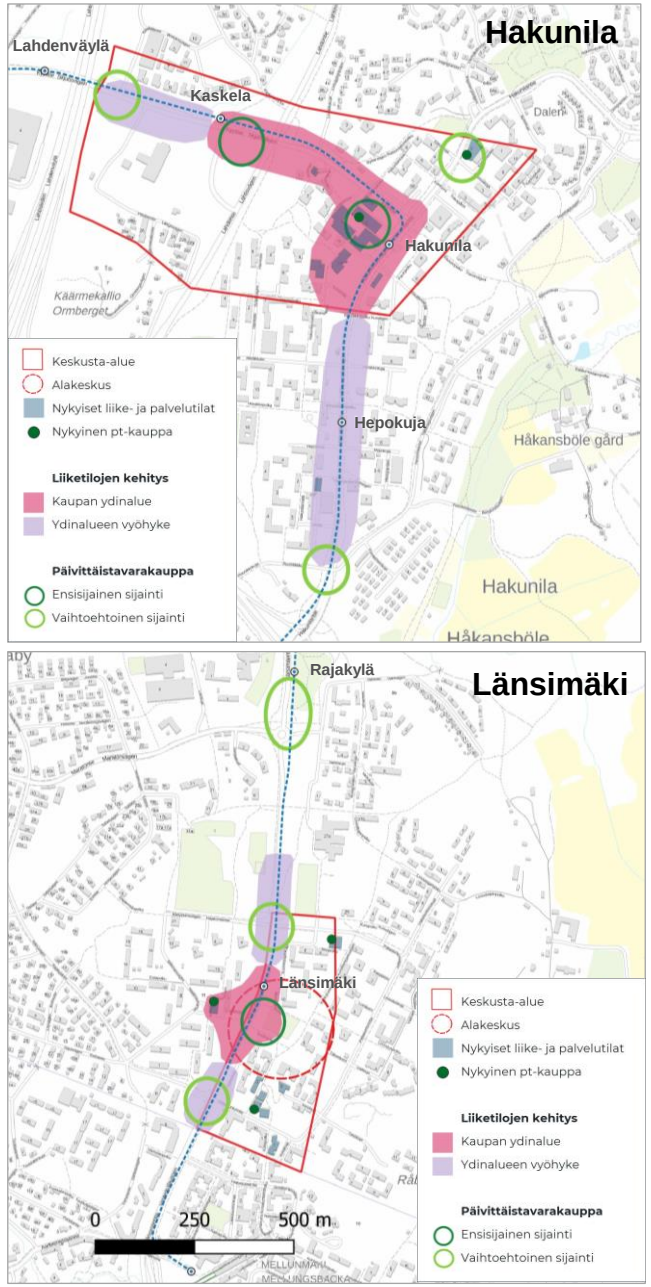


Kuvat 59 ja 60. Aviapoliksen ja Tikkurilan keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Huom. Ratikkapysäkeistä puuttuvat Flamingon sekä Jokiniemen pysäkit.
Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

Hakunilan ja Länsimäen keskustat kehittyvät paikalliskeskustoina, joita luonnehtivat lähipalvelukeskukset sekä kivijalka- ja lähipalvelut erityisesti ratikkapysäkkien ympäristössä. Hakunila kehittyy kaksinapaisena keskustana, jossa napoina toimivat nykyinen ostoskeskus sekä tuleva keskustan laajenemisalue. Hakunilassa keskustan vetovoiman kehittäminen edellyttää nykyisen ostoskeskuksen uudistumista. Kivijalkaliiketilaa tulee osoittaa tiivisti keskustan ympäristöön. Kaupan ydinalue muodostuu keskustan laajenemisalueelta nykyiselle ostarille jatkuen ratikan vartta Hiirakkokujalle asti (kuva 61). Kaupan ydinalueen vyöhyke jatkuu edelleen lännessä Kaskelan pysäkiltä Lahdenväylälle asti sekä Hepokujan pysäkin molemmin puolin aina Hiirakkokujalta Ruunikkokujalle saakka.

Keskustapalveluiden (erikoiskauppa, ravintolat ja muut kaupalliset palvelut) uuden liiketilan mitoitus Hakunilan keskusta-alueella on selvityksen mukaan 10 000 – 13 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Pienempi luku on ns. vähimmäismitoitus eli uuden liiketilan vähimmäismäärä, johon on hyvä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Suurempi luku kertoo maksimimitoituksen, joka huomioi kilpailun, kaavallisen jousten sekä konseptien kehittymisen edellyttämän tilatarpeen kasvun. (WSP, 2022). Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava koko Hakunilan suuralueella vähintään 11 600 kerrosneliömetrillä uutta kaupan pinta-alaa. Suurin osa tästä päivittäistavarakaupan potentiaalista sijoittuu ratikan vaikutusalueelle painottuen Hakunilan ja Länsimäen keskustoihin, joihin on osoitettu päivittäistavarakaupan ensisijaiset sijainnit. Hakunilan keskusta-alueella on jo nykyisin tarvetta uudelle vähintään supermarkettasoiselle päivittäistavarakaupalle ja pitkällä aikajänteellä mahdollisesti hypermarketille.

Länsimäen keskusta kehittyy ratikkapysäkin ympäristössä tunnistettavammaksi ja tiiviimmäksi. Ratikkapysäkin viereen on mahdollista sijoittaa uusi lähipalvelukeskus, johon voisi sijoittua lähipalveluiden lisäksi päivittäistavarakauppa ja asumista. Se voisi toimia supermarketin sijaintipaikkana. Keskustan kehittymisen kannalta on tärkeää, että Länsimäentien varteen muodostuu kaupallinen julkisivu keskustan ytimessä. Kaupan ydinvyöhyke sijoittuukin Länsimäen pysäkin ympäristöön (kuva 62). Ydinalueen vyöhyke jatkuu Länsimäentien varressa ulottuen pysäkin eteläpuolella Helsingin rajalle sekä pysäkin pohjoispuolella Länsimäen koululle asti. Myös Rajakylän pysäkin ympäristöön on tärkeä luoda kivijalkapalveluita, vaikka se ei lukeudukaan kaupan ydinvyöhykkeisiin. Länsimäen keskusta-alueella keskustapalveluiden uuden liiketilan mitoitus on 5 000 - 7 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä.



Kuvat 61 ja 62. Hakunilan ja Länsimäen keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

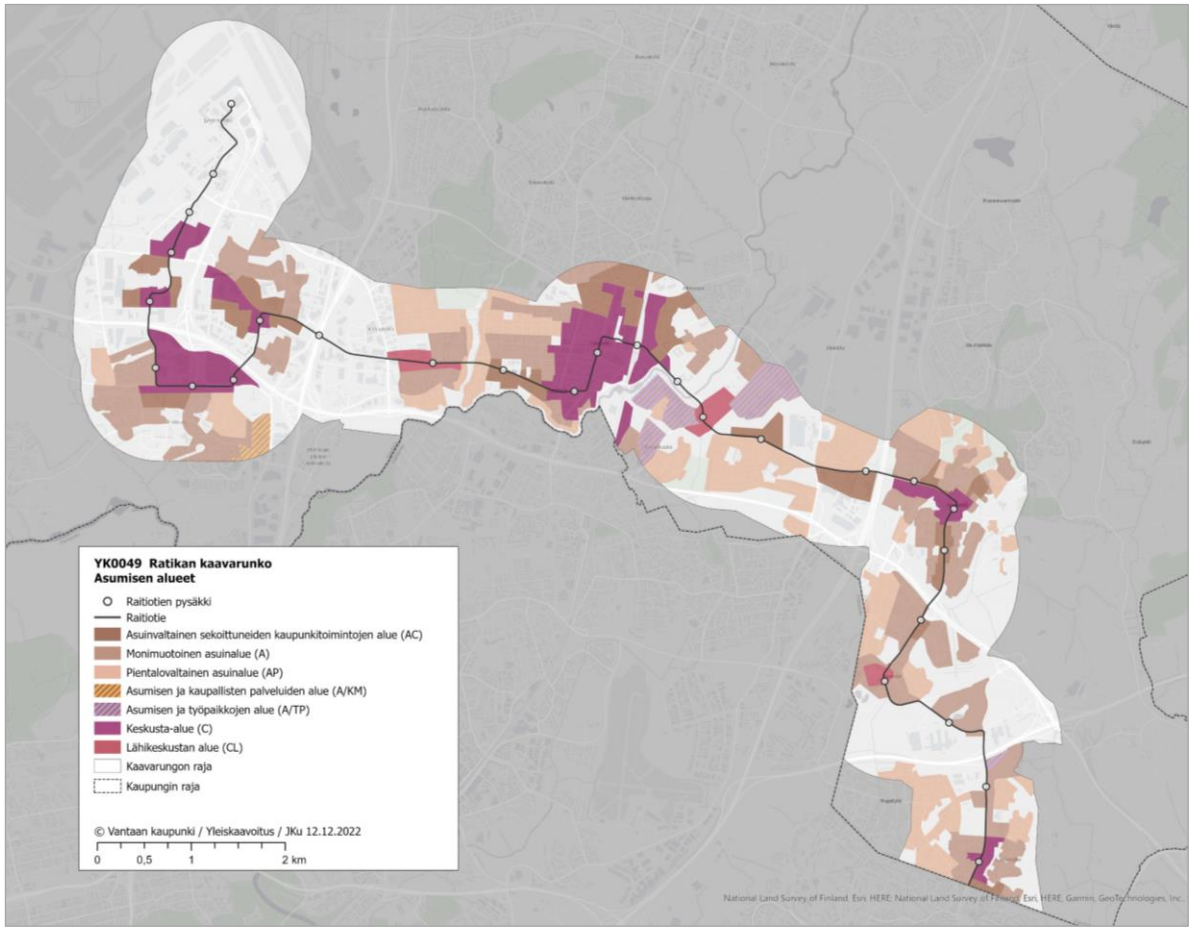
Asuminen

Kaavarungossa asumista sijoittuu keskusta-alueille, lähikeskuksiin sekä erilaisille asuinalueille. Nykyiset asuinalueet täydentyvät, ja uusia rakentuu käyttötarkoitukseltaan muuttuville alueille, kuten jo rakennetuille tai rakentamattomille työpaikka-alueille. Erityisesti keskustoissa ja tiiviimmillä asuinalueilla osa kehityksestä perustuu olemassa olevan rakenteen uudistumiseen

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 kolmea 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, mutta 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 kävelyvyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus.



Kuva 63. Asumisen alueet ratikan kaavarungossa

Monimuotoiset asuinalueet (A) varataan pääosin monipuoliseen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Merkinnällä on osoitettu laaja kirjo eri tyyppisiä asuinalueita, ja osa määräyksistä on kohdistettu asuinaluetyypin mukaan.

A-merkinnällä osoitetut uudet tai muuttuvat kerrostaloalueet eivät sijoitu aivan keskeisimmille paikoille ratikan varteen, mutta ratikka parantaa näidenkin alueiden tavoitettavuutta. Siksi nämä on tarkoitus rakentaa tehokkaasti, mikä edellyttää mm. pysäköintijärjestelmän kehittämistä kohti rakenteellista pysäköintiä. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat varataan asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Merkinnällä on osoitettu myös olemassa olevia pientalovaltaisia alueita, joiden uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Tällaisia alueita on erityisesti Koivuhaan, Viertolan, Hakunilan ja Vaaralan kaupunginsoissa. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tuleen laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Yleiskaavassa ja samalla ratikan kaavarungossa A- ja AP-alueilla pientaloalueiden suurimmaksi sallituksi rakennuskorkeudeksi on määritelty kolme kerrosta, ja niille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Pientaloasumisen yhdeksi tunnusmerkiksi on nostettu omaovisuus: asuntoon kuuluu oma ulko-ovi ja siihen liittyvä etupuutarha. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tarkastellaan tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.

Pientalovaltaisilla asuinalueilla (AP) 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.

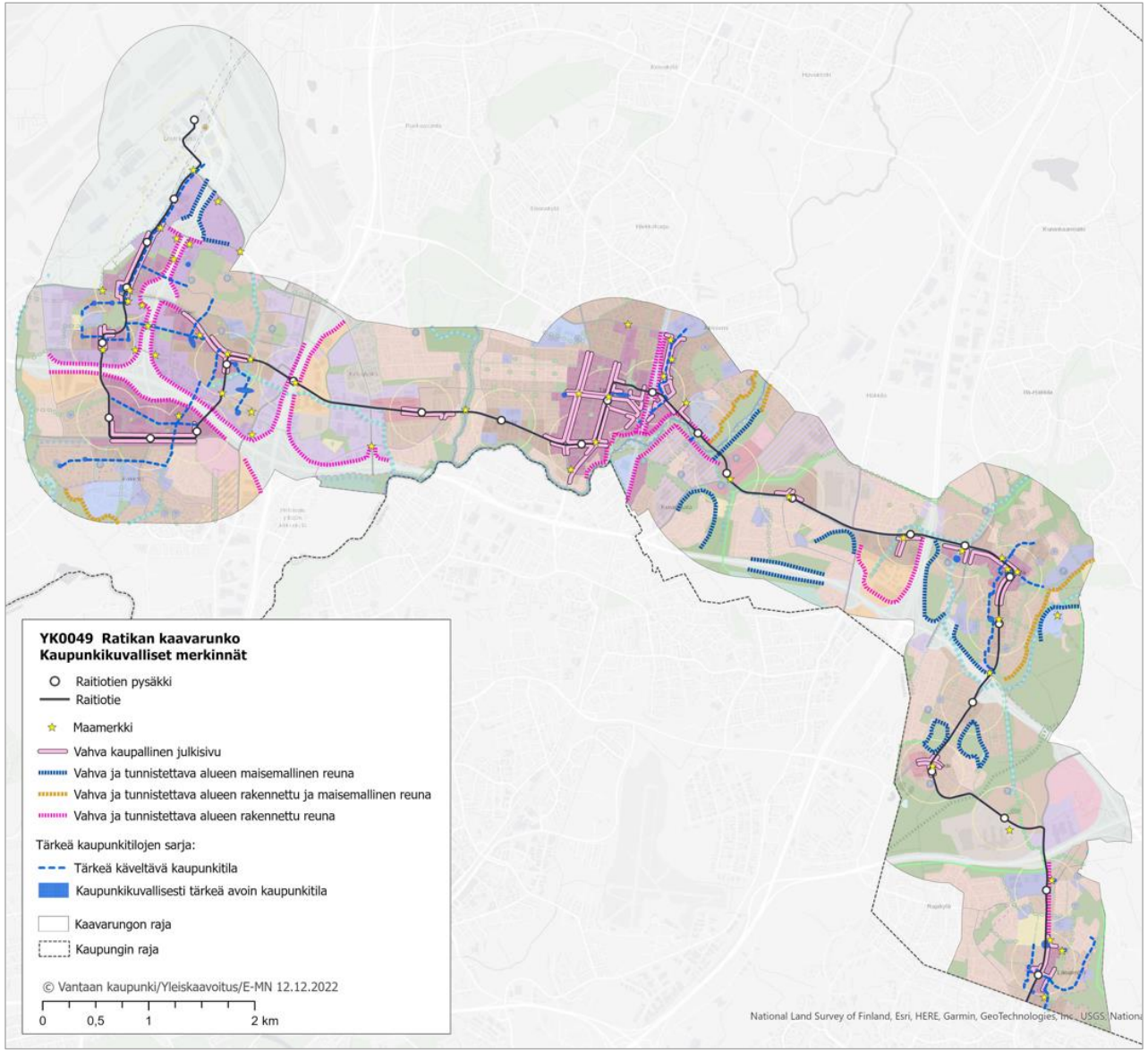
Kuva 64. Havainnekuva Tikkurilasta Silkkitehtaantien alueelta

Kaupunkitila ratikkakaupungissa

Kaavarungon yksi keskeinen tehtävä on ohjata ratikkakaupungin uudistumista, minkä johdosta karttaan on nostettu näkyviin myös kaupunkitilan kehittämistä koskevia tavoitteita. Nämä merkinnät välittävät viestiä siitä, millaista kaupunkiympäristöä ja julkista kaupunkitilaa ratikkakaupunkiin halutaan toteuttaa. Kaupunkikuvallisten kehittämistavoitteiden ilmentämiseksi ja välittämiseksi tarkempaan suunnitteluun on luotu Kevin Lynchin kehittämän (The Image of the City, MIT Press, 1960) kaupunkikuva-analyysin pohjalta kaupunkikuvallisia merkintöjä.

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 hahmottuva rakennetun ympäristön reuna. Merkintää on käytetty esimerkiksi Kehä III:n ja Tuusulanväylän varsilla, joissa väylien varren yhtenäinen rakennusrivistö luo vaikutelman Aviapoliksesta saarena kalliorantoineen.

Maamerkki-kohdemerkinnällä 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 luomisessa 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.



Kuva 65. Ratikan kaavarungon kaupunkikuvalliset merkinnät

Tärkeä kaupunkitilojen sarja –yhdistelmämerkintä koostuu kahdesta osasta: tärkeästä käveltävästä kaupunkitilasta ja kaupunkikuvallisesti tärkeästä avoimesta kaupunkitilasta. Merkinnöillä osoitetaan keskustoissa ja muilla tiiviisti rakennettavilla monipuolisilla alueilla olevia arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan korkealuokkaisia kaupunkitilojen sarjoja tai jatkumoita, 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 osoitetaan keskeisiä katuosuuksia, joilla on vahva potentiaali kaupallisten palveluiden sijoittumiseen ja joita samalla halutaan kehittää korkealuokkaisina oleskelun, kävelyn ehdoilla tapahtuvan liikkumisen ja urbaanin elämän näyttämöinä. Vahvan kaupallisen julkisivun osuudet vastaavat pitkälti kaupan palveluverkkoselvityksessä (WSP, 2022) osoitettuja kaupan ydinalueita ja ydinalueen vyöhykkeitä. Näiden lisäksi vahvaa kaupallista julkisivua on osoitettu myös keskusta-alueiden ulkopuolella ratikkapysäkkien läheisyyteen, jotka ovat hyvin saavutettavissa ja joihin muodostuu luonnollisia kulku- ja asiakasvirtoja.

Kivijalkaliiketilojen osalta oleellista on ns. keskittymisen ja tiiviyden periaate eli liiketilat on suositeltavaa keskittää keskeisille hyvin saavutettaville sijainneille lähelle toisiaan, jotta muodostuu yhtenäistä nauhamaista kivijalkaliiketilaa (WSP, 2022). Tämä lisää tilojen vetovoimaa ja mahdollisia synergiaetuja. Hajallaan olevien tilojen houkuttelevuus ja kysyntä on haasteellisempaa. Liiketilojen toimivuuden kannalta on tärkeää tilojen erottuvuus muusta julkisivusta ja näkyvyys kadulta.

Liiketiloja suunniteltaessa on hyvä varautua siihen, että mahdollistetaan eri kokoisia tiloja eri toimijoiden tarpeisiin. Esimerkiksi ravintolat ja päivittäistavarakaupat tarvitsevat suurempia liiketiloja. Ravintolatoiminnot on huomioitava jo suunnittelun alkuvaiheessa edellyttämällä mm. rasvanerottelukaivoja. Huomioitavaa on myös kadunvarsipysäköinti: liiketilojen toimivuuden kannalta on tärkeää mahdollistaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä liiketilojen läheisyydessä.

Tarkemman suunnittelun yhteydessä on huomioitava, että liiketiloja tulee edellyttää asemakaavassa, jotta ne saadaan myös toteutettua.

Kuva 66. Havainnekuva katunäkymästä Hakunilan keskustan laajennuksen alueella

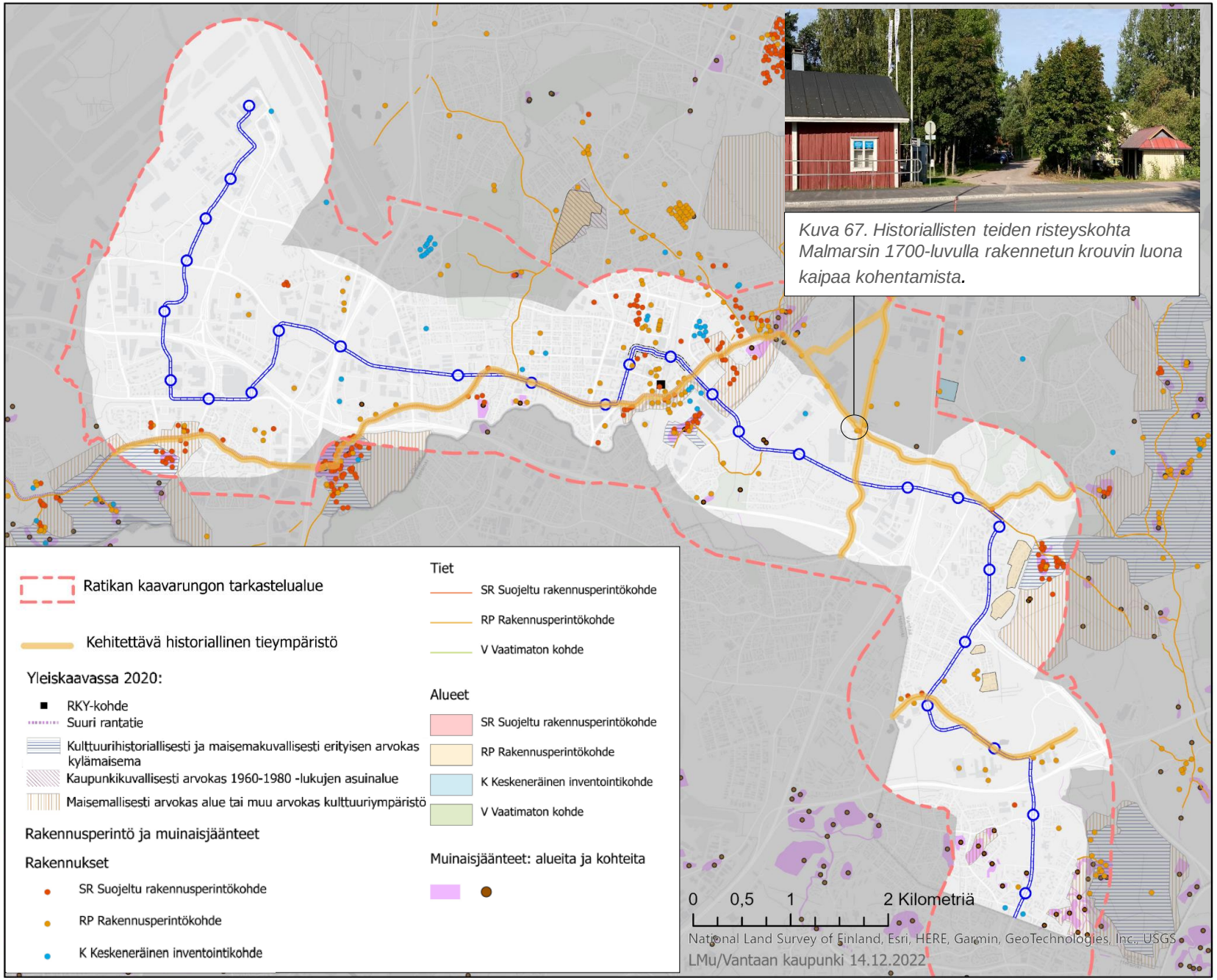
Kulttuuriympäristö

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.

Tarkastelualueella, joka on ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella, on yleiskaavan määräyksen mukaisesti esitetty Suurta rantatietä täydentävä osuus Hakkilassa, jossa tie on kadonnut kokonaan. Jos nykyinen työpaikka-alue muuttuisi asuinalueeksi, voitaisiin samalla suunnitella Suuren rantatien kadonnutta osuutta korvaava osuus jälleen kuljettavaksi.

Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä sekä muinaisjäännöksiä koko kaupungissa yleismääräyksellä. Yleiskaavan yleismääräys toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta se ei unohtuisi. Määräyksen mukaan rakennusperintö, muinaisjäänteet ja muut kulttuuriperintökohteet on otettava huomioon ja ratkaistava niiden suojelutarve ja -edellytykset asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä.

Kuva 67. Historiallisten teiden risteyskohta Malmarsin 1700-luvulla rakennetun krouvin luona kaipaa kohentamista.



Kuva 68. Kulttuuriympäristö ratikan kaavarungon tarkastelualueella

Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja

Monimuotoinen luonto on paras ekosysteemipalvelujen tuottaja. Suurin osa kaavarungon luontoselvityksissä tunnistetuista luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeistä alueista säilytetään viheralueilla. Kaikki viherpeitteiset alueet tuottavat joitain ekosysteemipalveluja. Viherpeitteisistä alueista yli kaksi kolmannesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Ekosysteemipalvelujen tuotantoa voidaan myös lisätä, tai kompensoida rakentamisesta väistämättä aiheutuvia menetyksiä lisäämällä kaupunkivihreän määrää ja parantamalla sen laatua.

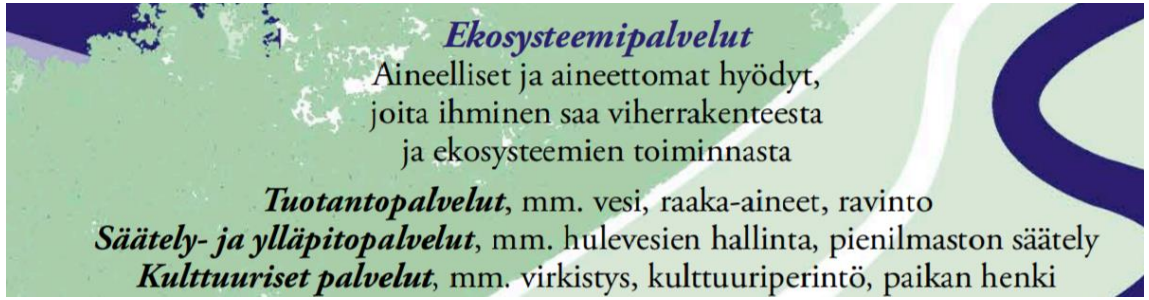
Rakennettavaksi varatut alueet kehotetaan rakentamaan mahdollisimman vehreiksi, jolloin myös niillä syntyy ekosysteemipalveluja. Ratikan kaavarungon yleismääräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. kasvikatoilla.

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 siniverkostomerkinnällä. 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 69. Ekosysteemipalveluja



Kuva 70. 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, eritoten Veromiehen alueella, asemakaavoitettuja virkistysalueita ei juuri ole, koska alueella ei ole ennen ollut asuntojakaan siten virkistysalueita käyttäviä asukkaita. Kaupunkirakenteen muuttuessa on ensiarvoisen tärkeää varata virkistysalueita nykyisten ja tulevien asukkaiden käyttöön. Asemakaavoitettavaa virkistysalueverkostoa on täydennetty Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työn pohjalta.

Kuvat 71–75. Ekosysteemipalveluja: pölytys, veden puhdistus, veden kierto, tulvasäätely, kauneusarvot, fyysinen ja psyykkinen terveys, fotosynteesi jne.

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.

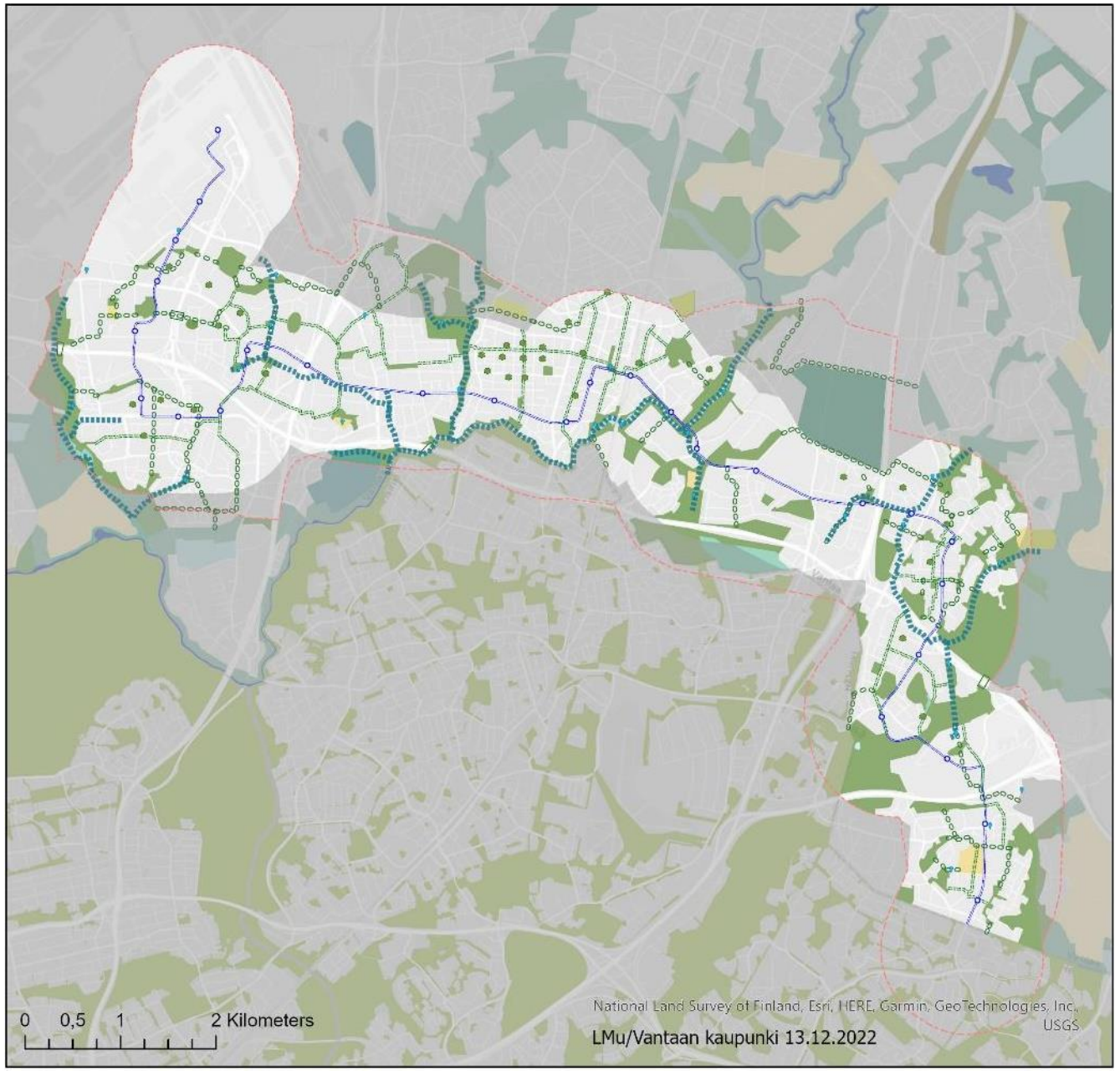
Tuotantopalvelut, esimerkiksi viljeltävä ravinto, marjastus ja sienestys sekä käyttövesi

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.

Siniviherverkosto

Siniviherverkostolla tarkoitetaan viheralueiden ja vesialueiden verkostoa, jossa yhteyksiä alueiden välille luodaan myös viherkatujen avulla. Yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologisia. Ekologinen verkosto on esitetty seuraavalla sivulla omalla kartallaan. Siniviherverkostoa tarkasteltiin ratikan kaavarunkoaluetta hieman laajemmalla alueella.

Viheralueverkosto on esitetty kaavarungon 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.



Kuva 76. Siniviherverkosto ratikan kaavarungon tarkastelualueella

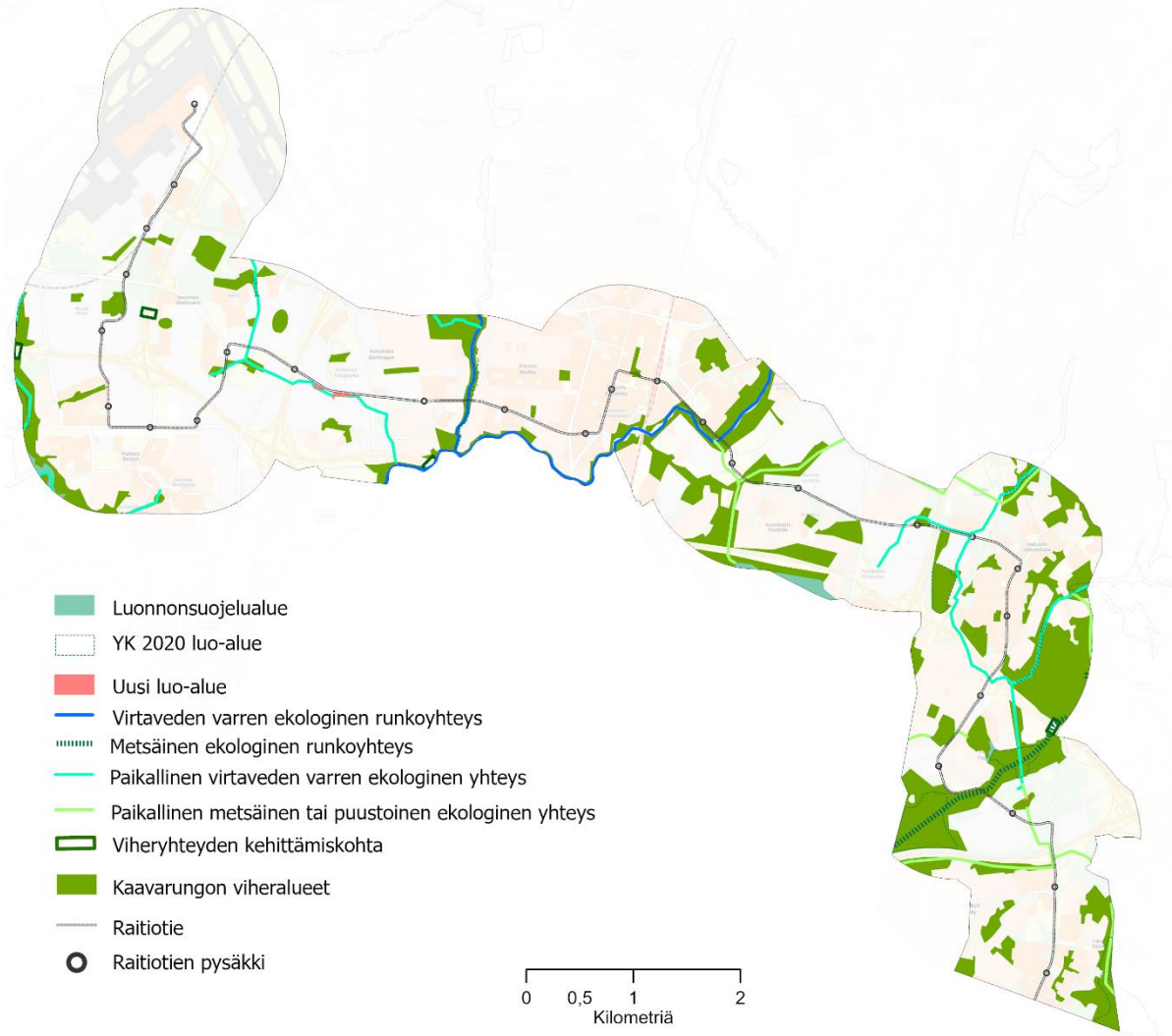
Ekologinen verkosto

Kaavarungon luonnonsuojelualueet perustuvat yleiskaavaan 2020. Kaavarungon länsipuolella Aviapoliksen suuralueella Pakkalassa Krakanojan luonnonsuojelualue ulottuu osittain kaavarungon alueelle. Tikkurilan suuralueella Kuninkaalassa on Kalkkikallio, joka on osittain kaavarungon alueella. Hakunilan suuralueella Vaaralassa on Koivumäen lehmuslehdon luonnonsuojelualue.

Kaavarungon alueella on useita luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta (luo-alue), jotka perustuvat yleiskaavan 2020 luo-alueisiin. Näitä ovat Aviapoliksen suuralueella olevat Tuulensuunpuisto, Sarkaniitty-Peltovuorenmetsä ja Pytinoja, Tikkurilan suuralueella olevat Kyläojan alajuoksun luo-alueet, Hakunilan suuralueella Käärmekallio, Itä-Hakkilanoja ja Liinapelto, Kormuniitynoja, Lähdepuisto, Slåttmossen ja Myllymäki. Lisäksi kaavarunkoalueelle on osoitettu kaksi uutta luo-aluetta, jotka ovat Kirkonkylänojan arvokas puroluonto-osuus ja Fazerilan pohjoinen lampi, joka luontoselvityksen mukaan on viitasammakon lisääntymisaluetta, joka on yksi kaavarungon merkittävimpiä vaalittavia luontoarvoja. Kaavarungossa esitetyt uudet luo-alueet eivät ole oikeusvaikutteisia, kuten yleiskaavan luo-alueet, mutta kaavarunko ohjaa ottamaan ne huomioon jatkosuunnittelussa.

Kaavarungon alueella kolme maakunnallisesti merkittävää ekologista yhteysaluetta, sekä paikallisesti tärkeitä ekologisia yhteyksiä. Maakunnallisesti merkittävät yhteysalueet on osoitettu kartalla "metsäinen ekologinen runkoyhteys" - ja "virtaveden varren ekologinen runkoyhteys" -merkinnöillä. Paikallisesti tärkeitä yhteyksiä on osoitettu paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys merkintä ja paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä.

Ekologiset yhteydet yhdistävät toisiinsa kaavarungon alueella olevia luonnonsuojelualueit a ja luo-alueita ja ne on osoitettu jo asemakaavoitetuille VL-alueille. Kokonaisuudesta muodostuu näin luontoalueiden verkosto, joka turvaa elinympäristöjä ja mahdollistaa lajien leviämisen ja liikkumisen alueelta toiselle. Kaavarungon alueella on myös kolme viheryhteyden kehittämiskohtaa, joita tulee vaalia ja kehittää mahdollisimman leveänä, erityisesti metsäisen ekologisen runkoyhteyden kohdalla metsäisenä.



Kuva 77. Ekologisen verkoston teemakartta esittää kaavarungon alueella olevat luonnonsuojelualueet ja luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo-alueet) sekä maakunnallisesti merkittävät ja paikallisesti tärkeät ekologiset yhteydet, ja ekologisen verkoston viheryhteyden kehittämiskohdat. Kartan taustalla näkyy kaavarungon viheralueverkosto.

Ekologiset yhteydet kaavarungon alueella

Kaavarunkoalueen yksi merkittävin ja vaalittava luontoarvo on maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteysalue, joka yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Slåttmossenin kautta Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, ja sieltä Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Kaavarunkoon on yhteysalueen kohdalle osoitettu metsäisen ekologisen runkoyhteyden merkintä. Yhteyttä tulee siten vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Lisäksi yhteysalueen jatkuvuuskohtaa tulee parantaa vihersilta- tai kansirakenteella kehä III:n väylän kohdalla siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Myös Keravanjoen ja Kylmäojan varret ovat kaavarunkoalueen merkittäviä ja vaalittavia luontoarvoja ja tunnistettu maakunnallisesti merkittäviä ekologisia yhteyskäytäviä. Niille on kaavakartassa osoitettu virtaveden varren ekologinen runkoyhteys –merkintä, jonka mukaan yhteys tulee säilyttää mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Lisäksi yhteyttä tulee kehittää siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.

Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys merkintä osoittaa paikallisesti tärkeän metsäiset tai puustoiset ekologiset yhteysverkoston, joita tulee vaalia ja kehittää. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

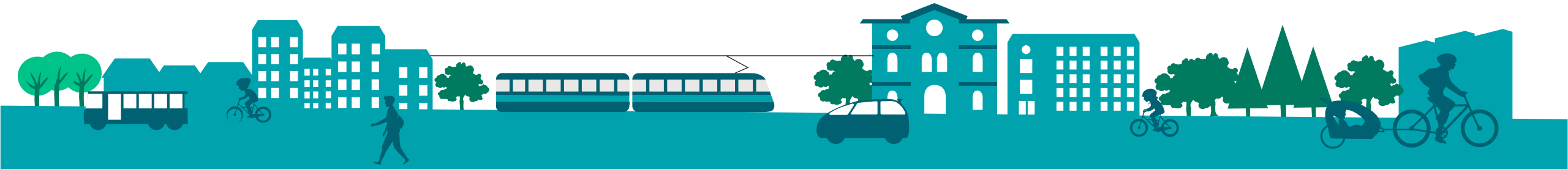
Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä osoittaa virtavesien verkoston, jota tulee vaalia ja kehittää paikallisesti tärkeänä luontoarvona ja vesilain hengessä.

Jatkosuunnittelussa epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että erityisesti virtaveden varsia pitkin luontaisesti liikkuvilla eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

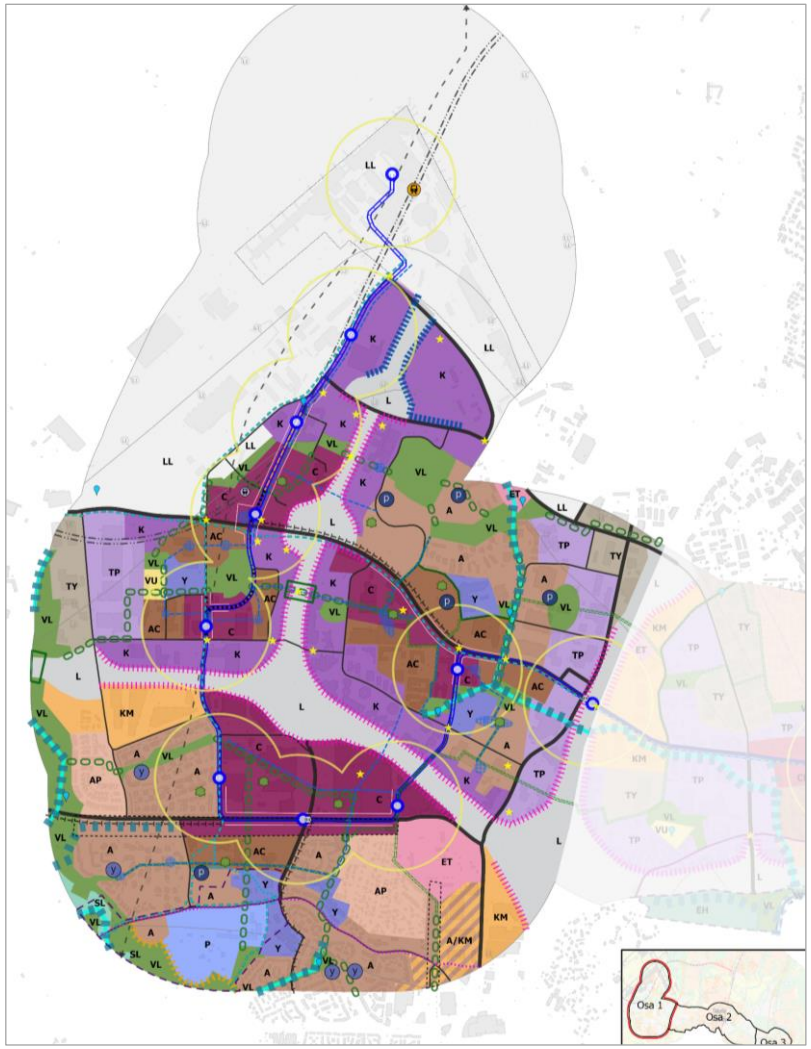
Kuva 78. Fazerilan pohjoisen lammen luo-alueelta, joka on viitasammakon lisääntymisaluetta.

Kuva 79. Kirkonkylänojan luo-alue, jonka arvokas puroluonto on osa paikallista virtaveden varren ekologista yhteyttä.

Ratikkakaupunki suuralueittain



Ratikkakaupunki Aviapoliksessa

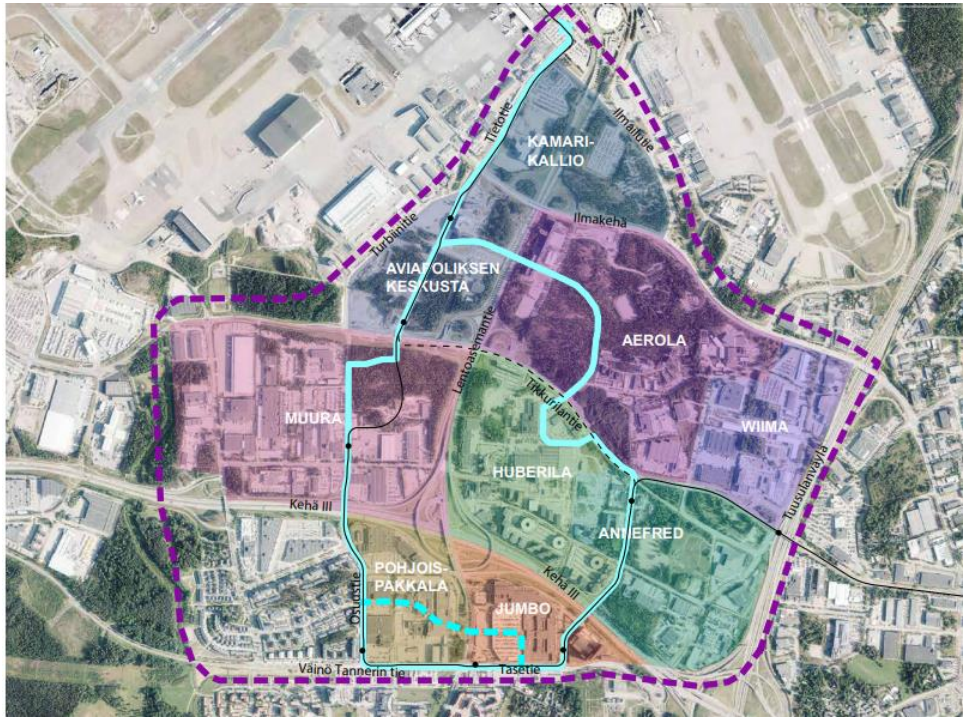


Ratikkakaupungin tarinassa kuljetaan ratikan reittiä lännestä itään, ja havainnoidaan alueittain, kuinka ratikan ja siihen perustuvan kaupunkikehityksen toteuttaminen voivat vaikuttaa reitin varren omaleimaisten kaupunginosien identiteettien vahvistamiseen ja kehittämiseen, alueiden erottautumiseen toisistaan ja alueiden luonnetta vahvistavien maisemallisten elementtien näkymiseen ja näkyväksi tekemiseen.

Kuvat 80 ja 81. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Aviapoliksen suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

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.



Kuva 82. Lentokenttä-kaupungin suunnitteluperi-aatetyössä rajatut omaleimaiset osa-alueet sekä kiinnostavuuden kehä (sininen reitti) ja ratikan tuleva linjaus pysäkkeineen (musta reitti).

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 ja Pyttisberget yhdessä ovat Veromiehen kaupunginosapuisto, joten kartalle merkittävät viherketjut on toteutettava riittävän laajoina siten, että viheralueista todella muodostuu kokonaisuus. Koulun piha kaupunginosapuiston vieressä mahdollistaa toisaalta koululaisten metsäretkiä ja toisaalta laajentaa puiston toimintoja kouluajan ulkopuolella. Kaupunginosapuisto 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 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 vehreyteen. Kaavarunkoon on merkitty virkistysaluepisteitä turvaamaan riittäviä pieniä lähipuistoja. Viheralueet ja puistot nivotaan verkostoksi viherkatujen ja pienempien viheralueiden avulla.

Lentoaseman pysäkki on tärkeä kulkumuotojen solmukohta ratikan, junan ja lentoliikenteen välillä.

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

Aviapoliksen keskustan suunnasta tuleva kävelypainotteinen bulevardi päättyy Aviapoliksen rautatieaseman eteläisen sisäänkäynnin luo. Kamarikallio 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.

Kuva 83. Havainnekuva Tietotien toimistovaltaisesta työpaikkakeskittymästä (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Aviapoliksen uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä. Aseman lähiympäristö on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä: Aviabulevardin 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 Aviapoliksen keskusta-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 kaupunginosa, 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.

Pakkalanrinteen pysäkkiympäristön ytimessä on nykyinen teollisuusalue, joka tulevaisuudessa muuttuu keskustamaiseksi. Alueen suurta mittakaavaa pilkotaan mm. viheralueiden jatkumolla. Väinö Auerin tien – Tasetien vartta kulkevien 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 lentoasemalle ja toinen Väinö Tannerin tietä/Tulkintietä pitkin länteen kohti Martinlaaksoa. Varsinkin länteen suuntautuva joukkoliikenteen runkoyhteys on pitkän aikavälin varaus.

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 niitä voidaan hyödyntää hulevesien hallinnassa. Nykyiset kapeahkot viheralueet sekä 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 keskukseksi. Keskittymän toimintoja on tarkoitus monipuolistaa ja avata niitä myös ratikkakadun suuntaan. Samalla viherympäristöä ja kävely-yhteyksiä voidaan kehittää. Lentoasemantien liittymän viereen kaavoitettu toimistotorni toimii alueen maamerkkinä.

Kuva 84. Jumbon ja Flamingon kokonaisuus on ratikkakaupungin tärkein kaupan ja viihteen keskus.

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.

Lentoasemantien itäpuolella Huberila on saanut nimensä tunnistettavista yläikkunallisista 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 kohtaamisten paikan. Huberilan ja Muuran alueen välille kehittävä toiminnallinen ja visuaalinen akseli heijastuu suunniteltuna vihersiltana Lentoasemantien yli, minkä lisäksi vehreät kävelyreitit yhdistävät Huberilan myös Annefrediin ja Muuraan. Tikkurilantien bulevardin varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin aluekeskukset nauhamaisesti. Huberilan pohjoispuolella Tikkurilantielle on merkitty joukkoliikenteen runkoyhteys, joka mahdollistaa raitiotielinjauksen Rälssitien ja Aviabulevardin 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, ja maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa. Alueen värit ja materiaalit hakevat inspiraatiota luonnosta.

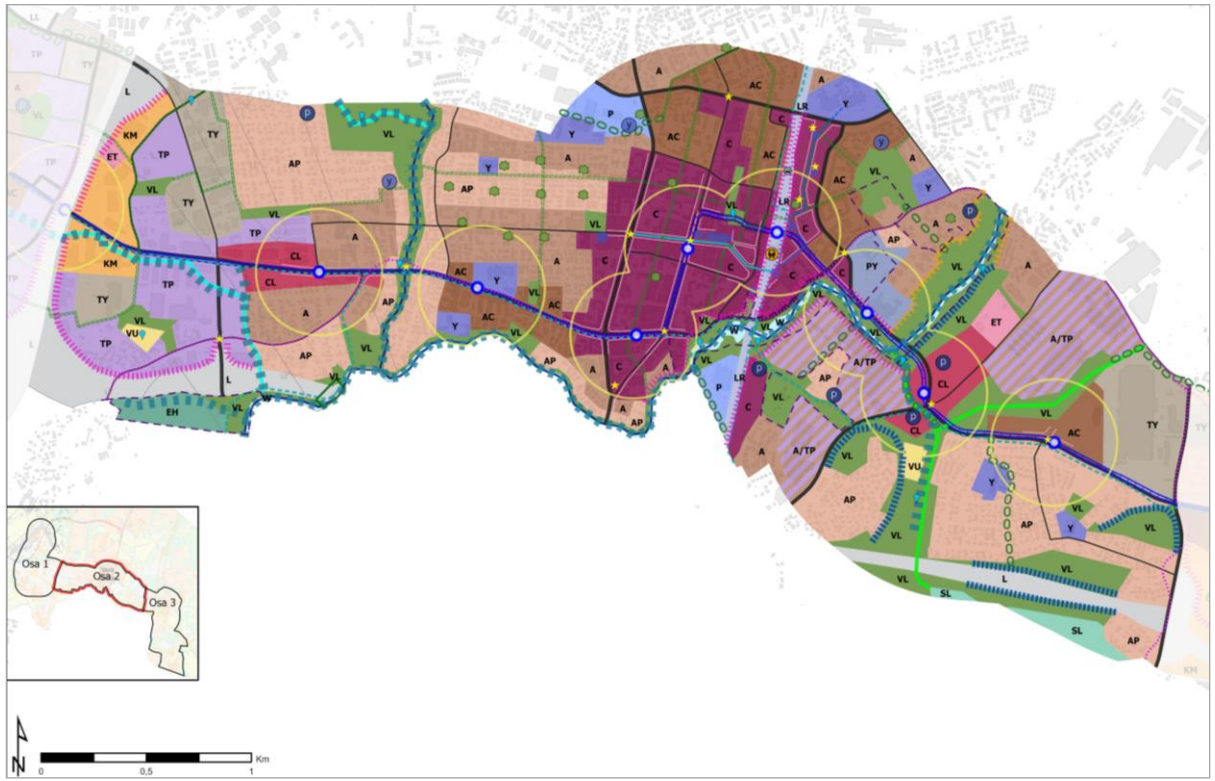
Annefredin alue Aerolan eteläpuolella on ratikkapysäkin ympärille rakennettava alakeskus, joka muodostaa parin viereisen Huberilan kanssa. Tikkurilantien varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin nauhamaisesti. Aerolan ja Huberilan alueelle sijoittuu useampi oppilaitos, ja tulevaisuudessa 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.

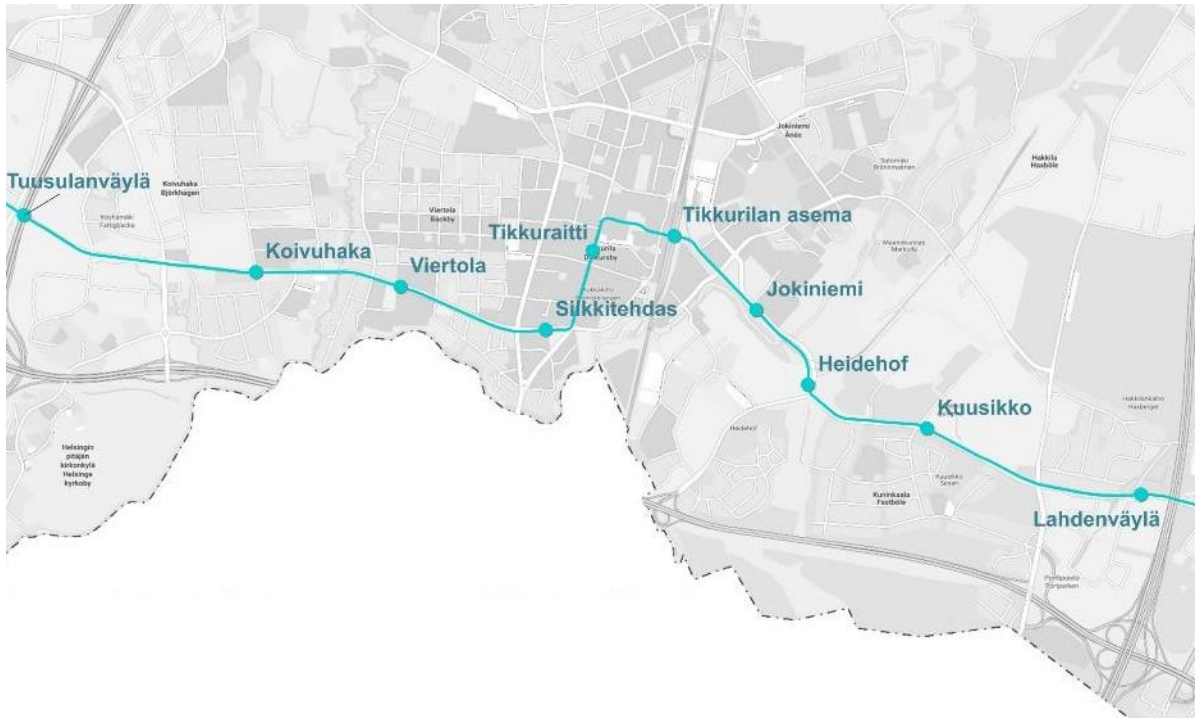
Kuva 85. Havainnekuva Annefredinpuistosta

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 varteen, joten alue soveltuu myös tuotantotoimintaan, harrastetiloiksi sekä kulttuurille ja taiteelle.

Tuusulanväylä**,** Kehä III ja Lentoasemantie ovat Aviapolista halkovia valtakunnallisesti merkittäviä suuria liikenneväyliä. Ne jakavat Aviapoliksen erillisiin osiin, mutta liikenneväylien vaatima suuri avoin tila mahdollistaa myös suurille ohikulkijamäärille alueen hahmottamisen väylän reuna-alueiden kautta. Niinpä näiden väylien reunat on osoitettu rakennetun kaupunkikuvallisen reunan merkinnällä: se ilmaisee, että väylää reunustavan rakentamisen tavalla voidaan rakentaa alueellisia identiteettejä tajota tunnistettavia kohokohtia ja nostaa näiden tunnettavuutta.

Ratikkakaupunki Tikkurilassa





Kuvat 86 ja 87. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Tikkurilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

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

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 Firenzen Ponte Vecchion sillan tapaan. 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 länsiosaan. Uusia asuinrakennuksia ei sallita voimakkaimman lentomelun (Lden yli 60 dB) alueelle. Muualla täydennysrakentaminen on mahdollista, mutta melu tulee huomioida rakennusten ääneneristyksessä. Työpaikkatoimintoja voi sijoittaa melualueelle. 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 Kylmäojan 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 lähivuosikymmeneksi kolmen itä–länsi-suuntaisen kerrostalovaltaisen rakentamisen sormea. Muutos on jo alkanut erityisesti ratikkakatu Tikkurilantien ja Peltolantien ympäristöissä, ja 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 jäänteenä on pieniä puistoja. Kaupunginosan väestöä palveleva virkistysalueverkosto kehittyy pienten puistojen ja viherkatujen varaan. Kaupunginosan pohjoisosassa on Tikkurilan urheilupuisto, jonka kentät ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella, mutta merkitty siniviherverkoston teemakartalle. Vehreänä kehitettävä yhteys Tikkurilan keskuspuistosta Tikkurilan keskustaan on merkitty viherketjuna.

Koivuhaan ja Viertolan läpi kulkeva Tikkurilantie on ratikkakatu, jolla ratikan rinnalla kulkee myös pyöräliikenteen baana. Baana palvelee väliä Kivistö – Tikkurila – Hakunila. Katu on kaikkien kulkumuotojen osalta keskeinen yhteys Tikkurilan ja Aviapoliksen välillä, mikä vaikuttaa osaltaan sen suunnitteluun ja mitoitukseen.

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 kestävän liikkumisen 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 Valkoisenlähteentie rajaa Tikkurilan keskusta-aluetta, ja eteläpäässä Kielotien ja Talvikkitien risteyksen ympäristöstä kehitetään maamerkkiä.

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.

Kuva 88. Havainnekuva Tikkurilan keskustasta.

Ratikan myötä Tikkurilaa lähestytään raiteita pitkin jokaisesta pääilmansuunnasta. Tikkurilan aseman eteläpuolella risteää kaksi pyöräliikenteen baanaa: pääradan suuntainen Pohjoisbaana ja poikittainen Kivistön-Tikkurilan-Hakunilanbaana.

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 toiminnot avautuvat. Myös eteläosa Jokiniemestä säilyy työpaikka-alueena ja itäosat asumisen alueena.

Kuva 89. 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 tulevasta muutoksesta aivan Tikkurilan keskustapalvelujen ja ratikkalinjan äärellä on käyty 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 kokonaisuutensa. Viherketju osoittaa yhteystarpeen Väritehtaan alueelta Keravanjoen rantaan ja Jokiniemeen.

Kuvat 90 ja 91. Visualisointi Tikkurilan Väritehtaan alueen arkkitehtikilpailun toisesta voittajatyöstä ”Kaupunki, luonto, elämä, värit” (Arkkitehtitoimisto Noan Oy)

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 pysäkille. Paikasta muodostuu liikennesolmu. Katujen varsille olisi potentiaalia toteuttaa suljettua korttelirakennetta, joka aukeaa viheralueille. Liikenneväylät ja energiaverkostot kuitenkin jakavat keskusaluetta useaan pieneen osaan, mikä hankaloittaa suunnittelua. Ympäristössä on paljon rajoitteita, mutta myös mahdollisuuksia ja tarpeita monille eri toiminnoille – tästä syystä risteysalue on esitetty kaavarungossa lähikeskustana, jonne voivat sijoittua Tikkurilan keskusta-aluetta palvelemaan esim. uusi koulu ja päiväkoti.

Lähikeskustan suunnittelun ja rakentamisen myötä suunnitellaan uusi maisemallinen reuna Jokiniemeen pohjoisessa jatkuvalle avoimelle 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.

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 Heidehofin välissä on metsäinen mäki, joka on Kuninkaalan kylän suunnasta katsottuna näkymän päätteenä ja siten osa arvokasta kulttuuriympäristöä. Mäellä on lehtoa ja lehtomaista kangasmetsää sekä arvokasta linnustoa. Mäki kytkeytyy yleiskaavan viheralueverkkoon Heidehofinpuistossa.

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 uusi pysäkin läheisyyttä hyödyntävä keskustamaisen tiivis asuinalue kivijalan lähipalveluineen.

Santaradan ympäristön maankäytön kehitys Maarinkunnaan ja Kanervannummen alueilla on riippuvainen siitä, kuinka ja missä aikataulussa rata voidaan mahdollisesti poistaa käytöstä. Rata palvelee nyt ennen kaikkea radanpitoa. Korvaavan paikan osoittaminen muualta vapauttaisi alueen intensiivisempään maankäyttöön. Santarataa ei ole merkitty Vantaan uuteen yleiskaavaan, ja radan korvaavan ratkaisun selvittämistä jatketaan Vantaan kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.

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

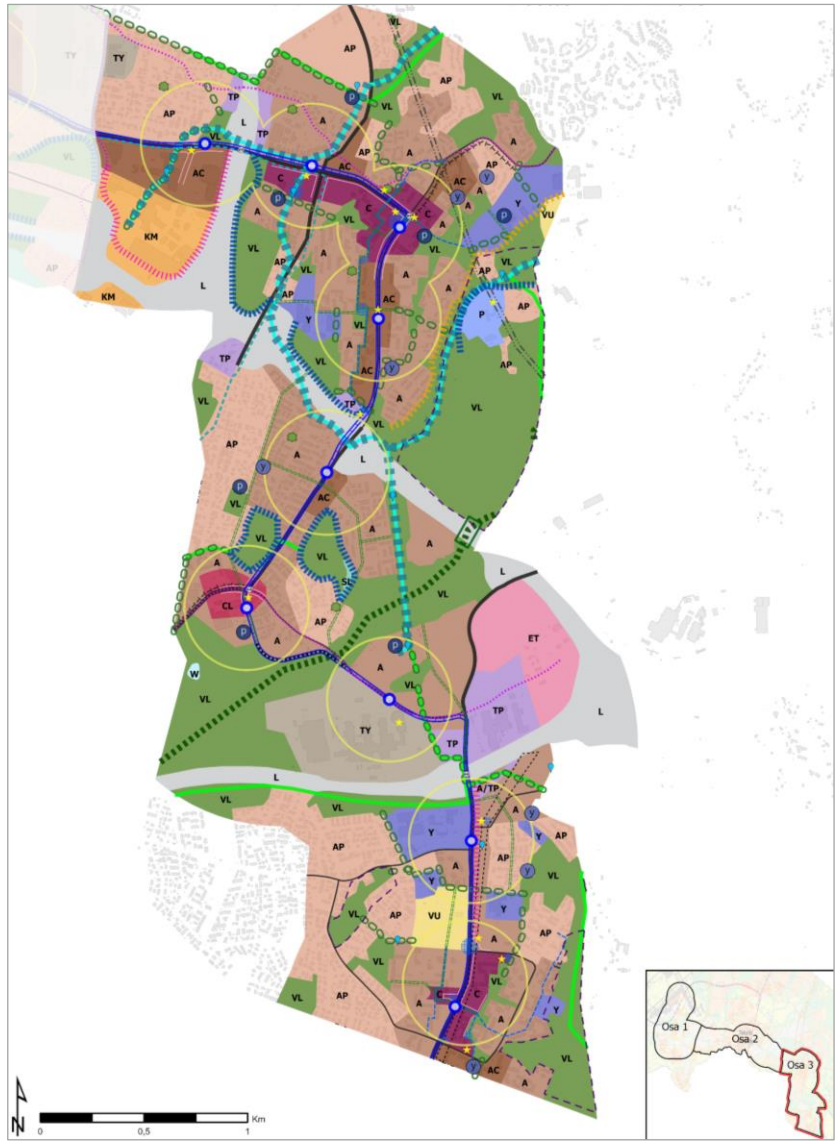
Kuusikossa Variskallio on osa ekologista ja virkistysalueverkostoa, joka liittyy Kalkkikallion luonnonsuojelualueeseen. Arvokas avokallio ja kalliometsä, jossa on havaittu mm. kuusitiainen, säilyy. Untipakan komea kalliomäki ja kalliometsä sekä etelärinteen tuore kangasmetsä säilytetään maiseman ja luonnon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

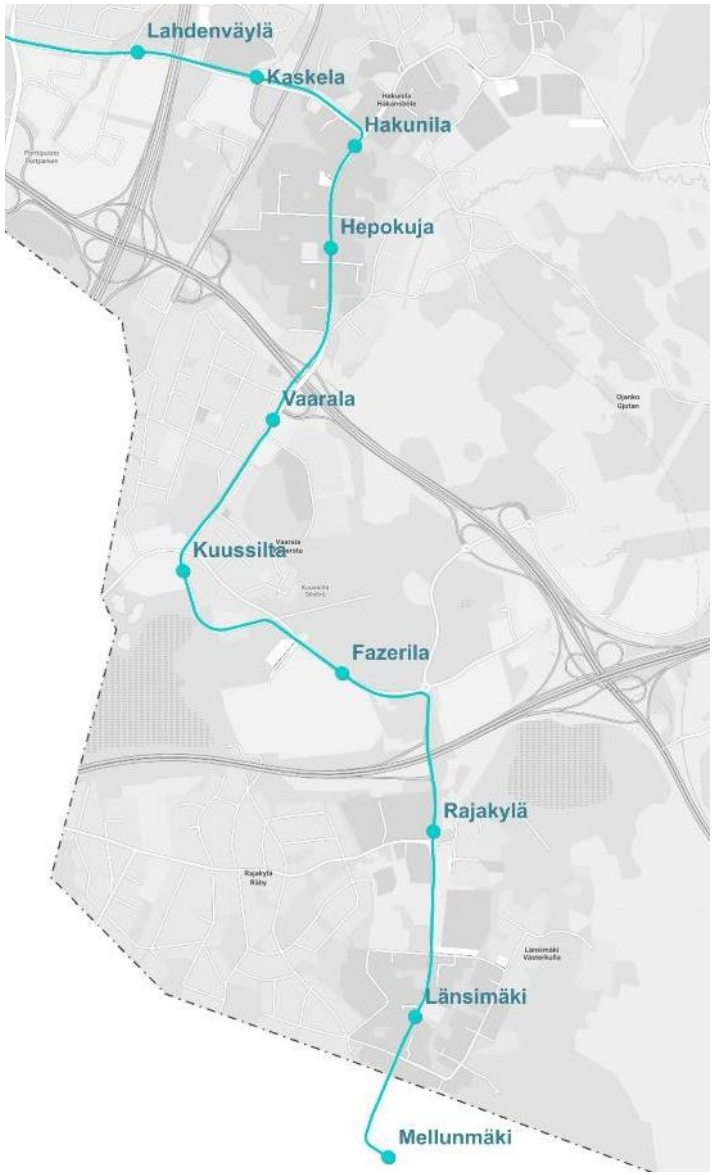
Kormuniitynojan latva Porttipuistossa on esitetty siniverkoston osana. Jos alue alkaa kehittyä asumiseen, voidaan kehittää keskeinen hulevesipuisto (ks. kuva). Porttipuiston Kyytitien puoleinen korttelirakenne uusiutuu asuinvaltaisena sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueena. Eteläpuoli säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena.

Ratikan vaihtopysäkki Lahdenväylän kohdalla mahdollistaa myös kaupunkirakenteen katkosten korjaamisen Kaskelan ja Hakunilan suuntiin.

Kuva 92. Hulevesipuiston ideointia Hakunilan keskustan laajennuksessa (Maanlumo). Tähän tyyliin voitaisiin kehittää myös Kormuniitynojan Porttipuistossa kulkevaa uomaa.

Ratikkakaupunki Hakunilassa





Kuvat 93 ja 94. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Hakunilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Isot väylät – Kehä III, Porvoonväylä ja Lahdenväylä – toisaalta pilkkovat suuraluetta erillisiin osiin, toisaalta ne muodostavat selkeät rajat alueiden identiteeteille. Alueen pohjoisin kolmannes koostuu Hakunilan kaupunginosasta, joka on myös alueen keskus. Hakunilan suuralueen maisemarakennetta korostetaan kukkulakaupunkia tiivistämällä siten, että Hakunilan mäkeä ympäröivät lähimetsät säilyvät yhtenäisinä ja kytkeytyneinä. Kehä III:lle ja Lahdenväylälle alue näkyy jyrkkärinteisten kallioselänteiden kautta. Tälle kontrastina alueen itäpuolella Kormuniitynojan laakso säilyy kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kartanoympäristöineen, viljely- ja laidunalueineen sekä urheilupuistoineen asukkaiden ja kaupunkilaisten keskeisenä virkistysalueena ja siniverkoston arvokkaana osana. Itä-Hakkilanoja sivuhaaroineen ja ympäröivine luontoalueineen säilyy pääosin tärkeänä siniviherrakenteena. Hakunilan urheilupuiston kautta alue liittyy Sipoonkorven kansallispuiston verkostoihin.

Hakunilassa ratikka muuttaa keskustan saavutettavuutta merkittävästi ja lisää sen vetovoimaa. Hakunilan kehitys hyötyy ehkä eniten ratikkalinjan toteuttamisesta: kaupunginosan yhteydet kaupungin muihin osiin ja myös valtakunnalliseen joukkoliikenteeseen paranevat. Kaupunginosan ilme ja palveluvarustus paranevat oleellisesti asukasmäärän kasvun myötä, mutta alueen vetovoimatekijät tulevat paremmin myös muiden tavoitettaviksi.

Ratikan toteutuessa bussilinjat tarjoavat jatkossakin 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.

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.

Hakunilantien länsipuolella 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 omanlaisen helposti tunnistettavan paikkansa.

Kuva 95. Havainnekuva Hakunilan keskusta-alueen laajennuksesta Hakunilan keskustan länsipuolella (L-Arkkitehdit, 2019)

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 ratikan myötä helpommin myös joukkoliikenteellä saavutettavaksi, vaikkakin yhteys joukkoliikenteellä urheilupuistoon on ratikkaa käytettäessä vaihdollinen. Urheilupuisto sijoittuu Kormuniitynojan laaksoon, jonka eteläisemmissä osissa rakentamisen reuna sijoittuu kauniisti maisemarakenteeseen. Kaavarunkoon on merkitty urheilupuiston reunalle päättyvä joukkoliikenteen runkoyhteys yleiskaavan mukaisesti.

Rajakylä Porvoonväylän eteläpuolella kehittyy vihreänä pientalovaltaisena kaupunginosana, kun taas Länsimäki tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille.

Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsee useita julkisia palveluita uimahallista lukioon ja päiväkotiin. Alue voi edelleen kehittyä uuden koulun ja muiden palveluiden myötä. Läheinen urheilupuisto, Sipoonkorven tarjoamat ulkoilumahdollisuudet sekä ratikan parantama saavutettavuus lisäävät edelleen alueen vetovoimaa.

Kuva 96. Håkansbölen kartano on osa valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

Vaarala rajautuu kolmion muotoiselle alueelle Kehä III:n, Porvoonväylän, kaupungin rajan ja Lahdenväylän sisällä. Alue on myös sisäisesti kolmijakoinen. Vaaralan pysäkkiympäristö tiivistyy ja uusiutuu. Kuussillan pysäkkiympäristössä olevan nykyinen työpaikka-alue uusiutuu ratikan tulon myötä tiiviiksi ympäristön asukkaita palvelevaksi lähikeskustaksi. Fazerilaan rakennetaan kokonaan uusi asuinalue. Näiden väliin jää maakuntakaavassakin osoitettu ekologinen yhteys, jossa viherympäristöön liittyy ratikkavyöhykkeen merkittävimpiä vaalittavia luonnonarvoja.

Nykyiset pientalovaltaiset alueet täydentyvät ratikan parantaessa alueen vetovoimaa ja saavutettavuutta. Työpaikka-alueista osa muuttuu asuntorakentamisen alueiksi ja osa säilyy. Keskeisiä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää.

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

Kolmion kaakkoisosa on ollut tuotantolaitosten aluetta, jossa Fazerin vierailukeskus on muodostunut alueen maamerkiksi. Fazerintien pohjoispuolista ja Länsimäentien länsipuoleista metsäistä aluetta kehitetään pääosin monimuotoiseen asumiseen. Fazerintien pohjoispuolella on maa-ainesten oton myötä syntyneitä lammikkoja, joista pohjoisimmassa elää viitasammakkoja. Lammikko ja sen ympäristöä varataan virkistysalueeksi. Se yhdistetään ekologiseen ja viheralueverkostoon ekologisilla yhteyksillä, 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 viivyttävä kokonaisuus.

Länsimäentien, Kehä III:n ja Porvoonväylän kolmioon sijoittuu myös ratikan varikko ja muita teknisen huollon tarpeita.

Kuva 97. 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 niiden mukaisilla kehittämistavoitteilla. 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. Porvoonväylälle on suunniteltu vaihtopysäkkejä, jotka mahdollistaisivat vaihdot Porvoonväylän busseista Vantaan ratikkaan ja muuhun HSL-alueen bussiliikenteeseen alueella.

Länsimäessä kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysmetsiin, joiden tarkempi maankäyttö on tarkoituksenmukaisempaa ratkaista osana Östersundomin kokonaisuutta. Ratikan kaavarungon ratkaisu noudattaa Länsimäen kaavarungon ratkaisuja. Keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Kehitettävä keskusta-alue sijoittuu Pallastunturintien katulenkin sisään Länsimäentien itäpuolelle ja Kuulakujan ostoskeskuksen ympäristöön.

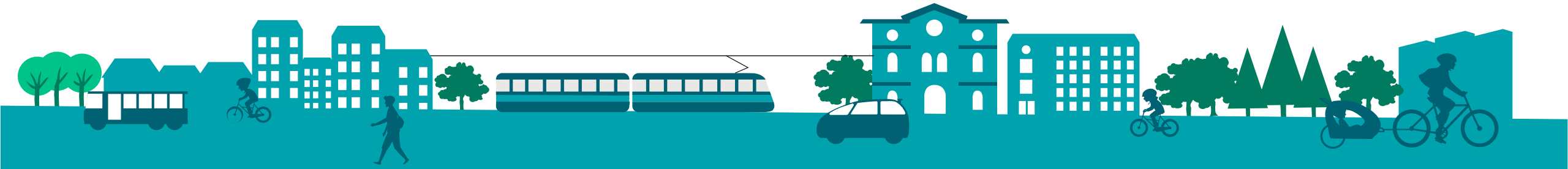
Länsimäen pohjoisosaan on Länsimäen kaavarungossa suunniteltu uusi asuinalue, jonka rakennuskanta olisi pienimittakaavaisempaa ja monimuotoisempaa kuin kaupunginosan keskustassa. Asuinalueen keskelle on ideoitu monikäyttöviherkatu ja kadun päähän suopuutarha, johon puhtaita hulevesiä johdetaan.

Jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä. Voimalinjan alustan rakentamisen ohella Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen.

Länsimäentien laidassa kulkevan 110 kV:n voimalinjan maakaapelointi mahdollistaisi kaupunginosan keskustan rakenteen eheyttämisen ja merkittävän täydennysrakentamisen. 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 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.

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

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi



Ratikan kaavarungon luonnos ei sisältänyt varsinaista vaikutusten arviointia, vaan arviointi ja sen vaatimat selvitykset tehtiin luonnosaineiston pohjalta kevään, kesän ja syksyn 2022 aikana. Arvioinnin perusosan laati konsulttityönä Ramboll Finland Oy, ja se on julkaistu erillisenä raporttina. Tähän kaavarunkoselostukseen on koottu lyhyt yhteenveto Ratikan kaavarungon yhteydessä laadituista vaikutusten arvioinneista. Yksityiskohtaisimpien vaikutusten arviointi osoittautui haastavaksi ja tätä tulee jatkaa tarkemman tason suunnittelun yhteydessä. Tämä todettiin mm. kaupunkikuvallisten vaikutusten osalta, sillä pysäkkiympäristöjen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa. Tästä koosteesta kaupunkikuvalliset arviot on jätetty pois niiden epätarkkuuden vuoksi.

Arvioinnin perusosassa ei käsitelty liikenteellisiä vaikutuksia, vaan niistä tehtiin erillinen vaikutusten arviointi (WSP Finland Oy). Vaikutukset alueelliseen eriytymiseen arvioidaan erillisenä toimeksiantona (WSP Finland Oy ja MDI). Lisäksi vaikutuksia kaupallisiin palveluihin on täydennetty WSP:n laatiman Kaupan palveluverkkoselvityksen keskeisillä päätelmillä ja suosituksilla.

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on kertoa kaupunkilaisille, päättäjille ja eri viranomaisille tiivistetysti ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen tärkeimmät vaikutukset. Arviointi on toteutettu 1.--30.6.2022 nähtävillä olleesta, 5.4.2022 päivätystä kaavarunkoluonnoksesta. Arvioinnin perustana ovat olleet kartan ratkaisut sekä työlle määritellyt tavoitteet.

Arvioidut vaikutukset:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Elinkeinoelämä
- Kaupunkikuva
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Luonto
- Ilmasto
- Melu
- Ihmiset ja yhteisöt

Jokaiselle arviointiteemalle muodostettiin oma arviointikehikko ja kriteeristö, jotka on kuvattu teeman alussa. Jokaisen arviointiteeman tarkastelualue on valittu tarkoituksenmukaisesti, vaihdellen koko Vantaan tasolta pysäkkikohtaisiin, 300 metrin vaikutusalueelta tehtyihin tarkasteluihin.

Maankäytön tuloja on arvioitu kiinteistötaloudellisessa analyysissä, joka pohjautuu ratikan kaavarunkoluonnoksen maankäyttöön. Kiinteistötaloudellisen analyysin on tehnyt Newsec Oy, ja siinä on arvioitu sekä bussivaihtoehdon että ratikan aiheuttamia tuloja. Analyysi perustuu tutkimuksiin, joissa eri kaupungeissa on analysoitu raidehankkeiden vaikutusta kaupunkikehitykseen ja siitä saataviin tuloihin. Arvioinnissa on huomioitu esimerkiksi kaupungin maanomistus kullakin alueella, raitiotien arvioitu vaikutus kaupunkikehitykseen eri alueilla, maankäytön toteutumisaikataulu sekä maan ja kiinteistöjen hintojen ajallinen kehitys. Raitiotien rakentaminen toisi arvion mukaan 320 miljoonaa euroa tuloja enemmän kuin bussivaihtoehto. Suurimmat ratikan aiheuttamat tuotot arvioidaan tulevan Aviapoliksen itä- ja eteläosista, Hakunilan keskustasta sekä Rajakylän pysäkin ympäristöstä.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kestävä kasvu

- Kaavarunko mahdollistaa kasvun ottamisen vastaan kestävällä tavalla. Kasvu ohjataan yleiskaavan mukaiselle ns. kestävän kasvun vyöhykkeelle ja Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman mukaiselle ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle.
- Kaavarunko luo edellytyksiä Vantaan ratikan toteuttamiselle.
- Kaavarunko mahdollistaa huomattavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Kaavarunkoselostuksessa on mitoituksen osalta arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä väestö voisi kasvaa yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkoja voisi olla noin 30 000 nykyistä enemmän. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.
- Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen.

Kestävä liikkuminen

- Ratikasta kehittyy poikittainen runkolinja, joka toimii selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Ratikkapysäkkien väliset etäisyydet ovat keskimäärin noin 650–750 metriä suuralueesta riippuen, mikä tarkoittaa lyhyitä kävelymatkoja asemalle tai raitiotien pysäkille ja siten erittäin hyvää joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Ratikka parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta. Kaavarunkoalueen kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan alueelle, jolla tulee olemaan erittäin hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle.
- Nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen ja niiden toimintojen monipuolistuminen parantavat joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Liikenneväylien aiheuttama estevaikutus vähenee yhdyskuntarakenteessa, kun ratikka sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittyvät yhteydet kytkevät suunnittelualueen keskuksia aiempaa tiiviimmin yhteen.
- Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä.

Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja uudistuminen

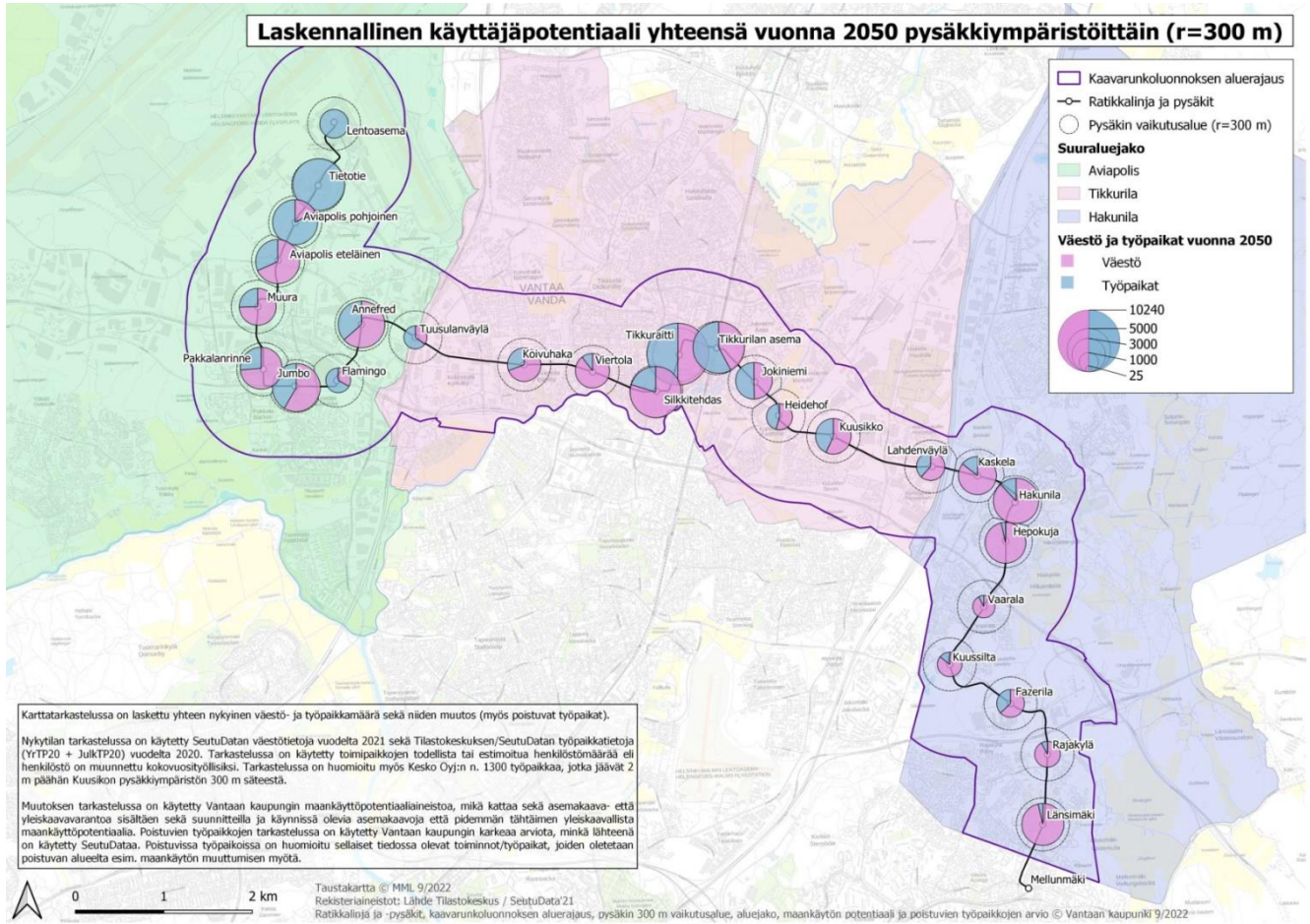
- Kaavarunko luo Vantaan keskeisille alueille merkittäviä kasvun edellytyksiä ja samalla mahdollisuuksia kehittää, eheyttää ja uudistaa kaupunkirakennetta.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi. Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille.
- Kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempana ratikan varressa lähes koko matkaltaan. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Haasteeksi voi muodostua se, saadaanko liike- ja toimitilaa toteutumaan tavoitteiden mukaisesti kaikilla alueilla.
- Asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville. Keskusta-alueiden vetovoimaisimmissa kortteleissa voi yleistyä hybridirakentaminen, jossa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäistä, linkittynyttä kaupunkitilaa.
- Kasvu mahdollistaa myös palvelutarjonnan merkittävän kehittymisen. Uuden raitiotiejärjestelmän rakentaminen aktivoi osaltaan kehittämistoimenpiteitä ja kasvua vaikutusalueellaan. Myös nykyisten alueiden joukkoliikenneyhteydet kehittyvät, ja merkittäviä ns. keskustan ulkopuolisia kaupan alueita kytkeytyy raideliikenteen piiriin, mikä luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle.

Tasapainoinen yhdyskuntarakenne

- Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila liittyy raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila–Aviapolis-alueeseen. Hakunilan suuralueella raideliikenne on uusi elementti kaupunkirakenteessa, mikä voi lisätä alueen erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna.
- Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.
- Rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Maankäytön tiiveys ja eheys

- Ratikka palvelee vuonna 2050 suurta matkustajamäärää ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa Vantaan asukkaista ja työpaikoista on raideliikenteen piirissä.
- Kaavarunko mahdollistaa yhteensä noin 116 000 asukasta ja jopa 83 000 työpaikkaa alueella vuonna 2050. Pysäkkimäärän ollessa 27 yhden pysäkin keskimääräinen käyttäjäpotentiaali on 7 700 asukasta tai työpaikkaa pysäkkiä kohden (r=800m).
- Käyttäjäpotentiaali vaihtelee eri pysäkeillä merkittävästi. Suurin käyttäjäpotentiaali on Tikkuraitin pysäkillä, yli 10 000 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Tikkurilan asemalla ja Tietotiellä käyttäjä-potentiaali on yli 7 000 asukasta tai työpaikkaa.
- Vähiten käyttäjäpotentiaalia on Vaaralan, Tuusulanväylän, Flamingon, Rajakylän, Kuussillan ja Heidehofin pysäkeillä, 1 300–1 800 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m), joskin näiden pysäkkien merkitystä voi nostaa muu käyttäjäpotentiaali (esim. seudulliset palvelut tai pysäkin profiili liikennesolmuna tai vaihtopysäkkinä).



Kuva 98.Vantaan ratikan pysäkkiympäristöjen käyttäjäpotentiaali (väestö ja työpaikat) vuonna 2050 (Lähde: Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi, Ramboll 2022)

Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys

Vaikutukset valtakunnallisesti

Lentoasema kytkeytyy kaavarunkoratkaisun myötä raskaan raideliikenteen lisäksi myös raitiotieverkkoon, mikä parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksia. Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä seudullisen liikenteen lisäksi. Vantaan ratikka luo uuden vaihtoyhteyden asemalle. Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa).

Vaikutukset Helsingin seudulla

Kaavarunko mahdollistaa keskeisen poikittaisen akselin vahvistumisen osana seudullista joukkoliikennekaupunkia. Kaavarunko parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä laajemmalla työssäkäyntialueella. Kaavarunko edistää pääradan ja kehäradan merkittävimpien asemien (Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema), metron (Mellunmäki) sekä seudullisten säteittäisten bussilinjojen (Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä) aiempaa vahvempaa kytkeytymistä.

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunko-ratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat raskaan raideliikenteen asemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen risteys- tai vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Aviapolis

Kaavarunko tukee Aviapoliksen kehittymistä vahvana, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti vetovoimaisena kaupunki- ja työpaikkakeskittymänä. Kaavarungossa hyödynnetään lentokentän ympäristössä olevat liikennevirrat, tila ja kasvupotentiaali: koko Aviapoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoalueen suurimpia. Aviapoliksen suuralueen voimakas väestönkasvu aiheuttaa merkittävän uusien julkisten palveluiden tarpeen, mutta haasteena on kuitenkin sopivan alueen löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin (oikeankokoinen, ympäristöltään terveellinen ja rakennettavuudeltaan hyvä tontti).

Raitiotie parantaa alueen sisäistä joukkoliikennettä ja kytkee suuralueen erilliset osat toimivaksi kokonaisuudeksi. Maankäyttö eheytyy ja tiivistyy ratikan ja Tikkurilantien varteen.

Kaavarunko mahdollistaa tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutoksen pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Kaavarunko mahdollistaa Aviapoliksen suuralueen pohjoisosien kehittymisen työpaikkaintensiivisenä alueena. Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

Kaupallisten palveluiden tarjonta on jo nykyisellään Aviapoliksen suuralueella seudullisesti merkittävää (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto). Aviapoliksen alueen seudullisesti merkittävät kaupalliset keskittymät (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto) kytkeytyvät ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta.

Tikkurila

Kaavarunko tukee Tikkurilan kehittymistä merkittävänä kaupunkikeskuksena ja eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna. Ratikan myötä sen jo nykyisin erinomainen saavutettavuus paranee entisestään. Tikkurilan keskusta-alue laajenee nykyisestään kaavarunkoratkaisun myötä.

Tikkurilan keskusta-alueella asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat Aviapoliksen ohella kaavarunkoalueen suurimpia. Tikkurilan suuralueella asuinrakentaminen on suurinta keskusta-alueella Silkkitehtaan ja Tikkuraitin pysäkkiympäristöissä.

Viertola, Koivuhaka ja Kuusikko kehittyvät jatkossa asuinpainotteisina pysäkkiympäristöinä. Tikkurilantien varsi eheytyy ja tiivistyy, mikä parantaa ratikan käyttäjäpotentiaalia Koivuhaan ja Viertolan pysäkkiympäristöissä. Koivuhaka kehittyy uudeksi lähikeskukseksi (CL) Annefredin ja Tikkurilan keskusta-alueiden välissä, mikä parantaa alueen lähipalvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta. Heidehof on perustellusti vasta pidemmän aikavälin lähikeskus (CL) ja pysäkkivaraus. Tikkurilan väritehtaan muuttuva maankäyttö tukee kuitenkin Heidehofin pysäkin toteuttamisedellytyksiä. Kuusikon pysäkin pohjoispuolelle on osoitettu uusi asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), jolle pysäkin ympäristön uusi asuinrakentaminen painottuu. Porttipuistossa ns. keskustan ulkopuolinen kaupan alue kytkeytyy ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyy saavutettavuuden paranemisesta.

Kuva 99. Näkymäkuva Tikkurilan Väritehtaan alueen arkkitehtikilpailun toisesta voittajatyöstä ”Parklife” (Arkkitehtitoimisto Anttila & Rusanen)

Hakunila

Hakunila sijoittuu nykyisen raideliikenteen katvealueelle Tikkurilan ja Mellunmäen väliin. Ratikka on siten uusi elementti Hakunilan kaupunkirakenteessa. Kaavarunko mahdollistaa Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen uudenlaisen jäsentämisen ratikkakadun varteen ja tukee pysäkkiympäristöjen kehittymistä laadukkaiksi kaupunkirakentamisen alueiksi.

Kuussilta kehittyy lähikeskusta-alueeksi (CL) ja toiminnallisesti monimuotoiseksi pysäkkiympäristöksi. Maankäytöltään muuttuvan Kuussillan pysäkin ympäristöstä on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus.

Länsimäessä maankäyttö tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille ja keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Ratikalla kurotaan 110 kV:n voimalinjan Länsimäentien jakamaa kaupunkirakennetta yhteen.

Vaikutukset elinkeinoelämään

Positiiviset vaikutukset

- Tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luo **huomattavia investointimahdollisuuksia** Vantaalle.
- Uusi liike- ja toimitilarakentaminen sekä asuntotuotanto **lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia**.
- **Uudet, kehittyvät työpaikka-alueet lisäävät houkuttelevuutta** erityisesti Aviapoliksen alueella ja Tikkurilan keskustan alueella.
- **Yritysten ja toimitilojen saavutettavuus** joukkoliikenteellä paranee → **parantaa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia ja houkuttelevuutta**
- Asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskaupan ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä sekä tukee työvoiman saantia alueella.
- Yritystoiminnan näkökulmasta **tärkeää mahdollistaa riittävästi liike- ja toimitiloja sijainteihin,** joissa mm. asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys tai että tarjolla on tiloja erilaisia käyttötarkoituksia varten.
- **Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.**
- Kaavarunkoluonnoksen mukaisella ratikkahankkeella on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.

Haasteita/riskejä:

- **Liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan** tavoitellun mukaisesti.
- Keskusta- tai muilla alueilla osa **liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen** eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada hyödynnettyä.
- **Asuminen voi viedä yritystoiminnan mikrosijainnin kannalta parhaita tiloja** ja vaikuttaa siten **työpaikkapotentiaaliin heikentävästi.**
- Riskinä on, **ettei yrityksille ole tarjolla soveltuvia tiloja** (erityyppisiä ja erikokoisia tiloja erilaisille yrityksille).
- **Myös maan arvon ja vuokrahintojen nousu voi rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta** (esim. kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa).

  → onko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja ja erityisesti tilanteissa, joissa nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
- Haasteena voi olla **kaupunkirakenteen ja alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen**, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto-/palvelurakennetta.
- Majoitusliikkeiden osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.
- Asumisen sijoittuminen työpaikkojen läheisyyteen voi muodostaa **rajoitteita työpaikkatoiminnoille.**
- **Nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä** (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä).
- **Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa.** Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta.
- Rajoittaa tilaa vaativien toimintojen sijoittumista alueelle.

Negatiiviset vaikutukset

- **Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta**. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina.
- **Vaikutusten kesto (arviolta 1–4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan näkökulmasta eksistentiaalinen**.
- **Nykyisten toimitilojen saavutettavuuden** ja olosuhteiden (melu, pöly, tärinä jne.) heikentyminen rakentamisen aikana.
- **Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset** (saavutettavuus, melu, pöly yms.) ja **siirtymä muualle** rakentamisen aikana.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- **Kaavoituksessa tulisi mahdollistaa liike- ja toimitiloja** (erikokoisia ja erilaisia eri käyttötarkoituksia varten). Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, myös tilanteessa jossa alueen kehittyminen on hidasta.
- **Liike- ja toimitilarakentamiselle riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä.** Erityistä huomiota tulee kiinnittää potentiaalisiin hubeihin, joissa yhdistyvät sekä juna- että ratikkayhteydet (Aviapoliksen asemanseudut ja Tikkurila). Toimitilarakentamisen näkökulmasta optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400–600 metriä.
- **Liike- ja toimitilarakentamisen lisääminen ”katvealueilla”.** Esim. ravintola-, kuntosali- tai vastaaville palveluille soveltuvia tiloja pysäkkiympäristöissä, joissa asuminen on päätoimintona (esim. Hakunilan alueella Hepokujan ja Länsimäen pysäkkiympäristöt)
- **Yritysnäkökulmien ja tarpeiden huomioiminen ratikkahankkeen edetessä**
- **Kaavoituksen ja ratikkahankkeen myönteisten vaikutuksien korostaminen kaupungin markkinoinnissa** (elinkeinoelämän kehittäminen, alueen vetovoima ja imago)
- **Ratikkahankkeen rakentamisen aikaisten yritysvaikutusten arviointi ja tunnistettuihin haittoihin reagoiminen ennakoivasti** (negatiivisten vaikutusten minimointi ja positiivisten maksimointi).

Kulttuuriympäristö ja -maisema

Menetelmä:

Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö:

Kaavan toteuttamisella suuri vaikutus:

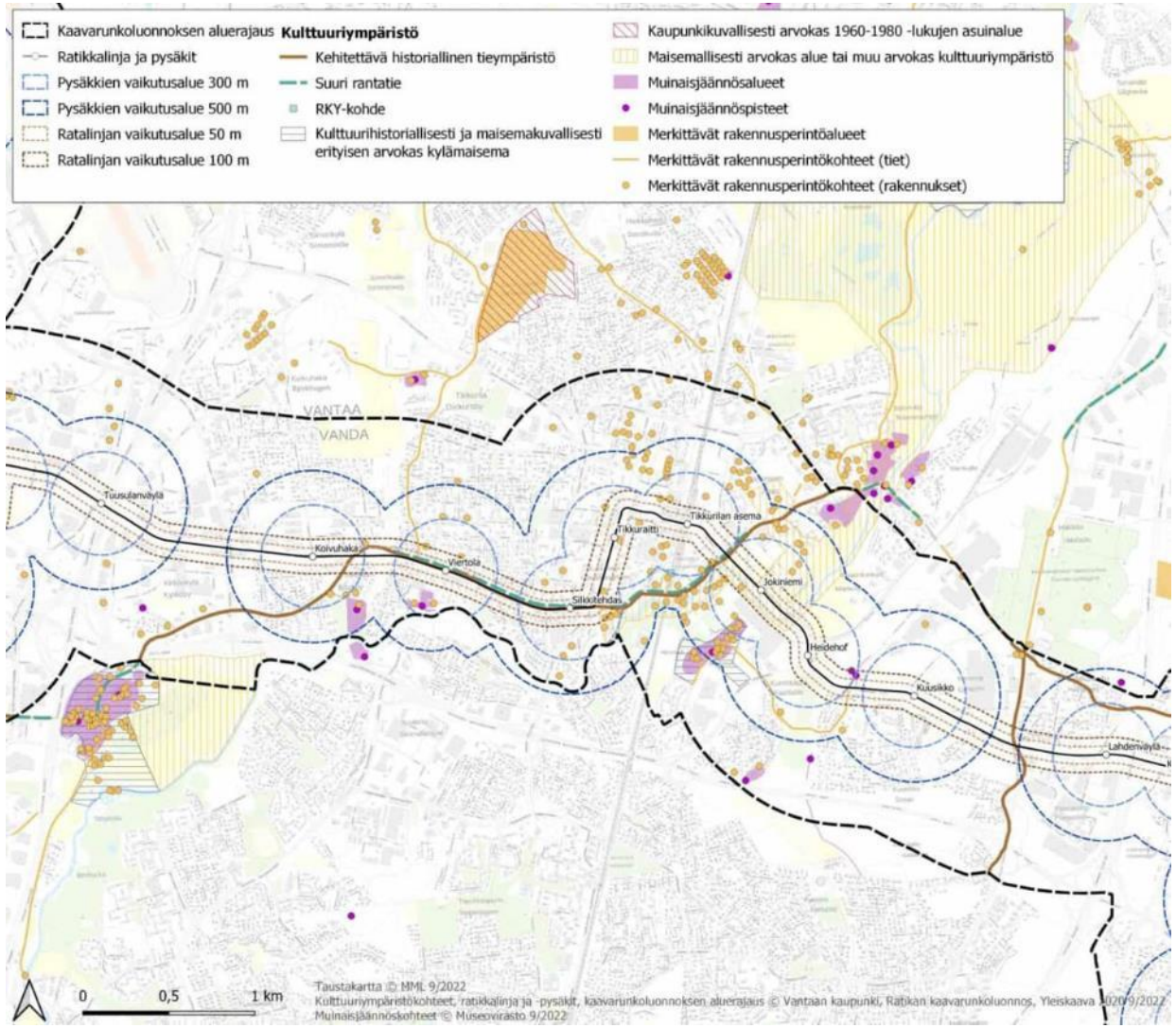
- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu 300–500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos arvokohde sijoittuu 50–100 m etäisyydelle ratikkalinjasta.

Tärkeimmät johtopäätökset:

- Kaavarunkoluonnos ei suoraan vaaranna kulttuuriympäristön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa.
- Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä
- Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma.
- Voimajohtolinjojen muuttaminen maanalaisiksi tuo alueelle positiivisen muutoksen.
- Kaavarungossa on nostettu esille kehitettävät historialliset tieympäristöt, jotka sijoittuvat monin paikoin samaan kaupunkikäytävään myös ratikkalinjan kanssa.
- Tikkurilan alueella on runsaasti arvokasta rakennusperintöä, joiden lähiympäristössä on merkittävä muutospaine.
- Keravanjoen ympäristöön kohdistuu merkittävä muutos ratikan linjauksen sijoittuessa sen keskelle katkaisten näkymälinjoja.
- Valtakunnallisesti merkittävien RKY-alueiden saavutettavuus paranee



Kuva 100. Kulttuuriympäristön arvoalueet ja -kohteet tarkastelualueella

Luonto: viherympäristön määrä, laatu, monipuolisuus ja kytkeytyneisyys sekä verkostot

Rakenne ja arviointikehikko

- Viherympäristön määrä, laatu, monipuolisuus ja kytkeytyneisyys sekä ekologiset verkostot
- Vaikutukset ekosysteemipalveluihin sekä uhanalaisiin, erityisesti suojeltaviin ja EU:n luonto- ja lintudirektiivin suojelemiin lajeihin ja muihin luontoarvoja ilmentäviin lajeihin
- Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitu asiantuntijatyönä, ja vaikutusten tasoa on tarkasteltu kohteiden merkittävyyden ja herkkyyden kautta.
- Muodostettu 0–100 m puskurialueet (ilmeiset tai mahdolliset vaikutukset). Maakunnallisille ekologisille yhteyksille on lisäksi määritelty 0–300 m puskurialueet. Paikallisten ekologisten yhteyksien vähimmäissuositusleveys on 100 m.

Keskeisiä arvioita

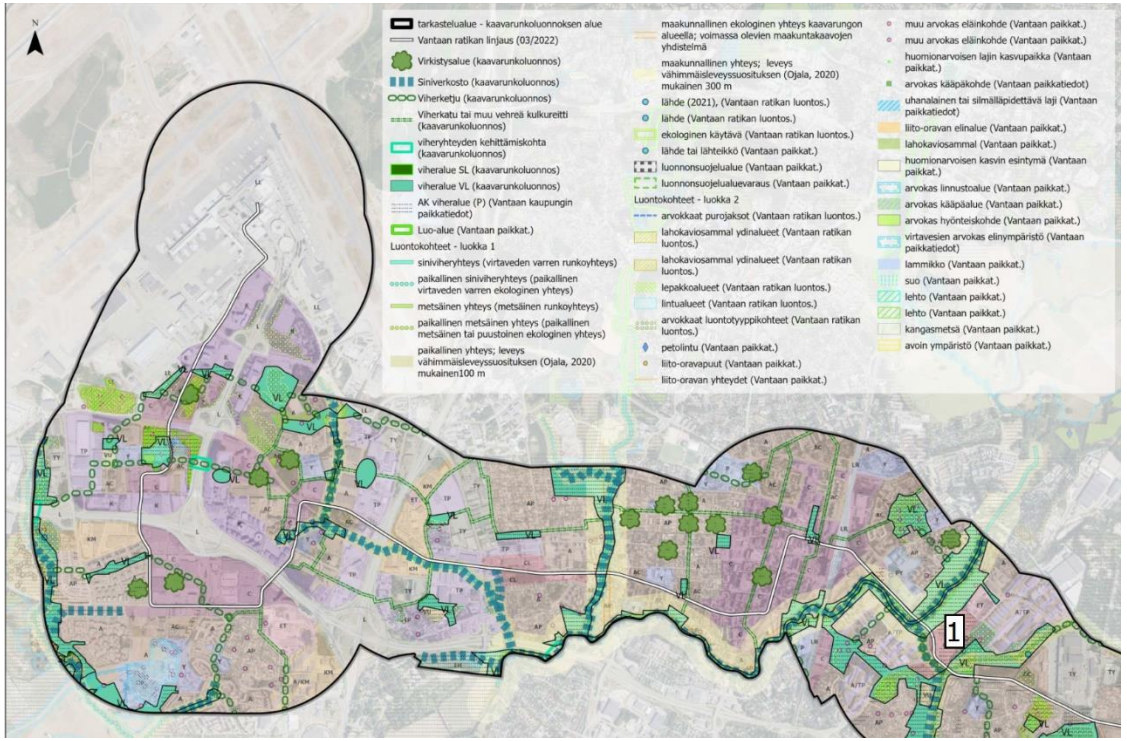
- Viherpeitteen määrä tulee vähenemään määrällisesti noin 290 ha verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 ha.
- Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain rajattu melko kapeasti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.
- Monin paikoin jäljelle jäävät luontokohteita sisältävät VL-alueet eristyvät kuitenkin aiempaa enemmän muusta viherympäristöstä, mikä on luontokohteiden säilyvyyden ja eliölajien liikkuvuuden kannalta haitallinen vaikutus. Viherkatu- ja viherketju-ratkaisujen toimivuus ekologisesta näkökulmasta on epävarmaa ilman tarkentavia määräyksiä.
- Viherpeitteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä HSY:n maanpeiteaineiston (2020) mukaisia kaikkia puustoisia sekä avoimen kasvillisuuden alueita. Vähenevä määrä voi olla jonkin verran pienempi, koska osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle.
  Lisäksi viherpeitteeseen laskettu tässä arviossa mukaan rakennetun viherpeitteen alueita, kuten teiden pientareita, jotka eivät ole varsinaisia luonnonympäristöjä.

Hyvää mm.

- Luontokohteita on otettu huomioon siniverkosto-, VL- ja luo-aluemerkinnöillä.
- Vesiluontokohteita on korostettu ja turvattu uusilla siniverkostomerkinnöillä kattavasti.
- Viherketjuilla ja viherkaduilla on pyritty yhdistämään luontokohteita sisältäviä viher-alueita toisiinsa.
- Paikoittain mahdollisuus jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi.

Suosituksia

- Uusilla rakentamisalueilla on syytä kiinnittää erityistä huomiota ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja sijoittaa rakentuvan alueen viheralueet yhteyksien kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

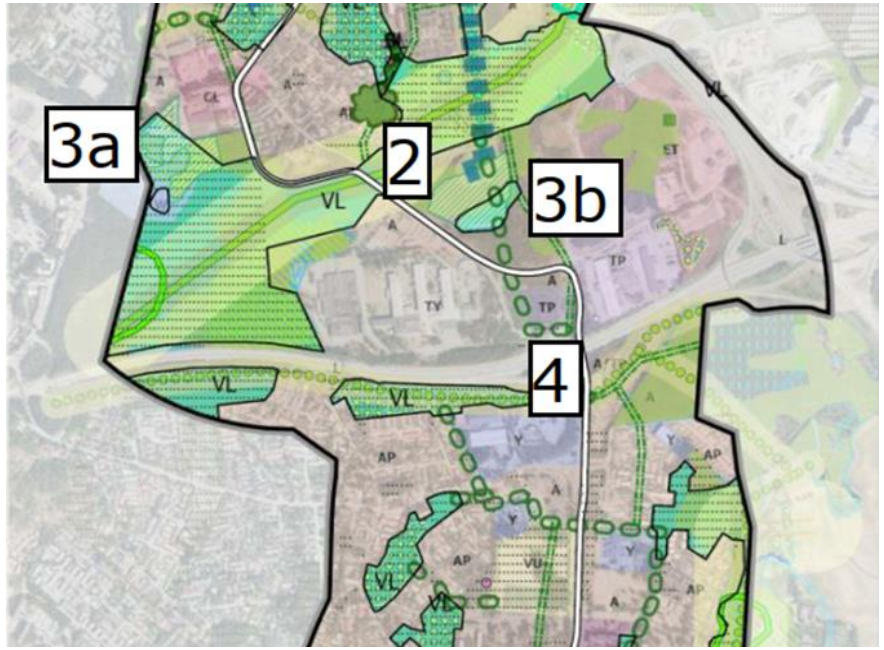


Kuva 101. Luontovaikutusten arvioinnissa huomioidut luontokohteet ja -alueet

Luontokohteet luokka 1

Lain suojaamat luontokohteet ja luontokohteet, joiden säilyminen on edellytys muiden kohteiden toiminnan ja ominaisuuksien säilyvyyden kannalta

- Vesiluontokohteet
- Luonnonsuojelulain luontotyypit
- erityisesti suojeltavien lajien esiintymät
- EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymät
- Ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset)
- luonnonsuojelualueet ja -aluevaraukset



Kuva 102. Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa

Merkittävimmät luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset:

Luokan 1 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella melko vähän, ja niihin kohdistuu jonkin verran haitallisia vaikutuksia, jotka ovat tasoltaan pääasiassa vain kohtalaisia.

<u>Suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Fazerilan ja Vaaralan lammissa sijaitsevat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat

<u>Kohtalainen herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Slåtmossenin ja Sipoonkorven yhdistävä maakunnallinen ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys
- Porvoonväylän eteläpuolta kulkeva paikallinen metsäinen ja osin avoimien alueiden ekologinen yhteys .

<u>Kohtalainen herkkyys ja vaikutus</u>

- Keravanjokivarren ja Heidehofinojan vesireittien ekologiset yhteydet. Keravanjoki on taimenen lisääntymisaluetta.

Luontokohteet luokka 2

Huomionarvoiset ja maankäytössä suositellusti huomioitavat luontokohteet

- II- ja III-luokan lepakkoalueet ja luontotyyppialueet
- merkittävät linnustoalueet
- lahokaviosammalen esiintymisalueet
- huomionarvoisten lajien esiintymät
- arvokkaat elinympäristökohteet

Luokan 2 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella suhteellisen paljon. Moniin niistä kohdistuu tasoltaan kohtalaisia sekä suuria haitallisia vaikutuksia. Vaikutukset ovat suuria, kun alueella on luontoselvitysten mukaisesti merkittäviä uhanalaisten lajien elinympäristöjä ja kun alueella esiintyy paljon arvokkaita luontotyyppejä.

Luokka 2 sisältää myös kaavarunkoalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisia uhanalaisia luontotyyppejä ja METSO-ohjelman mukaisia metsäalueita, mutta jotka metsänkäsittelyn ja virkistyskäytön takia eivät edustavuudeltaan tai luonnontilaisuud eltaan ole parasta luokkaa. Kaavarunkoalueen arvokkailla luontotyypeillä on kuitenkin potentiaalia kehittyä edustavammaksi.

Kuva 103. II-luokan lepakkoalue ja lahokaviosammalen ydinaluetta Vaaralan ja Kuussillan alueella

Merkittävimmät luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset:

<u>Suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- II-luokan lepakkoalue, lahokaviosammalen ydinaluetta/ Vaarala, Kuussilta

<u>Kohtalainen/suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Veromiehen alue / Lahokaviosammalen ydinalueita, merkittävä linnustoalue, arvokkaita III-luokan luontotyyppejä(kangasmetsä, neva, avokallio).

<u>Herkkyys kohtalainen, vaikutus kohtalainen/suuri</u>

- Arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), Kuninkaalan alue.

<u>Kohtalainen herkkyys ja kohtalainen vaikutus</u>

- Merkittävä avoimen ympäristön linnustoalue, Pakkalan alue
- Arvokkaita II- ja III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), merkittävä linnustoalue, arvokas purojakso

<u>Herkkyys kohtalainen ja vaikutus vähäinen</u>

- Merkittävä linnustoalue ja III-luokan lepakkoalue Kylmäojan varrella, Viertola

Sekä luokan 1 että luokan 2 luontokohteisiin voi kohdistua myös epäsuoria vaikutuksia (kohteen häviäminen tai pinta-alan väheneminen) esimerkiksi ratikkalinjan rakentamisen tai kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueiden rakennustöiden takia. Epäsuorat vaikutukset ovat todennäköisiä erityisesti vesiluontokohteilla, jotka ovat luonteeltaan usein herkkiä erilaisille ympäristövaikutuksille. Metsäisillä luontokohteilla reunavaikutuksen lisääntyminen kohteen pienentyessä tai kaventuessa on usein merkittävä epäsuora vaikutus, joka voi heikentää kohteen arvoja.

Ohjeita jatkosuunnitteluun, luonto ja viherrakenne

Ekosysteemipalvelut

Kaavarungossa määrätään, että kaupunkitila on suunniteltava tuottamaan ekosysteemipalveluja. Ekosysteemipalveluja tuotetaan näin:

1. Ensisijaisesti arvokkaaksi todettujen luontokohteiden päälle rakentamista vältetään. Mahdollisuuksien mukaan vältetään rakentamista ekosysteemipalveluja tuottavan viherrakenteen päälle.

2. Toissijaisesti rakennettaessa luontoarvojen ja viherrakenteen päälle tulee huolehtia siitä, että viherrakenteen tuottamat ekosysteemipalvelut eivät heikkene liikaa. Luodaan uutta viherrakennetta korvaamaan menetettyä.

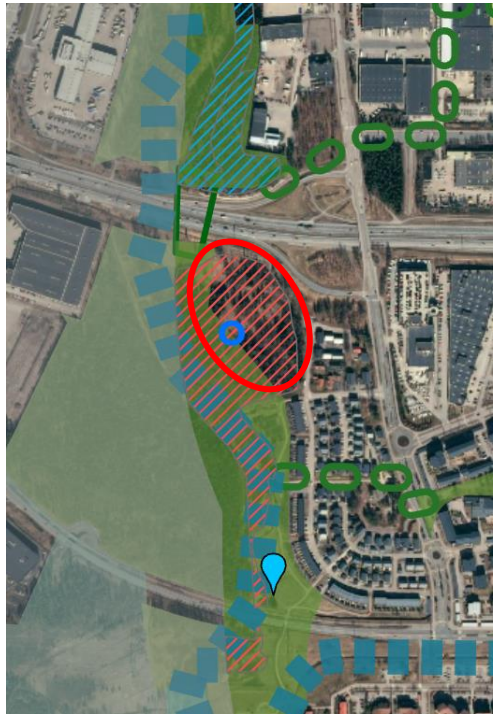
Maisemalliset lähtökohdat tulee ottaa huomioon esim. siten, että arvopuita ja kallioita säilytetään.

Asemakaavojen ajantasaisuus ja luonto

Maankäyttö- ja rakennuslain 60§:ssä säädetään asemakaavan ajanmukaisuuden arvioinnista. Ratikan kaavarungossa nousee erityisesti esille asemakaava 001285 (kv 28.2.2000). Alueella on puron varrella lehtoa ja suurruohoniittyä sekä lähde, ja koko alue on ratikan kaavarunkoalueen luontoselvityksissä arvioitu arvoluokkaan II. Asemakaavassa osin näiden päälle sijoittuu toimistorakennusten ja/tai ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue (KTY), joka ei ole toteutunut. Kun asemakaava ajantasaistetaan, on luonnon arvot otettava suunnittelussa nykyistä paremmin huomioon. (kuva oikealla).

Virkistysalueiden riittävyys

Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden analyysiä (SAAVU) on syytä tarkentaa pienialaisemmissa alueellisissa kaavarungoissa tai asemakaavoituksen yhteydessä yksittäistä kaavamuutosaluetta laajempaa aluetta tarkastellen. Työkalua on syytä käyttää suunnittelun yhteydessä, eikä pelkästään erillisenä vaikutusten arviointina. Tarkemmanasteisessa suunnittelussa saavutettavuutta pitäisi tutkia reittejä pitkin.
Aviapoliksen keskustan tarkemmassa suunnittelussa ovat kaavarungon viherketjut ja virkistysaluepisteet lähtökohtana. On tärkeää toteuttaa puistot riittävän suurina. Alueelle on perustettava saavutettavuusanalyysin perusteella riittävästi vähintään 5000 m^2 kokoisia virkistysalueita.



Kuva 104. KTY-tontti rajautuu ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon. Asemakaavan muutoksessa on otettava luontoarvot nykyistä paremmin huomioon. II arvoluokan luontotyyppikohteet punaisella vinoviivoituksella, III arvoluokan sinisellä. Lähde sinisellä renkaalla.

Virkistyskäytön ohjaaminen

Virkistyskäytön ohjaaminen on sekä ihmisten hyvinvoinnin että luontoarvojen säilymisen kannalta tärkeää. Asukasluvun kasvaessa viheralueilla liikkuu koko ajan enemmän ihmisiä. Kulkua on ohjattava reiteille, jotta luonto ei kuluisi ja häiriintyisi kaikkialla.

Virkistyskäyttöä ohjataan perustamalla ulkoilureittejä sellaisille paikoille, joilla häiriö luonnolle on mahdollisimman vähäinen, tai joille ihmiset joka tapauksessa menevät. Esimerkiksi vesistöjen varret ovat houkuttelevia. Kosteissa paikoissa kulkua ohjataan rakenteilla, kuten pitkospuilla. Laatutavoite ja reittien leveys suhteutetaan käyttäjien määrään.

Viitasammakko

Vaaralan alueen jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehdoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiin yhteyksiin.

Kuva 105. Virkistyskäyttöä ohjataan pitkospuiden avulla Keimolan Isosuolla.
Kuva: Satu Nätynki

Ilmastovaikutukset

Menetelmä:

Ilmastovaikutukset on arvioitu *Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus* -oppaan (YM 2015) pohjalta laaditulla arviointikehikolla.

Kaavarunkoluonnoksen perusteella kaavarunkoratkaisun ilmastovaikutusten arvioitiin olevan sekä kielteisiä että myönteisiä vaikutusten ulottuessa kaavarungon alueen ulkopuolelle (ollen mm. seudullisesti merkittäviä). Kaavarungolla ja sen toteutumisella on sekä pysyviä että väliaikaisia ilmastovaikutuksia.

Keskeiset tulokset:

Vantaan ratikan kaavarungon vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- liikkumisen tarpeen vähentäminen,
- kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä
- olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen.

Vantaan ratikan kaavarungon heikkouksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys,
- liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta,
- luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä
- tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa.

Merkittävyydeltään erittäin suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset, yhdyskuntarakenteen muutokset sekä liikennejärjestelmän pysyväluonteiset muutokset (mm. infrastruktuurin rakentaminen). Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset (esim. maamassojen kuljetukset yksittäisten hankkeiden rakentamisten aikana) huomioiden kaavarungon laajuus sekä kyseisen vaikutuksen ajallinen ulottuvuus.

Täydentyvässä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaavarungon haasteeksi muodostuu hiilinielujen ja -varastojen turvaaminen ja lisääminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä resurssiviisaiden ratkaisujen jalkauttaminen. Yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien rakennettavien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella.

Ohjeita jatkosuunnitteluun:

- Kävelyä ja pyöräilyä tulee edistää huomioimalla keskeiset reitit ja niiden kytkeytyminen joukkoliikenteeseen ja palveluihin.
- Paikalliset uusiutuvan energian mahdollisuudet sekä energiatehokkuus tulee huomioida. Rakennusten sijoitteluilla, massoitteluilla sekä tonttien muodoilla voidaan vaikuttaa mm. energiatehokkuuteen, aurinkoenergian ja maalämmön hyödyntämispotentiaaleihin. Pohjavesialueilla muut kuin maalämpö ovat ensisijaisia. Hukkalämmön hyödyntämismahdollisuudet tulee arvioida.
- Massatasapaino ja uusiomateriaalien käyttö sekä muut kiertotalouden ratkaisut tulee huomioida, sekä edistää resurssiviisasta ja vähähiilistä rakentamista.
- Ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja siihen varautumiseen tulee kiinnittää huomiota sekä uusilla alueilla että mahdollisuuksien mukaan nykyisessä rakenteessa mm. vettä läpäiseviä pintoja lisäämällä ja varautumalla kaupunkitulviin.

Ihmiset ja yhteisöt

- Kaavarunkoluonnoksen ratkaisut parantavat ratikkareitin varrelle sijoittuvien alueiden saavutettavuutta joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä ja erityisesti Vantaan itäiset osat kytkeytyvät raideliikenteen piiriin. Myös yhteydet ratikkalinjan varrella olevien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä paranevat.
- Ratikka on esteetön kulkumuoto, joka parantaa asukkaiden, erityisesti liikuntaesteisten (pyörätuoli), ikääntyvien (rollaattori) tai lastenrattaiden kanssa kulkevien liikkumismahdollisuuksia. Pysäkkiympäristöjen ja pysäkeille suuntautuvien kävelyreittien suunnittelu esteettömiksi, parantaa myös laajemmin katutilojen esteettömyyttä.
- Katuympäristöjen kehittäminen kävelijän mittakaavassa parantaa viihtyisyyttä ja lisää koettua turvallisuutta ja voi myös kannustaa aiempaa enemmän liikkumiseen jalan ja pyörällä myös pidempiä matkoja. Toisaalta ratikka voi joillain alueilla aiheuttaa paikallisesti estevaikutusta, jos linjaus sijoittuu esimerkiksi asutuksen ja palvelujen väliin tai pirstoo nykyisiä virkistyskäytössä olevia alueita.
- Alueiden eriarvoistuminen voi vähentyä, kun alueet ja palvelut ovat nykyistä laajemmin saavutettavissa joukkoliikenteellä eikä auto ole edellytys tietyllä asuinalueella asumiseen.
- Päivittäistavarakauppojen ohjaaminen keskustoihin ja asuinalueille parantaa lähipalveluja ja asukkaiden arjen sujuvuutta. Kaupallisten palveluiden saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla parantaa eri asukasryhmien tasapuolisia mahdollisuuksia palvelujen käyttämiseen.
- Julkisten palveluiden tarve kasvaa. Haasteena palveluverkon toteutumisessa on tunnistettu julkisten palveluiden tarpeeseen oikeankokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta, mikä voi vaikuttaa sopivankokoisen alueen löytymiseen esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin ja sitä kautta lähipalveluiden saavutettavuuteen ja arjen sujuvuuteen.
- Ratikan ja täydennysrakentamisen aiheuttama kiinteistöjen arvonnousu voi vaikuttaa joidenkin yrittäjien mahdollisuuksiin löytää kohtuuhintaisia toimitiloja, mikä voi osittain heijastua palvelutarjontaan.
- Pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille.
- Yhteydet paranevat myös laajemmille virkistysalueille mm. Hakunilasta, josta on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Kauempana sijaitsevat kohteet eivät kuitenkaan korvaa lähivirkistyskohteiden arvoa asuinviihtyvyydelle.
- Toimintojen sekoittumisen ja monipuolisemman kaupunkiympäristön kehittyminen mahdollistaa elävämpien ja turvalliseksi koettujen kaupunkiympäristöjen kehittymisen.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- Kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen käytön turvaaminen rakentamisaikana, riittävä huomio jatkosuunnitteluun kävely-ympäristöjen viihtyisyyden turvaamiseksi sekä mahdollisten riskien huomioiminen rakentamisen ja luonnon yhteensovittamisessa.
- Alueiden kehittyessä tulisi varmistaa erityisesti lähipalveluiden tuominen rakentuville asuinalueille samanaikaisesti asutuksen kanssa.
- Varmistettava, että uudistusten myötä ratikan varrelle jää asumisvaihtoehtoja, jotka ovat myös pienituloisten kotitalouksien saavutettavissa, jotta heillä on mahdollisuus asua kaavarungon alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrella.
- Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille. Vetovoimaisten virkistyskohteiden pystyttävä vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa

Melu

- Alueelle on tehty ratikan yleissuunnitelmavaiheessa meluselvitys, jota on tarkennettu 2022 (Sitowise 20.4.2022). Selvityksessä on huomioitu sekä olemassa olevat että radan varteen asemakaavoissa osoitetut rakennusmassat, joilla on vaikutusta melun leviämiseen. Leviämislaskennoissa on otettu huomioon nykyinen ja ennustettu tie- ja katuliikenne sekä raitiotien tuleva liikenne. Tie-, katu- ja raideliikenteen keskiäänitasojen lisäksi on tutkittu raitiotieliikenteen aiheuttama maksimiäänitaso. Raitiotien kaarrekirskunta ja vaihdekolina on huomioitu selvityksissä Vantaan kaupungin meluselvitysohjeen mukaisesti.
- Meluntorjuntatarve on raitioradan meluselvityksessä määritelty melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa on esitetty ulkoalueiden suojaksi kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää valtioneuvoston päätöksen melun ohjearvot ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä kasvaa merkittävästi (yli 2 dB). Rakenteellista meluntorjuntaa sisätilojen suojaksi on esitetty kohteissa, joissa melun ohjearvot saattavat ylittyä.
- Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Raitiotieliikenteen vaikutus ilmanlaatuun

- Valtaosa raitiotien tuottamista ilman epäpuhtauksista on paikallisia pölypäästöjä.
- Kiskon ja pyörän välistä irtoaa pölyä kiskon/pyörän kuluessa. Myös kiskon ja pyörän väliin joutuvat epäpuhtaudet nousevat ilmaan raitiovaunun liikkuessa. Raitiovaunun ajoviima nostaa ilmaan pölyä maanpinnasta.
- Ilmanlaadullisesti raitiovaunun pölypäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin vastaavan ihmismassan kuljettaminen kumipyöräliikenteellä.

Tärinä ja runkomelu

- Ratikan varrelta on laadittu tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP & Afry 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022).
- Raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski.
- Tärinän huippuarvo ei ylitä tärinän raja-arvoja ainakaan yli 15 metrin etäisyydellä raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.
- Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 90 asuinrakennusta 35–40 dB runkomeluvyöhykkeelle. Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle.
- Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle tasolle.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- Lisäselvityksiä tullaan tarvitsemaan jatkosuunnittelussa, kun suunnitelmat täsmentyvät mm. rakennusten sijainnin ja massoittelujen osalta.
- Ongelmakohteiden meluntorjunta tulee huomioida suunnitteluratkaisuissa ja/tai rakenteellisena meluntorjuntana.
- Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää katusuunnitelma-aineiston perusteella erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta.
- Ilmanlaatu tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa avoimissa ympäristöissä ilmanlaatuvyöhykkeet huomioiden, ja tiiviissä kaupunkirakenteessa on arvioitava muilla keinoin ilmanlaatuhaittojen todennäköisyys, niiden minimoiminen ja ilmanlaatuhaitoille altistumisen vähentämisen keinot.

Ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset

Kaavarunkoluonnoksen liikenteellisten vaikutusten arviointi teetettiin konsulttityönä (WSP). Vaikutuksia arvioitiin raitiotien liikennöinnin alkuvuosille ja pitkän aikavälin tilanteeseen, jossa käytävän koko maankäyttöpotentiaali on toteutunut ja vaikutukset tulevat täysimääräisesti esiin. Vaikutukset kuvattiin muutoksina nykytilanteeseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi laadittiin liikenne-ennusteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille (viitteelliset ennustevuodet 2030, 2040 ja 2050). Ennusteiden lähtökohtana oli kaavarungon mukainen maankäyttö ja laajemmin seudulla MAL-suunnitelman mukainen kehitys. Liikenneverkon osalta lähtökohdaksi otettiin Vantaan yleiskaava 2020:n mukainen liikenneverkon kehitys.

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen ja vaikutusten arvioinnin lähtöoletukset

Skenaario	Liikenneverkko	Maankäyttö	Liikenteen hinnoittelu
Nykytilanne	Vuoden 2022 mukainen liikenneverkko	2020 maankäyttö	Ei liikenteen hinnoittelua
2030 Kaavarunko	+ Vantaan ratikka + Vihdintien raitiotie Kannelmäkeen + Viikin-Malmin raitiotie Malmille	2030 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu interpoloitu nykytilan ja MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen pohjalta	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2040 Kaavarunko	2030 liikenneverkko + Viikin-Malmin raitiotie Vaaralaan + Lapinkylän asema	2040 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2050 Kaavarunko	2040 liikenneverkko + Lentorata + Raitiotie Lentoasema-Tuusulanväylä	2050 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua

Liikenne-ennusteen laatimiseen liittyy monia lähtöoletuksia, joiden osalta tulevaan kehitykseen liittyy epävarmuuksia tai joihin ei voida vaikuttaa kaavoituksella. Näiden muuttujien vaikutusta testattiin siksi kolmella herkkyystarkastelulla. Tarkastelut tehtiin vuoden 2050 ennusteeseen ja ne olivat:

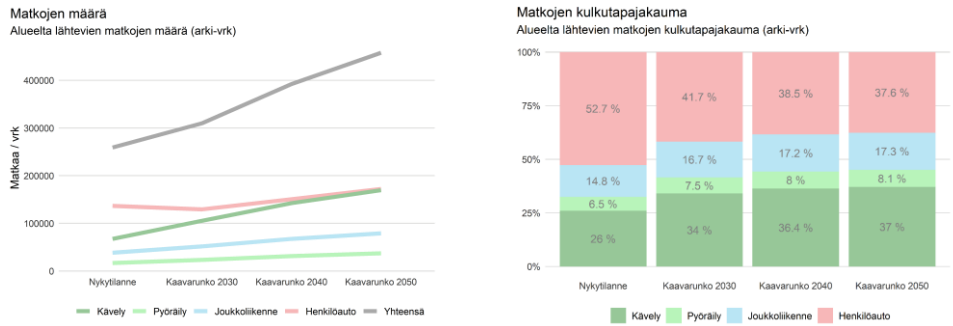
1. Ruuhkamaksujen käyttöönotto
2. Pysäköintimaksujen poisto
3. Ei etätöiden yleistymistä

Yhteenveto kaavarungon liikenteellisistä vaikutuksista:

Maankäytön kasvu lisää liikennettä, mutta kulkutapojen käyttö painottuu nykyistä enemmän kestäviin kulkutapoihin

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 prosenttia.



Kuva 106 ja 107. Matkamäärien kasvu ja matkojen kulkutapajakauma

Liikenteen suoritteiden ja päästöjen kehitys

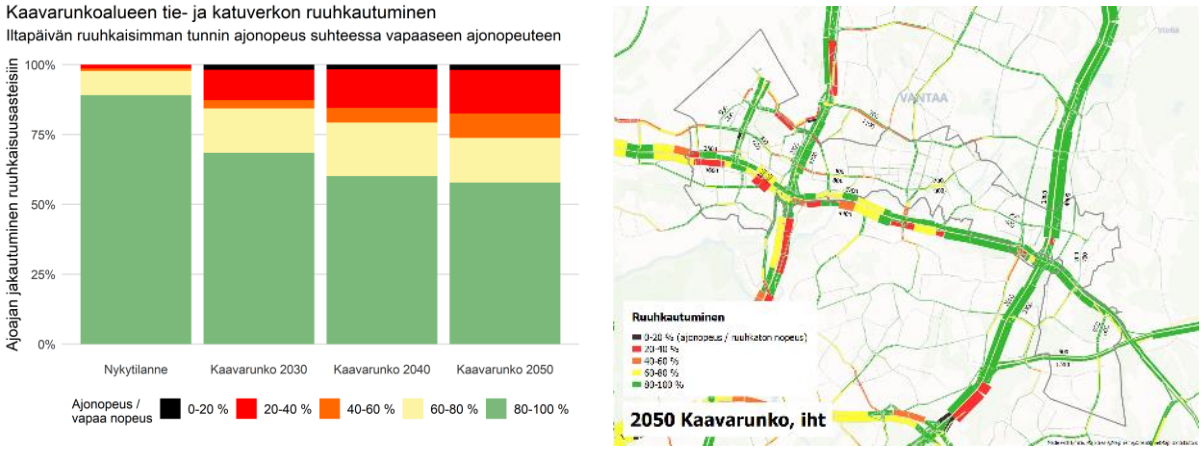
Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat ruuhka-aikana ja suurempi osuus ajoajasta vietetään hidastuneessa liikenteessä. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

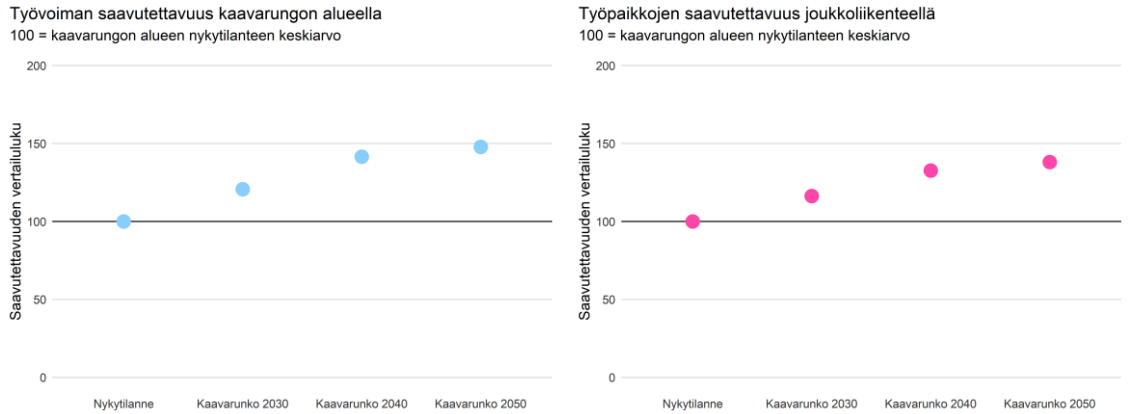
Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.



Kuvat 108 ja 109. Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Maankäytön tehostuminen parantaa alueen kilpailukykyä

Kaavarungon vaikutuksesta kaavarungon alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi ja alue tiivistyy. Tämä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen alueella ja parantaa alueen kilpailukykyä yritysten sijoittumispaikkana. Raitiotien rakentaminen voimistaa tätä vaikutusta ja toisaalta katuverkon ruuhkautuminen ei kasva niin merkittävästi, että se haittaisi työvoiman saavutettavuuden kehitystä.

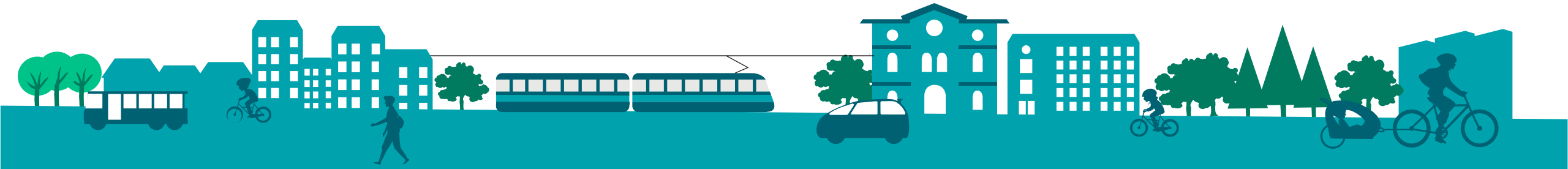


Kuva 110 ja 111. Työvoiman saavutettavuus kaavarungon alueella ja työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Vaikutukset ja liikenne-ennusteet ovat herkkiä ruuhkamaksujen käyttöönotolle ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksien suhteen

Ruuhkamaksu ei ole perusoletuksena tässä arvioinnissa, mutta sen käyttöönotto lisäisi merkittävästi kestävien kulkutapojen osuutta liikkumisessa ja siten vähentäisi autoliikenteen ruuhkautumista. Sen sijaan ruuhkautuminen on pitkällä aikavälillä perusennustetta pahempaa, mikäli koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida.

Kaavarunkoluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset



Kaavamääräykset

- Yleismääräystä täydennetty koskien mm. hiilinieluja, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä sekä kulttuuriympäristön huomioimista.
- Kaupallisten palveluiden alueen määräys (KM) muutettiin vastaamaan Helsingin hallinto-oikeuden päätöstä koskien Yleiskaavan 2020 KM-määräystä: määräyksestä poistettiin *”Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä*” -osuus.
- Tiivis työpaikka-alue -määräyksestä poistettiin *”Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja”*-osuus.

Keskustat

- Annefredin keskusta-alueen rajausta on tarkistettu.
- Keskusta- ja lähikeskusta-alueiden määräyksiä on tarkistettu ja synkronoitu keskenään ja suhteessa Yleiskaava 2020:aan. Määräyksiin lisättiin vaatimus siitä, että ”Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa”.

Palvelut

- Hakunilan keskusta-alueen itäreunalle lisätty julkisten palvelujen kehittämistarve-symboli.

Asuinalueet

- Fazerila: Vierailukeskuksen länsipuolella palautettu yleiskaavan mukainen ratkaisu (TY).
- Pientalovaltaisten asuinalueiden (AP) ja viheralueiden keskinäisiä rajauksia on tarkistettu neljässä kohteessa.
- Eri asuinaluetyyppien määräyksiä on tarkistettu ja synkronoitu keskenään ja suhteessa Yleiskaava 2020:aan. Monimuotoiselle asuinalueelle (A) lisättiin Yleiskaavan 2020 mukainen määräys koskien olemassa olevien pientaloalueiden täydennysrakentamista ja vaalimista.

Kaupunkikuvalliset merkinnät

- Vahvaa kaupallista julkisivua on jatkettu Annefredin pysäkkiympäristössä Tikkurilantien pohjoispuolella.
- *”Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila”* -merkinnän nimi muutettiin muotoon *”Tärkeä käveltävä kaupunkitila”.*
- Lisätty tärkeitä käveltävän kaupunkitilan yhteyksiä Jumbosta Huberilaan sekä Tikkurilan tehtailta joen yli ratikkapysäkille.
- Tarkistettu maamerkkimerkinnän kriteereitä, poistettu Hakunilasta kaksi kohdetta
- Jokiniemen kampusalueella muutettu kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila – merkintä viheraluekohteeksi.

Liikenne

- Lisätty tunnelissa kulkevat rataosuudet Vuosaaren satamaradalle.
- Yleispiirteistetty liikennealueet yleiskaavan esitystavan mukaisiksi.
- Tarkennettu raitiotien linjausta ja raitiotien pysäkkien sijainteja.

Luonto ja viheralueet

Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille kirjoitettiin kuvailevat määräykset ja verkosto tuotiin pääkartalle. Ekologista verkostoa täydennettiin. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisin, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020, eli ylemmät kaavatasot ohjaavat rakentamaan yhteyden päälle. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Rakentamisalueita muutettiin viheralueiksi Länsimäessä siten, että aluevaraukset ovat samanlaiset kuin Länsimäen kaavarungossa. Ratikan kaavarungon ulkoraja muutettiin siten, että Länsimäen kaavarungon selvitysalue ei ole kaavarungossa mukana.

Avointa maisematilaa rajaava metsäinen rinne, joka on myös paikallinen metsäinen ekologinen yhteys, muutettiin rakentamisalueesta viheralueeksi Heidehofinpuistossa. Rajakallio Vaaralassa muutettiin viheralueeksi, koska jyrkkärinteistä kalliomäkeä ei kannata uhrata melko tehottomalle pientalorakentamiselle. Rajakalliolla ja sen rinteillä on lehtoja, kangasmetsiä, kalliometsiä ja avokalliota, jotka on luontoselvityksessä luokiteltu arvoluokkiin II ja III. Hakunilassa merkittiin Hevoshaka puistoalueena eikä viherketjuna varmistamaan kokonaisuuden säilymistä.

Pakkalassa lisättiin HK:n tehdasalueelta kohti etelää viherketju ja viherketjujen sijaintia muokattiin.

Viher- ja virkistysalueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohjetta (SAAVU) testattiin ratikan kaavarunkoon. Analyysin pohjalta virkistysaluepisteitä lisättiin alueille, joilla näytti olevan liian vähän pientä kaupunkivihreää Veromiehessä, Pakkalassa, Viertolassa ja Vaaralassa. Muuten viher- ja virkistysalueiden määrä ja saavutettavuus todettiin mitoitusohjeen pohjalta riittäväksi.

Viherketju-määräystä täydennettiin siten, että siitä käy selkeämmin ilmi, että tarkoitus on säilyttää asemakaavoitetut viheralueet ja luontoarvot ketjun kohdalla, ja merkintä voi tarkoittaa ulkoilureittiyhteyttä tai ekologista yhteyttä.

Tehdyt muutokset vähentävät luonnoksen vaikutusten arvioinnissa todettuja haitallisia vaikutuksia luontoon.

VANTAAN
RATIKKA

Vantaa

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

YK0049

VANTAAN RATIKKA

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO 4

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET 5

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022 6

Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet 7

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET 9

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet 9

Liikenne ja liikkuminen 9

Luonto ja viheralueet 10

Aviapolis 11

Liikenne ja liikkuminen 12

Kaupunkikuva ja maisema 15

Luonto ja viheralueet 16

Palvelut ja kauppa 16

Tikkurila 17

Asuminen 18

Liikenne ja liikkuminen 18

Luonto ja viheralueet 19

Palvelut ja kauppa 20

Hakunila 22

Kaupunkikuva ja maisema 23

Luonto ja viheralueet 23

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET 27

Puolesta 27

Vastaan 27

Ratikan linjaus ja pysäkit 34

Ratikan katusuunnitelmat 41

Ratakujan tunneli 42

Muut ratikkaan liittyvät aiheet 44

MUUT MIELIPITEET 45

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, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

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. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista mielipiteistä. Mielipiteet on raportissa jaettu suuralueittain siten, että kyseisellä alueella puhututtaneet aihekokonaisuudet on käsitelty omana kappaleenaan teemoittain. Koko kaava-aluetta koskevat mielipiteet on käsitelty omana kokonaisuutenaan. Samoja aihealueita nousi esiin useammassa mielipiteessä. Ne ovat koottuna tässä raportissa siten, että niille on annettu yksi yhteinen vastine. Mielipiteiden esittäjiä ei ole yksilöity. Luonnoksesta saadut lausunnot on koottu omaksi raportikseen.

Kaavarunkoehdotus on laadittu mielipiteitä ja vuorovaikutuksen rinnalla laadittuja vaikutusten arviointeja yhteensovittaen. Tämä kooste on toiminut tärkeänä pohjana ratkaisuista käytävälle keskustelulle. Kaavarunko etenee hyväksymiskäsittelyyn 2023 keväällä.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä sekä Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilta. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta –sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä klikattiin 1645 (sivustoille tai profiiliin) kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams-live tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, Hakunilan urheilupuistossa. Paikalla noin 300–400 osallistujaa.
- 9.6. Aviapolis teemapäivä Ilmailumuseolla. Paikalla oli noin 50–60 osallistujaa.
- 14.6. Länsimäen asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.
- 21.6. Tikkurilan asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.

Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa

aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä. Asukastilaisuuksissa keskustelussa oli muun muassa seuraavat aiheet:

- Ratikan kytkeytyminen pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkkoon
- Pyöräbaanojen kytkeytyminen pääkaupunkiseudun verkkoon
- Ratikan reitti ja pysäkkien sijoittuminen
- Ratikan vaikutus katutilaan ja sitä ympäröiviin rakennuksiin
- Yhteys Porvoonväylälle
- Tikkurilan tunneli
- Huoli yhteyksien heikkenemisestä Rajakylään
- Ratikan syöttöliikenne ja matka-aika
- Kustannukset ja investointi
- Ratikan rakentamisen vaikutuksen ympäristöön, kuten melu ja tärinä

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022

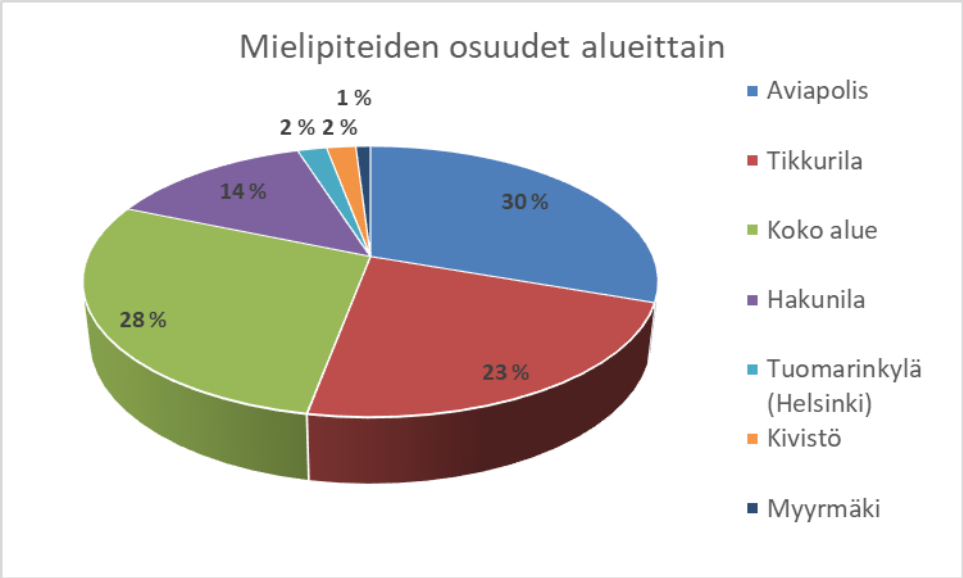
Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää Osallistuvavantaa –verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta. Luonnoksesta antoi mielipiteensä yhteensä 44 vastaajaa, joista 37 saapui Osallistuvavantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken Osallistuvavantaa -palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Nähtävillä olon jälkeen kaikki luonnoksesta jätetyt mielipiteet eri lähteistä yhdistettiin yhdeksi taulukoksi, missä ne järjestettiin Osallistuvavantaan kyselyssä valittaviin teemallisiin kokonaisuuksiin sekä eri suuralueita koskeviin kokonaisuuksiin. Mielipiteiden karttamerkinnät siirrettiin kartalle piste-, alue- tai viivakohteena ja ne myös järjestettiin teemallisiin kokonaisuuksiin sen aiheen mukaan mitä aihealuetta karttamerkintä koski. Osallistuvavantaan kyselyssä valittavia teemoja olivat asuminen, kaupunkikuva ja maisema, liikenne ja liikkuminen, luonto ja viheralueet, palvelut ja kauppa, työpaikat, vapaa-aika ja muu.

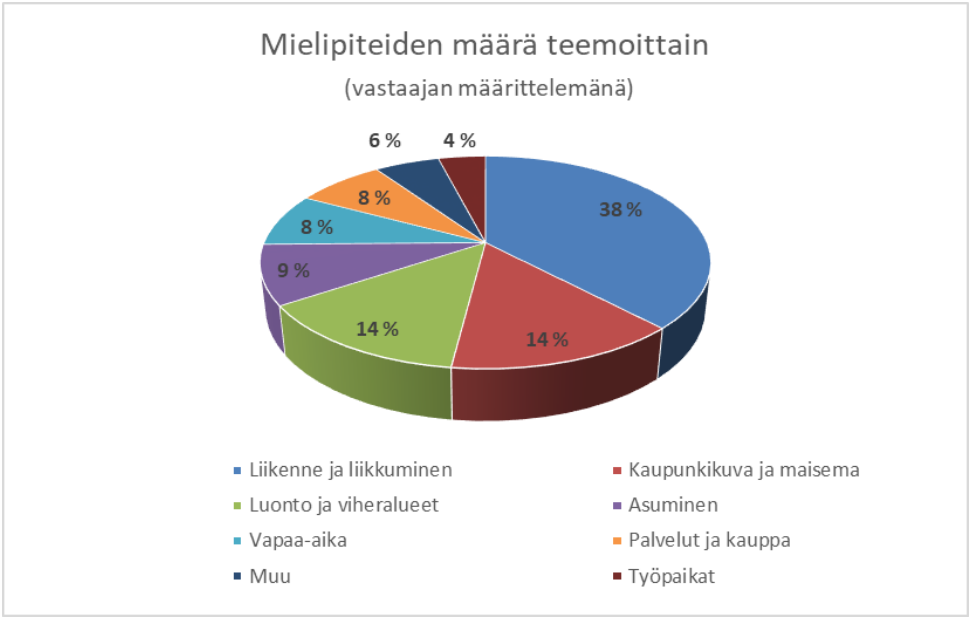
Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät joko koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa, tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on huomioitu ja välitetty eteenpäin kyseisistä aihealueista vastaaville henkilöille tiedoksi jatkosuunnitteluun mm. viheraluesuunnitteluun, liikennesuunnitteluun tai asemakaavoitukseen.

Mielipiteisiin on täydennetty hakasulkeisiin sijaintitietoja, jos se ei itse mielipidetekstistä käy ilmi.

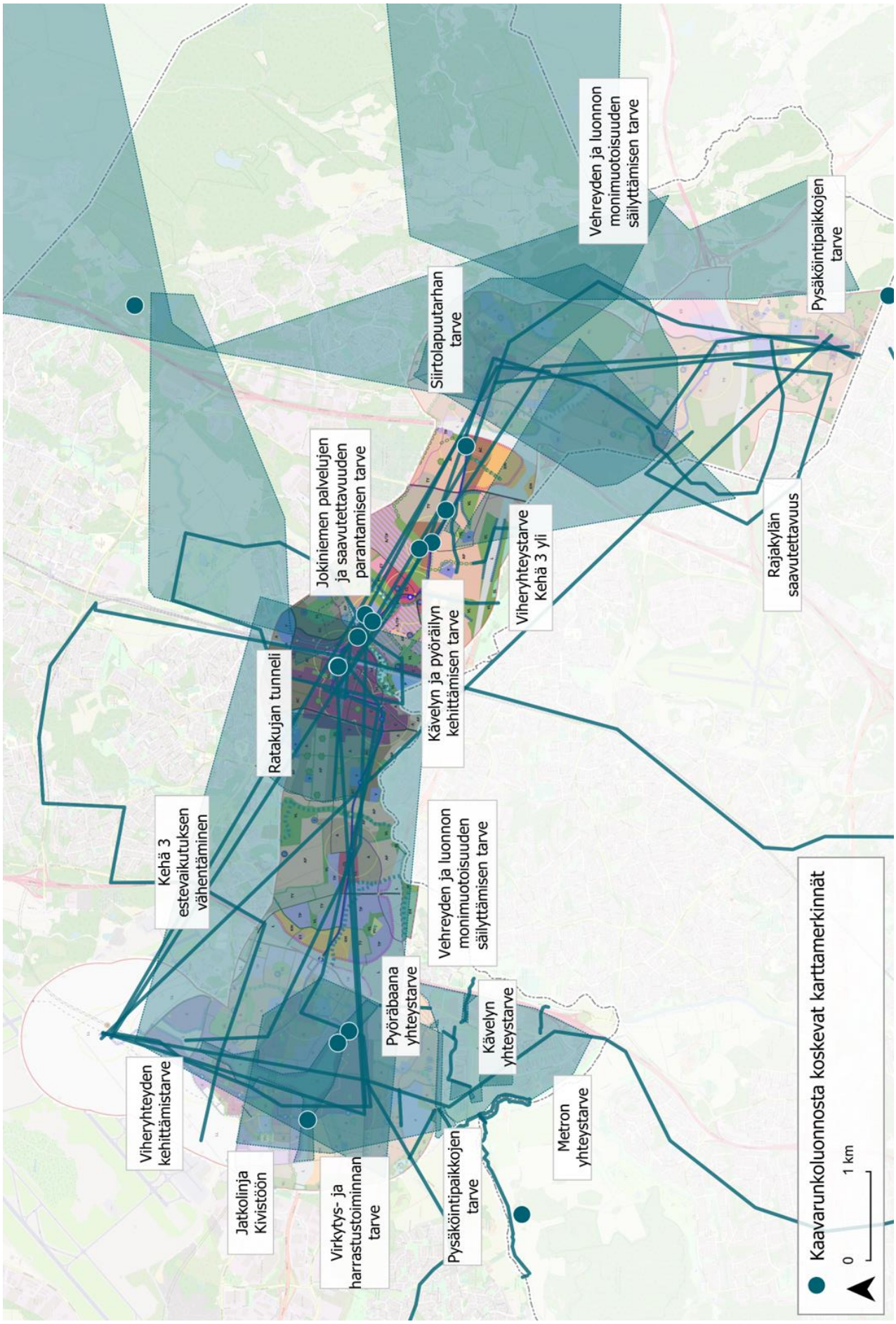
Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet



Kuva 1 Mielipiteiden osuudet alueittain



Kuva 2 Mielipiteiden määrät teemoittain.



Kuva 1 Kaavarunkoluonnosta koskevat karttamerkinnät ja eniten puhututtaneet aiheet.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet

Kaavarunkoluonnoksesta saatiin neljä mielipidettä, joissa todettiin luonnoksen vaikuttavan hyvältä tai erittäin hyvältä. (M8, M43, M46, M48, M85) Lisäksi todettiin, suunnitelman auttavan ja nopeuttavan näihin [lentokentälle ja Tikkurilan asemalle] kulkemista merkittävästi (M86)

Liikenne ja liikkuminen

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä. Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia. (M94)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Luonto ja viheralueet

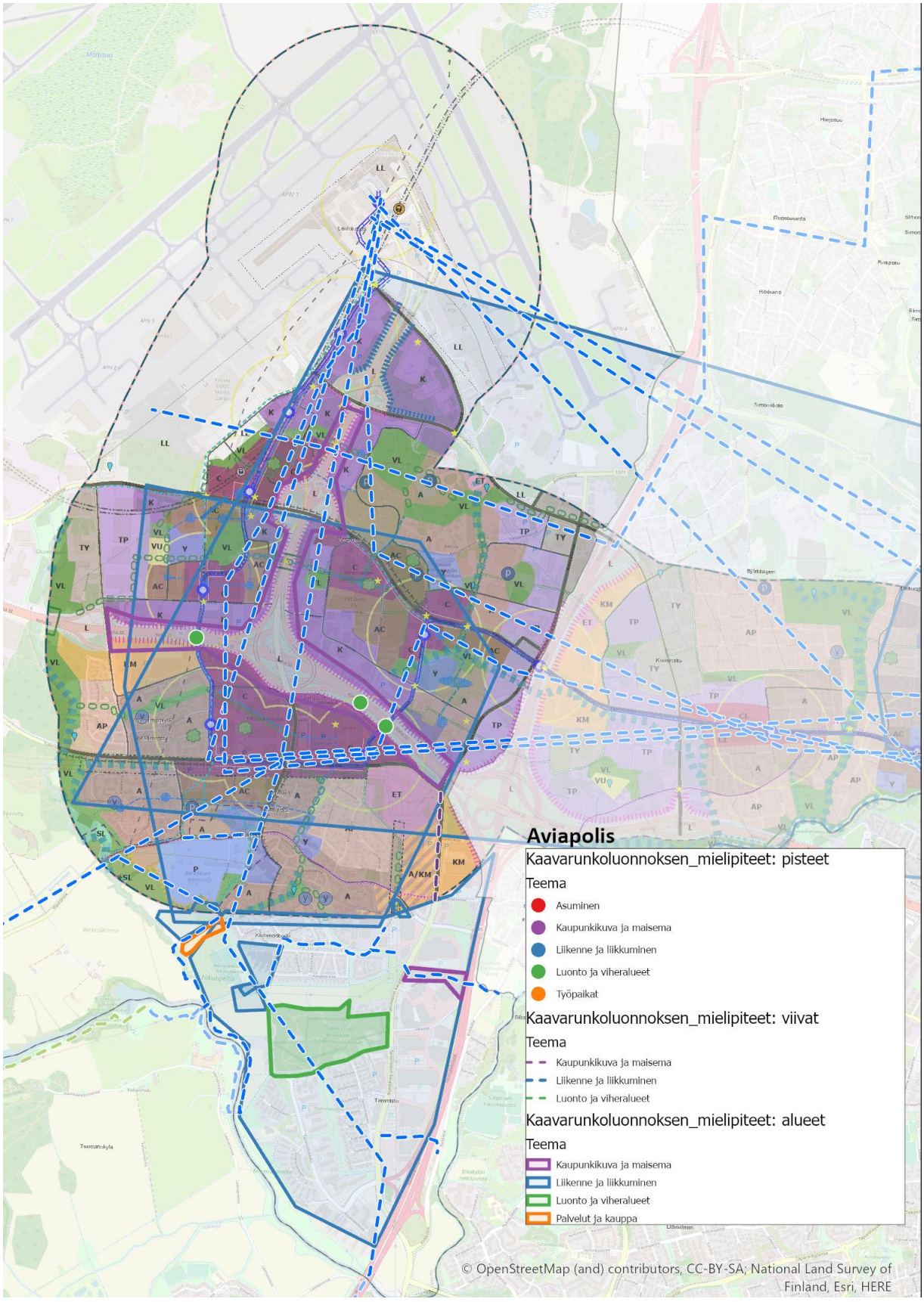
Metsä ja viheralueiden pirstaloituminen vie eläimiltä mahdollisuudet selviytymiseen sekä kadottaa ihmisiltä virkistysalueet. Koskematon metsä on sellaista parhaimmillaan. (M77)

VASTINE:

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Aviapolis



Kuva 2 Aviapoliksen alueelta saadut karttamerkinnät

Liikenne ja liikkuminen

Ei ole oikein mitä kommentoida Kartanonkoskella asuvana... Hyvä, ettei tule Kartanonkoskelle meluamaan, mutta toivotaan metroa lentokentältä Helsinkiin --> Jumbon, Kartanonkosken ja Tammiston kautta menevänä. Kartanonkoski ja Tammisto pitäisi käytännössä olla osa Helsinkiä. Nyt tekee tyhmän hyppäyksen raitiovaunukaava tältä alueelta...? (Neutraali kommentti ja toteamus) (M30)

Karkea luonnos mahdollisesta metron aikeesta / potentiaalisesta projektista. Toivotaan ettei projekti muutu "hankkeeksi" eli termiksi, jota käytetään paljon valtion epäonnistuneissa projekteissa ja rakennuspuuhaluissa. (M32)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään, Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Pyöräliikenteen pääreitit tulisi lisätä karttaan. (M71)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Poikittaisliikenteen kannalta tärkeä reitti. Turvallisuus paranisi, mikäli yhteys toteutettaisiin baana-tasoisena, jolloin oleskelulle ja läpiajoliikenteelle olisi omat

väylät. Ilman baanaa läpiajoliikenne ohjautuu oleskelureiteille. On aivan varmaa, että Ylästöstä Kartanonkoskelle ja edemmäs etelään päin kulkevat koululaiset ja työmatkalaiset eivät tule kiertämään valtavaa mutkaa Lentoasemantien liikenneympyrän kautta, kun tästä oikaisemalla pääsee lisäksi polkemaan puiden eikä autojen vieressä. Alueelle on nyt muutoinkin tulossa rakentamista ja toimintoja, joten varaus kannattaisi lisätä. (M72)

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa: Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa. Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä. Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta. (M95)

VASTINE:

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanan linjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoisen reitin etelälänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Tämä pätkä Ylästöntietä kannattaisi elämyskeskuksen myötä rauhoittaa kestäville kulkumuodoille ja keskittää henkilöautojen läpiajo Tulkintielle Pakkalan puistotien kautta. (M73)

VASTINE:

Liikenneverkollisesti Ylästöntien osuus Pakkalan puistotien ja Lentoasemantien välillä on luokiteltu alueelliseksi kokoojakaduksi. Alueen maankäyttö ja liikenneverkko laajemmin huomioiden katuosuuden muuttaminen pelkille kestäville kulkumuodoille ei ole mahdollista.

Aviapoliksen keskustasta pitäisi pyrkiä rakentamaan pitkällä aikavälillä yhtenäinen kävelykeskusta, kuten Tikkurila ja Myyrmäki. Kehä 3:n pirstaloiva vaikutusta pitäisi pyrkiä torjumaan vielä voimakkaammin. (M71)

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä. (M93)

VASTINE:

Kaavarungossa Veromiehen kaupunginosa nähdään useampien pienten ja omaleimaista keskustojen verkostona. Koko Aviapoliksen kaupallinen palvelukeskus on Jumbon ja Flamingon alue, joka ratikan avulla yhdistetään paremmin ympäröiviin alueisiin. Jumbo-Flamingo -aluetta pyritään tarkemmassa suunnittelussa saada avautumaan paremmin ympäröiville kaduille ja löytää yleisiä kävelyn ja pyöräilyn alueita myös alueen sisältä. Näiden ytimeen suunnitellaan paljon kävelypainotteisia alueita. Näiden pienten kaupunkikeskustojen yhdistäminen toimivaksi verkostoksi erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta on haastavaa johtuen mm. alueen suuresta koosta ja suurten liikenneväylien luomasta estevaikutuksesta. Ratikkalinja toimii osaltaan keskustojen yhdistäjänä ja ajallisten etäisyyksien supistajana.

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen

Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Kaupunkikuva ja maisema

Yleiskaavan katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä pitäisi jotenkin huomioida. (M70)

VASTINE:

Tammiston kauppatien Yleiskaava 2020:n Katukuvan kehittämisvyöhyke -merkinnän mukaan "Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista." Yleiskaavaselostuksessa tarkennetaan, että tiemäisten katuympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta.

Ratikan kaavarungossa alueen kehitys näkyy Tammiston kauppatien länsipuolen osoittamisena A/KM-merkinnällä, joka kuvastaa tavoiteta alueen muuttumisesta vaiheittain asuinympäristön suuntaan.

Tammiston kauppatie on myös potentiaalinen tulevaisuuden ratikkakatu, kun varaudutaan ratikan jatkoon Helsingistä Vantaan puolelle. Koska alueen luonteen muutos on varsin pitkän ajan tavoite, ei ratikan kaavarungossa ole esitetty tarkempia kaupunkikuvallisia kehittämismerkintöjä, vaikka yleiskaavan perusteella sellaisia voisi alueelle esittää.

Luonto ja viheralueet

Tarvitaan: viheryhteyden kehittämiskohta [Kehä III:n yli] (M74, M75, M76)

VASTINE:

Viheryhteyksien kehittämiskohtia on merkitty ensisijaisesti kehitettävien viheryhteyksien kohdalle. Näille kohdille on suurin tarve rakentaa tai kehittää vihersiltoja tai laajoja alikulkuja, joita eläimet ja ihmiset voivat käyttää liikkumiseen.

Kehä III on este ihmisten liikkumiselle Aviapolis-keskustassa. Tätä estevaikutusta hälventämään ratikan kaavarunkoon lisättiin tärkeä käveltävä kaupunkitila Jumbosta pohjoiseen. Yhteys on asemakaavan mukainen.

Ratikasta johtuen joudutaan olemassa olevia katusiltojen kansia uusimaan ja leventämään. Leveämpi siltakansi palvelee nykytilannetta paremmin osin myös ekologisena yhteytenä esim. yöaikaan ilman erillisiä viherrakenteitakin.

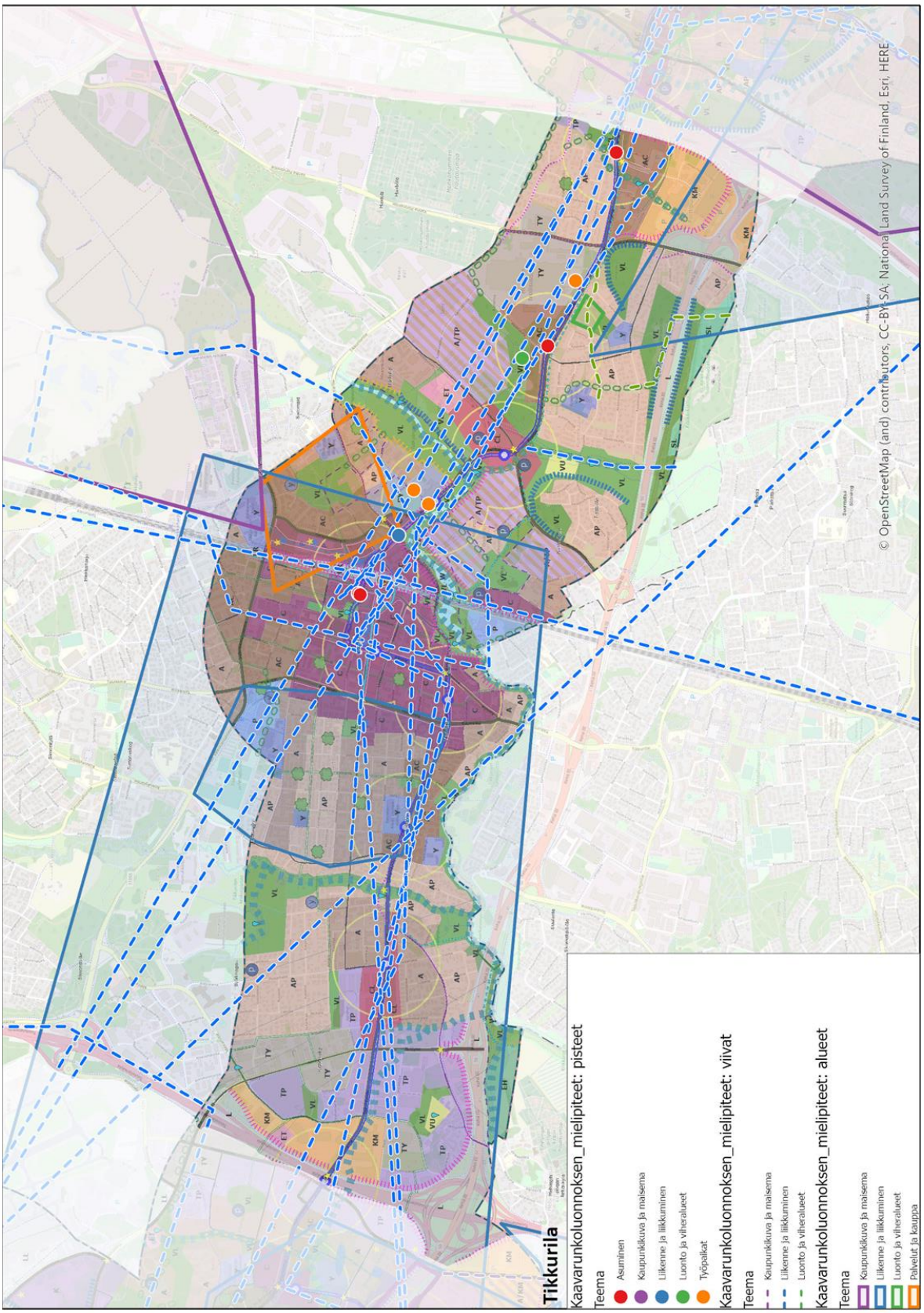
Palvelut ja kauppa

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] kaivattaisiin uimahallia tai muuta vastaavaa (M40)

VASTINE:

Konsulttiyhtiö Sport Venuen vuonna 2018 tekemän vesiliikuntaselvityksen perusteella kaupungissa olisi tarvetta uusille uimahalleille lähivuosina. Elmon urheilupuistoon rakennetaan uusi uimahalli lähivuosina. Tämän lisäksi saavutettavuuden ja väestönkasvun kannalta perusteltuja sijoituspaikkoja olisivat keski-Vantaalla Kivistö, joka voisi palvella myös Aviapoliksen alueen asukkaita.

Tikkurila



Kuva 3 Tikkurilan suuraluetta saadut karttamerkinnät

Asuminen

Mukava paikka asua, odotan jotta pääsen tulevaisuudessa hyödyntämään ratikka linjaa. Pysäköintipaikkoja tarvitaan lisää alueelle [Kaskela]. Sekä kaipaan lähettyville siirtolapuutarha, josta voisi ostaa itselleen mökin. (M4, M5)

VASTINE:

Kaskelan alueella on kaavarunkoluonnoksen määräyksen mukaisesti suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Alueen pysäköintitilannetta tarkastellaan vielä tarkemman asteisessa suunnittelussa, jonka yhteydessä ratkaistaan myös pysäköintipaikkojen määrä.

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013 https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Liikenne ja liikkuminen

Aluetta tulisi kehittää kevyenliikenteen kannalta. Yhteys Pilvijärvelle Tikkurilasta kevyttä liikennettä pitkin on heikko. Joenvarsireitti Tikkurilasta / Jokiniemestä uudistetulle koivukylän väylälle olisi tarpeen, matkan tullen kohtuulliseksi siirtyä kevyttä liikennettä pitkin. Lisäksi joenvarsi reitti toisi luontoa lähelle kaupunkia. Myös golfkentän laajentumisen näkisin Tikkurilan alueen kannalta kannattavaksi (M42)

VASTINE:

Keravanjoen varressa kulkee nykyisin ulkoilureitti kaavarungon alueella Tikkurilantielle asti. Kaavarunko ei ota kantaa reitin jatkumiseen vaan se ratkaistaan muun suunnittelun yhteydessä.

Golfkenttiä on tarkasteltu yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Hanabölen pelloilla golfkentällä on laajenemisen mahdollisuuksia.

Suunnitelmassa metrolle pääsisi huomattavasti helpommin ja nopeammin Tikkurilasta (M87)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan yleiskaava 2020:n ratkaisua, jonka keskeinen osa on raitiotielinjaus Mellunmäestä Lentoasemalle. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Luonto ja viheralueet

Jostain kohtaa kehän yli viherketju [Kuninkaala] (M16)

VASTINE:

Viherketju-merkintää ei olla käytetty pelkästään liikennealueen päällä, vaan se tarkoittaa laajempaa kytkeytynyttä viheralueiden kokonaisuutta.

Tämä vehreä ja rauhallinen yhteys palvelee ensisijaisesti koululaisia, mutta myös lähialueen ulkoilijoita vauvasta vaariin. Vehreä metsäinen reitti tarjoaa lapsille aivan erilaisen liikkumisympäristön kuin meluisa ja rauhaton Kyytitien varsi. Väitän että tällaisilla asioilla on jopa vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin ja mielenterveyteen. Tätä metsäreittiä ja sen tunnelmaa on kehunut moni helsinkiläinen tuttava, joka on saapunut meille kylään bussipysäkiltä tätä reittiä pitkin! Eihän tuhota kaikkea viihtyisää ja vihreää, ainutlaatuista ympäristöä rakentamisen tieltä. Myös pientaloalueella tarvitaan lähiluontoa. (M54)

Tämä korpialue [Lindmaninkorpi] ikivanhoine kuusineen tarjoaa alueen asukkaille vertaansa vailla olevan lähivirkistysalueen. Täällä lähimetsässä alueen lapsiperheet, päiväkotiryhmät ja koiranulkoiluttajat seikkailevat kesät talvet ja lepuuttavat hermojaan. Aluetta ei saa merkitä asumiskäyttöön, mikä väistämättä tulisi tuhoamaan ko. alueen virkistyskäytön lopullisesti! Erityisesti lapsia varten kunnollisia lähimetsiä tarvitaan, jottei metsäänkin tarvitse lähteä autolla. Kyytitien toisella puolella olevat viheralueet ovat ihan eri luokkaa kuin tämä upea metsä ikivanhoine kuusineen. (M55)

Tästä lähivirkistysalueesta [Kanervanummi] voi aivan hyvin tinkiä, mikäli sen avulla voidaan säästää Lindmaninkorpi. Täällä ei ole viihtyisää ja säästettävää luontoa jäljellä, joten kapea viheryhteys tässä riittäisi. (M56)

VASTINE:

On totta, että viheralueilla on positiivisia vaikutuksia ihmisten fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Se on syy siihen, että kaavoissa varataan virkistysalueita ihmisten käyttöön. Ratikkapysäkkien lähelle halutaan kuitenkin rakentaa asuntoja. Kuusikon pientaloalueella on kolme laajaa metsäistä viheraluetta. Näistä Untipakka ja Variskallio pääosin säilyvät, mutta Lindmaninkorpi on osoitettu osaksi rakentamiseen. Koulun vieressä kuitenkin säilytetään noin hehtaarin verran metsää, jossa on myös leikkipaikka.

Yleiskaavaluonnoksessa oli Kanervanummen kohdalla vain virkistysalueyhteyden merkintä. Kanervanummella on mm. Suomen 100-vuotisjuhlien kunniaksi istutettu metsä. Yleiskaavan 2020 vuorovaikutuksessa vaadittiin Kanervanummea merkittäväksi yleiskaavaan alueena, ja niin tehtiin. Yleiskaavan viheralueita ei osoiteta rakentamiseen kaavarungossa.

Palvelut ja kauppa

Vertasin Tikkurilan aseman Espoon kaukoasemiin (Tapiola ja Matinkylä) ja kyllä olen pettynyt Vantaan asukkaana. Ottakaa esimerkki vaikkapa niistä! Mukava ja toimiva liikenne-palvelu-kauppa keskukset. Tapiolan alue on myös hauskaakin jääpuisto/lampineen. (M50)

VASTINE:

Raitiotien pysäkkien ympärille on piirretty 300 metrin etäisyydelle pysäkinseudun kehittämismerkintä. Tälle alueelle pyritään keskittämään paljon käyttäjiä vaativat palvelut. Pysäkinseutujen kehittämisen kärkenä on lähiympäristön käveltävyys ja viihtyisyys. Pysäkinseudut toimivat myös kestävän liikkumisjärjestelmän kehittämisen napoina. Kaiken tämän toteuttamiseen kuluu tosin aikaa, ja se tapahtuu ratikkaan perustuvan kaupunkikehittämisen tuloksena. Ratikan kaavarunko ohjaa yleisellä tasolla tätä kehitystä ja tarkentavaa suunnittelua.

En huomannut mitään, mikä voisi parantaa autottomien Jokiniemen asukkaiden elämää. Tulevatko uudet ruokakaupat lähialueseen? Ei tule. Entäs iso kauppakeskus? Ei tule. Mutta asukasluku nousee huomattavasti. Entäs jos bussi kiertää alueen tiheämpi kuin kerran tunnissa? Tuskin. Kaikki palvelut on suunniteltu

tai on jo radan toisella puolella, meille vain tulee ihmisiä lisää. Levottomia asukkaita ottaen huomioon kampus ja opistotalot. Lisäksi miksi ei ole edes suunnitelussa uintipaikkoja Keravan joelle? Lähin on Matarikoskella. Itä-Vantaalla on muutenkin aika vähän uinti mahdollisuutta. Periaatteessa vain kaksi: Kuusijärvi ja Matarikoski. Onko niin vaikeaa rakentaa esim. kirjastoon pihaan ihanaan nurmikoon pari vesihanaa? Tai vaikkapa suihkua? (M51)

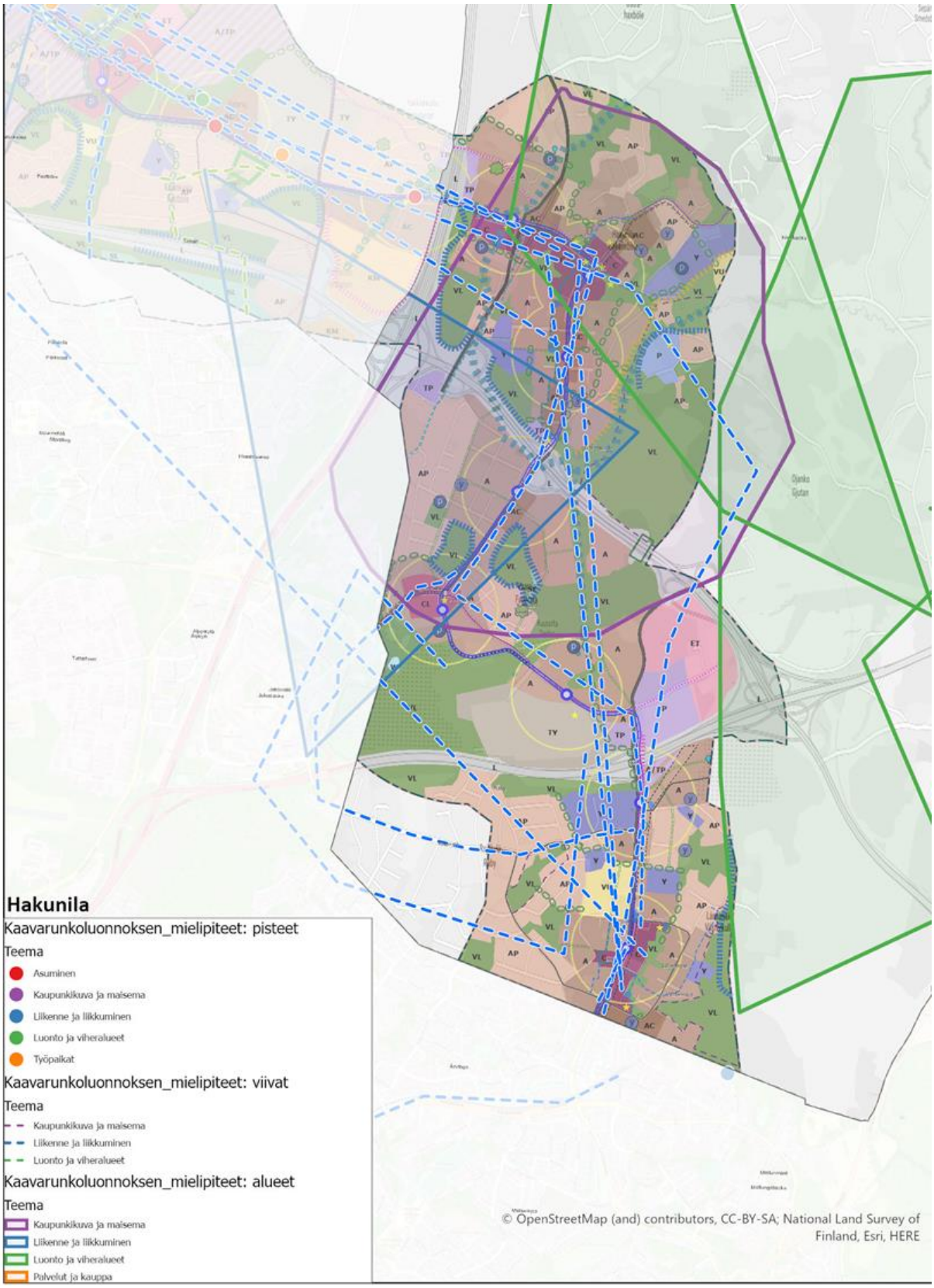
VASTINE:

Vantaan ratikka korvaa toteutuessaan nykyisen bussirunkolinjan 570. Tämä aiheuttaa myös muita linjastomuutoksia esimerkiksi Jokiniemen alueen bussilinjastoon. Ratikan aikaista linjastoa on jo jonkin verran selvitetty, mutta siitä ei ole vielä päätöksiä.

Syksyllä 2022 valmistuneessa kaupan palveluverkkoselvityksessä on tarkasteltu päivittäistavarakaupan verkon kehitysnäkymiä ja potentiaalisia sijainteja keskusta-alueilla. Siinä Tikkurilan aseman ympäristö on osoitettu ensisijaisena päivittäistavarakaupan sijaintina ja Jokiniemen kampusalue vaihtoehtoisena päivittäistavarakaupan sijoittumispaikkana. Jokiniemen alueen lisärakentaminen esim. Jokiniemen kampus -hankkeessa mahdollistaa uutta liiketilaa, ja mahdollisesti myös päivittäistavarakaupan toteutumisen alueelle.

Keravanjoen uintipaikkamahdollisuuksia on pohdittu Yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Joen varrella olevilla uimarannoilla veden laadun tilanne voi vaihdella hyvin nopeasti, sillä joen valuma-alue on laaja ja uimapaikkojen vesi vaihtuu joen virtauksen myötä jatkuvasti. Keravanjoen haasteena on sen vedenlaadun heikentyminen esim. voimakkaiden sateiden jälkeen sekä hellekausina, jolloin bakteerien määrä vesissä kasvaa. Lisäksi veden sameus vaikeuttaa mahdollisia pelastustehtäviä rannoilla.

Hakunila



Kuva 4 Hakunilan suuralueelta saadut karttamerkinnät

Kaupunkikuva ja maisema

Ihanan lähellä luontoa ja tarvittavat palvelut löytyvät läheltä. Helppo myös päästä tarvittaessa julkisilla kulkuvälineillä joko Helsinkiin tai Tikkurilaan. Pidän alueen vihreydestä ja luonnosta, missä tykkään kävellä. Lisäksi, kun vielä johonkin lähelle saisi siirtolapuutarhan minne olisi helppo päästä nauttimaan kesästä ja vapaa-ajasta. (M6)

VASTINE:

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013 **https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf**).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Luonto ja viheralueet

Westerkullan kartanokeskuksen ja sitä ympäröivien peltoaukeiden muodostama alue on erittäin hyvin säilynyt kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti korvaamattoman arvokas kokonaisuus, jota myös omistajien toimesta on hoidettu mahdollisimman hyvin sen vanha luonne säilyttäen. Alueen itäreunalla sijaitsee Gubbackan rinne, jossa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi määritelty yleiskaavassa luo-merkinnällä osoitettu alue (vanhoja laidunketoja - maakunnallisesti arvokas perinnemaisema, lehtomaista rinnettä ja kalliopainannesuo) sekä muinaismuistoalueeksi luokiteltu vanha kylän pohja 1600-luvulta. Westerkullan alue on siis edellä kuvailluin tavoin kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti erittäin arvokas kokonaisuus ja se on luokiteltu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa – Östersundomin alue maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi, joita ovat tämän määräyksen kuvauksen mukaisesti ”arvokkaat maaseudun maisema-alueet sekä maisemanähtävyydet”. Myös Vantaan uudessa vielä vailla lainvoimaa olevassa yleiskaavassa 2020 on kartanon ydinalueelle sijoitettu vinoviivoituksella lisämerkintä ”arvokas kulttuuriympäristö”." (M97)

Westerkullan kartanon erityisarvojen huomioon ottaminen kaavoituksessa Ratikan kaavarungossa on nähdäksemme hyvin tunnistettu Länsimäen alueen maisemallisen luonteen lähes täydellinen muuttuminen siirryttäessä tiiviiltä asuinalueelta Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan. Tämä on osoitettu hyvin kuvaavasti kaavarungon uudenlaisella merkinnällä ”Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna”, jota tulee kaavamääräyksen mukaan jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa.Myös kaavaselostuksessa on huomioitu tämän maisemallisen muutosalueen merkitys alueen maankäytön suunnittelun kannalta, kun sivulla 64 alueen olosuhteista on todettu, että ”Kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysalueisiin.”Liitämme oheen Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 esittämämme mielipiteen liitteineen ja toteamme, että siinä esitetyt näkökohdat pätevät pääsääntöisesti mielipiteenä myös Ratikan kaavarungon osalta. Erityisesti viittaamme tämän mielipiteen kappaleeseen 3, jossa on nimenomaan käsitelty kartanon kulttuurimaiseman huomioon ottamista Länsimäen alueen täydennysrakentamista suunniteltaessa. (Kohta 3. Erityisesti korostamme vielä sitä, että Länsimäen keskustan tiivistyvää rakentamista samoin kuin pääosin uutta asuinaluetta suunniteltaessa tulee eritystä huomiota kiinnittää rakennuskorkeuksien maisemallisten vaikutusten selvittämiseen. Tämä on erityisen tärkeää sen varmistamiseksi, ettei uudisrakentaminen aiheuta minkäänlaisia maisemavaurioita maakunta- ja yleiskaavoissa merkittäväksi kulttuurimaisemaksi määritellylle Westerkullan kartanon ja sen peltoaukeiden alueelle) (M98)

VASTINE:

Westerkullan peltoaukea ja pellon reuna ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella. Siksi reunaa kuvaava merkintä, jota mielipiteessä pidetään hyvänä, jouduttiin poistamaan kartalta. Laajempi reunametsä on kuitenkin osa paikallista metsäistä ekologista yhteyttä. Merkintä tuotiin pääkartalle ja siihen liitettiin määräys.

Ratikan kaavarungossa ei oteta kantaa rakentamisen korkeuteen.

Maanomistajien intressissä on, että kiinteistö otetaan täysimääräisesti mukaan Vantaan Ratikkakaupungin visioon, jossa on mitoitettu tavoitteet lisärakentamiselle ja siten toteuttaa maankäytön yhdenvertaisen kohtelun suhteessa muihin lähistöllä oleviin maanomistajiin.

Edellytämme, että kiinteistömme kaava arvioidaan uudelleen siinä valossa, miten se tulee liittymään alueen muuhun kehitykseen esim rakentamisen osalta. Vyöhykkeen kehittämiseen liittyvät yksityiskohtaisemmat aluevaraustarpeet ja muut alueidenkäyttöön liittyvät järjestelyt, esim liikenne- ja kulkuyhteydet on tutkittava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavaehdotuksen aikana tehtyä selvitystä liittyen kiinteistöjen liittymäratkaisuihin suhteessa ratikan suunnitelmaan Muutoksenhakijat ei pidä riittävänä. Kaavassa tulee huolehtia, että Slåttmossenin käyttötarkoitus taajamana ja kestävän kasvun alueena on mahdollista.

Muutoksenhakijoiden maa-alue liittyy kiinteästi kaavoitettavaan alueeseen ja Ratikka kaavan mukaan alue on osa kehitettävää taajama-aluetta, jonka lähietäisyydelle tavoitellaan tehokkaampaa maankäyttöä ja siten voidaan tutkia eri toimintojen yhdistämistä. Kaupungin on esitettävä, miten alueemme liitetään tulevaisuudessa katuverkkoon. Vaikutusten arviointia tulee tehdä laajemmin ja se tulee tehdä yhteistyössä maanomistajan kanssa.

Esitämme yhteenvetona että:
1) Slåttmossenin alue otetaan laajemmin mukaan laajempaan kaavamuutosaluetarkasteluun, jossa huomioidaan alueen kehittäminen niin virkistysalueena kuin työpaikka- ja asuinalueena myös siltä osin, miten alue liittyy yhteyksillään suunniteltuun ratikkakaavaan ja tieverkostoon.
2) Tiilistieltä varataan tie-/ajoyhtyes Slåttmossin alueelle. Myös Kuussillantieltä tulee esittää poistuvan Hopeatien osalta liittymä, joka mahdollistaa ajoyhteyden Slåttmossenin alueelle. Slåtmossenin alueelle on osoitettava korvaavat tieyhteydet. (M99, M100)

VASTINE:

Kartalle rajattu alue on pääosin ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella. Vantaan yleiskaavassa 2020 ajatuksena on, että ihmisten tarvitsemat kodit, työpaikat ja palvelut sijoitetaan ennen kaikkea raideliikenteen tuntumaan, jotta olisi mahdollista liikkua kestävästi ilman fossiilisia polttoaineita. Ratikan kaavarungossa tarkennetaan suunnitelmaa sellaisella alueella, jolle on tarkoitus rakentaa lisää, kun taas muualla, kuten rajatulla alueella, luontoa säästyy rakentamiselta. Kuitenkin arvokasta luontoa ja virkistysalueita sekä niiden välisiä yhteyksiä säilytetään ja jopa lisätään myös tiivistettävällä alueella.

Slåttmossenin virkistysalue on suurimmaksi osaksi ratikan kaavarunko-alueella. Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa, ei muuta sitä. Yleiskaavan viheralueita ei muuteta rakentamisalueiksi.

Slåttmossenin ajoyhteydet eivät ole kaavarunkotasolla ratkaistava asia.

Metsät ja ulkoilualueet suojeltava. Raitiovaunu sovitettava valmiiksi rakennettuun infraan. (M78)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä vaikutuksia metsiin ja ulkoilualueisiin itse raitiotiellä ei ole.

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET

Mielipiteiden joukossa saatiin myös runsaasti mielipiteitä, jotka koskivat ratikan kaavarungon sijaan ennemminkin ratikkaa, sen linjausta ja pysäkkejä tai ratikkahanketta yleisesti. Tästä raportin osuudesta löytyvät näitä aiheita käsittelevät mielipiteet.

Puolesta

Mielipiteiden joukossa oli neljä kannanottoa yleisesti ratikan puolesta.

- Todella hyvä että ratikkayhteys Vantaalle (M45)
- Uskon, että tulisin hyödyntämään tulevaisuudessa koko reittiä. (M7)
- Todella hienoa, jos yhteys Tikkurilasta länteen (esim Jumboon) paranee. Tekee Vantaasta pykälää enemmän oikean kaupungin. (M82)
- Mahtavaa, jos yhteys Tikkurilasta itään saadaan toimimaan. Vantaan luontaiseen keskustaan olisi hyvä päästä joka puolelta helposti julkisilla. (M83)

Vastaan

Joukossa oli myös ratikkahanketta vastustavia kommentteja, yhteensä 19 kappaletta.

Kaavailtu raitiolinja kulkisi ym. alueiden halki. Kuitenkin alueella on myös paljon pientalo asutusta, jolle syntyy sekä kova meteliä että luonnon muuttamista. Vähän laajemmalla alueella kaavaillun reitin varrella sijaitsee Kuusijärven alue joka yhdistyy Sipoonkorven luonnonsuojeltuun metsään. Luonnon monimuotoisuuden suojelu vaarantuisi. En kannata koko hanketta. Syitä on muitakin. (M60)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa esitetyt asiat eivät ei vaaranna luonnon monimuotoisuutta Kuusijärvellä tai Sipoonkorvessa. Rakentamisen sijoittaminen tiiviisti raideliikenteen yhteyteen säästää luontoa muualla.

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia ei ole. Raitiotiestä on tehty meluselvitys, jossa todetaan tarvittaviin kohteisiin melusuojausta. Vantaan ratikan vaikutukset eivät ulotu Kuusijärven tai Sipoonkorven alueelle.

Sipoonkorven metsät rajoittuvat Itä-Hakkilan ja Kuusijärven luonnon alueisiin. Molemmissa on korvaamatonta luontoa, jonka monimuotoisuutta yritetään varjella. Tämä kaatuu nyt Ratiovaunun reitille. En kannata koko Raitiovaunua !!! (M62)

VASTINE:

Ratikan reitti tai Ratikan kaavarungossa reitin ympärille n. 800 metrin etäisyydellä suunniteltava maankäyttö eivät yllä Itä-Hakkilaan, Kuusijärvelle tai Sipoonkorpeen. Hakunilassa Ratikan tuomat maankäytön muutokset keskittyvät Hakunilantien ja Kyytitien läheisyyteen. Ratikka tuo myös Sipoonkorven kansallispuistoa julkisella liikenteellä helpommin saavutettavammaksi.

Miksi joudumme maksamaan raiteista jotka eivät hyödytä kuin niitä joilla on jo juna? (M63)

VASTINE:

Vantaan ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Ratikka ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Koko ratikka on täysin tarpeeton ja kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Vantaalle ei ensinäkään tarvita kyseistä ratikkaa, se tulee olemaan todella kallis, ympäristöä ja katukuvaa pilaava, meluhaittaa aiheuttava ja todennäköisesti toiminnaltaan heikko. Idea tällaisesta kulkuvälineestä näin hajanaisella reitillä on täysin absurdi ja naurettava. Tästä asiasta kun käytäisiin avoin keskustelu, missä tulisi lopulliset kustannukset ja niiden vaikutukset kuntalaisille tietoon, tätä todennäköisesti vastustaisi yli 80% kuntalaisista. Kunnan johto varmasti tietää tämän itsekin.
Toivottavasti koko megalomaniaan perustuva projekti kaatuu, ennen kuin alkaakaan. Ihmetyttää ylipäätään mitkä motiivit tämmöisessä projektissa on.

Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki että hintalappu tulee olemaan tähtitieteellinen ja kustannusarviot eivät pidä lähimainkaan (vrt. Länsimetro, Olympiastadion jne.) Onneksi nettoveronmaksajana voin aina tarpeen vaatiessa vaihtaa kuntaa toiseen. (M12)

Koko ratikka on täysin tarpeetonta kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Ensinnäkään ratikkaa ei Vantaalle tarvita. Toisekseen se tulee olemaan todella kallis, epäkäytännöllinen, luontoa ja ympäristöä rasittava, melua aiheuttava ja todennäköisesti toimintavarmuudeltaan heikko.
Mikäli ratikasta käytäisiin avoin keskustelu, missä todellinen hinta tulisi selville, todennäköisesti yli 80% kuntalaisista vastustaisi sitä, tiedätte tämän itsekin. Toivottavasti koko megalomaaninen projekti kaatuu. Ihmetyttää mikä tämän todellinen motiivi edes on.
Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki, että kustannusarviot ei todellakaan tule pitämään likimainkaan. (vrt. Länsimetro, olympiastadion jne.) Kustannusten kasvaessa kukaan johdossa ei tietenkään ota mitään vastuuta, leikkivät vain ""yllättyneitä"" Onneksi maksukykyisenä henkilönä voin aina halutessani vaihtaa kuntaa, mikäli Vantaan taloutta ja asuinviihtyvyyttä tuhotaan, sen johdon älyvapailla päätöksillä. (M91)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikkahankkeeseen sisältyy itse raitiotien lisäksi koko katujen uusiminen ajokaistoineen ja esimerkiksi puineen ja pensaineen. Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet. Raitiovaunu on liikennemuotona melko vähän melua tuottava, ja meluvaikutukset ja mahdollinen melusuojaustarve on selvitetty. Toimintavarmuus on korkealla tasolla esimerkiksi omien kaistojen takia. Päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

[Tikkurilan aseman] Tunnelin rakentaminen on aivan turhaa sillä kun ratikka aiotaan rakentaa niin pitäisi myös ajatella ketkä sitä käyttää. Siksi reitin tulisi kulkea tulevan hyvinvointikeskuksen, koulujen ja urheilupuiston kautta sillä nuoret ja vanhukset ovat ne jotka ratikkaa käyttää. Reitin tulisi kulkea Tikkurilan aseman sivuitse, jolloin vaihto vielä sujuvaa, siitä tulevan hyvinvointikeskuksen kautta ja

Valkoisenlähteentien alikulun kautta aina urheilupuiston sivuitse asti. Käyttäjiä paljon enemmän kuin asuinalueiden kautta, joissa asukkaat käyttävät autojaan. Kaikesta huolimatta olen sitä mieltä että ratikkaa yritetään väkisin ajaa kaupunkiin ja sähkö bussit olisivat halvempia, joustavampia ja niillä voidaan kattaa ruuhkahuiput helpommin eikä myöskään tarvetta uudelle varikolle jne. Ratikan kustannukset ovat yleisen kustannuskehityksen takia noussut yli 30 % (M58)

Vastustan ratikan tuomista alueelle. Yhteyden rakentamisen hiilijalanjäljestä tulee valtava, Ratikka on tehoton ja kallis, monimutkaistaa vain matkustamista ja merkittävästi hidastaa sitä sekä luo luonnottomia rajauksia alueelle. Samalla rahalla saisi hiilineutraaliutta rakennettua huomattavasti tehokkaammin mm. investoimalla sähköbusseihin. (M67)

En kannata ratikkaa ollenkaan, sähköbusseilla voidaan kattaa hyvin liikennöinti jos vain halutaan ja huomattavasti halvemmalla (M57)

Raitiovaunu hanke Vantaalla on epäonnistunut monestakin eri syystä. Rahoitus on heikkoa, tarve olematonta tai hyvin pientä ja alueellista, maiseman ja kaupunkiympäristön muutos peruuttamatonta, arviot hyödystä ylisuuret. Raitiovaunun linja on helppo vaihtaa esim. nivellettyihin kaasulla ja sähköllä kulkeviin linja-autoihin. Tai esim Monorailiin. (M61)

Ratikka on itselleni täysin turha ja tuskin tulen sitä käyttämään. Ihan hieno uudistus, mutta miksi tarvittiin jo kolmas yhteys lentokentältä kaupunkiin. Turistit suuntaavat pääosin Helsinkiin, jonne Vantaan ratikka ei kulje. Toimiva kehärata on jo valmiiksi ratkaisu lentokentältä liikumiselle.
Lisäksi tämän takia bussilinjoja vähennettiin. Itse liikun lähinnä vain Helsinkiin, en Vantaan sisällä, joten ymmärrätte varmaan, että ratikka tuntuu täysin turhalta. (M65)

Sähköbussijärjestelmän hyötykustannussuhde on raitiovaunujärjestelmän hyötykustannussuhdetta merkittävästi parempi. Bussiväylällä kulkevan yli 24-metrisen bussin kulku automatisoidaan vaiheittain. Internetin lisäksi käytetään sähköpyöriä, sähköhenkilöautoja, sähköbusseja ja junia.
Monet veroja maksavat lapsiperheet haluavat asua omakotitaloissa rauhallisilla alueilla. Lapsille halutaan koulu, jossa opettajat opettavat ja lapset oppivat. Nykyisestä politiikasta saattaa seurata verotulojen vähentyminen ja toimeentulotukimenojen lisääntyminen. (M66)

Aivan turha hanke Vantaalle. Nykyisillä sähkö busseilla pystyy kehittämään reittejä Vantaalla paremmin, eikä infra ole niin kallis, eikä kestä vuosikausia. (M89)

En todellakaan ymmärrä tarvetta ratikalle mitenkään, enkä varsinkaan tässä maailmantilanteessa. Korona on köyhdyttänyt niin Vantaata kuin muitakin kaupunkeja. Ukrainan sota tulee lisäämään kurjuutta väestössä, ruoka kallistuu, asuminen ja liikkuminen myös. Eikö olisi nyt järkevintä laittaa asia jäihin. Vantaalla on tehokas bussilinja tälle reitille. Olen asunut v 1988-2003 Myyrmäessä ja Martinlaaksossa vuodesta 2003. Kummassakin on pyörätiet hävyttömän huonossa kunnossa. Pyöräilyn suosiota yritetään nostaa, mutta yhtään ei satsata pyöräteihin. Koskaan ei ole Martinlaaksossa voinut rullaluistella, koska pyörätiet ovat yhtä perunapeltoa. Eikö kannattaisi nyt käyttää sitä rahaa näiden korjaamiseen mieluummin kuin investoida tarpeettomaan ratikkaan. (M102)

VASTINE:

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Vantaa kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hankkii toimialueensa bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja

lähijunaliikenteen palvelut. HSL:n joukkoliikenne perustuu runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin. Vantaan ratikka on toteutuessaan osa tätä runkoverkkoa eikä se estä HSL:n bussiliikenteen sähköistymistä.

Ratikka palvelee laajasti lentoaseman ympäristön ja Veromiehen työntekijöitä, Aviapoliksen nykyisiä ja tulevia asukkaita sekä alueella muuten toimivia ja liikkuvia, kuten matkailijoita. Lentoaseman ympäristö on Vantaan merkittävimpiä työpaikkakeskittymiä. Kaavarungon alueella on lentoaseman ja Veromiehen alueella jo nykyisin lähes 20 000 työpaikkaa (HSY ja Tilastokeskus, SeutuData 2021). Alueen työpaikka- ja asukasmäärä tulee kasvamaan merkittävästi, ja ratikka palvelee jatkossa tätä alueen kasvavaa käyttäjäkuntaa.

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa pyöräteiden kunnostamisen aikatauluun. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Juna menee jo Tikkurilasta Aviapolikseen ja Lentoasemalle. Tällä reitillä ei ole minkäänlaista järjen häivää. Kallis kustannus päällekkäisyydestä. Vantaalaiset veronmaksajathan ovat jo alkaneet äänestämään ratikasta ja kunnallispoliitikkojen muutoinkin järjettömistä päätöksistä. Kun maksajat eivät saa muuta kun korotetut verot, työssäkäyvät muuttavat (ja ovat jo muuttaneet) pois Vantaalta. Saattehan sitten niitä valtion tukemia erityishenkilöitä tänne lojumaan ostareille, tappelemaan kaduille ja elätyttämään itseään verovaroin. Samanlaista touhua kun kaljatorin luvat hyvävelidemarille. (M18)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Se ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Ei ratikkaa vantaalle! Paljon luontoa ja suojeltuja lajeja tuhoutuu. Unohdetaan ahneus ja toimitaan järjellä, ilmankin pärjää erittäin hyvin. (M59)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia itse raitiotiellä ei ole.

Ei pitäisi tehdä koko ratikkaa. (M11)

Täysin turha ja kallis investointi. Ei pidä toteuttaa. (M68)

Täysin tarpeeton projekti. Toivottavasti peruuntuu. Tämä on pelkkää kuntalaisten ja kansalaisten rahan tuhlausta, mille ei ole muuta kuin nimellistä tarvetta. Samalla tuhotaan ympäristöä ja heikennetään asumismukavuutta. (M92)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet.

Yhtä turha kuin hiekkaharjun vesitornin purku 8 miljoona. Käyttäkää rahat teiden kunnossapitoon ja korjaamiseen. Verorahoja käytetään jo muutenkin 95% aivan väärin. Vaikka sen ratin lippu olis ilmainen ja bensan litra 10eur niin jatkan silti autoilua. Rakennatte vaan halpoja julkisia kulkuvälineitä ja uusia asuntoja mamu:ille veronmaksajien rahoilla. MIKSI??? (M47)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023. Ratikan päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

Kaavarungossa ei oteta kantaa katujen kunnossapitoon ja korjaamiseen.

Ratikan varrelle tuotettavaan asuntorakentamiseen sovelletaan hallintamuotojakauman suunnitteluun Helsingin seudun MAL-sopimusta ja Vantaan maa- ja asuntopoliittisia linjauksia. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on pääkaupunkiseudulla yhteensä 30 prosenttia pääkaupunkiseudun asuntotuotannon kokonaistavoitteesta. Pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta 20 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.

Ratikan linjaus ja pysäkit

Reitti linjattava Kehä3:n yli Helsingin puolelle asti, näin saadaan Vantaan Ratikan käyttäjiä tavoiteltua myös Helsingin Puistolan kaupunginosasta. (M15)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jolloin se palvelisi paremmin laajempaa asukaskuntaa sekä olisi toimiva vaihtoehtoa kulkea Tikkurilan urheilupuistoon harrastuksiin ja tapahtumiin. (M1)

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jotta se palvelisi laajempaa asukaskuntaa Viertolan ja Tikkurilan alueella. Lisäksi tämä parantaisi kulkuyhteyttä Tikkurilan urheilupuistoon. (M2)

Koko ratikka pitäisi jättää rakentamatta ja panostaa joustavampiin sähköisiin bussiratkaisuihin ja parempaan bussiverkostoon. Jos se rakennetaan, sen tulisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä Viertolassa, koska Tikkurilantiellä se palvelisi pienempää asukaskuntaa eikä olisi vaihtoehto Tikkurilan urheilupuistoon kulkemisen osalta. (M3)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Backaksen Muumimaailman kannalta Pakkalanrinteen pysäkit ovat aivan liian kaukana tästä kohteesta: ratikkalinjaus pitäisi kulkea Ylästöntiellä ja pysäkit Backaksessa. Vastaavaa tilannetta kaavoittajat, virkamiehistö ja poliitikot voivat käydä opiskelemassa Helsingin Alppilassa Linnanmäen pysäkin ympäristössä, jossa sekä ratikkapysäkki että henkilöautopysäköinti ovat vierekkäin. Tämä ohjaa epäasiallista vierailijoiden pysäköintiä pois asuinalueelta. Backaksen tapauksessa pääosa vierailijoita tulee Suomesta - ei Aasiasta! (M13)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -

merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on lisäksi varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Mikäli tämä yhteys toteutuu raitiotienä, tuo se mahdollisesti myös raitiotiepysäkin lähemmäs Backaksen aluetta.

Minun mielestä tämä olisi hyvä pikaraitiovaunu reitti, koska tämä käy monessa paikassa ja olisi helpompi reitti kun menisi metrolla ja junalla! Nimi on pikaspora. Reitti, Mellunmäki-Kontula-Myllypuro-Siilitie-Herttoniemi-Sörnäinen-Pasila-Arabianranta-Malmi-Tapanila-Tikkurila-Aviapolis-lentokenttä. (M10)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa on joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Kuussillantiellä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta, sekä Pakkalassa, joka mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Jokiniemen aluetta ei ole huomioitu ratikkayhteydessä riittävän laajasti. Alue tulee kuitenkin kehittymään Tikkurilan kupeessa ollen täten keskusta alueen välittömässä läheisyydessä. Pieni lenkki esim Hiekkaharjun urheilupuiston kautta toisi ratikka yhteydelle huomattavasti lisää käyttäjiä välittömästi ratikan valmistutta, koska alueella on jo rakennuksia. Myös lapset pääsisivät helposti liikkumaan Jokiniemen/Hiekkaharjun ja Tikkurilan välillä. Myös autottomuus aluella voisi

kasvata koska sen jälkeen olisi helppo yhteys Tikkurilaan ja vaikka jumboonkin. (M41)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Mielipiteeni nykyisestä linjauksesta välillä Tikkurila-Lentokenttä. (Asunut Tikkurilassa vuodesta 1990). Haasteellisesti ja kalliisti toteutettava tunneli Dixin kohdalla pitäisi hylätä ja käyttää olemassa olevia alikulkuja. Erityisesti haluaisin käytettävän Valkoisenlähteen tieosuutta tähän. Muutenkin väli Tikkurila-Lentoasema turha. Lentoasemalle toimiva ja ratikkaa nopeampi yhteys jo olemassa junalla. Pitäisin erityisen tärkeänä yhteyden parantamista Peltolan koulun ja urheilupuiston alueelle. Joukkoliikenteen käyttäjistä enemmän vanhuksia ja nuorisoa joille tuon alueen yhteydet olisi erityisen tärkeät. Pysäkkien välejä on jouduttu harventamaan nykyisistä 570 väleistä ilmeisesti nopeutta ajatellen. Tämä tekee usealle 570 käyttäjälle pidemmät kävelymatka. Esim. omalla kohdalla tuplaantuisi. Eli vaikka asustan tuon ratikan reitin varrella se huonontaisi nykyistä julkisilla liikumistani juurikin tuon kävelymatkan johdosta.

Jumbon kohdalla pysäkin tulisi ehdottomasti olla nykyisen 570 bussipysäkin kohdalla Jumbon edessä. Tavaroiden kanssa pienikin kävelymatkan lisäys vaikeuttaa julkisenliikenteen käyttöä varsinkin juuri vanhuksilla ja pienten lasten kanssa liikkujille. Mutta siis itse linjaisin ratikan kulkemaan Tikkurila-Urheilupuisto-(Lentoasema). Aviapolisin toimistoalueelle (jos nyt nykyinen juna-aseman katsotaan olevan liian kaukana 'toimistokeskittymästä' voisi kehitellä jonkunlaista non stop kaupunkiradan pätkää sitä palvelemaan. Nykyisellään Avuspolisin rautatieasema todella vajaa käytössä.

Lisäksi jos se ratikka kulkisi urheilupuistoon voitaisiin myös vihdoin rakentaa se maauimala siihen sille jo 70 luvulla varatulle tontille. Tällöin saataisiin ratikalla matkustajia myös kesä-/heinäkuussa kun muut tarve liikkumiselle vähenee. Rahat uimalaan saataisiin siitä uuden tunnelin pois jäämisestä ja vielä jäisi ylikin muuhun vaikka syrjäytyneiden nuorten ja vanhusten palvelujen parantamiseen. Toivottavasti

näistä asioista voitaisiin vielä keskustella ei liikaa oltaisi jo 'poteroissa' suunnitelmien suhteen. (M101)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita. Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen jokiniemenkujan risteykseen helpottaisi työmatkailua. Myös kaupat ja palvelut olisivat täten vaivattomasti julkisenliikenteen ulottuvilla. (M49)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

The route of the planned Vantaa light rail is different from the trunk bus 570 in its eastern part, that the light rail route skipped Rajakylä and Jakomäki. Although there is a stop called Rajakylä, it is actually on the Läsimäentie, and far away from the center of Rajakylä, making it difficult for people in the middle and western parts of Rajakylä to use the light rail service. In general, Rajakylä is not well served by public transport, with trunk bus 570 being the only frequent route. If the light rail

skips Maratontie, and trunk bus 570 is cancelled, even though there is a regional bus replaces bus 570 on Maratontie, it would not be as frequent as bus 570. The time cost for residents in Rajakylä to go to Helsinki city center or Vantaa city center is likely to be longer after the new light rail replaces trunk bus 570. For Jakomäki, although there are more bus services covering the region, trunk bus 570 is the only one leading to Mellonmäki and Vantaa city center. (M52)

I think the light rail should not skip the area where the public transport coverage is already weak, such as Rajakylä; and area where population is dense and car ownership is relatively low, such as Jakomäki. (M53)

ANSWER:

Maratontie is too narrow for the light rail. Therefore, the light rail connection can’t use the same route as the bus trunk line 570.

Vantaa light rail will replace bus trunk line 570 when the light rail has been constructed. This will also cause other changes to the bus lines in Rajakylä region and new bus routes are planned to operate to Rajakylä and Jakomäki. However, decisions considering these plans have not been made yet. The City of Vantaa is a part of Helsinki Regional Transport Authority (HSL) which oversees the planning and operation of all public transport in the Helsinki region. HSL will also make the decision about the bus routes in Rajakylä and Jakomäki closer to the change.

Pysäkille Jokiniemenkujan risteyksessä olisi kysyntää. Tämä vaikuttaisi Työmatkaliikenteeseen sekä myös liikkumista Vantaan palveluihin (esim. Tikkurilan Prisma ja Jumbo). (M79)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

Olisiko tälle alueelle [Kartanonkoski ja Tammisto] kannattanut myös harkita ratikan kulkua vai olisiko parempi rakentaa metro suoraan Helsingistä lentokentälle Jumbo / Kartanonkoski / Tammiston kautta. (M36)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Alue on jo nyt täynnä autoja ja ruuhkainen aamuin sekä illoin. Vähentääkö ratikan liikennöinti autokaistoja? Mikäli vähentää on kyseessä ongelmapaikka ja liikenteen solmukohta, sillä autojonot kasvavat entisestään. Autot eivät juuri ratikan tilalta tule vähenemään, näin se vain on. Lisäksi Jumbon ratikkapysäkki on mielestäni väärässä paikassa. Sen tulisi olla suuren valoristeyksen toisella puolen. Kaksien valojen ylittäminen isossa ja ruuhkaisessa risteyksessä hidastaa kaiken liikenteen, kun jalankulkijat jatkuvasti kulkevat yli. Mikäli pysäkki siirrettäisiin valoristeyksen toiselle puolen, Hesburgerin eteen, risteys luultavasti toimisi hiukan sutjakaammin. (M64)

VASTINE:

Raitiotien sijoittaminen Tasetielle ja Väinö Tannerin tielle vaikuttaa katujen nykyisiin kaistajärjestelyihin. Tällä hetkellä Tasetiellä on ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen toimii myös kääntymiskaistana. Väinö Tannerin tiellä on niin ikään yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen on bussikaista. Lisäksi risteysalueilla on kääntyvien kaistat ja kadun pohjoispuolella yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita.

Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen Keskon varaston eteen vähentäisi autoilua alueella. Keskon varaston työntekijöiden määrä on suuri ja julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen helpottuisi laajasti kun saisi suoran yhteyden työpaikalle niin vantaalaisille kuin myös niille, jotka tulevat ensin junalla Tikkurilaan ja sitten ratikalla Hakkilaan. (M80)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa sekä katusuunnitelmaluonnoksessa (7.10.2021) raitiotielle on esitetty pysäkki Kanervantien itäpuolelle. Etäisyys pysäkiltä Keskon varastolle on noin 300 metriä ja esitetyllä sijainnilla pysäkki palvelee myös Kuninkaalan aluetta.

Onko tätä vaihtoehtoa pohdittu niin, että reitti kulkisi pitkin Jakomäkeä sekä Rajakylää? Molempien alueiden yhteydet ovat hyvin huonot. (M84)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Ratikan kaavarungossa on Kuussillantiellä joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta. Rajakylässä joukkoliikenne hoidetaan bussiliikenteellä, sillä Maratontie on liian kapea raitiotiekaistoille.

Ratikan katusuunnitelmat

Osuustiellä ei ole tilaa suurimittaiselle kadun levennykselle, mitä raitiotiet / ajoväylät / kevyeliikenteenväylät / puistomaiset viheralueet / pysäkit yhdessä vaativat. Näkemissäni katukuilusuunnitelmaluonnoksissa ei Osuustien tapauksessa ole

huomioitu, että katu ei ole asunliikennekatu vaan on nopeatempoinen raskaan ajoneuvoliikenteen ja logistiikka-tavarankuljetusliikenteen läpikulkukatu, jossa moottoriliikenteen ajonopeudet ylittävät poikkeuksetta 50 km/h. (M13)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa raitiotie kulkee sekaliikennekaistoilla koko Osuustien osuuden Väinö Tannerin tieltä Virkatielle asti. Lisäksi kadulla on joitakin kääntymiskaistoja ja kadun länsipuolella on koko matkalla eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Kadun itäpuolella on joillakin osuuksilla yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Verkollisesti Osuustie on paikallinen kokoojakatu ja sillä on 40 km/h nopeusrajoitus. Kaavarungon mukaisesti Osuustien ympäristö ja Muuran alue ovat muuttumassa maankäytöltään keskustamaisiksi ja Osuustielle suunniteltu poikkileikkaus tukee tätä kehitystä.

Toivon tähän kohteeseen [Tikkurilantien ylitys Jokiniemessä] kiinnitettävän erityistä huomiota. Koska ratikkareitti risteään tien samassa tasossa pelkään tästä kohdasta tulevan liikenteellisen sumpun. (M90)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksessa (30.9.2022) on esitetty, että raitiotie ylittää Tikkurilantien valo-ohjauksella. Ylitys on samaa liittymäaluetta, johon kuuluu Väritehtaankatu, Teatteripolku ja Tikkurilanraitio. Tikkurilantien molemmin puolin kulkeville jalankulun ja pyöräilyn väylille on lisäksi osoitettu ylityspaikat raitiotien yli. Liittymän ratkaisu voi vielä tarkentua suunnittelun edetessä.

Ratakujan tunneli

Ratakujan alitse ei pitäisi tehdä tunnelia. Työ vaarantaa asuinkerrostalojen perustuksia. Luvataan, että otetaan huomioon työn edetessä. Entä sitten, kun tulee vaurioita, jollekin joillekin maksetaan jotain; "voi voi näin pääsi käymään, seinät halkesi". Asunnon arvo on jo siinä vaiheessa laskenut. Nyt jo minulla on Piletistä kokemusta siitä kun asfaltti-jyrä teki tasoitusta bussipysäkillä. Astiat helisivät kaapissa ja kaatuilivat. Räjäytykset eivät voi olla vaikuttamatta taloihin. Pyydän tekemään kulun jostain muualta. (M17)

Kaavailtua Ratakujan tunnelia ei pitäisi tehdä. Työ vaarantaa lähitalojen rakenteita. (M88)

Esitettyjen suunnitelmien mukaan Ratakujan tunneli rakennetaan avokaivantona / -louhoksena noin 14 m syvyyteen. Tunneli alittaisi Dixin ja bussipysäkkialueen ja jatkuisi Ratakujan talojen välistä Kirjastopuiston läpi Lummekujalle ja kääntyisi Kielotielle. Mielestäni suunnitelma on mahdoton toteuttaa ilman kohtuutonta haittaa mm. Ratakujan asukkaiden ja taloyhtiöiden Piletti, Pickadilly ja Paddington , Ratakujan parkki taloille. Talot ovat hyvä kuntoisia ja vasta 6-7 vuotta sitten rakennettuja. Avokaivanto olisi kiinni aivan As oy Paddingtonin perustuksissa n. 14 m syvyyteen asti. Rakennusaika ratikan tunnelille olisi noin 2-4 vuotta. Avokaivanto vaatisi seinien vinotuennan talon alle talon peruspaalujen väleihin. (As oy lupa?)

- As oy Paddingtonin talo vaurioituu, kun sen perustuksia joudutaan kaivamaan
- Ratakujan puoleisten asuntojen pakoreittien selvitys
- Rakennusaikaisen melun ja tärinän torjunta suositussääntöjen mukaisiksi. Louhinta, paalutus, räjäytys, ym, työmaa sijaitsee aivan makuuhuoneiden ikkunoiden alla, korkeintaan 1 m etäisyydellä ikkunalinjasta.
- Ratikan kulkemisen tärinän/ melun torjunta. Ratikan kulku aiheuttaa tärinää suojauksista huolimatta.
- kulku estyy Paddigtonista Ratakujan parkkiin kaivannon yli, varsinkin pyörätuoli – ja rollaattori henkilöille. Taloyhtiön kaikki autopaikat ovat Ratakujan parkissa. Autojen ajo parkkihalliin on jo ilmeisesti ratkaistu suunnitellulla puhkaistulla reiällä parkkihallin takaseinään.
- Kirjastopuisto tuhoutuu. Suunnitelmassa taisi olla 1 suojeltu puu, joka säilyy. Ajoreitit kaivannolle ja Tikkuparkkiin tuhoavat 3 vuotta sitten rakennetun puiston.
- Esteettömät kulkuyhteydet säilytettävä kirjastoon myös kaivannon etelä puolelta.
- Ratatien liikenne katkeaa kaivannon kohdalta.

Ratikka on Vantaan kehittämisen kannalta pitkällä aikajanalla hyvä, mutta Ratakujan vaihtoehto on liian kapea ratikalle. Ehdotan että ratikka linjaus muutetaan Valkoisenlähteentien alikulun kautta, jolloin myös koulujen oppilaat sekä osa Hiekkaharjun asukkaista voisivat käyttää ratikkaa. (M96)

VASTINE:

Raitiotien reittiä Tikkurilassa on selvitetty useassa eri suunnitteluvaiheessa, ja Ratakujan reitti on todettu reiteistä parhaaksi.

Vaihtoehtojen vertailussa on otettu huomioon nykyinen ja mahdollinen tuleva maankäyttö myös Tikkurilan pohjoisosissa. Vantaan kaupunginhallitus päätti 26.4.2021, että ratikan suunnittelua jatketaan Ratakujan linjauksella.

Ratakujan tunnelin rakennettavuutta turvallisesti ja haittoja minimoiden on selvitetty sekä aiemmassa rakennettavuusselvityksessä, että tällä hetkellä käynnissä olevassa katu- ja rakennussuunnittelussa. Rakennettavuusselvitykseen ja reittiselvitykseen voi tutustua ratikan nettisivuilla.

Muut ratikkaan liittyvät aiheet

Ratikan laajennusmahdollisuus 2030-2040 vuosille? (M37)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Aviapoliksen alueella tällaiset merkinnät on Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi sekä Tulkintietä länteen. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia.

Toivon, että tässä vaiheessa alustavasti suunniteltaisiin jatkolinja Kivistöön. Aviapolis-Kivistö yhteys on looginen ja tärkeä jatke. Kivistö on jo nyt sen verran suuri, että junan lisäksi tarvitaan pikaraitiotie. (M9)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia. Aviapoliksen ja Kivistön välille tällaista yhteyttä ei ole suunniteltu eikä siihen ole varauduttu kaavoituksessa. Aviapoliksen

ja Kivistön välinen joukkoliikenne on tarkoitus hoitaa lähijuna- ja bussiliikenteellä.

Toivottavasti Vantaan ratikka toimii HSL:n alueella myös AB lipulla alueilla jotka kuuluu C alueelle. Ylästöläisenä ei ole mitään tarvetta kulkea C alueelle julkisilla, mutta jos tuolla pääsee tikkurilaan pitäisi maksaa arvoa tai ostaa BC lippu irtona jotta sinne pääsee. Kustannukset on mittavat ja tämän ratikan helppokäyttöisyys tulisi huomioida nostamalla C aluetta huomattavasti korkeammalle, jotta ratikkaa olisi AB aluetta. (M81)

VASTINE:

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hyväksyy toimialueensa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat. HSL on selvittänyt vuoden 2022 aikana nykyisen hinnoittelumallin muutoksia, mutta päätöksiä tähän liittyen ei vielä ole tehty.

Pitäkääpä teemailta "Mitä, jos Ratikkaa ei tehdäkään". Nyt asiaa ajetaan kun tilaukset olisi tehty. (M19)

VASTINE:

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Maankäytön suunnittelun osalta varaudutaan myös ratikattomaan vaihtoehtoon, mikä näkysi lähinnä yleiskaavaavan ja ratikan kaavarungon erilaisena toteuttamisena.

MUUT MIELIPITEET

Kaavarunkoluonnoksen nähtävilläolon yhteydessä vastaanotettiin myös useita mielipiteitä, jotka liittyvät mm. tarkemmantasoiseen kaupunkisuunnitteluun sekä liikenne- tai katualueiden suunnitteluun. Lisäksi monet mielipiteistä sijoittuivat kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on välitetty eteenpäin aiheista vastaaville tahoille.

Tämä tien osuus [Hagelstamintie-Tilkuntie] täytyisi korjata. Varsinkin Tilkuntien luota Kartanonkosken yläkoulun vierestä. Bussit tuhoavat tien ja sitä myötä rakennuksen

sekä tien alapuoliset rakennukseen kohdistuvat putkitukset / maanalaiset rakenteet. (M22)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa katujen kunnostamisen aikatauluun. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] lisää parkkipaikkoja. Ja niiden on oltava ilmaisia ilman mitään aikarajoituksia (M23)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Kartanonkosken liikuntapuisto ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kaavarungossa ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tälle alueelle [Backaksen kartano] voisi rakentaa ison parkkialueen, joka olisi kaikkien käytettävissä. Lisäksi tälle parkkialueelle on saatava ilmainen ja rajaton pysäköinti. Tällä alueella pysäköinti ei ole koskaan ollut ongelma.(M24)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun sekä asemakaavoitukseen. Alue ei kuulu kuin pieneltä osin ratikan kaavarungon alueeseen ja se on asemakaavassa osoitettu lähivirkistysalueeksi sekä maisemallisista syistä avoimena säilytettäväksi alueen osaksi. Ratikan kaavarungossa ei ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tällä koulualueella [Kartanonkosken koulu] on liikaa mopoilijoita. Melu on kauheaa. (M25)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Ihmiset haluavat oikoa tästä kohtaa Teboilille. Joten olisi suotuisaa autotie (M26)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kadun tarvetta ratkaista kaavarungon suunnittelun yhteydessä.

Tätä kautta olisi kävelijöitä ja lenkkeilijöitä. Olisi mahdottoman hyvä kehittää silta ja kävelyreitti tätä kautta. (M27)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Kävelyreitin rakentaminen Haltiala / Kartanonkoski (M28)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Parkkipaikkojen tarve (M29)

VASTINE:

Alue on asemakaavassa osoitettu toimistorakennusten korttelialueeksi.

Moni tarvitsisi kyseistä liikkumisväylää [Tammisto] (M31)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen, mutta mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkossa välille on osoitettu pyöräliikenteen baana, mutta yhteyden toteutuksesta ei ole vielä tarkempaa aikataulua.

Monet paikalliset Kartanonkosken ja Ylästön, sekä Tammiston asukkaat kaipaisivat siltaa tälle kohdalle joen ylitykseen. (M33)

Yhdistävä silta lähelle Kartanonkoskea ja Haltialaa, jotta koulun edustalta pääsisi näkemään eläimiä helpommin ja edesauttamaan liikuntaa nuorisolle. (M34)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Yhdistyvä alkikulkutunneli K-Citymarket / Neste & McDonalds [Tammisto] (M35)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Tälle tyhjälle alueelle [Tammisto] voisi tehdä jotain. (M20)

VASTINE:

Tammiston kaupan alueen itäosaa kehitetään nykyisten toimintojen pohjalta, ts. kaupan lisärakentaminen on mahdollista. Tammiston kauppatien länsipuolella alueen rakennetta kehitetään myös asumiseen sopivaksi uudistuvaksi korttelirakenteeksi (kaavarungossa käyttötarkoitusmerkintänä A/KM). Alue on mahdollisen tulevan Tuusulanväylän ratikan vaikutuspiirissä.

Älkää koskeko Tammiston luonnonsuojelualueeseen (M38)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen ja on yleiskaavassa luonnonsuojelualueeksi.

Mielipiteistä kaksi koskivat Helsingin puolella olevia alueita. Kyseisten alueiden suunnitteluun Vantaa ei voi suoranaisesti vaikuttaa, mutta yhteistyötä virkistysalueiden ja -verkostojen kehittämisessä voidaan Helsingin kanssa tehdä.

Tämä [Niskalan arboretum] on Hyvä! Näitä samanlaisia paikkoja lisää jos mahdollista (M21)

Tätä aluetta ja lenkkipolkua [Tuomarinkylä] voisi kehittää. esimerkiksi ajamalla pehmeää "soraa" / "humusta" tmv. lenkkeilijöille. (M39)

RATIKAN KAAVARUNKO

LUONNOKSESTA SAADUT LAUSUNNOT

YK0049

VANTAAN RATIKKA

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, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

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. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koottu kaikki 1.6. - 30.6.2022 saadut viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnot. Kaavarunkoluonnoksesta kirjattiin 20 lausuntoa, joista kuudessa ilmoitettiin, ettei po. taho jätä lausuntoa. 14 lausuntoa piti sisällään varsinaista sisältöä.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen. Lisäksi lausunnoista on poimittu ydinkohdat, joihin yleiskaavayksikössä on laadittu vastineet. Nämä julkaistaan erillisessä raportissa.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5
Finavia Oyj 8
Fingrid Oyj 10
Helsingin kaupunki 13
Helsingin seudun liikenne -kuntayhteymä (HSL) 22
Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry 26
Helsingin seudun pyöräilijät ry 29
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 31
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 33
Museovirasto 34
Rajavartiolaitoksen esikunta 35
Sipoon kunta 36
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 38
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 55
Uudenman liitto 60
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 63
Vantaan kaupungimuseo 65
VR Group 68
Ympäristöministeriö 70

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

2.6.2022

Vantaan kaupunki, Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan Kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

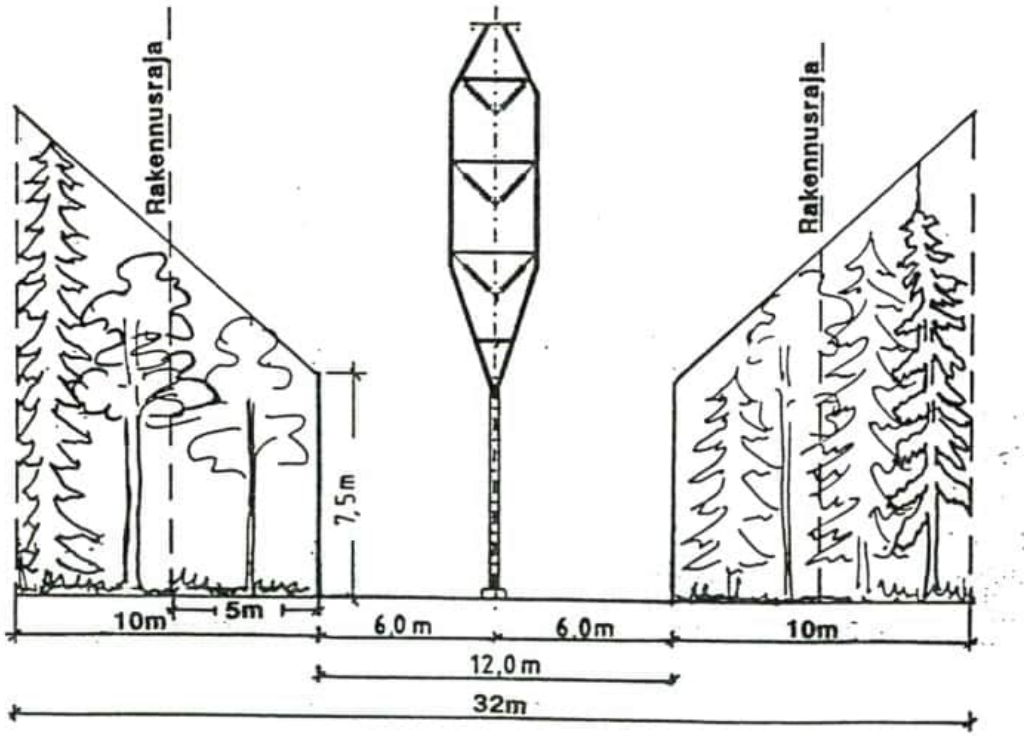
Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto, Ratikan kaavarungon luonnos

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa Liitteen 1 kuvan mukaisesti. Carunan 110 kV:n voimajohto Tammisto-Tolkinkylä on esitetty Liitteen 1 kuvassa punaisella viivalla. Ilmajohdon pylväät on sijoitettu Tasetien/ Väinö Tannerin tien keskialueelle.

Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto, jonka johtoalueelle on lunastettu käyttöoikeuden rajoitus. Voimajohdolle on varattu 12 m puuton johtoalue, jonka molemmin puolin on 10 m reunavyöhyke, jolla puuston korkeutta on rajoitettu. Rakennusraja ulottuu 11 m voimajohdon keskilinjasta molempiin suuntiin.



Kuva 1: Voimajohdon johtoalue

2.6.2022

Johtoalueelle ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia. Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin. Johtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto.

Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Carunalla ei ole muuta huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kunnioittavasti

Caruna Oy

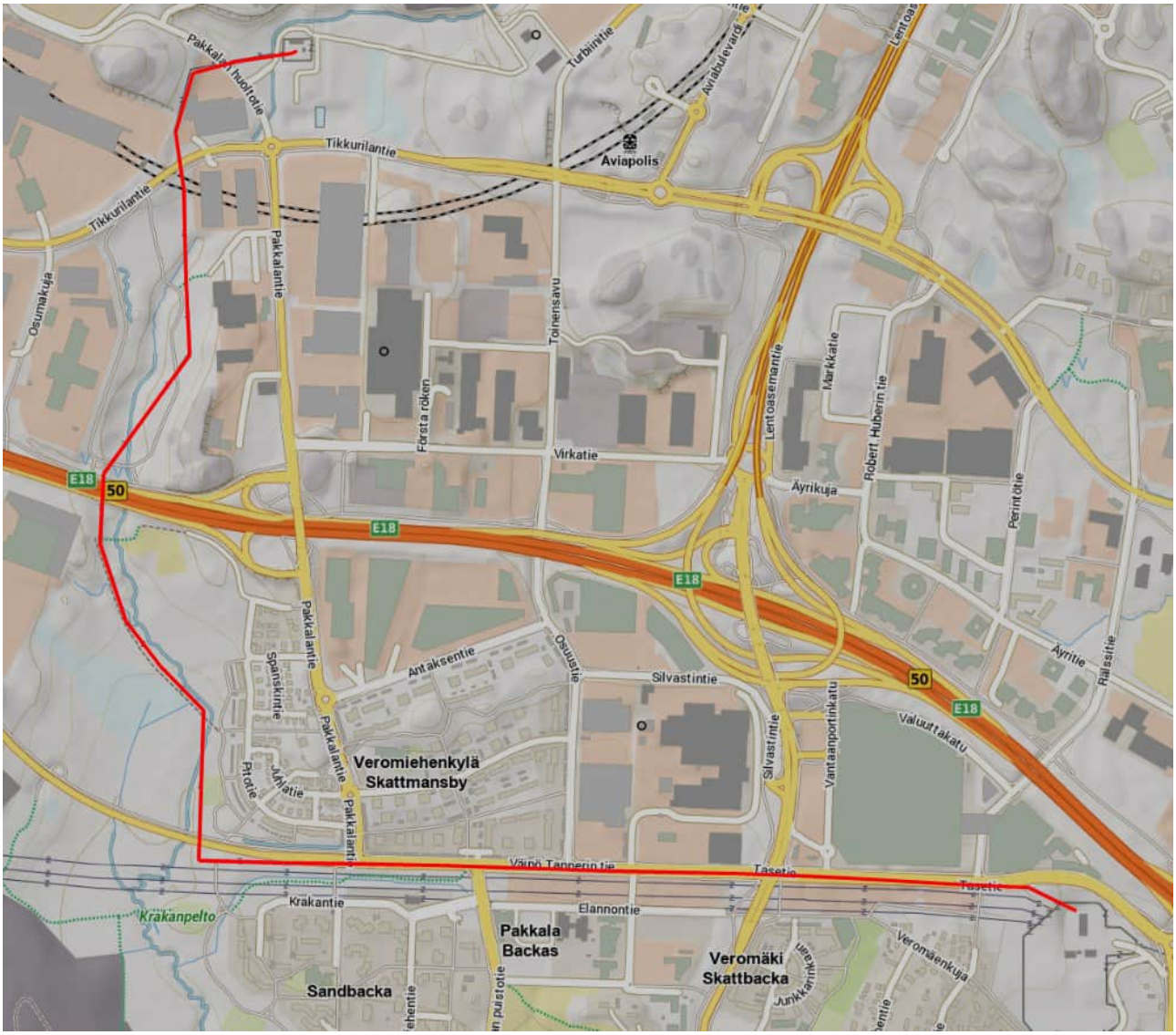
Sähköverkot

[redacted]

Jani Stenroos
Verkostoanalyytikko
Puh. [redacted]
Sähköposti: [redacted]

2.6.2022

LIITE 1: Carunan Oy:n suurjännitteinen jakeluverkko



VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dnro VD/4628/10.02.04.00/2020

FINAVIA

Päivämäärä	Asia nro
30.6.2022	FINAVIA 3163

Vantaan kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022, VD/4628/10.02.04.00/2020

Finavia Oyj:n lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta (YK0049)

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Vantaan ratikka kokoaa valtakunnan päälentoaseman ja kaupungin tiheimmin asutut alueet kestävän joukkoliikenteen varrelle. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on asettaa raamit ja lähtökohdat ratikkareitin varren asemakaavojen laatimiselle. Finavia kiittää Vantaan kaupunkia yhteistyöstä ratikan suunnittelutyössä Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja lausuu ratikan kaavarunkoluonnoksesta seuraavaa.

Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.

Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.

Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian

kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin [redacted]

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen
johtaja, kestävä kehitys

Tiedoksi

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 6.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

FINGRID

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan kaavarungon luonnos

Kiitämme lausuntopyynnöstänne. Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen. Lisäksi Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Olemme lausuneet kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 15.1.2021 (Ratikan kaavarunko YK0049 ja ratikan asemakaavat tarkastelualue 062800)/ Katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus). Toimme lausunnossamme tuolloin esille paitsi tiedot voimajohdoista myös monia näkökohtia, jotka pitää ottaa huomioon ratikan suunnittelussa.

Maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa otettava huomioon seuraavat Fingridin hankkeet:

- 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari. Jatkosuunnitteluun valittiin vuoden 2007 YVA-menettelyssä tutkittu avojohtoon perustuva vaihtoehto, jossa nykyinen 2 x 110 kV voimajohto puretaan ja uusi 2 x 400 kV voimajohto sijoitetaan sen paikalle. Fingrid, alueen jakeluyhtiöt ja Helsingin kaupunki ovat sittemmin käyneet keskustelua voimajohtoreitin tarkistamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa.
- Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys (Länsisalmi-Viikinmäki) https://www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/helsingin-kaapeliyhteys/. Yleissuunnittelu on käynnissä. Lisätietoja kaapelin suunnittelutilanteesta, tilavarauksesta ja paikkatiedoista antavat Fingridissä Risto Ryynänen, puh. 030 395 5219 ja Jussi Rantanen, puh 030 395 5274 (etunimi.sukunimi@fingrid.fi).

Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa Vantaan ratikan toteutus. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton ja maankäytön ratkaisu on osoitettu yleispiirteisellä tasolla. Tässä lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen eikä muutoinkaan liikennejärjestelyjen teknisiin ratkaisuihin. Niistä tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto, mikäli suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Samoin raitiotien suunnittelussa tulee ottaa huomioon Fingridin suunnitteilla olevat hankkeet.

Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain.

Fingrid Oyj

Katuosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
Läkkisepäntie 21	PL 530			etunimi.sukunimi@fingrid.fi
00620 Helsinki	00101 Helsinki	030 395 5000	030 395 5196	**www.fingrid.fi**

Fingrid on tehnyt yhteistyötä ratikkahankkeen kanssa. Fingrid ja Ratatek ovat tarkastelleet Vantaan raitiotien varikon ja läheisten voimajohtojen vaikutusta ratasähköistykseen (simulointitilaisuus) talvella 2022. Fingrid on antanut risteämälausuntoja mm. Tammiston länsipuolisista ratikan osuuksista ja Hakunilasta.

Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua.

Kaavarungon luonnoksessa on esitetty merkintä ”kehitettävä voimajohtoalue” (alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle). Tällainen merkintä on esitetty Pakkalassa Fingridin 400 kV voimajohdoille Espoo Tammisto ja Tammisto-Forssa (Väinö Tannerin tien–Tasetien suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä). Haluamme muistuttaa siitä, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, että onko tällainen kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Fingridillä ei ole muutoin huomauttamista kaavarungon luonnoksesta. Edellisessä lausunnossamme esiintuodut asiat on otettava huomioon myös asemakaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

RISTEÄMÄLAUSUNNOT

Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen Fingrid Oyj, Risteämälausunnot, PL 530, 00101 Helsinki tai sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, rakennelma tai rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunnossa esitetään kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan on voimajohdon kannalta otettava huomioon.

Pyydämme lähettämään tietoa ratikan kaavoituksen etenemisestä.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnolle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

FINGRID OYJ
Maankäyttö ja ympäristö

[redacted]
Mika Penttilä
yksikön päällikkö

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 1.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan kaupunki
Vanhala Anna-Liisa
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

78 §
Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätös

Pormestari päätti antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon

Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	**Otteen liitteet**
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 29.6.2022 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 1.7.2022.

Pormestari

Pormestari

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätösehdotus

Pormestari päättää antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä

Postiosoite PL 10 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunginkanslia@hel.fi
Käyntiosoite Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginkanslia
Puhelin +358 9 310 1641 **Faksi** +358 9 655 783
Y-tunnus 0201256-6
Tilinro FI0680001200062637 **Alv.nro** FI02012566

Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijän perustelut

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen ja pyytää asiasta Helsingin kaupungin lausuntoa. Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Hel-

sinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Helsinki on antanut Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta lausunnon aiemmin.

Vantaan kaupunki on pyytänyt lausuntoa asiassa 30.6.2022 mennessä. Lausuntopyynnön mukaan, mikäli lausuntoa ei määräaikaan mennessä saada, tulkitaan asia siten, että lausunnonantajalla ei ole kaavarunkoluonnoksen johdosta huomautettavaa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Oheismateriaali

1 Kanslia_taso_näkökohtia vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	Otteen liitteet
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Postiosoite PL 10 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunginkanslia@hel.fi
Käyntiosoite Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginkanslia
Puhelin +358 9 310 1641 **Faksi** +358 9 655 783
Y-tunnus 0201256-6
Tilinro FI0680001200062637 **Alv.nro** FI02012566

MUUTOKSENHAKUOHJEET

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 23.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

22.06.2022

166/10.02.02/2022
[YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko]

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Taustaa

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Kaavarunkoluonnos on nähtävillä 1.6. - 30.6.2022. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus. Aineisto on kaupungin verkkosivuilla osoitteessa: www.vantaa.fi/ratikankaavarunko

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoja kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi

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 ratikan yleissuunnitelma valmistui 2019.

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, vaan 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. Ratikkavyöhykkeellä väestön odotetaan kasvavan lähes 37 000 asukkaalla ja työpaikkamäärän yli 30 000:lla.

Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

.

Lausunto

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kiittää mahdollisuudesta lausua Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toteaa, että Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen suunnitelmassa (MAL 2019) Vantaan ratikan rakentamisen tavoitteelliseksi aloitusajankohdaksi on esitetty 2024–2027. Seuraava Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2023) on parhaillaan valmistelussa. Alustavan vaikutusten arvioinnin perusteella Vantaan ratikalla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2020–2031 on seuraava kirjaus Vantaan ratikasta: ”Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöstensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.”

Toinen MAL-sopimuksen kirjaus koskee Santaradan siirtoa Tikkurilassa: ”Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella.”

Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita. Santaradasta on laadittu selvitys, jonka perusteella sille ei löytynyt korvaavaa paikkaa. Väylävirasto on laatimassa selvitystä Etelä-Suomen alueen kunnossapidon tarpeista. Santaradalle etsitään vielä uusia mahdollisuuksia mm. varikoiden yhteydestä. Radan kunnossapidon kannalta varikko pääkaupunkiseudulla on välttämätön.

Kommentteja kaavarunkoluonnokseen

HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin

näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.

Maankäyttöä tulee olla ratikan vaikutusalueella, erityisesti pysäkkien ympäristössä riittävästi ja sen tulee olla sekoittunutta, siten että ratikka palvelee monenlaisia käyttötarpeita, niin työ-, opiskelu kuin vapaa-ajan matkoilla. Ympäristön laatuun ja käveltävyyteen tulee myös panostaa. HSL.n näkemyksen mukaan nämä asiat on otettu hyvin huomioon kaavarunkoluonnoksessa.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutuksia on tarkoitus tarkastella kevään ja kesän aikana 2022. HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista
Koronapandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet lähes kolmanneksen verrattuna koronaa edeltävään aikaan. Samanaikaisesti seudulla on rakenteilla useita suuria joukkoliikenteen infrahankkeita, joiden kustannukset jyvitetään kunnille matkustajamäärien suhteessa HSL:n kautta ns. infrakorvauksina. Kasvavat infrakustannukset yhdessä alhaisten matkustajamäärien kanssa aiheuttavat painetta nostaa lippujen hintoja, mikäli HSL:n jäsenkunnat eivät voi korottaa joukkoliikenteen subventioastetta.

HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

MAL 2023 -valmistelun yhteydessä tuodaan esille HSL:n nykyisen infrakorvausmenettelyn haasteet. Vantaan ratikka ja muut tärkeät joukkoliikenneinvestoinnit tulee pystyä toteuttamaan siten, ettei se halvaannuta joukkoliikennejärjestelmää lipun hintojen tai palvelujen karsimisen takia.

Varikosta, infrasta ja kalustosta
Helsingin seudun laajeneva pikaraitiotieverkosto edellyttää seudullisia varikko- ja kalustoratkaisuja. Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.

HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Lisätietoja antaa
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 22.6.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Annankatu 29 A 16

00100 Helsinki

suojelusihteeri@tringa.fi

Vastaanottaja:

Vantaan kaupunki, Kirjaamo

PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 3789 jäsentä loppuvuonna 2021) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä. Yhdistys on perehtynyt Vantaan ratikan kaavarungon luonnokseen ja muuhun aineistoon ja lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Vantaan ratikka on suuri hankekokonaisuus, jonka tarkoituksena on a) yhdistää mm. Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset toisiinsa n. 19 km mittaisen poikittaisen pikaraitiotieyhteyden avulla, b) tiivistää kaupunkirakennetta sekä c) edesauttaa kaupunkirakenteen mukautumista ilmastonmuutoksen ja luontokadon muodostamiin haasteisiin. Hankkeen lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava, joka ei toistaiseksi ole lainvoimainen, ja nyt nähtävillä ollut suunnitelma on laadittu oikeusvaikutuksettoman ja yleispiirteisen kaavarungon muotoon. Pidämme joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen.

Ratikkahankkeen myötä suunnittelualueelle kaavaillaan yli 60 000 asukkaan ja 30 000 työpaikan kasvua vuoteen 2050 mennessä. Asuinalueita tullaan suunnitelman mukaan rakentamaan osin tällä hetkellä esimerkiksi työpaikkakäytössä oleville alueille, mikä vähentää vielä rakentamattomien alueiden maankäyttöä. Positiivista on myös se, että ratikka pyritään rakentamaan jo olemassa olevaan katuverkkoon. Hankkeen mittakaava on kuitenkin niin huomattava, että pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaamiselle. Pidämme tätä välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.

Kaavarunkoluonnos painottaa suunnittelualueen maankäytön tavoitteiden osalta taloudellista ja sosiaalista kestävyyttä. Katsomme, että ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

Kaavarunkosuunnitelmassa todetaan luontoselvityksessä rajattujen linnustollisesti arvokkaiden alueiden painottuvan kaavarunkoalueen itäosiin, Kuussiltaan ja Länsimäkeen. Luontoselvityksessä esitetyt suositukset kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaiden kohteiden osalta ovat asianmukaisia, ja jatkosuunnittelussa tulee toimia nämä suositukset huomioiden. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Raitiotien ja siihen kytkeytyvän infrastruktuurin vaikutukset ulottuvat varsinaista kaavarunko- ja suunnittelualuetta laajemmalle alueelle. Tästä syystä huomautamme, että kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet (MAALI) ovat alueita, joilla on Tringan selvitystyön perusteella arvioitu olevan vähintään maakunnallista merkitystä Uudenmaan linnustolle, ja jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita pesimälinnuston tai muutolla levähtävän linnuston kannalta (Ellermaa 2010). MAALI-alueiden kartoittamisen tarkoituksena on osoittaa linnustolle tärkeät alueet, jotta ne voidaan ottaa kaavoitusta ja muuta maankäyttöä koskevassa päätöksenteossa huomioon.

Niskalan peltojen MAALI-alue sijaitsee Pakkalan ja Kartanonkosken etelä- ja lounaispuolella, Helsingin puolella Vantaanjokea. Alue on vanhaa kulttuurimaisemaa, ja pelloilla on maakunnallista merkitystä kevät- ja syysmuutonaikaisena levähdysalueena mm. kahlaajille ja lokkilinnuille (Ellermaa 2018a). Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.

Suunnittelualueen itä- ja koillispuolen MAALI-alueet eli Sipoonkorven seutu ja Itä-Helsingin metsät ovat selkeämmin kaavarungon vaikutusalueella. Sipoonkorven seudun MAALI-alue on rajaukseltaan suojelualuerajausta laajempi, laaja ja yhtenäinen metsäalue, joka on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Pesimäalueena Sipoonkorven seutu on tärkeä eritoten yhtenäistä metsää vaativille lajeille, kuten kehrääjälle, metsäkanalinnuille (metso, teeri, pyy) ja viiru- ja helmipöllölle. Koko Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.

Itä-Helsingin metsien MAALI-alue sijaitsee Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella, ja Sipoonkorven tapaan alue on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Alueen maakunnallisesti edustavimpaan lajistoon kuuluvat mm. erittäin uhanalainen (EN) hömötiainen, vaarantuneet (VU) töyhtötiainen, pyy ja punatulkku sekä idänuunilintu, kirjosieppo ja pikkusieppo, ja alue on lisäksi merkittävä mm. kehrääjälle, käelle ja valkoselkätikalle (VU) (Ellermaa 2018b). Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Pidämme vuosina 2020–2021 toteutettua luontoselvitystä kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista asianmukaisena. Hankkeen jatkosuunnittelussa on kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Helsingissä 7.7.2022

Aleksi Mikola

Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Lähteet:

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa 4/2010–1/2011.

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintujen muutonaikaiset kerääntymäalueet Uudellamaalla. Tringa 1/2018. (2018a)

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. Tringa 4/2018. (2018b)

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Helsingin seudun pyöräilijät ry
info@hepo.fi

MIELIPIDE
30.6.2022

Vantaan kaupunki / kaupunginhallitus
kirjaamo@vantaa.fi

Mielipide Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

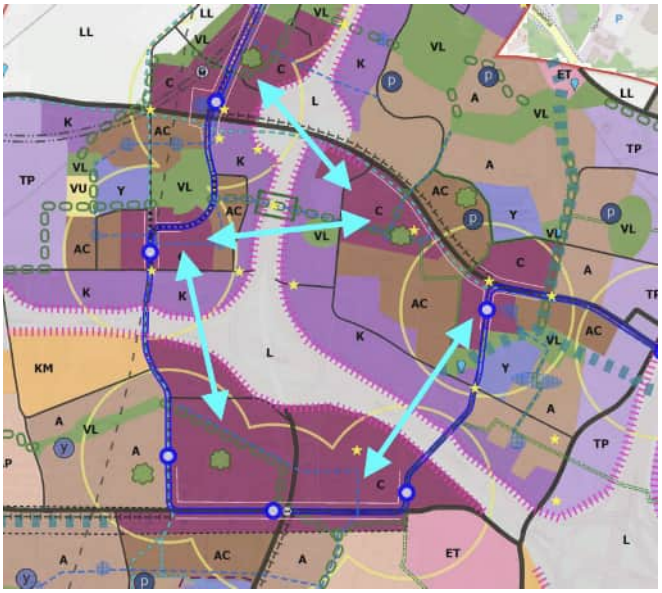
Liikenteen kaavamerkinnät

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.

Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.

Kehä 3:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä.



Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.

Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.

Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta.

Helsingissä 30.6.2022
Helsingin seudun pyöräilijät ry

Timo Hast
puheenjohtaja
[redacted]

Tuure Savuoja
varapuheenjohtaja
[redacted]

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 21.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

HSY

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 Vantaa

Lausunto
21.06.2022

530/00.02.023.0230/2022

VD/4628/10.02.04.00/2020

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungosta (nro YK0049)

Vantaan kaupungin yleiskaavoitus on pyytänyt lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungosta nro YK0049.

Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”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 kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat 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 sinisiviherverkoston 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.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kaavarungon tavoitteiden toteutuminen täysimääräisesti merkitsee asukasmäärän kasvua yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkojen kasvua noin 30 000:lla. Selvää on, että kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

HSY on laatinut ratikkahankkeen vesihuoltosuunnittelun pohjaksi ratikan vesihuollon esisuunnitelman. Lisäksi kaavarungon alueella on suunnitteilla/rakenteilla useita vesihuoltohankkeita. Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.

Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö Sini Lehtonen, etunimi.sukunimi@hsy.fi.

Jukka Saarijärvi
osastonjohtajan sijainen

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 27.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Ahlstedt Marjut <[redacted]>
Lähetetty: maanantai 27. kesäkuuta 2022 9.14
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa)

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos

Traficomin dnro: TRAFICOM/252936/04.04.05.00/2022

Vantaan kaupunginhallitus on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

terveisin,

Marjut Ahlstedt

assistentti
[redacted]
sähköposti: [redacted]

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320, 00059 TRAFICOM
www.traficom.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 31.5.2022
Dn:o > VD/4628/10.02.04.00/2020

Museovirasto

Asian siirto

31.05.2022 MV/48/05.02.00/2022

Vantaan kaupunki
Asematie 7
01300 VANTAA

Viite VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia **VANTAA, Vantaan ratikan kaavarungon luonnos**

Museoviraston ja Vantaan kaupunginmuseon välisen työnjaon mukaisesti kaupunginmuseo vastaa lausunnon antamisesta.

Intendentti Elisa El Harouny

Jakelu Vantaan kaupunki/Vantaan kaupunginmuseo/Kulttuuripalvelut

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 28.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

RAJA
RAJAVARTIOLAITOS

Lau

05.01.59
RVLDno-2022-1236

Rajavartiolaitoksen esikunta
Teknillinen osasto

28.06.2022

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

RVLE; Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikön lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Perustuen Suomenlahden merivartioston 17.6.2022 ja Vartiolentolaivueen 8.6.2022 päiväämiin lausuntoihin Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikkö toteaa, että Rajavartiolaitoksen esikunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kiinteistöyksikön päällikkö
Kiinteistöjohtaja Heikki Lappalainen

Kunnossapitopäällikkö Teemu Mikkola

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Rajavartiolaitos 28.06.2022 klo 12:57. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

JAKELU kirjaamo@vantaa.fi

TIEDOKSI TEKNOS, SLMVE, VLLV

Sisäministeriö
Rajavartiolaitoksen esikunta
PL 3 (Vilhonvuorenkatu 6), 00131 HELSINKI
Puhelin 0295 421 000, Faksi 0295 411 500
www.raja.fi

Inrikesministeriet
Staben för gränsbevakningsväsendet
PB 3 (Vilhelmsbergsgatan 6), 00131 HELSINGFORS
Telefon 0295 421 000, Fax 0295 411 500
www.raja.fi

Ministry of the Interior
Headquarters of the Finnish Border Guard
P.O. Box 3 (Vilhonvuorenkatu 6), FI-00131 HELSINKI
Phone +358 (0)295 421 000, Fax +358 (0)295 411 500
www.raja.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä: Kaski Suvi [redacted] >
Lähetetty: torstai 2. kesäkuuta 2022 11.52
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo; Lyytinen Jarkko; Siren Pirjo
Kopio: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun
Aihe: VS: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Sipoon kunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Ystävällisin terveisin - Med vänlig hälsning,

Suvi Kaski
Yleissuunnittelupäällikkö - Översiktsplaneringschef FM, YKS 470

Sipoon kunta - Sibbo kommun
Kehitys- ja kaavoituskeskus - Utvecklings- och planläggningscentralen
Martinkyläntie 94 - Mårtensbyvägen 94
PL 7, 04130 Sipoo - PB 7, 04130 Sibbo
[redacted]
www.sipoo.fi

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 10:59
Vastaanottaja: [redacted]
Aihe: VL: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Ohessa Vantaalta tullut lausuntopyyntö.
Asia on avattu Dynastyyn: (LINKKI alla)

Kun vastaatte lausuntopyyntöön, ystävällisesti toimittakaa vastaus myös kirjaamoon, jotta voimme diarioida sen. Tai jos asia menee jaoston kautta, ystävällisesti huomioikaa asian avaaminen jo dynastyssa niin silloinhan liitettynä vastaus näkyy automaattisesti 😊

https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fsip-dynasty10.sipoo.fi%2Fdynasty%2F%23%2Fdb%2FDynasty10_Sip_Tuot%2Fcard%2F%3Fr%3D%252Fcase%252F2429&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0

%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=T2maIRvgVtbFSKRLxG6Tt8a5mq9J%2FCPF65G9g%2F%2B0s1A%3D&reserved=0

T. Carola

Sipoon kunta –Sibbo kommun
Kirjaamo – Registering
Hallintopalvelut – Förvaltningstjänster
Lukkarinmäentie 2 - Klockarbackavägen 2
PL 7, 04131 Sipoo - PB 7, 04131 SIBBO
[redacted]
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sipoo.fi%2F&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=h5533A8Hv0McSU4tYNo%2FnCfKvtxfNNEe3QEREwP2Vzg%3D&reserved=0

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: kirjaamo@vantaa.fi <kirjaamo@vantaa.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 9:56
Vastaanottaja: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Aihe: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Asia: YK0049, Ratikan kaavarunko

Asianumero: VD/4628/10.02.04.00/2020

Käsittelijä: Vanhala Anna-Liisa

Pyydämme lausuntoanne oheisesta Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Tämä viesti on lähetetty Vantaan kaupungin dokumenttienhallintajärjestelmästä.
Jos haluat vastata tähän viestiin sähköpostitse, korvaa lähettäjän osoite osoitteella joka on muotoa:
etunimi.sukunimi@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Toivonen Marika

Lähettäjä: Lauri Kajander <[redacted]>
Lähetetty: torstai 30. kesäkuuta 2022 16.55
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry; Jyri Mikkola
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.docx; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 1 - Uhatut luontokohteet Aviapolis.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 2 - Uhatut luontokohteet Aviapolis_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 3 - Uhatut luontokohteet Tikkurila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 4 - Uhatut luontokohteet Tikkurila_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 5 - Uhatut luontokohteet Hakunila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 6 - Uhatut luontokohteet Hakunila_kartta.pdf

Hei!

Ohessa Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry:n lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta liitteineen.

Toimeksi saaneena,

Lauri Kajander

--
Lauri Kajander
erityisasiantuntija
[redacted]

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Itälahdenkatu 22 b A, 00210 Helsinki
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=P%2FiEIQCEEC6L13YIyqZWEhE7O3eJwJLgIWPfctDy5pA%3D&reserved=0
uusimaa@sll.fi

Tue luonnonsuojelutyötämme:
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2Ftue-toimintaamme%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=dXlJPggjV9kHvudtpWMzrmuWdANisFc1V8HWZcr4Wlc%3D&reserved=0

Suomen luonnonsuojeluliitto
Uudenmaan piiri

LAUSUNTO **30.6.2022**

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

ASIA: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Kiitämme lausuntopyynnöstä.

Selostuksessa ilmaistut tavoitteet Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokselle ovat sinänsä hyviä. Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaavarunkoluonnoksessa ollaan kuitenkin ohjaamassa kestämätön määrä rakentamista arvokkaille luontoalueille. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja.

Kaavarunkoluonnoksen aineistoon kuuluvassa *Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020-2021* -raportissa on tunnistettu yht. 155 arvokkaan luontokohteen rajausta. Näistä rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. **Liitteissä 1-6** on esitetty em. luontoselvityskoosteen arvokkaiden kohteiden ne osat, joille kaavarunkoluonnoksessa on suunniteltu muuttavaa maankäyttöä (*Huom. Kartat eivät ota kantaa luontoselvityksen mahdollisiin puutteisiin*). Rakentamisen uhkaamissa kohteissa on mm. paljon arvokkaita lehtoja ja lähivirkistysmetsiä yleensäkin. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi

AVIAPOLIS

Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella (**Liitteet 1 ja 2**).

Samojen metsäalueiden luontoarvoja on tuotu esiin mm. SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunnossa Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta vuonna 2020 (**Liite 7**).

Lausunnossa todetaan:

”*Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinasteinen viheralueiden ekologinen kytkeytyneisyys Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsäalueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hulevesien hallintaa.*

Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin alueelle.”

”*Kyseessä on joka tapauksessa Vantaanjoen varsien ohella ainoita itälänsisuuntaisia viheralueiden yhteyksiä, joita Keski-Vantaalla on 2000-luvun maankäytön jälkeen enää mahdollista jollakin tasolla säilyttää.*”

Yllä siteeratussa lausunnossa kritisoitiin voimakkaasti alueen puutteellisia luontoselvityksiä. Tämän jälkeen selvityksiä on teetetty lisää, mutta niiden tulosten huomiointi on puutteellista. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria.

LÄNSIMÄEN KAAVARUNKO

Toinen sekä alueen luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue (**Liitteet 5 ja 6**).

SLL:n Uudenmaan piiri on lausunut Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 (**Liite 8**). Tässä ja lukuisissa aikaisemmissa lausunnoissamme on tuotu esiin erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitystä. Länsimäen kaavarungon ratkaisu on rakentamisalueiden rajausten osalta kuitenkin siirretty sellaisenaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokseen, eikä luontoarvoihin ja ekologiseen yhteyteen kohdistuvaa uhkaa ole lainkaan lievennetty. Päin vastoin, Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna jopa levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle.

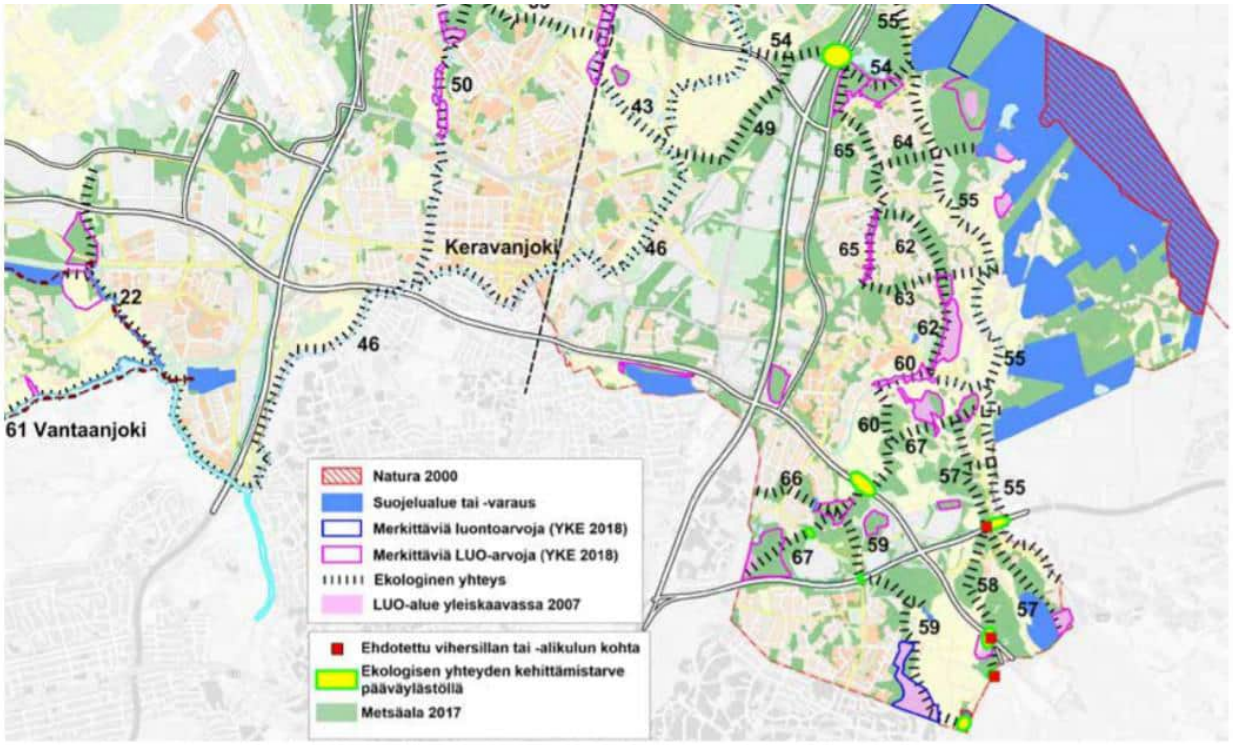
Länsimäen kaavarungosta antamassamme lausunnossa todettiin:

”*Pidämme ongelmallisena kaavarungon kaltaisen oikeusvaikutuksettoman suunnittelutyökalun käyttöä asemakaavoituksen edistäjänä Länsimäen tilanteessa, jossa rakentamista ollaan ohjaamassa kaava-alueen koillisosan eli Långmossenin ympäristön merkittäville luontoalueille. Tällaisen merkittävän maankäyttömuutoksen edistämisen soisi etenevän lähinnä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia kaavareittejä pitkin. Näin varmistuisivat kaavarunkoa varmemmin osallisten vaikutusmahdollisuudet, mukaan lukien mahdollisuus hakea muutosta lainvastaisiksi mahdollisesti koetuista maankäyttösuunnitelmista.*”

”*Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ovat Länsimäen aluetta koskevissa aikaisemmissa lausunnoissaan sekä Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa oikeusvalituksessaan tuoneet esiin Länsimäen kaavarungon alueen merkittäviä metsäisiä luontoarvoja ja alueen merkitystä osana tärkeää ekologista yhteyttä. Långmossenin aluelle suunniteltu rakentaminen on yksi Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa valituksessamme yksilöidyistä valitusperusteita.*

Länsimäen kaavarungossa suunnitellaan rakentamista edelleen merkittävälle osalle Långmossenin arvokasta metsäaluetta sekä maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Tämän lausunnon liitteenä (kts. alla) on kartalle rajattuna arvokkaita alueita uhkaavat rakentamisvaraukset, joita esitämme poistettavaksi.”

SLL:n Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys esittävät arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavien rakentamissuunnitelmien poistamista Länsimäen kaavarungosta (merkitty karttaan sinipunaisella).

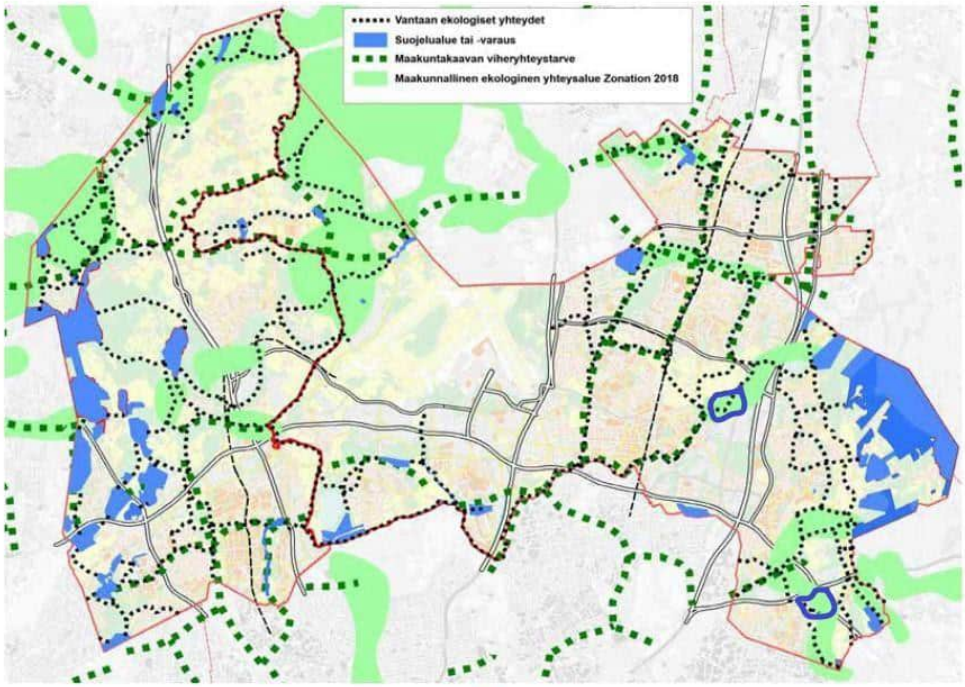


Kuva 26.
Ekologiset yhteydet Hakunilan ja Tikkurilan suuralueilla.

”*Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys (yllä olevassa kartassa nro. 59) kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan.*”

LIITE 2. Yhteenvetoa maakuntatason ekologisista yhteyksistä

Ekologisten yhteyksien suhde voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmän viheryhteystarve-alueisiin ja Zonation-analyysin tunnistamiin maakunnallisiin ekologisiin yhteysalueisiin (Jalkanen ym. 2018) sekä Vantaan suojelualueisiin. Kartassa ei ole mukana Vantaan ympäristökeskuksen selvittämiä uusia luonnonarvoalueita vuodelta 2018.



71

”*Långmossenin arvo maakunnallisesti arvokkaana ekologisen yhteysalueen osana on todettu myös Uusimaa 2050 -kaavan taustaselvityksiin kuuluvassa Zonation-pohjaisessa analyysissa (Jalkanen 2018, kartta yllä).*”

RATIKKAVARIKKO

Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (**Liite 9**).

Yhteystiedot:

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
erityisasiantuntija Lauri Kajander
Itälahdenkatu 22b A
00210 Helsinki
[redacted]
uusimaa@sll.fi

Toivomme ensisijaisesti sähköistä asiointia.

Helsingissä 30.6.2022,

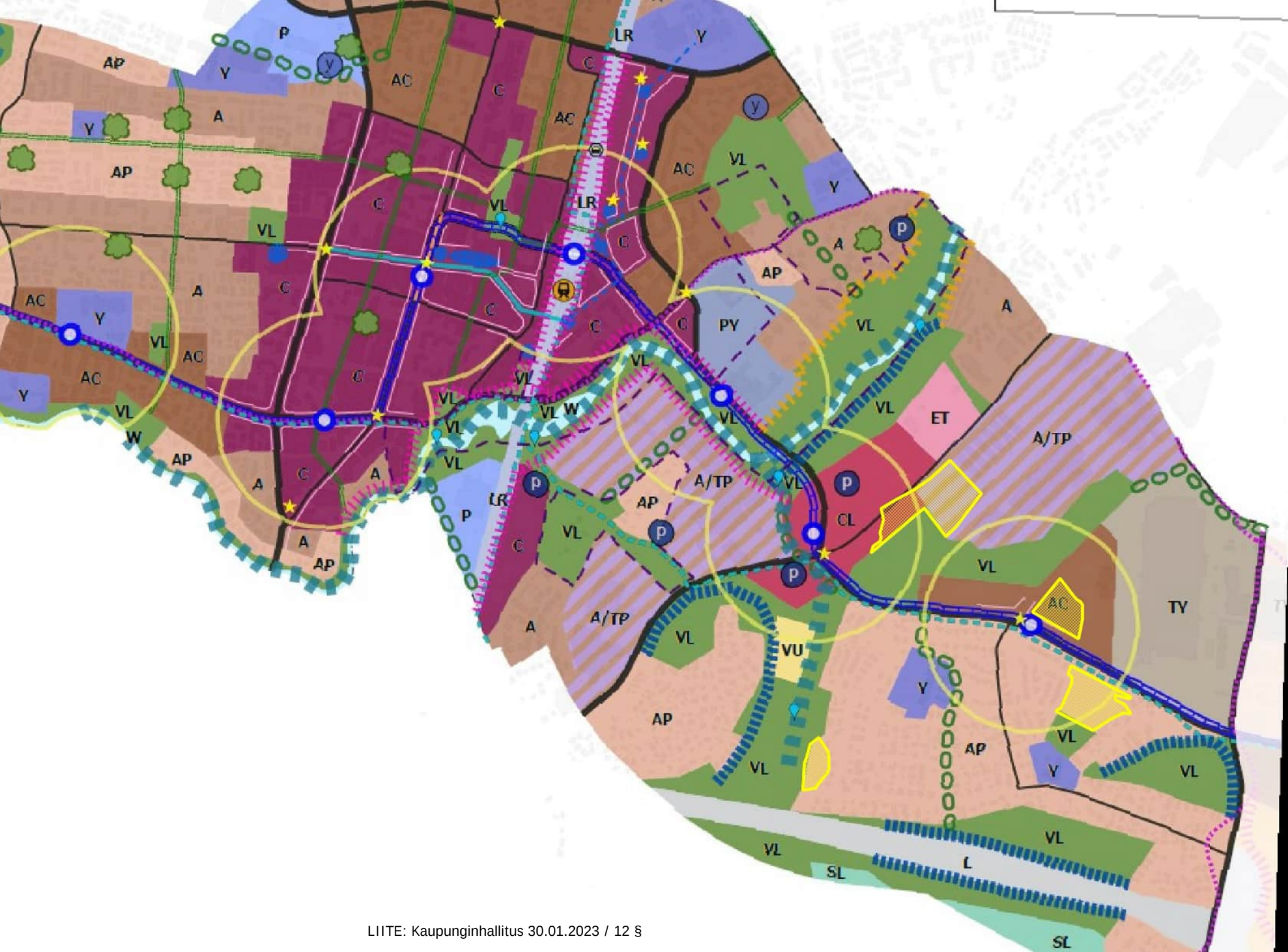
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Laura Räsänen
puheenjohtaja

Lauri Kajander
erityisasiantuntija

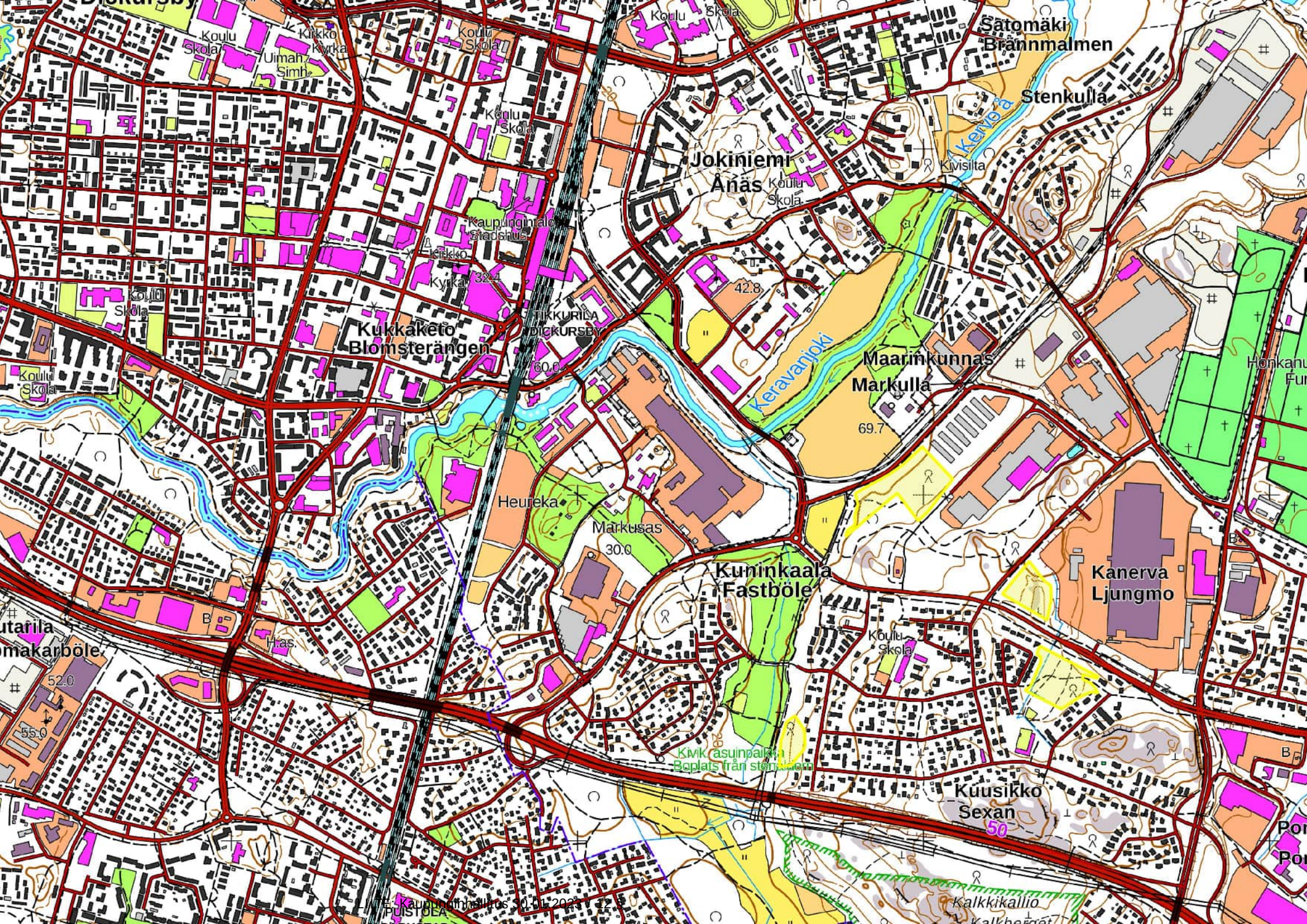
LIITTEET

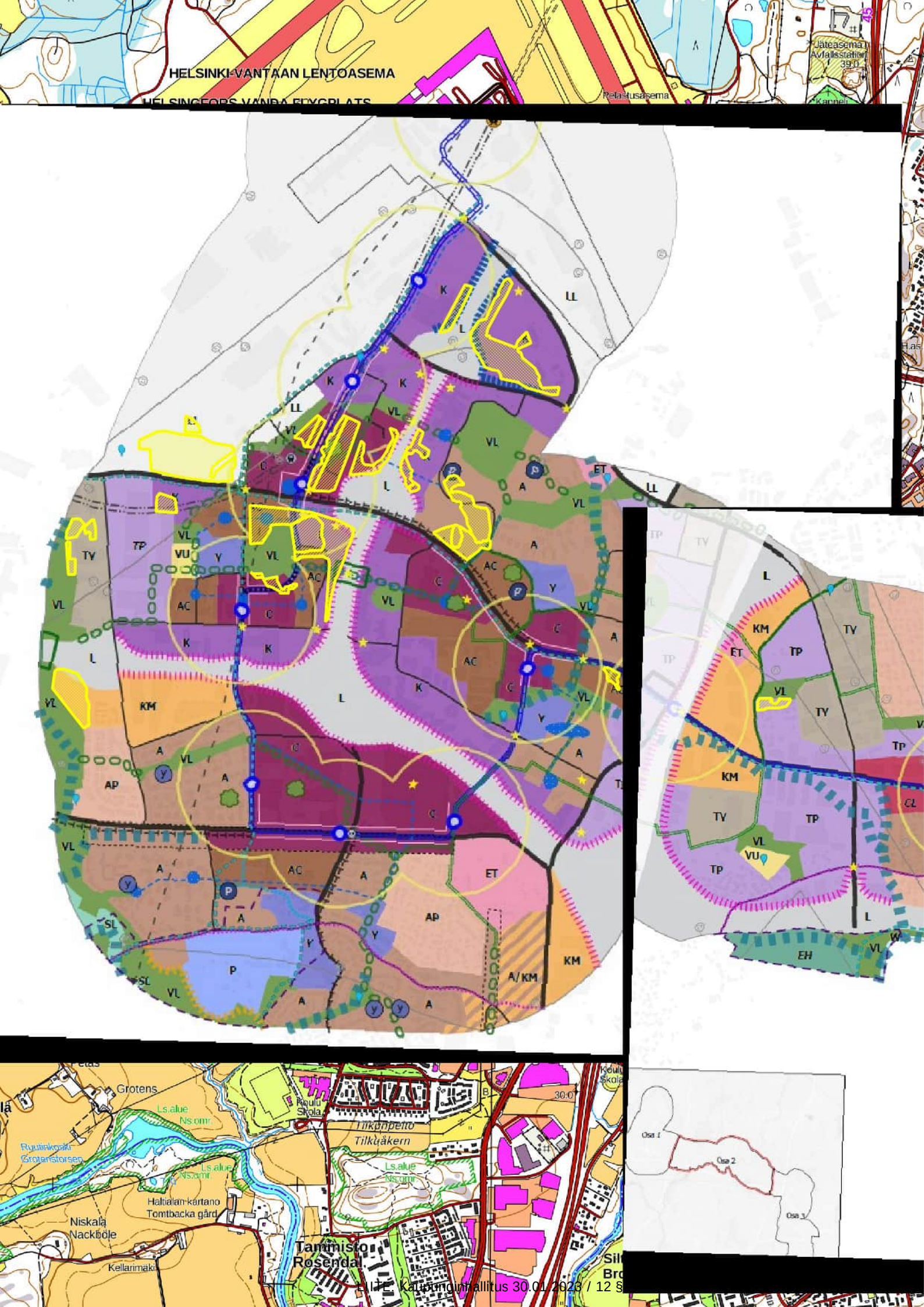
- Liite 1 – Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kaavarunko
- Liite 2 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kartta
- Liite 3 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kaavarunko
- Liite 4 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kartta
- Liite 5 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kaavarunko
- Liite 6 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kartta
- Liite 7 - SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunto Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta, 2020 - https://www.sll.fi/app/uploads/sites/27/2020/09/Mielipide_Aviapoliksen_teemoista_053100_OAS_1_4_2020_Sll_Vantaa.pdf
- Liite 8 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021- https://www.sll.fi/uusimaa/2021/12/09/lausunto-vantaan-lansimaen-kaavarungosta/
- Liite 9 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Vantaan ratikkavarikon asemkaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 - https://www.sll.fi/uusimaa/2022/04/28/lausunto-vantaan-ratikkavarikon-asemakaavan-paivitetysta-osallistumis-ja-arviointisuunnitelmasta/


AP
Y
AC
C
LR
VL
A
P
W
PY
ET
A/TP
CL
VU
TY
SL
L

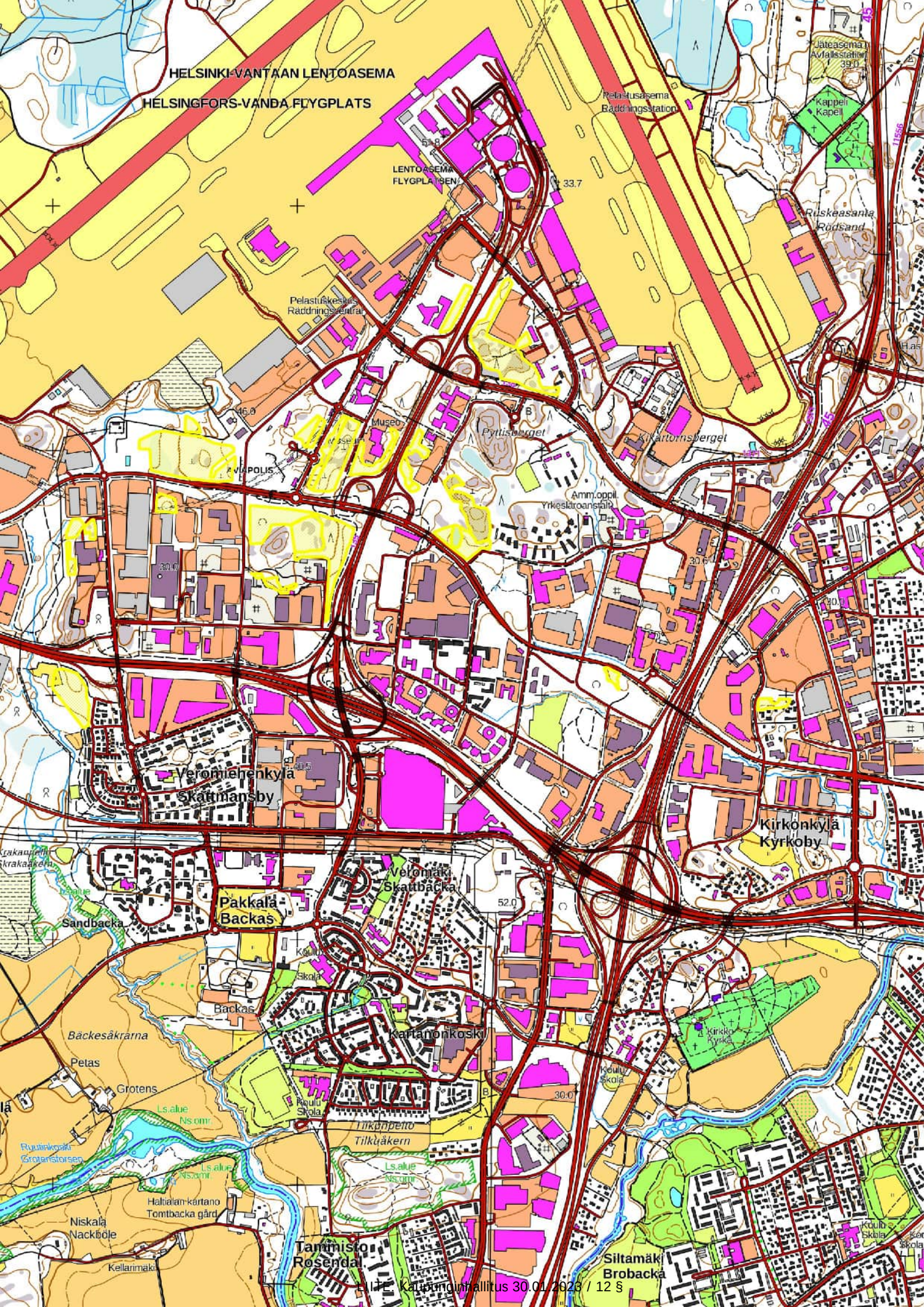
(**Liitteet 5 ja 6**).

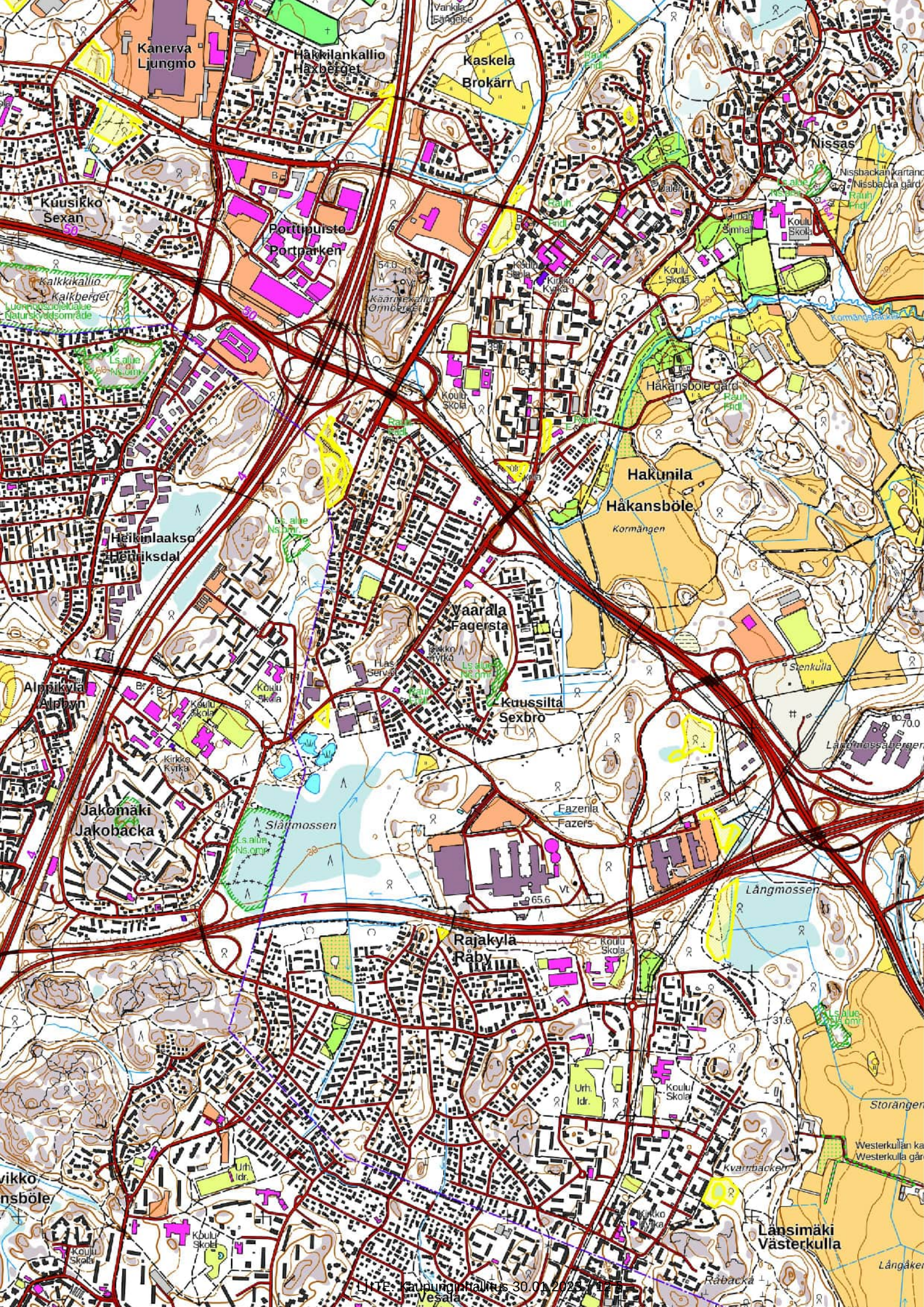
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi


Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Uimahalli
Simhall
Kaupungintalo
Stadshuset
TIKKURILA
DICKURSBY
Kukkaketo
Blomsterängen
Heureka
Markusas
30.0
Jokiniemi
Ånäs
Kivisilta
Kervo
Stenkulla
Sätomäki
Brännmalmen
Keravanjoki
Maarinkunnas
Markulla
69.7
42.8
60.0
32.4
Kuninkaala
Fastböle
Kanerva
Ljungmo
Kivikasuinpaikka
Boplats från stenåldern
Kuusikko
Sexan
50
Kalkkikallio
52.0
55.0
LIITE, Kaupunginhallitus 30.01.2023 § 12 S
PUISTOLA


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS VANDA FLYGPLATS
Jäteasema
Avfallsstation
Grotens
Ls.alue
Ns:omr
Ryytimäki
Grotenstorsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Koulu
Skola
Tilkunpelto
Tilkuäkern
Tammisto
Rosendal
Osa 1
Osa 2
Osa 3

VL
TY
AP
Y
SL
KM
TP
AC
A
L
KN
VU
CL
W
CT
Alppil
Alp
vikko
nsböle


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS
LENTOASEMA
FLYGPLATSEN
Pelastusasema
Räddningsstation
Jäteasema
Avfallsstation
Kappeli
Kapell
Ruskeasanta
Rödsand
Pelastuskeskus
Räddningscentral
Museo
Pyttisberget
Kirkontorinsberget
Amm.oppil.
Yrkesläroanstalt
Veromiehenkylä
Skattmansby
Kirkonkylä
Kyrkoby
Veromäki
Skattbacka
Pakkala
Backas
Sandbacka
Koulu
Skola
Backas
Bäckesåkrarna
Petas
Grotens
Kartanonkoski
Kirkko
Kyrka
Ls.alue
Ns.omr
Tilkunpelto
Tilkuåkern
Ryytinkoski
Grotenforsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Tammisto
Rosendal
Siltamäki
Brobacka


Kanerva
Ljungmo
Håkkilankallio
Haxberget
Kaskela
Brokärr
Vankila
Fängelse
Nissas
Kuusikko
Sexan
Porttipuisto
Portparken
Kalkkikallio
Kalkberget
Håkansböle gård
Håkunila
Håkansböle
Kormängen
Heikinlaakso
Henriksdal
Vaarala
Fagersta
Kuussilta
Sexbro
Alppikylä
Alpbyn
Jakomäki
Jakobacka
Slåttmossen
Fazerila
Fazers
Långmossen
Rajakylä
Råby
Stenkulla
Storängen
Kvarnbacken
Råbacka
Länsimäki
Västerkulla
Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Urh.
Idr.
Ls.alue
Ns.omr.
Vt
Rauh.
Fridl.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto UUDELY/7137/2022

30.06.2022 Julkinen

kirjaamo(a)vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta.

Ilmastovaikutukset

Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Tästä huolimatta kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.

Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Onnistuessaan arviointi tuo esiin, miten kaavoituksen ratkaisuilla pienennetään ristiriitaa, joka syntyy ratikkakaupungin kehityksen aiheuttamien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden saavuttamisen välille. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta. Kattavaa arviointia voidaan hyödyntää alueellisten kaavarunkojen valmistelun ja ilmastonäkökohtia paremmin huomioivan asemakaavoituksen tukena.

Vantaan ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa on analysoitava ratikkakaupunkiin liittyvät merkittävimmät ilmastonäkökohdat. Ne liittyvät todennäköisesti liikkumiseen ja rakentamiseen. Samalla on syytä kiinnittää myös huomioita kaavoituksen mahdollisuuksiin vaikuttaa suunnittelualueen energiaratkaisujen kestävyyteen ja ratikkakaupungin rakentumisen aiheuttaman maankäytön muutoksen hiilinielu ja -varastovaikutuksiin. Ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Hyvä arviointi sisältää myös epävarmuus- ja herkkyystarkastelut ja ottaa huomioon vaihtoehtoiset kielteiset ja myönteiset päästökehityskulut.

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Puhelin 0295 021 000 PL 36
http://www.ely-keskus.fi/uusimaa 00521 HELSINKI

Onnistunut ilmastovaikutusten arviointi tuo esiin, kuinka muut kaavarungon toteutumisen myötä syntyvät hyödyt kuten sujuvampi liikkuminen, nopeammat liikenneyhteydet ja parempi saavutettavuus näkyvät nettomääräisesti myönteisinä ilmastovaikutuksina. Kattava arviointi käsittelee vähintään laadullisella otteella, miten ratikka vaikuttaa välillisesti kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen sen vaikutusalueella olevien asukas- ja työpaikkamäärien muutoksen kautta.

Yhä suurempi osa rakennusten ja infran elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu käyttövaiheen energiankäytön sijaan niiden rakentamiseen käytettävien tuotteiden valmistuksesta, rakennustyömaan toiminnoista sekä rakentamisen jätteiden ja massojen käsittelystä. Kaavarunkotasolla on syytä ottaa kantaa, miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. Näitä kysymyksiä on syytä tarkastella kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa ja nostaa arvioinnin esiin tuomia ratkaisuja mukaan alueen jatkosuunnitteluun.

Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.

Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys. Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas. Tämä edesauttaa varsinaisten asemakaavamuutosten työstämistä niin korjaus- kuin uudisrakentamisenkin osalta.

Luonnonsuojelu

Kaavarunkoluonnoksen selostuksessa on tunnistettu oikein Vaaralan alueella sijaitsevat kaavarunkoalueen merkittävimmät vaalittavat luontoarvot. Koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Tämä metsäinen ekologinen yhteys on esitetty selostuksen sivulla 54 olevassa karttakuvassa mutta Uudenmaan ELY-keskuksen näkemykseen mukaan näin keskeinen ekologinen runkoyhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet aivan kuten nyt on esitetty tehtävän erilaisille vahvoiksi tunnistetuille reuna-alueille.

Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen. Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena. Rakenteen jatkosuunnittelun ohjeistus on syytä kytkeä ekologisen yhteyden kaavarunkomerkintään ja -määräykseen.

Raitiovaunuyhteyden jatkosuunnittelussa tulee turvata viitasammakoiden sekä muidenkin matelijoiden liikkumisedellytykset Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Jatkosuunnittelussa on syytä tutustua mm. niihin rakenteellisiin ratkaisuihin, joilla Raide-Jokerin hankkeessa on pyritty turvaamaan matelijoiden kulkuyhteydet raitiotieradan poikki Helsingin Viikin alueella.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa lisäksi tarpeesta kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Nyt lausuttavana olevassa kaavarunkoluonnoksessa esitetään

Fazerintien pohjoispuolelle rakennettavan asuinalue viitasammakon lisääntymisalueena toimivan lammen ympärille. Lampi ja osa sen ympäristöä esitetään varattavan virkistysalueeksi. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että nykykäsityksen mukaan viitasammakko viettää merkittävän osan elinkierrostaan poissa vesiympäristöstä ja mm. horrostaa talvikauden kivennäismaalla karikkeeseen hautautuneena. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Merkinnöistä

ELY-keskus tuo esiin, että määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa. Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI

UUDELY: Tuomas Lahti, Larri Liikonen, Anna Mikkola, Marko Nurmi, Anu Schulte-Tigges, Henrik Wager

Tämä asiakirja UUDELY/7137/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUDELY/7137/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Autere Tuomas 30.06.2022 16:17

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 30.06.2022 16:18

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 29.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto <toimisto@uudenmaanliitto.fi>
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 11.36
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Korvausviesti; Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: Vantaan ratikan kaavarunko lausunto_korjattu.pdf

Tärkeys: Suuri

Hei,

lähetimme aamulla lausunnon kaavarungon luonnoksesta. Lausuntoon tehtiin pieni muutos, ohessa korvaava lausunto. Pyydämme poistamaan aiemmin lähetetyn lausunnon ja korvaamaan se oheisella.

Suuret pahoittelut vaivasta!

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 8.24
Vastaanottaja: kirjaamo@vantaa.fi
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Hei,

ohessa lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Aluesuunnittelun vastuualue

Vantaan kaupunki

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus.

Asian tausta

Ratikan kaavarunko on yleispiirteinen, oikeusvaikutukseton maankäytön suunnitelma, jossa esitetään Vantaan uuden n. 19 kilometriä pitkän raitiolinjan ja siihen tukeutuvan tiiviin kaupunkirakentamisen vyöhykkeen periaatteet. Kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (kaupunginvaltuusto hyväksynyt 2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja ja toimii asemakaavoituksen oikeusvaikutuksettomana taustavisiona. Kaavarunkoluonnoksen pohjalta laadittavien vaikutusten arviointien sekä vuorovaikutuksen perusteella luonnoksesta muokataan ehdotus. Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä alkuvuodesta 2023.

Kaavatilanne

Maakuntakaava

Vantaan ratikan kaavarunkoalueella on pääosin voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on osa Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuutta. Lisäksi kaavarunkoalueen kaakkoisosassa on pieneltä osin voimassa lainvoimainen Östersundomin aluetta koskeva Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuus eli Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat tulivat pääosin voimaan 24.9.2021 Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltyä kaavakokonaisuudesta jätetyt valitukset. Hallinto-oikeus hylkäsi pääosan valituksista. Maakuntakaavakokonaisuuden muutoksenhakuprosessi on vielä kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa, mutta täytäntöönpanokielto ei ole enää voimassa hylättyjen valitusten osalta.

Yleiskaava ja muut suunnitelmat

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021, mutta se ei ole vielä valituksien vuoksi lainvoimainen. Suunnittelualueella on voimassa yleiskaava 2007, jonka ratkaisut mm. ratikkareitin osalta poikkeavat hieman uuden yleiskaavan ratkaisuista. Kaavarungon suunnittelun lähtökohtana on käytetty uutta yleiskaavaa, jonka ennakoidaan tulevan ainakin pääosin voimaan vuoden 2022 aikana.

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana Helsingin seudun MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä vuosille 2020-2031. MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä ja suunnitelmasta laaditaan luonnos vuoden 2022 aikana.

Lausunto

Uudenmaan liitto näkee Vantaan ratikan kaavarungon erittäin merkittävänä sen laajojen vaikutusten takia. Toteutuessaan ratikka luo merkittävän uuden poikittaisen yhteyden osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja seudullista liikennejärjestelmää. Uusi laadukas joukkoliikennekäytävä ja siihen liittyvä maankäytön tiivistämisen potentiaali mahdollistaa kaupunkirakenteen kehittämisen uudella tavalla ja sitoo alueen vahvemmin osaksi Vantaan ja koko pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, liikenneverkkoa ja keskusten verkostoa.

Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita. Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoluonnoksen alue on osoitettu pääosin taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeenä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen mukaan Helsingin seudulla vyöhykettä tulee mm. kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinnän suunnittelumääräyksen mukaan vyöhykettä on suunniteltava mm. joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta. Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Alla tarkempia huomioita koskien erityisesti liikennettä ja viherrakennetta.

Liikenne

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulan väylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ja Östersundomin maakuntakaavassa kaavarunkoalueella on viisi joukkoliikenteenvaihtopaikkaa, jotka kytkeytyvät Vantaan ratikkaan. Nämä sijoittuvat lentoasemalle, Tuusulanväylälle, Tikkurilaan, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle.

Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella kulkee Vuosaaren satamarata yhdysratamerkinnällä. Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Viherrakenne

Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.

Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Muuta

Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.

Uudenmaan liitto toteaa, että ratikan kaavarunko on tärkeä sekä maakuntakaavan että Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta ja antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle.

[redacted]

Paula Autioniemi
va. johtaja,
aluesuunnittelu

[redacted]

Ilona Mansikka
kaavoituspäällikkö

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan ratikka - YK0049

torstai 16. kesäkuuta 2022 14:31

VE:	6.7.2022	**VES:**	16.6.2022	**KAUPUNGILLE:**	6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: Lausunto

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO YK0049

Kaupunginosa Keski- ja itä-Vantaa

Kohdealue Ratikan kaavarunko; Lentokenttä, Veromies, Pakkala, Koivuhaka, Viertola, Tikkurila, Jokiniemi, Hakkila, Kuninkaala, Hakunila, Vaarala, Länsimäki

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu saman suuntaisesti suurjännitejohtojen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoituksissa pyritään tarkemmin ottamaan kantaa Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n johtoihin ja muuntamoihin.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja suurjänniteilmajohtojen sijainti.

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

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, [redacted]

Kaukolämpöverkko

Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti kaukolämpöjohtojen kanssa.

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.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa kaukolämpöinsinööri Tero Kortesmäki, [redacted]

Kunnioittavasti

VANTAAN ENERGIA OY

Tero Kortesmäki

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

Antti Hartikainen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dnro: VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaa

PVM: 28.06.2022

DNRO: VKM/073/2022

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Vantaan kaupungin kirjaamo
Yleiskaavoitus
Mari Siivola

Viite: **Lausuntopyyntönne 24.5.2022**

Asia: **RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049), RATIKAN ASEMAKAAVAT (TARKASTELUALUE 062800) SEKÄ KATU- JA PUISTOSUUNNITELMAT**

Sijainti: **Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle**
Länsimäki 91, Lentokenttä 53, Viertola 63, Koivuhaka 68, Jokiniemi 62, Hakunila 94, Tikkurila 61, Vaarala 93, Veromies 52, Pakkala 51, Kuninkaala 64

Vantaan yleiskaavoitus on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049). Kaavan lähtökohtana on kestävän joukkoliikennekaupungin luominen yleiskaavan kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteen mukaisesti, jossa kaupungin kasvua pyritään ohjaamaan sisäänpäin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Kulttuuriympäristöön liittyvä tavoite on, että ratikkakaupungissa korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton. Työn on tarkoitus valmistua hyväksyttäväksi 2022 loppuun mennessä. Vantaan kaupunginmuseo lausuu asiasta arkeologisen kulttuuriperinnön, rakennetun kulttuuriympäristön ja arvokkaiden maisema-alueiden vaalimisen näkökulmasta.

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Vantaan kaupunginmuseo on antanut mielipiteensä Ratikan kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 13.1.2021 (Dnro VKM/189/2020).

Museon antamassa mielipiteessä kiinnitettiin huomiota siihen, että ratikkalinjan varrella on useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä muinaisjäännös- ja rakennusperintökohteita sekä

maisema-alueita. Rakennusperintökohteisiin kuuluu rakennusten lisäksi tielinjauksia. Museo totesi, että kulttuuriympäristöön kohdistuvassa vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida muinaisjäännösrekisterin ja Vantaan kaupunginmuseon kulttuuriympäristötietokannassa (Kirsti-tietokanta) huomioidut kulttuuriympäristökohteet ja maisema-alueet ja selvittää, miten uusi linjaus vaikuttaa näiden kohteiden suojeluarvoihin. Museo toi esiin, että asemakaavoitettavilla alueilla olevien merkittävien kulttuuriympäristökohteiden suojeluperusteet tulee selvittää ja näiden kohteiden mahdollinen suojelu toteuttaa tai päivittää tulevissa asemakaavoissa asianmukaisin merkinnöin ja niihin liittyvin määräyksin.

Kaupunginmuseo toi esiin mielipiteessään, että ratikan kaavarunkotyön ja katualueiden asemakaavoitusten yhteydessä on mahdollista tuoda esiin kaupungin historiallista kerroksisuutta vaalimalla arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita ja nostamalla niitä ratikalla matkustavien henkilöiden tietoisuuteen. Tietoisuuden lisäämisellä on mahdollista vahvistaa kaupungin historiallista identiteettiä ja sitä kautta kaupungin elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta. Kohteita voidaan tuoda esiin esimerkiksi pysäkeillä ja reitin varrella taiteen, kyltitysten ja opastaulujen avulla.

Ratikan kaavarunkoon on liitetty reitin kulttuuriympäristöä kuvaava kartta (selostus sivu 50), jossa on erityisesti nostettu esiin kehitettävä tieympäristö. Erittäin merkittävä kulttuuriympäristökohde Suuri rantatie, sitä sivuavine vanhoine kyläteineen, on merkitty tarkastelualueella kehitettäväksi tieympäristöksi, Yleiskaava 2020 linjauksen mukaisesti. Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.

Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kultuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.

Selostuksen sivulla 50 olevaan karttaan on merkitty Yleiskaava 2020 mukaiset arvokkaiden kulttuuriympäristöalueet, RKY-kohteet, merkittävät rakennusperintökohteet sekä muinaisjäännökset. Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta

kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää. Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä").

Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.

Varsinainen kaavakartta ei ole kultuuriympäristökohteiden näkökulmasta niin tarkka kuin selostuksen sivulla 50 oleva kartta. Esitysteknisesti tämä on ymmärrettävää. Kaavakarttaan liittyy aluerajausmerkintä, jolla on osoitettu laajimmat arvokkaat kulttuuriympäristön kokonaisuudet (maisema- ja RKY-alueet). Kartassa ei ole merkittynä yksittäisiä, muilla alueilla sijaitsevia merkittäviä kulttuuriympäristökohteita. Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Edellämainittuja, lähinnä teknisiä, huomioita lukuunottamatta museolla ei ole huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta. Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.

[redacted]

Päivi Yli-Karhula
vs. Museopalveluiden päällikkö

[redacted]

Susanna Paavola
Rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto
Uudenmaan Ely-keskus

17.6.2022 Julkinen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 17.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan kaupunki

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko; VR-Yhtymän kommentit

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

1. Raitiotie

Raitiotieliikenne on ympäristöystävällistä ja tukee omalta osaltaan siirtymää kohti kestäviä liikkumismuotoja.

Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastonmuutoksen torjumiseksi siirtymä henkilöautoista raideliikenteeseen on välttämätöntä ja ilmastotietoisuus tullee vähentämään henkilöautojen omistusta erityisesti kaupungeissa.

Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.

Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. Myös asiakastyytyväisyys on Tampereen ratikasta saadun kokemuksen perusteella hyvällä tasolla kilpailutetussa toimintamallissa. Taustalla on tuotantomalli, jossa asiakastyytyväisyyttä mitataan aktiivisesti osana ohjaavia mittareita. Lopputuloksena on ostoliikennettä korkeampi matkustajatyytyväisyys. Kansainvälisesti tarkasteltuna yleisintä kilpailutus on uusilla raitioliikenteen reiteillä. Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.

2. Tikkurilan matkakeskus

Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Kyseessä on merkittävä liikenteellinen solmukohta lentomatkustajille, lähi- ja kaukojunaliikenteelle sekä

VR-Yhtymä Oyj
Postiosoite PL 488, 00101 Helsinki | Käyntiosoite Radiokatu 3, 00240 Helsinki | P. 0307 10 | etunimi.sukunimi@vr.fi | www.vrgroup.fi | Y-tunnus 1003521-5

kaupunkiliikenteen busseille. Vantaan ratikan myötä raitiotieliikenne kytkeytyy osaksi matkaketjuja ja parantaa joukkoliikenteen palveluverkostoa ja kattavuutta.

Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia. Tikkurilan asemanseudun jatkokehittämissuunnitelmissa tulee huomioida parkkipaikkojen riittävyys henkilöautojen liityntäpysäköinnille. Pysäköinnin kehittämisessä tulee hyödyntää digitaalisia ratkaisuja.

3. Pääradan lisäraiteet

Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.

Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita.

Helsinki-Tampere rataväli on koko Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa. Uusien matkustajavuorojen lisääminen ruuhka-aikoina on käytännössä mahdotonta. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle.

Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Pisara- ja Lentorata lisäisivät ratakapasiteettia Helsinki-Kerava välille ja kerrannaisvaikutuksina myös valtakunnallisella tasolla.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 0307 10

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5

Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Kirje

2.6.2022

VN/15823/2022
VN/15823/2022-YM-2

Vantaan kaupunki

Ympäristöministeriön vastaus; ei lausuntoa.

Ympäristöministeriö ei anna lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Assistentti Eeva-Liisa Siru

Jakelu Vantaan kaupunki

Postiosoite Postadress Postal Address	Käyntiosoite Besöksadress Office	Puhelin Telefon Telephone	Faksi Fax Fax	s-posti, internet e-post, internet e-mail, internet
Ympäristöministeriö PL 35 00023 Valtioneuvosto	 Aleksanterinkatu 7 Helsinki	 0295 16001 +358 295 16001	 09 1603 9320 +358 9 1603 9320	 kirjaamo.ym@gov.fi

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN LAUSUNTO-TIIVISTELMÄT VASTINEINEEN

YK0049

VANTAAN RATIKKA

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, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

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. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnoista. Kaavarunkoluonnoksesta saatiin 14 lausuntoa, joissa oli varsinaista sisältöä. Tähän raporttiin kustakin lausunnosta on poimittu ydinkohdat ja tarvittaessa ne on jäsennelty kussakin lausunnossa käsiteltäviin teemoihin. Yleiskaavayksikössä näihin on laadittu vastineet noudattaen samaa jäsentelyä. Lopuksi on koottu yhteen, onko lausunto aiheuttanut muutostarpeita kaavarunkoon.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5

Finavia Oyj 6

Fingrid Oyj 7

Helsingin kaupunki 9

Helsingin seudun pyöräilijät ry 11

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä 13

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 16

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 17

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry 21

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) 24

Uudenmaan liitto 29

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 35

Vantaan kaupunginmuseo 36

VR Yhtymä 38

Caruna Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa
- Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto
- Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä. Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Vastine

Ratikan kaavarungon alueella sijaitsee Caruna Oy:n suurjännitteistä jakeluverkostoa. Voimajohtoverkosto on esitetty Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Kaavarunkotasolla osoitetaan alueiden käyttötarkoituksia, mutta ei tulevan rakentamisen täsmällisiä sijainteja. Voimajohtoverkoston aiheuttamat rajoitukset puustolle ja rakennuksille huomioidaan asemakaavatasolla.

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana. Mahdollinen voimalinjan siirtäminen täsmentyy tarkemmassa suunnittelussa.

Finavia Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.
- Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.
- Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Vastine

Ratikan kaavarunko ei määritä ratikan linjausta ja pysäkkien tarkkoja sijainteja, vaan ne ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Finavian ja alueen muiden toimijoiden kanssa.

Maamerkit edustavat kaupunkikuvallisesti korostettavaan paikkaan liittyvää laadullista kehittämistavoitetta, ja kuten kaavarunkoselostuksesta ilmenee, niillä ei tarkoiteta korkeaa rakentamista, vaan paikan henkeä ilmentävää mieleen jäävää rakennusta, rakennetta, kaupunkitilaa tai luontoelementtiä. Näiden toteuttamisen tapa tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, ja siihen on mahdollista vaikuttaa näihin suunnitelmiin liittyvässä vuorovaikutuksessa.

Fingrid Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen
- Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki (yleissuunnittelu käynnissä) ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari (reitin tarkastamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa on käyty keskustelua 2007 päättyneen YVA-menettelyn jälkeen) sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Hankkeet tulee huomioida maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa.
- Risteämälausunto tulee pyytää, mikäli esim. ratikkahanke tai muu suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Yhteensovittaminen tulee aloittaa hyvissä ajoin ja jatkaa sitä suunnitelmien tarkentuessa.
- Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntaisten Fingridin 400 kV voimajohtojen kohdalla on kaavamerkintä Kehitettävä voimajohtoalue. Fingrid muistuttaa, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisenpoikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, onko tällainen kaavamerkintä realistinen, ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana yhteistyössä Fingridin kanssa. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämälausunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkisellä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täyttyisi.

Länsisalmi-Viikinmäki 400 kV maakaapelihanke sekä Länsisalmi-Vuosaari 400 kV voimajohtohanke on huomioitu ja osoitettu Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisuja, eikä siinä ole toistettu kaikkia yleiskaavan merkintöjä. Yleiskaava oikeusvaikutteisena kaavana ohjaa ratikan kaavarunkoalueen asemakaavoitusta, myös voimajohtohankkeiden osalta.

Ratikan kaavarungossa on osoitettu Pakkalassa Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntainen alue merkinnällä *Kehitettävä voimajohtoalue*. Alueelle sijoittuu Fingridin kantaverkkoa ja myös muiden toimijoiden suurjänniteverkkoa. Kaavarungon linjaus on uuden yleiskaavan mukainen ja sen tavoitteena on mahdollistaa alueen kehittäminen, mikäli voimajohtojen sijoittaminen maan alle todetaan teknisesti ja taloudellisesti mahdolliseksi. Kaupungin tiedossa on, että tällainen ratkaisu olisi teknisesti haastava ja kallis toteuttaa sekä edellyttäisi lisäselvityksiä.

Lisäselvityksissä voidaan arvioida maakaapeloinnin tai tunneloinnin kustannuksia sekä teknisiä ja taloudellisia toteutusedellytyksiä, sekä verrata niitä maankäytöllisiin hyötyihin, joita alueen vapautuminen rakentamiskäyttöön tuottaisi.

Helsingin kaupunki

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa.
- Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.
- Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.
- Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle (n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa). Tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.
- Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Vastine:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan uuden yleiskaava 2020:n (voimassa 11.1.2023 lähtien) ratkaisun keskeisiä periaatteita. Sen tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhyke on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo

seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat Mellunmäen metroasemalle.

Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Vantaan ratikan pysäkeillä ei ole varauduttu autoliikenteen liityntäpysäköintiin. Ratikkapysäkeillä on sen sijaan varauduttu pyörien liityntäpysäköintiin sekä mikroliikkumisvälineisiin.

Kaavarungossa on varauduttu Vantaa yleiskaava 2020:n ratkaisun mukaisesti raitiotien liittämiseen Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa sekä Pakkalassa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnöillä.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun pyöräilijät ry

Tiivistelmä lausunnosta

- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.
- Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.
- Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa.
- Baanat Pakkalassa/Lustikullassa
    - Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.
    - Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueenreunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.
    - Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyränkautta.

Vastine:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kehä III:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanan linjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoisen reitin eteläänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.
- Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita.
- HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.
- HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.
- HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä.
- Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.
- HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta.
- Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän,

joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan vaatimat tilavaraukset ja geometria suunnitellaan laadinnassa olevien katusuunnitelmien sekä alustavien rakennussuunnitelmien yhteydessä.

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset ovat tärkeä osa hankkeen perusteluita, ja niistä tehdään päivitetyt selvitykset ennen rakentamispäätöstä.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista

Vantaan ratikan investointikustannuksia ei ole ollut tarkoitus rahoittaa säästämällä bussiliikenteen palveluista. Ratikka korvaa toteutuessaan bussirunkolinjan 570, mutta muusta ratikan aikaisesta bussilinjastosta ei ole vielä päätöksiä. Vantaan ratikka on investointi, jonka tavoitteena on maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Ratikan kaavarunko mahdollistaa kaupungin kasvun ja kehittämisen, mutta kaavarunko ei ota kantaa infrakorvausmenettelyn nykyisiin haasteisiin.

Varikosta, infrasta ja kalustosta

Kaikki erityisratkaisut, esimerkiksi akulla ajo ilman ajolankoja, selvitetään yhdessä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa huolellisesti erityisesti elinkaarikustannusten kannalta ratikan suunnittelun yhteydessä. Laaja taloudellinen arviointi on välttämätöntä, jotta ratkaisuilla ei aiheuteta yllättäviä kustannuksia esimerkiksi kalustoon tai kunnossapitoon.

Tuusulanväylä (kt 45), Lahdenväylä (vt 4) ja Porvoonväylä (vt 7) ovat valtiolle kuuluvia teitä. Niillä olevia vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikkaan suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Vantaan ratikkaa suunnitellaan siten, että se on mahdollista toteuttaa vaikka Santarata ei vielä poistuisikaan. Santarata estää alueen täysimääräisen maankäytön toteutumisen, joten radan siirtäminen on oleellinen osa kaavarungon maankäytön ratkaisua. Vantaan kaupunki pyrkii aktiivisesti löytämään Santaradalle korvaavan sijainnin tiedostaen rataverkon kunnossapito tarpeen.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.
- Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Vastine

Vesihuollon suunnitelmia laadittaessa varaudutaan kaupungin kasvuun. Suunnittelua tehdään yhteistyössä HSY:n ja Vantaan kaupungin kesken, ja tulevan asukas- ja työpaikkamäärien kasvu huomioidaan suunnitelmissa. Tarkemman suunnittelun yhteydessä huomioidaan vesihuollon putkien ja laitteiden tilavaraukset.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.
- Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria
- Selvitysten tulosten huomiointi on puutteellista.

Aviapolis

- Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella.
- Viheralueisiin kytkeytyneisyyteen Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä pitäisi säilyttää.

Länsimäen kaavarunko

- Luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys, maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan.”
- Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle. SLL on esittänyt poistettavaksi arvokkaita alueita uhkaavia rakentamisvarauksia Långmossenin alueelta.

Ratikkavarikko

- Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (Liite 9).

Vastine

Yleistä

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu

on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kohdalla.

Luontoarvojen ja viherverkostojen osalta tarkastellaan mm. merkitystä luonnonsuojelulaissa esitettyjen suojelukriteerien puitteissa: suojeltavat luontoarvot priorisoidaan, alemman statuksen kohteet pyritään varjelemaan mahdollisuuksien mukaan, ja esim. osana laajempaa ekologisten ja virkistysalueiden verkostollista kehittämistä. Joitakin luontoarvoja voidaan säilyttää osana rakennettua ympäristöä.

Myös suunnittelun mittakaavataso voi vaikuttaa. Ratikan kaavarungon tapaisessa yleispiirteisessä suunnitelmassa ei esitetä viheralueverkoston pienimpiä osia, vaan ne näyttäytyvät vasta yksityiskohtaisen maankäytön suunnittelun tasolla. Ratikan kaavarungossa viheralueita on tarkasteltu nimenomaan kytkeytyvänä verkostona, ja suunnittelussa on tunnistettu monia puutteita ja katkoksia nykyisessä viherrakenteessa. Näitä katkoksia pyitään mahdollisuuksien mukaan eheyttämään tai etsiä uusia tapoja parantaa viherverkoston kytkeytyneisyyttä, esimerkiksi viherkadut.

Ratikan luontoselvityksissä yhteensä 155 luontotyyppirajauksesta kuvioista 27 määritettiin arvokkaiksi, paikallisesti huomattavan merkittäviksi tai alueellisesti merkittäviksi kohteiksi (arvoluokka II), 127 kohtalaisen arvokkaiksi, paikallisesti merkittäviksi kohteiksi (III) ja yksi ei merkittäviä luontoarvoja sisältävä kuvio (IV). Mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Kaavarungossa arvokkaat luontotyypit ovat suurimmaksi osaksi viheralueilla. Osa on rakennetuilla tonteilla, joita ei edes voida merkitä viheralueeksi. Hyviä rakentamispaikkoja on jätetty käyttämättä luontoarvojen takia. Luokan II luontotyyppejä on muualla kuin viheralueella vain erityisen hyvästä syystä (esim. lentokenttäalue).

Vaikutusten arvioinnin mukaan viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Luonnoksessa noin 65% viherpeitteisestä alueesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Valmiiseen kaavarunkoon määrä on jonkin verran lisääntynyt. Muualla kuin viheralueilla viherpeitteinen alue tulee vähenemään tai muuttumaan. Yleiskaavassa 2020 kuitenkin edellytetään vihertehokkuutta useimmilta rakennettavilta alueilta. Yleiskaavaa on tältä osin tarkennettu ratikan kaavarunkoon tiukentamalla vaatimusta edelleen. Ratikan kaavarungossa on yleismääräys: ”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.” Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. viherkatoilla. Vihertehokkuus ohjaa alueita kehittymään vehreiksi. Vihertehokkuuslaskurissa saa eniten pisteitä säilytettävästä kasvillisuudesta, varsinkin säilytettävistä suurista puista.

Aviapolis

Avipoliksen Veromiehen kaupunginosa on hiljalleen muuntumassa logistiikkapainotteisesta teollisuusalueesta keskustaksi palveluineen. Kaupunginosan sisäisen viheralueverkoston rungon muodostavat yleiskaavassa viheralueeksi varatut mäet, Pyttisberget ja Plootukallio sekä purot Pytinoja ja Palo-oja. Ratikan kaavarungossa on esitetty yhteyksiä näiden välille, purot siniverkostona sekä siniviherverkostoa täydentäviä pienempiä viheralueita. Nykyistä metsää pyritään myös tonteilla säilyttämään niin paljon kuin mahdollista.

Ratikan kaavarunkoon on tuotu Viherketju-merkintä, joka osoittaa toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Tällainen viherketju-merkintä yhdistää myös Avipoliksen suuralueiden länsi- ja keskiosan viheralueita sekä Aviapoliksen itäosan Pyttisbergetin metsäaluetta. Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joilla kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

Länsimäen kaavarunko

SLL lausui, että sekä luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue, erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys. Yhteys merkittiin valmiiseen kaavarunkoon paikallisena metsäisenä ekologisena yhteytenä ja viherketjuna, joiden sisältö tarkentuu jatkossa. Ratikan kaavarungon ulkorajaa on luonnokseen verrattuna muutettu siten, että Länsimäen kaavarungossa osoitettu selvitysalue on kaavarungon ulkopuolella. Långmossenin alue on YK2020:ssa merkitty kokonaisuudessaan asumisen alueeksi. YK2020 tukeutuu voimassa olevaan

maakuntakaavaan. Rakentamisalueet on tarkennettu Länsimäen kaavarungon mukaisiksi.

Varikko

Ratikan varikon alueelta on laadittu luontoselvitys, jonka tulosten perusteella arvokkaat luontokohteet sijaitsevat suunnitellun varikkoalueen ulkopuolella. Varikon alueesta laaditaan hankesuunnitelma, jonka yhteydessä arvioidaan vaikutukset metsäpinta-alan pienenemiseen sekä pohjavesivaikutuksia. Varikon alueelta on laadittu pohjavesiselvitys. Rakentaminen tulee pienentämään paljaan maan pinta-alaa alueella. Rakentamisen negatiivisia vaikutuksia vähennetään huomioimalla puhtaiden hulevesien viivyttäminen ja imeyttäminen tontilla sekä ajoneuvoliikenteen alueella hulevesien biosuodattaminen ennen johtamista pohjavesialueen ulkopuolelle tai hulevesiverkostoon. Asemakaavoituksen yhteydessä arvioidaan vaikutukset ja annetaan tarkemmat määräykset pohjaveden suojelemiseksi sekä rakentamisen aikaan että lopputilanteessa.

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Yleisesti joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista pidetään lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen. Hankkeen huomattavan suuren mittakaavan vuoksi infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaaminen, jota pidetään välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.
- Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

- Kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta (MAALI), Niskalan peltojen MAALI-alue, Sipoonkorven MAALI-alue ja Itä-Helsingin MAALI-alue.
- Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.
- Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.
- Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja Itä-Helsingin MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

- Vuosina 2020–2021 toteutettu luontoselvitys kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista on asianmukainen. Hankkeen jatkosuunnittelussa on

kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Vastine

Yleistä

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Tunnistamme ekologisen kestävyyden kestävyyden kivijalkana. Tämä on tuotu esille jo yleiskaavan 2020 tavoitteissa. Yleiskaava 2020, selostus (6.2.1.Ekologinen verkko) :"Yleiskaavan tavoitteiden raami on kestävä kehitys, jonka kivijalka on ekologisen kestävyyden turvaaminen. Yleiskaavassa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä turvataan vahvistamalla ekologista verkostoa. Yleiskaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) sekä suojelualueita toisiinsa kytkeviä ekologisia runkoyhteyksiä. Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat Vantaan ekologisen verkoston (liite 1.) perustan, jonka tavoitteena on turvata eliölajiston sekä luontotyyppien säilyminen ja monimuotoisuus pitkällä aikavälillä." Ratikan kaavarungon rooli on täydentää yleiskaavan perusratkaisua.

Ekologisen verkoston isot ratkaisut tehtiin yleiskaavassa. Ratikan kaavarunko tiivistää kaupunkirakennetta ennen kaikkea jo rakennetuille alueille. Ekologinen kestävyys ei ole lakannut olemasta kestävyyden perusta, vaikka ratikan kaavarungossa on nostettu myös taloudellisen ja sosiaalisen kestävyyden tavoitteita esille. Viheralueet ollaan pääosin säästämässä jo yleiskaavan mukaan, jota ratikan kaavarunko tarkentaa.

MAALI-alueet ja viheralueverkosto

Kasvava asukasmäärä väistämättä lisää alueen virkistysalueisiin ja reitteihin kohdistuvaa käyttöpainetta, ja silloin korostuu juuri virkistyskäytön ohjaaminen, kuten toimivat reitistöt ja palvelut, jotka ovat merkittävä keino ohjata käyttöpaine pois esim. herkiltä MAALI-alueilta. Reitit voidaan esimerkiksi mitoittaa niin, että luontoarvojen säilyminen on ensisijainen päämäärä. Luontoarvot parhaiten turvaavat ratkaisut tarkentuvat tapauskohtaisesti jatkosuunnittelussa. Kaavarunkoehdotuksen selostukseen on lisätty ohjeita koskien viherrakenteen jatkosuunnittelua. Luo-alueilla tutkitaan tarkemmin asemakaavatasolla, mitä merkintöjä on tarkoituksenmukaista käyttää.

Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehotetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehotetaan parantamaan.

Kaavarunkoehdotukseen on tuotu oma kaavamerkintä “metsäinen ekologinen runkoyhteys” maakunnallisesti merkittävälle ekologiselle yhteysalueelle, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Merkintään liittyy seuraava määräys: “Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.” Slåttmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä.

Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella sijaitseva Itä-Helsingin metsien MAALI-alueeseen liittyviä viheryhteyksiä Länsimäen aleen Jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Luonnoksesta laadittiin vaikutusten arviointi. Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Tiivistelmä lausunnosta

Merkintöjen määräyslogiikka

- Määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa.
- Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Ilmastovaikutukset

- Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.
- Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta.
- Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan.
- Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.
- Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.

- Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

- Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys.
- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin.
- Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.

Luonnonsuojelu

- ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selostuksen sivulla 54 esitetty maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Lisäksi kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet
- Myös Ojangon ja Kuussillan välillä kehä III:lla runkoviheryhteyttä koskevaan kaavamääräykseen voisi lisätä ohjeistuksen rakenteen jatkosuunnittelua varten (ELY:n lausunnossa: “Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena.”)
- ELY lausuu, että viitasammakon ja muiden matelijoiden liikkumisedellytykset on turvattava jatkosuunnittelussa (mm. Raide-Jokerin alikulkuratkaisuista mallia) Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Vastine

Merkintöjen määräyslogiikka

Kaupan määräys (KM) muutetaan vastaamaan HHO:n päätöstä: *Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä* -poistetaan.

Ratikan kaavarunko seuraa yleiskaavan merkintälogiikkaa tärkeimmiltä osiltaan, mutta ratikan kaavarunko on tarkkuustasoltaan ja tehtäviltään erilainen suunnittelutaso. Ratikan kaavarungon esitystapaa kehitettäessä pidettiin tärkeänä myös sitä, että ratikan kaavarungon merkinnät eivät ole ristiriidassa jo aiemmin laadittujen alueellisten kaavarunkojen kanssa. Tarkentuvasta suunnittelusta hyödyn saaminen edellyttää myös osin erilaisten merkintöjen käyttöä. Esimerkiksi yleiskaavan työpaikka-alueiden luokka on jaettu kaavarungossa kahtia. Ratkaisuun vaikuttaa Aviapoliksen kaavarunko, jossa käytetty intensiivisten työpaikka-alueiden luokka ei olisi tullut luontevasti huomioiduksi ilman omaa merkintäänsä. Ratikan kaavarungon K-aluevaraukset vastaavat käytännössä Aviapoliksen kaavarungon intensiivisiä työpaikka-alueita.

Ilmastovaikutukset

Vantaan kaupungin tavoitteena on hiilineutraalius vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekarttaan (2021-2025) sisältyy useita tavoitteita, joita ratikan kaavarungolla toteutetaan (kuten tiivistetään maankäyttöä pääsääntöisesti raideliikenteeseen tukeutuen, kehitetään keskuksia toiminnallisesti monipuolisina kaupunkikeskustoina, sijoitetaan uudet asunnot, työpaikat ja palvelut pääosin aseman seuduille ja joukkoliikennevyöhykkeelle, mahdollistetaan tiiviillä kaupunkirakenteella palveluiden helpompi saavutettavuus ja laajempien viheralueiden säästäminen, kehitetään joukkoliikenteen toimivuutta). Lisäksi resurssiviisauden tiekarttaan sisältyy useita muita tavoitteita, joihin ratikan kaavarunko ei suoraan ota kantaa (esim. Edistetään vähähiilistä rakentamista sekä rakentamisen kiertotaloutta). Kaavarunko on yksi työkalu kaupungin ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen kokonaisuudessa. Kaavarungossa on järkevää keskittyä niihin näkökulmiin, joihin sillä voidaan parhaiten vaikuttaa.

Ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa arvioitiin kaavarunkoluonnosta Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostetulla arviointikehikolla alue- ja yhdyskuntarakenteen, ilmastonmuutokseen sopeutumisen, luonnonvarojen käytön ja viherrakenteen sekä liikennejärjestelmän ja energiaratkaisujen kannalta. Arvioinnissa tarkasteltiin sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia. Arvioinnin mukaan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat liikkumistarpeen vähentäminen, kulkumuotojakauman painottaminen kestäviin vaihtoehtoihin, alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen. Heikkouksia taas olivat rakentamisen määrä ja mahdollinen hiili-intensiivisyys, liikkumisen määrän kasvu asukasmäärän kasvaessa, luonnonvarojen käyttö ja viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä tiiviin kaupungin mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa. Arvioinnissa huomioitiin myös epävarmuudet ja vaikutusten pysyvyys ja tuotiin esiin jatkosuunnittelussa huomioitavat tekijät, joilla vaikutuksia voidaan vähentää ja sopeutumista edistää.

Näitä seikkoja on huomioitu jo Resurssiviisauden tiekartassa, joka sisältää myös rakentamisen päästöihin ja materiaalitehokkuuteen liittyviä tavoitteita (mm. Edistetään vähähiilistä rakentamista, Edistetään rakentamisen kiertotaloutta sekä Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä). Lisäksi

rakennusten elinkaaren aikaista hiilijalanjälkeä tullaan ohjaamaan lainsäädännöllä lähivuosina.

Kaavarunko on yleispiirteinen suunnitelma, jonka tarkempaa toteuttamista ohjataan asemakaavoilla. Asemakaavatasolla määritellään rakentamisen yksityiskohdat, ja voidaan antaa niihin liittyviä tarkempia määräyksiä. Kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeita jatkosuunnitteluun myös ilmasto- ja resurssiviisausnäkökulmasta. Lisäksi kaavarungon määräyksiin on lisätty yleismääräys, jonka mukaan asemakaavoissa on kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä.

Liikennejärjestelmä

Vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikan ja valtion maantieverkkoon kuuluvien teiden (kt 45, vt 4 ja vt 7) välillä suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen ELY-keskuksen kanssa. Ratikan kaavarungossa näille kohdille on merkitty Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, jonka määräyksen mukaisesti vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Määräys koskee kaikkia kulkumuotoja.

Tikkurilantien ja muiden Vantaan ratikan linjauksella olevien katujen poikkileikkaukset määrittyvät tekeillä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta on suunnittelun aikana varmistettu liittymien toimivuustarkasteluilla.

Meluntorjunta

Ratikan varrelta on laadittu meluselvitys (Sitowise 20.4.2022) sekä tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP&Afry 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022). Meluselvityksessä on selvitetty melun nykytasoja sekä ennustetilanteen keskiäänitasoja ja enimmäisäänitasoja päivä- ja yöarvoilla. Melusuojaustarpeessa on otettu huomioon voimassa olevien kaavojen ääneneristävyysvaatimukset.

Alueilla, joilla on kaavoissa annettu ääneneristävyysvaatimus, on oletettu rakennusten toteutetun näiden vaatimusten mukaisesti. Muilla alueilla on oletettu rakennusten toteutetun tavanomaisilla seinärakenteilla, joiden ääneneristävyys on 30 dB. Alueilla, joilla meluselvityksen perusteella sisätilojen ohjearvot melun keskiäänitasoilla ja enimmäisäänitasoilla eivät toteudu, on sisätiloissa käyty mittaamassa ja arvioimassa seinärakenteiden ääneneristävyys. Alueilla, joilla olemassa olevien rakennusten seinärakenteiden ääneneristävyys ei ole riittävä, on meluselvityksessä esitetty melusuojauksen toteutusta ja ne suunnitellaan ratikan katusuunnittelun yhteydessä ja merkitään myös ratikan kaavoihin. Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella aiheuta arvioinnin mukaan merkittävää riskiä

rakennuksille. Alueilla, joilla rakennuksia sijaitsee tärinän riskialueella, rakennetaan ratikan pohjustus paalulaatoituksella, jolloin tärinä vähenee ja rajoittuu katualueelle. Lisäksi laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella. Muutamilla alueilla runkomelu ylittää ohjearvot katualueen ulkopuolella, näillä alueilla vaimennukset toteutetaan ratikan raiderakenteisiin.

Kaavarunkoalueella myöhemmin tehtävissä rakentamista ohjaavissa asemakaavoissa selvitetään meluolosuhteet sekä melusuojauksen tarve ja keinot.

Luonnonsuojelu

Uudenmaan ELY-keskus esitti lausunnossaan, että maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen, nostettaisi pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi. Kaavarunkoehdotukseen on nyt lisätty kyseinen yhteysmerkintä “metsäinen ekologinen runkoyhteys” -merkinnällä. Merkintään liittyy seuraava määräys: “Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.”

Kaavarungon kartalle on metsäisen ekologisen runkoyhteyden lisäksi osoitettu Keravanjoen ja Kylmäojan varret virtavesien varren runkoyhteysmerkinnällä. Lisäksi on osoitettu purouomia paikallisesti tärkeinä virtaveden varren ekologisina yhteyksinä. Paikallisesti tärkeää metsäistä ja puustoista verkostoa on osoitettu omalla paikallinen metsäinen ja puustoinen ekologinen verkosto - merkinnällä.

Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä liikkumisedellytysten turvaamiseksi kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeistus jatkosuunnittelua varten. Ohjeistus kuuluu: “Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehdoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiin yhteyksiin”.

Uudenmaan liitto

Tiivistelmä lausunnosta

Maakuntakaava

- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä.
- Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita.
- Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.
- Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulanväylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Vantaan yleiskaava 2020

- Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta.
- Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat

- Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että

joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Viherrakenne

- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.
- Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät.
- Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa.
- Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

Siniverkosto

- On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Vastine

Maakuntakaava

Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta.

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä.

Vantaan yleiskaava 2020

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi

tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kannalta.

Liikenne

Ratikan kaavarungossa Kehä III, Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä sekä seututie 135 on merkitty liikennealueina, jotka määräyksen mukaisesti varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palveleville väylille. Seututie 138 on puolestaan merkitty tienä, joka on määräyksen mukaisesti tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kyseisiä teitä koskevat määräykset ovat ratikan kaavarungossa samat kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoaseman määräyksessä on huomioitu, että kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Tärkeiden joukkoliikenteen vaihtopaikkojen osalta määräyksessä puolestaan on, että vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Nämä koskevat myös maakunnallista joukkoliikennettä ja vaihtoyhteyksien tarkempia ratkaisuja suunnitellaan Vantaan ratikan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä.

Viherrakenne

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Ratikan kaavarungon selostuksessa alueen nykytilaa on kuvattu erittäin tiiviisti kuusikulmioiden sisään mahdutetuissa teksteissä. Yhdessä tekstissä kerrotaan, että Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot. Tässä tarkoitetaan nimenomaan ihmisten virkistysyhteyksiä.

Ratikan kaavarungossa ekologinen verkosto ja virkistyksellinen verkosto on eritelty, ja molempien vahvistamiseksi on esitetty merkintöjä ja määräyksiä. Usein yhteydet ovat samoissa paikoissa, mutta joskus eivät. Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Teemakartoilla asioita voi tarkastella erikseen. Siniviherverkostoa kuvaavan teemakartan yhteyteen lisättiin teksti, jossa kerrotaan, että yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologisia.

Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehotetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehotetaan parantamaan.

Lausunnossa todetaan, että maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisellään, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Tontilla olevaa kasvullista aluetta ei voi esittää kaavarungon viheralueena muuten kuin siinä tapauksessa, että alue on tarkoitus hankkia kaupungin omistukseen ja asemakaavoittaa julkiseksi viheralueeksi. Tämä on mahdollista vain harvoin. Jatkosuunnitteluohjeisiin lisättiin, että erityisesti ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon rajoittuvan tontin kohdalla asemakaava tulisi muuttaa siten, että luonnon arvot otettaisiin paremmin huomioon. Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti -merkinnän määräyksessä todetaan, että ”paikoin vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuissa.”

Yleiskaavassa 2020 levennettiin alueella olevia seudullisia ekologisia yhteyksiä verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Keravanjoen rannalla Tikkurilan tehtaiden alueella viheraluetta on levennetty nykyiselle rakennetulle alueelle ja ratkaisu toistetaan ratikan kaavarungossa. Seudullista ekologista yhteyttä tulisi siis täydentää nykyisin rakennetulla alueella. Ratkaisu tarkentuu asemakaavassa.

Lausunnossa todetaan, että siellä, missä on viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille. Kaavarungossa kuitenkin määrätään lisäämään kaupunkivihreää kaikkialle: *”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.”*

Lausunnossa todetaan, että olisi syytä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Viheralueverkosto on esitetty nykyisen asemakaavoitetun viheralueverkoston pohjalta siten, että asemakaavoitettuja viheralueita ei juurikaan oteta rakentamiskäyttöön ja alueiden välille luodaan uusia yhteyksiä tarvittaessa vaikka viherkatujen kautta, jos muu ei ole mahdollista. Erilaisia vehreitä yhteyksiä on edelleen täydennetty ja niiden sisältöä on tarkennettu luonnoksesta ehdotukseen. Viherketju-määräyksen sisältöä tarkennettiin siten, että luontoarvojen säilyminen varmistetaan viherketjun osoittamassa sijainnissa.

Lausunnossa todetaan, että selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista. Maakunnallisten yhteyksien toimivuuteen on tuotu parannusehdotuksia yllä kuvatulla tavalla. Mm metsäisen ekologisen runkoyhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Siniverkosto

Lausunnon mukaan siniverkoston suositusleveyttä tulisi leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. Vesistöihin liittyen on jo yleiskaavassa varattu viheraluetta niin leveälti kuin mahdollista, yli 30 metriä silloin, kun rakennukset eivät ole tätä lähempänä rantaa ja kuten aikaisemmin kuvattiin, muuttuvilla alueilla nykyiselle rakennetulle alueelle. Siniverkosto on kehittämismerkintä, joka tuo turvaa puroille ja ojille, jotka virtaavat rakennetuilla alueilla. Siniverkostomerkintään liitetty suositusleveys liittyy haasteeseen luoda ja parantaa verkostoa pääosin jo rakennetuilla alueilla, ja on siten kompromissi tunnistettujen ekologisten tarpeiden ja toteutuneen maankäytön välillä. Useimmissa paikoissa rakentaminen sijoittuu jo hyvin lähelle osoitettuja purokäytäviä. Paikoissa, joissa on tilaa leveämmän purokäytävän toteuttamiseen, ei määräys ole esteenä sellaisen toteuttamiseen.

Muutostarpeet

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä. Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta. Tiedoksi ratikkatiimille. Lisätään merkinnät maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille. Tarkennetaan viherketjun määräystä.

Tiedoksi ratikkatiimille.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun ratikkareitin varrella. Ratikkareitti kulkee osin alueilla, joissa se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti suurjännitejohtojen ja/tai kaukolämpöjohtojen kanssa.
- Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja Vantaan Energia Oy haluavat, että ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoissa huomioidaan maakaapeleiden, suurjänniteilmajohtojen ja kaukolämpöputkien sijainti sekä otetaan kantaa sähköjohtoihin ja muuntamoihin.
- Tarvittavissa siirroissa toimitaan kustannusten osalta nykyisen yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämälausunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkisellä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täyttyisi.

Asemakaavoituksessa ja ratikan tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan ja sovitetaan yhteen ratikan sekä sitä ympäröivän maankäytön sijoittuminen suhteessa sähköjohtoihin, muuntamoihin ja kaukolämpöjohtoihin. Risteämät ja tarvittavat kaukolämpöputkien siirrot huomioidaan tarkemman tasoisessa suunnittelussa yhteistyössä Vantaan Energian kanssa.

Ratikan kaavarunko mahdollistaa merkittävän määrän rakentamista. Toteutuessaan ratikan kaavarunko tuo alueelle lisää työpaikkoja ja asumista, mikä voi johtaa tarpeeseen laajentaa kaukolämpö- ja sähköverkkoja. Suunnitteluyhteistyöllä voidaan varautua tähän kasvuun. Kaupunki on toimittanut Vantaan Energia Oy:lle arvion asukas- ja työpaikkamääristä sekä niiden sijoittumisesta kaupunginosittain energiayhtiön pitkän aikavälin suunnittelun tueksi.

Vantaan kaupunginmuseo

Tiivistelmä lausunnosta

- Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.
- Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.
- Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kulttuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.
- Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää.
- Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä"). Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.
- Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Vastine:

Asemakaavojen OAS-vaihetta ei korvata kaavarungolla. Jatkossa asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmat tehdään normaalin käytännön mukaisesti. Yleiskaavan kulttuuriympäristöä ja muinaisjäänteitä koskeva yleismääräys kuitenkin toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta asiasta ei olisi epäselvyyttä. Määräystä ei ole tarpeen toistaa enää arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksen kohdalla. Yleismääräyksissä on muitakin koko kaavarunkoaluetta koskevia asioita, joita ei toisteta rajattuja alueita koskevien määräysten kohdalla.

Kehitettävän historiallisen tieympäristön määräystä täydennettiin kaupunginmuseon esittämällä tavalla. Selostukseen lisättiin kaupunginmuseon toivomuksen mukaisesti muinaisjäänteitä koskeva teksti.

VR Yhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.
- Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.
- Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.
- Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. ... Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.
- Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia.
- Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.
- Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle.
- Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokkuus ei yksin takaa joukkoliikenteelle toimivuutta. Asemien määräys vaatii, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

Joukkoliikennejärjestelmän helppo saavutettavuus kävellen on olennainen osa järjestelmän toimivuutta.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen sekä edistää sen toimintaedellytyksiä. HSL myös hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikenteen palvelut.

Tikkurilan matkakeskus

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Polkupyörien ja uusien liikkumismuotojen liityntäpysäköintikapasiteetti sekä liityntäpysäköinnin turvallisuus ratkaistaan tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä.

Pääradan lisäraiteet

Ratikan kaavarungossa on pääradalla lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti Vantaan yleiskaava 2020:n mukaisesti. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukaisesti ja Tikkurilassa on siten riittävästi varauduttu lisäraiteisiin. Pääradan lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, niiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa eikä niistä ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Lisäraiteiden aluevarausselvitys on tehty liian väljällä mitoituksella, jotta sitä voitaisiin käyttää tiivistettävien keskustojen suunnitteluun ja kaavoituksen tilavaraukseen. Kaavarungossa on varauduttu Lentorataan, joka toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Raportti

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

8.12.2022

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

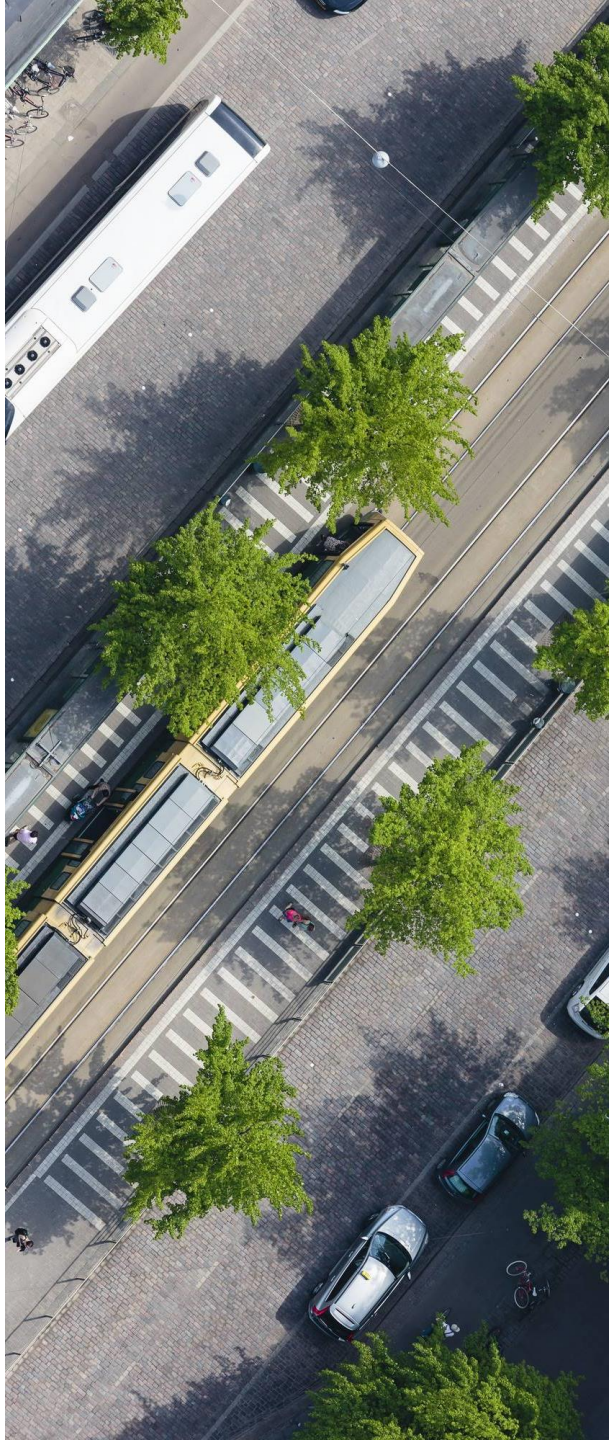
Sisältö

Johdanto 4

Vaikutukset 5

- Alue- ja yhdyskuntarakenne 6
- Elinkeinoelämä 25
- Kaupunkikuva 41
- Maisema ja kulttuuriympäristö 64
- Luonto 77
- Ilmasto 97
- Ihmiset ja yhteisöt 117

Lähteet 135



Johdanto

Johdanto

Vantaan ratikan reittialueen kaupunkikehitystä ohjaamaan on laadittu kaavarunkoluonnos, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma. Kaavarunko yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmia. Tässä raportissa on laadittu kaavarunkoluonnoksesta vaikutusten arviointi.

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on kertoa kaupunkilaisille, päättäjille ja eri viranomaisille tiivistetysti ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen tärkeimmät vaikutukset. Arviointi on toteutettu 1.-30.6.2022 nähtävillä olleesta 5.4.2022 päivätystä kaavarunkoluonnoksesta.

Vaikutukset on arvioitu seuraavien teemojen osalta:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Elinkeinoelämä
- Kaupunkikuva
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Luonto
- Ilmasto
- Ihmiset ja yhteisöt

Arviointiteemoissa ja -kriteereissä on huomioitu ratikkahankkeelle asetetut tavoitteet sekä soveltuvin osin MRA §1:n mukaiset suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset. Jokaiselle arviointiteemalle on muodostettu oma arviointikehikko ja kriteeristö, jotka on kuvattu teeman alussa. Jokaisen arviointiteeman tarkastelualue on valittu tarkoituksenmukaisesti, vaihdellen koko Vantaan tasolta pysäkkikohtaisiin, 300 metrin vaikutusalueelta tehtyihin tarkasteluihin. Käytetty 300 metrin vaikutusalue on sama kuin kaavarunkoluonnoksessa käytetty pysäkinseudun vaikutussäde.

Vaikutusten arvioinnin on laatinut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin toimeksiannosta aikavälillä kesä-joulukuu 2022.

Vaikutukset

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rakenne ja arviointikehikko

Arvioinnissa tarkasteltavia asioita ovat olleet:

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

- Kokonaisratkaisu
- Maankäytön tiiveys ja eheys
- Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys
- Keskusten kehittämisedellytykset
- Toimintojen saavutettavuus

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

- Aviapolis
- Tikkurila
- Hakunila

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kokonaisratkaisu

Kaavarungon keskeisiä lähtökohtia ovat kaupungin kasvuun varautuminen, ratikkaan tukeutuvan joukkoliikennekäytävän toteuttamisedellytysten luominen sekä kaupunkirakenteen kehittäminen. Kaavarungon toteuttaminen tarkoittaa resurssien pitkäaikaista suuntaamista Vantaan vahvimman kasvukäytävän alueelle.

Kestävä kasvu

- Kaavarunko mahdollistaa kasvupaineisiin vastaamisen kestävällä tavalla. Kasvua ohjataan kaavarungon alueelle, joka on yleiskaavan mukaista ns. kestävän kasvun vyöhykettä ja Helsingin seudun MAL2019 –suunnitelman mukaista ensisijaista kehittämisvyöhykettä.
- Kaavarunko luo merkittäviä kasvun edellytyksiä Vantaan keskeisille alueille. Kaupunkirakenteen eheytymisen myötä asukkaiden ja työpaikkojen määrä lisääntyy huomattavasti nykyisestä, mikä mahdollistaa myös palvelutarjonnan merkittävän kehittymisen. Uuden raitiotiejärjestelmän rakentaminen aktivoi osaltaan kehittämistoimenpiteitä ja kasvua vaikutusalueellaan.

Kestävä liikkuminen

- Kaavarunkoratkaisulla tavoitellaan eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja kehitystä kohti eri liikkumismuodot joustavasti yhdistävää liikennejärjestelmää ja siihen tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Kaavarunko luo edellytyksiä Vantaan ratikan toteuttamiselle. Kaavarunkoratkaisun myötä ratikasta kehittyy poikittainen joukkoliikennejärjestelmän runkolinja, joka toimii selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Kaavarunkoalueen kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan alueelle, jolla tulee olemaan erittäin hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Myös nykyisten alueiden joukkoliikenneyhteydet kehittyvät ja mm. merkittäviä ns. keskustan ulkopuolisia kaupan alueita kytkeytyy raideliikenteen piiriin, mikä luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja uudistuminen

- Kaavarunko tukee uudenlaisen toimintaympäristön kehittämistä luomalla ideaa tulevalle kaupunkikehittämiselle. Kaavarunkoratkaisun myötä kaupunkirakenne jäsentyy uudella tavalla. Se myös eheytyy ja uudistuu.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Liikenneväylien aiheuttama estevaikutus vähenee yhdyskuntarakenteessa, kun ratikka sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittyvät yhteydet kytkevät suunnittelualueen keskuksia aiempaa tiiviimmin yhteen.
- Kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempana ratikan varressa lähes koko matkaltaan. Asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Keskusta-alueiden vetovoimaisimmissa kortteleissa voi yleistyä hybridirakentaminen, jossa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäistä, tosiinsa linkittynyttä kaupunkitilaa. Tiiviissä ja sekoittuneessa rakenteessa paranevat myös kävelyn ja pyöräilyn edellytykset.

Tasapainoinen yhdyskuntarakenne

- Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila liittyy raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila - Aviapolis –alueeseen. Hakunilan suuralueella raideliikenne on uusi elementti kaupunkirakenteessa, mikä voi lisätä alueen erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna. Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Maankäytön tiiveys ja eheys

Mahdollisuus merkittävään lisärakentamiseen

- Kaavarunko mahdollistaa huomattavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Kaavarunkoselostuksessa on mitoituksen osalta arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä väestö voisi kasvaa yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkoja voisi olla noin 30 000 nykyistä enemmän. Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.
- Kaavarungon mahdollistama merkittävä lisärakentaminen eheyttää ja tiivistää kaupunkirakennetta. Nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen ja niiden toimintojen monipuolistuminen parantaa joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä.

Ratikalle käyttäjiä

- Ratikka palvelee vuonna 2050 suurta matkustajamäärää ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa Vantaan asukkaista ja työpaikoista on raideliikenteen piirissä.
  - Kaavarunko mahdollistaa yhteensä noin 116 000 asukasta ja jopa 83 000 työpaikkaa alueella vuonna 2050. Pysäkkimäärän ollessa 27 yhden pysäkin keskimääräinen käyttäjäpotentiaali on noin 7400 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki (r=800 m).
- Käyttäjäpotentiaali vaihtelee eri pysäkeillä merkittävästi (taulukko 2, kuva 2). Suurin käyttäjäpotentiaali on Tikkuraitin pysäkillä, yli 10 000 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Tikkurilan asemalla ja Tietotiellä käyttäjäpotentiaali on yli 7 000 asukasta tai työpaikkaa. Vähiten käyttäjäpotentiaalia on Vaaralan, Tuusulanväylän, Flamingon, Rajakylän, Kuussillan ja Heidehofin pysäkeillä, 1300-1800 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Pysäkillä voi kuitenkin olla myös lisäkäyttäjäpotentiaalia lähisaavutettavuusalueen ulkopuolelta (esim. seudulliset palvelut tai pysäkin profiili liikennesolmuna tai vaihtopysäkkinä).

Rakenteen hajanaisuus ja pirstaleisuus vähenee

- Pysäkkiympäristöt tarjoavat alueille uusiutumis- ja kehittämismahdollisuuksia mm. elinkeinojen ja asumisen kehittämiseen sekä liikkumistapojen muutokseen. Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi. Alueiden hajanaisuus ja pirstaleisuus vähenee, kun väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville.
- Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Toisaalta rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Kaavarunkoselostus:

Vantaan ratikan varsi on yleiskaavassa ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Maankäyttö tehostuu etenkin keskusta-alueilla (C) sekä keskustojen läheisyyteen sijoittuvien asuinvaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueilla (AC).

Työpaikka-alueista tehostuvat eniten tiiviit työpaikka-alueet (K) (Aviapolis) ja monipuoliset työpaikka-alueet (TP) erityisesti ratikan välittömässä läheisyydessä.

Kaupallisten palveluiden alueilla (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan –alueilla (TY) tavoitellaan myös tehostumista.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat laskennallista käyttäjäpotentiaalia yhteensä vuonna 2050 huomioiden myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat. (taulukko 2, kuva 2). Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys

Vaikutukset valtakunnallisesti

- Lentoasema kytkeytyy kaavarunkoratkaisun myötä raskaan raideliikenteen lisäksi myös raitiotieverkkoon, mikä parantaa Lentoaseman saavutettavuutta ja kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksia. Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä seudullisen liikenteen lisäksi. Vantaan ratikka luo uuden vaihtoyhteyden asemalle.

Vaikutukset Helsingin seudulla

- Kaavarunko mahdollistaa keskeisen poikittaisen akselin vahvistumisen osana seudullista joukkoliikennekaupunkia. Kaavarunko parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä laajemmalla työssäkäyntialueella.
  - Kaavarunko edistää pääradan ja kehäradan merkittävimpien asemien (Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema), metron (Mellunmäki) sekä seudullisten säteittäisten bussilinjojen (Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä) aiempaa vahvempaa kytkeytymistä.
  - Kaavarunko mahdollistaa seudullisen raideliikennejärjestelmän kehittämisen ja laajentamisen uusille alueille. Vantaan ratikka kytkee yhteen joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, joista osa voidaan myöhemmin toteuttaa raitioteinä: kaavarungossa varaudutaan Helsingin yleiskaavan mukaisten pikaraitioteiden jatkamiseen Vantaalle sekä yhdistymiseen Vantaan ratikan raiteisiin.

Vaikutukset Vantaalla

- Vantaan sisäisessä rakenteessa keskusten väliset joukkoliikenneyhteydet paranevat ja monipuolistuvat, mikä tukee verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä ja Vantaan sisäisen rakenteen toimivuutta. Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan keskusten kytkeytymistä kävelyä ja pyöräilyä edistävällä tavalla.
  - Hakunila ja Länsimäki: Kaavarunko mahdollistaa Vantaan itäisimpien osien kytkemisen raideliikenteen piiriin. Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen (ja edelleen kehäradan kautta Myyrmäkeen) sekä seudun metroverkkoon Mellunmäessä.
  - Aviapolis: Aviapoliksen suuralueella toimintojen väliset etäisyydet ovat nykyisellään pitkiä ja Kehä III:n estevaikutus merkittävä. Kaavarunko mahdollistaa alueen sisäisen joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien kehittämisen.
  - Aviapolis-Tikkurila: Kaavarunko luo edellytyksiä Aviapoliksen ja Tikkurilan välisen keskustamaisen kaupunkiakselin toteuttamiseen. Keskusten keskinäinen kytkeytyminen vahvistuu ja yhdessä niiden merkitys vahvana pääkaupunkiseudun kaupunkikeskittymänä lisääntyy. Tikkurilan rooli korostuu entisestään liikenne- ja asiointisolmuna.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskusten kehittämisedellytykset 1/2

Keskusta-alueina (C) kehittyvät alueet

- Vantaan ratikkakäytävän rakenteessa korostuvat keskusta-alueina seuraavat alueet:
  - **Aviapoliksen** suuralueella: eteläinen Aviapolis-Muura, Pakkalanrinne-Jumbo-Flamingo sekä Huberila-Annefred. Pysäkkiympäristöjen lisäksi Huberilan alue kehittyy keskusta-alueena.
  - **Tikkurilan** suuralueella: Silkkitehdas-Tikkuraitti-Tikkurilan asema
  - **Hakunilan** suuralueella: Kaskela-Hakunila sekä Länsimäki.
- Huberilaa lukuun ottamatta keskukset ovat myös ratikan pysäkkiympäristöjä. Monilla alueilla vierekkäiset pysäkkiympäristöt limittyvät tosiinsa tai yhdistyvät ja muodostavat entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan kokonaisuuksia. Keskusta-alueiden pinta-ala lisääntyy merkittävästi nykyiseen verrattuna.
- Keskusta-alueiden (C) kehittymistä ensisijaisina kaupunkimaisen rakentamisen ympäristöinä tukevat erityisesti seuraavat määräykset:
  - määräys kehittää alueita monipuolisina ja toiminnoiltaan sekoittuneina; edellytys varmistaa liike- ja toimitilan määrän kehittyminen
  - vähittäiskaupan seudullisten suuryksiköiden sijoittamisen ohjaaminen keskusta-alueille Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa sekä paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen mahdollistaminen Länsimäen keskusta-alueella
  - kaupunkiympäristön ja rakentamisen laatua koskevat määräykset
  - pysäköinnin järjestämistä koskevat määräykset
  - kaupunkikuvalliset määräykset koskien mm. kaupallisesti vahvoja julkisivuja sekä kaupunkitilojen sarjoja.
  - pysäkin seutujen määräys, joka ohjaa mm. niiden rakentumista monitoimintaisina kaupunkikehityksen ytiminä, joille tehostuva maankäyttö ohjataan.

Lähikeskustan alueina (CL) kehittyvät alueet

- Kaavarunko mahdollistaa keskusta-alueiden lisäksi lähikeskustan alueiden (CL) kehittymisen monipuolisiksi, toiminnoiltaan sekoittuneiksi kaupunkiympäristöiksi. Tällaisia ovat Koivuhaka, Heidehof ja Kuussilta, jotka täydentävät Vantaan yleiskaavan mukaista keskusverkkoa. Eniten epävarmuutta liittyy Heidehofin kehittämiseen, joka on pidemmän aikavälin pysäkkivaraus.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskusten kehittämisedellytykset 2/2

Erityistä kehittämispotentiaalia omaavat keskusta-alueet ja lähikeskustan alueet

- Kaavarungossa eniten kehittämispotentiaalia on niillä keskusta-/pysäkkiympäristöillä, joiden sijainti muuttuu ratikan myötä keskeisemmäksi ja joilla voidaan mahdollistaa hyvä käyttäjäpotentiaali. Osa nykyisistä palveluista voi siirtyä tällaisiin pysäkkiympäristöihin. Kaikille pysäkeille ei synny palvelukeskuksia.
- Merkittävää kehittämispotentiaalia on erityisesti seuraavilla pysäkkiympäristöillä (taulukko 1):
  - **eteläinen Aviapolis, Jumbo ja Annefred**, jotka kehittyvät keskeisten liikenneväylien risteyskohdissa ja joiden käyttäjäpotentiaalin kasvu on kaavarunkoalueen suurimpia (+ 3600-5200 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m).
  - **pohjoinen Aviapolis, Muura, Pakkalanrinne ja Tietotie**, joiden kasvupotentiaalit ovat huomattavia (+ 3000-3800 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m) ja joiden liikenteellinen saavutettavuus paranee osana Aviapoliksen kehittyviä yhteyksiä.
- Huomattavaa on, että saavutettavuus paranee myös Kaskelassa-Hakunilassa sekä Kuussillassa, mutta käyttäjäpotentiaalin kasvu on täällä pienempää (+ 1100-2300 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1) verrattuna Aviapoliksen ja Tikkurilan pysäkkiympäristöihin.

Tikkuraitin pysäkkiympäristöllä on puolestaan merkittäviä kasvuedellytyksiä (+ 4000 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m, taulukko 1), mutta sen saavutettavuus on jo ennestään hyvä.

Asemanseudut ja muut monipuolisen kaupunkikehittämisen alueet

- Pääradan ja kehäradan asemanseudut (Aviapolis, Lentoasema, Tikkurila) vahvistuvat ratikan myötä entisestään merkittävinä ja monipuolisina kaupunkikehittämisen painopistealueina ja liikkumisen solmukohtina. Lentoaseman ja Tikkurilan aseman kehittämispotentiaalia tukee niiden merkitys valtakunnallisina joukkoliikenteen vaihtoasemina.
- Kaavarunko mahdollistaa keskusta-alueiden ja lähikeskustan alueiden lisäksi lähes koko ratikkalinjan varren kehittymisen toiminnoiltaan monipuolisina (asuinvaltaiset sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet (AC), palveluiden alueet (P) asumisen ja työpaikkojen/kaupallisten palveluiden alueet (A/TP & A/KM) sekä pysäkinseutuja koskeva määräys).
- Koko ratikkalinjan varren kehittymiseen sekoittuneena liittyy epävarmuutta etenkin työpaikka- ja palvelurakentamisen osalta. Haasteeksi voi muodostua se, saadaanko liike- ja toimitilaa toteutumaan tavoitteiden mukaisesti kaikilla alueilla. Julkisen palvelurakentamisen osalta haasteena on riittävien tonttien löytyminen tiiviissä kaupunkirakenteessa.

C-, CL- ja AC-alueiden kaavamääräyksissä on esitetty tavoitteita monipuolisesta maankäytöstä (muutakin kuin asumista) lähes kaikkiin (21/27) pysäkkiympäristöihin (kaikki paitsi Lentoasema, Tietotie, Tuusulanväylä, Jokiniemi, Fazerila, Rajakylä) seuraavasti:

- C: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.
- CL: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.
- AC: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 10% mutta alle 25% osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Uuden maankäytön mahdollistama laskennallinen käyttäjäpotentiaali pysäkkiympäristöittäin (r=300 m). Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin. Taulukko on järjestetty yhteenlasketun potentiaalin mukaan suurimmasta pienimpään. Taulukossa on käytetty pyöristettyjä lukuja.

Taulukko 1: Uuden maankäytön mahdollistama laskennallinen käyttäjäpotentiaali pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Järjestys	Pysäkki	Suuralue	Väestö 300 m säteellä	Työpaikat 300 m säteellä	Yhteensä 300 m säteellä
1	Aviapolis etelä	Aviapolis	3550	1660	5210
2	Tikkuraitti	Tikkurila	2800	1220	4020
3	Aviapolis pohjoinen	Aviapolis	950	2890	3840
4	Annefred	Aviapolis	3170	570	3740
5	Jumbo	Aviapolis	2710	900	3610
6	Muura	Aviapolis	2710	830	3540
7	Pakkalarinne	Aviapolis	2210	1030	3240
8	Tietotie	Aviapolis	0	3000	3000
9	Jokiniemi	Tikkurila	1630	1230	2860
10	Tikkurilan asema	Tikkurila	1030	1800	2830
11	Silkkitehdas	Tikkurila	2330	100	2430
12	Kaskela	Hakunila	2320	80	2400
13	Hakunila	Hakunila	2000	310	2310
14	Lahdenväylä	Tikkurila	1120	740	1860
15	Kuusikko	Tikkurila	1740	70	1810
16	Heidehof	Tikkurila	940	840	1780
17	Länsimäki	Hakunila	1570	70	1640
18	Koivuhaka	Tikkurila	820	640	1460
19	Fazerila	Hakunila	1290	150	1440
20	Rajakylä	Hakunila	1140	90	1230
21	Hepokuja	Hakunila	1210	0	1210
22	Kuussilta	Hakunila	930	200	1130
23	Viertola	Tikkurila	1020	30	1050
24	Flamingo	Aviapolis	480	300	780
25	Lentoasema	Aviapolis	0	760	760
26	Tuusulanväylä	Tikkurila	510	250	760
27	Vaarala	Hakunila	400	30	430

Taulukossa käytetyt värit:

Vihreä = Aviapolis

Punainen = Tikkurila

Sininen = Hakunila

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m). Luvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin. Taulukko on järjestetty yhteenlasketun potentiaalin mukaan suurimmasta pienimpään. Taulukossa on käytetty pyöristettyjä lukuja.

Taulukko 2: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

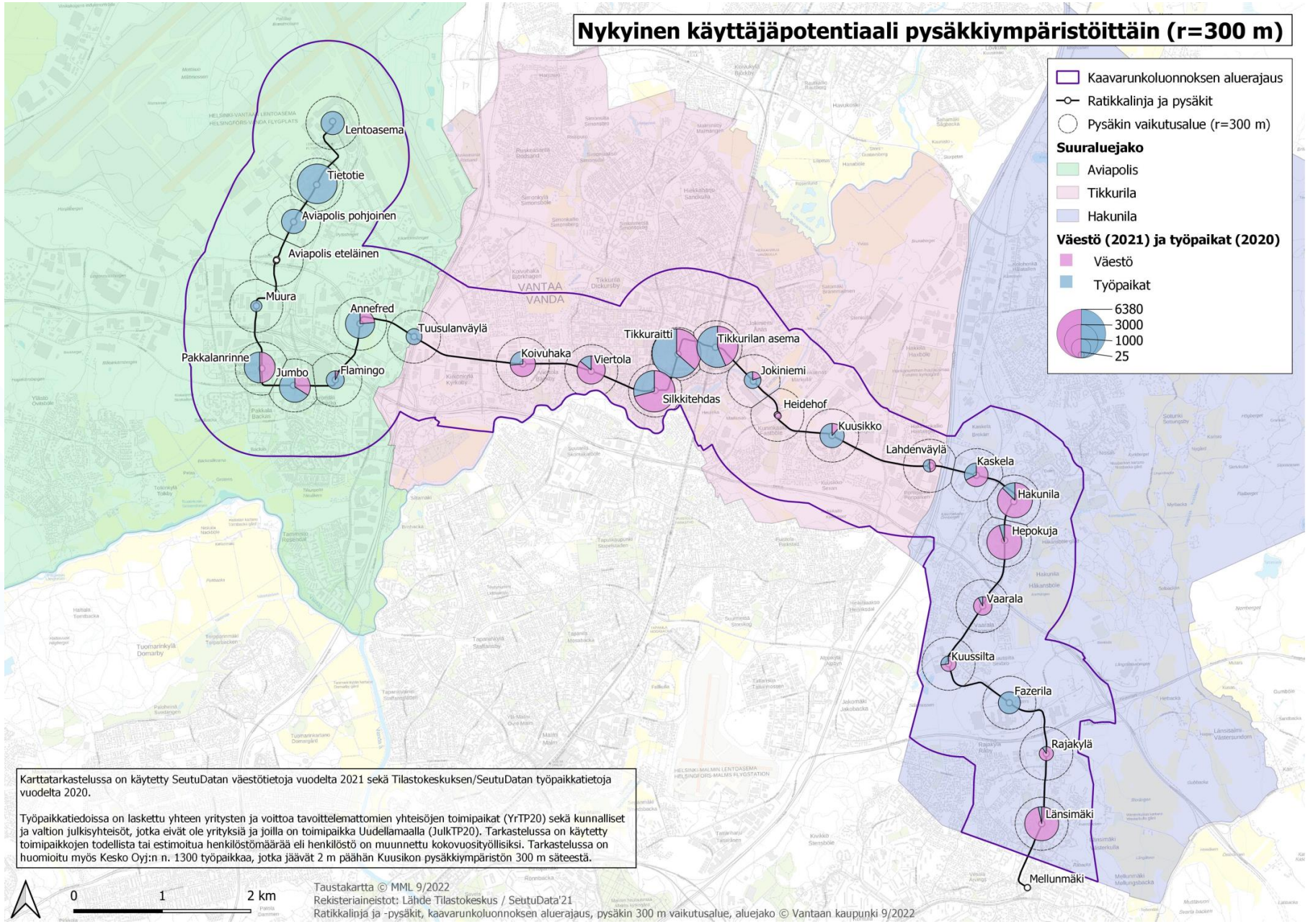
Järjestys	Pysäkki	Suuralue	Väestö 300 m säteellä	Työpaikat 300 m säteellä	Yhteensä 300 m säteellä
1	Tikkuraitti	Tikkurila	5130	5110	10240
2	Tietotie	Aviapolis	0	7200	7200
3	Tikkurilan asema	Tikkurila	2990	4100	7090
4	Silkkitehdas	Tikkurila	5560	1420	6980
5	Jumbo	Aviapolis	3580	2550	6130
6	Annefred	Aviapolis	3710	2130	5840
7	Hakunila	Hakunila	4840	660	5500
8	Aviapolis pohjoinen	Aviapolis	950	4470	5420
9	Aviapolis etelä	Aviapolis	3550	1650	5200
10	Länsimäki	Hakunila	4550	170	4720
11	Pakkalarinne	Aviapolis	3460	1240	4700
12	Hepokuja	Hakunila	4300	150	4450
13	Kaskela	Hakunila	3320	560	3880
14	Muura	Aviapolis	2710	920	3630
15	Jokiniemi	Tikkurila	1780	1800	3580
16	Kuusikko	Tikkurila	1920	1460	3380
17	Viertola	Tikkurila	2830	330	3160
18	Koivuhaka	Tikkurila	2070	920	2990
19	Lentoasema	Aviapolis	0	2200	2200
20	Lahdenväylä	Tikkurila	1320	820	2140
21	Fazerila	Hakunila	1290	760	2050
22	Heidehof	Tikkurila	990	840	1830
23	Rajakylä	Hakunila	1620	140	1760
24	Flamingo	Aviapolis	540	1100	1640
25	Kuussilta	Hakunila	1380	230	1610
26	Tuusulanväylä	Tikkurila	510	930	1440
27	Vaarala	Hakunila	1230	100	1330

Taulukossa käytetyt värit:

- Vihreä = Aviapolis
- Punainen = Tikkurila
- Sininen = Hakunila

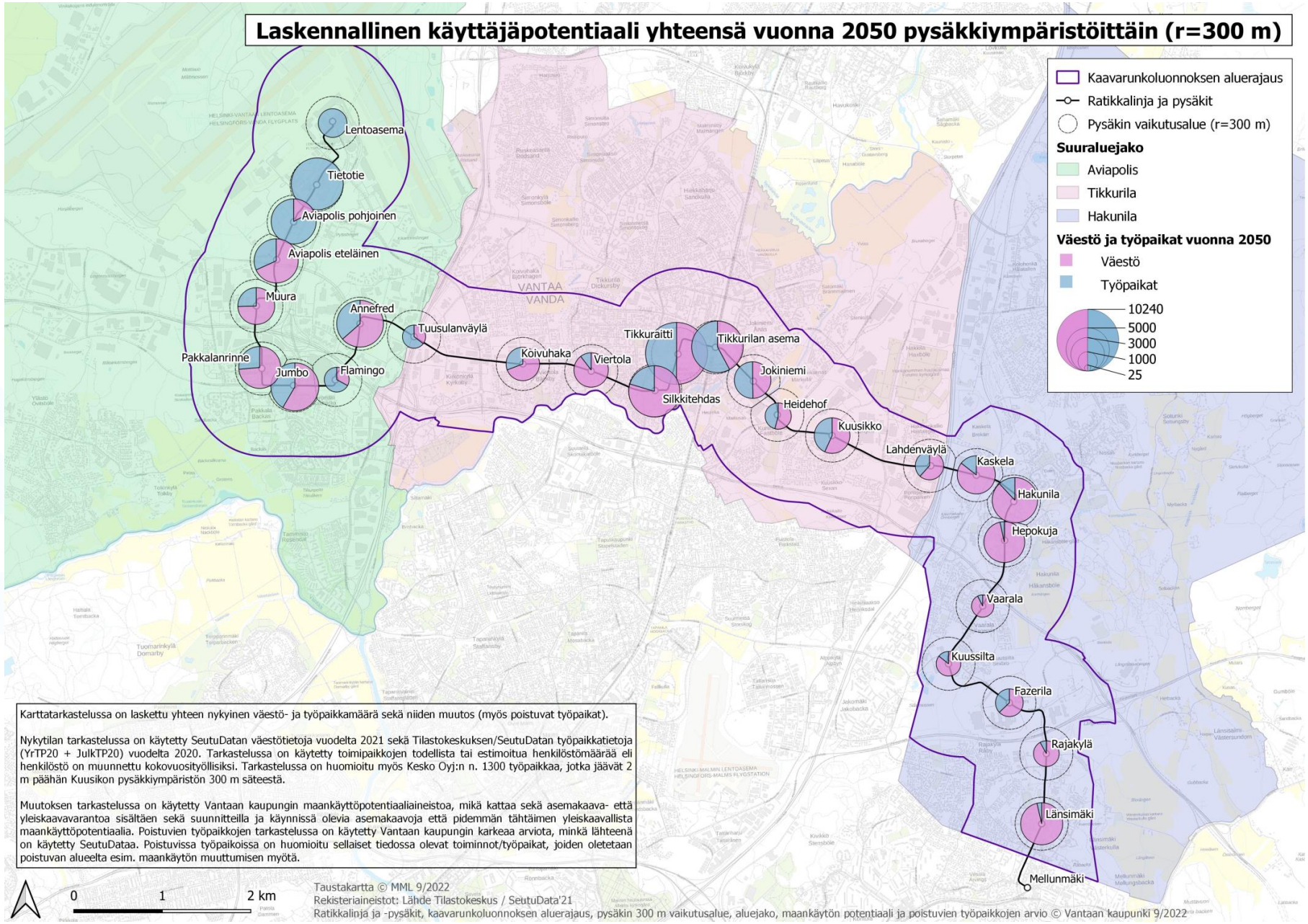
Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

Kuva 1: Nykyinen käyttäjäpotentiaali pysäkki-ympäristöittäin (r=300 m).



Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

Kuva 2: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).



Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Toimintojen saavutettavuus

Koko suunnittelualue kehittyy yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti monipuolisena ja kestävillä kulkumuodoilla hyvin saavutettavana kasvukäytävänä.

Saavutettavuus kävellen ja pyöräillen

- Lähes koko kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä

- Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle. Ratikkaa parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta.
- Ratikkapysäkkien väliset etäisyydet ovat keskimäärin noin 650-750 m suuralueesta riippuen, mikä tarkoittaa lyhyitä kävelymatkoja asemalle tai raitiotien pysäkille ja siten erittäin hyvää joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Ratikka lyhentää vaikutusalueellaan matka-aikoja bussiin verrattuna ja parantaa siten keskusten ja pysäkkiympäristöjen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Ratikan kilpailukykyä lisää täsmällinen ja tiheä liikennöinti sekä pysäkkien sijainti toimintojen ytimessä.
- Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Rajakylä (Porvoonväylä).

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunkoratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat raskaan raideliikenteen asemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen risteys-/vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Aviapolis

Kaavarunko tukee Aviapoliksen kehittymistä vahvana, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti vetovoimaisena kaupunki- ja työpaikkakeskittymänä. Kaavarungossa hyödynnetään lentokentän ympäristössä olevat liikennevirrat, tila ja kasvupotentiaali: koko Aviapoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoalueen suurimpia.

Aviapoliksen alueella Kehä III, Tuusulanväylä ja Lentoasemantie liittymäalueineen pirstaloivat kaupunkirakennetta. Raitiotie parantaa alueen sisäistä joukkoliikennettä ja kytkee suuralueen erilliset osat toimivaksi kokonaisuudeksi. Maankäyttö eheytyy ja tiivistyy ratikan ja Tikkurilantien varteen. Kaavarunko mahdollistaa tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutoksen pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi.

Kaavarunko mahdollistaa Aviapoliksen suuralueen pohjoisosien kehittymisen työpaikkaintensiivisenä alueena. Työpaikkarakentaminen onkin suurinta Tietotien ja pohjoisen Aviapoliksen pysäkkiympäristössä (noin 3000 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Myös eteläisen Aviapoliksen pysäkkiympäristössä työpaikkarakentaminen on voimakasta (noin 1700 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1), mutta sen oletetaan olevan pääsääntöisesti korvaavaa rakentamista.

Aviapolis Coren uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä.

Veromies ja pohjoisosiltaan myös Pakkala kehittyvät kaavarunkoratkaisun myötä tuotanto- ja varastotoimintojen leimaamista kaupunginosista elävämmiksi ja toiminnoiltaan monipuolisemmiksi asumisen ja työnteon alueiksi. Näitä alueita yhdistää Tikkurilantie ja ratikan myötä myös Pakkalanrinteen, Jumbon ja Flamingon pysäkit Kehä III:n eteläpuolella. Asuinrakentaminen on suurinta eteläisen Aviapoliksen ja Annefredin pysäkkiympäristöissä (uusia asukkaita yli 3000/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Myös Pakkalanrinteen, Jumbon ja Muuran pysäkkiympäristöissä asuinrakentamisen potentiaali on merkittävää (uusia asukkaita yli 2000/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Jumbon ympäristössä täydennysrakentamisen toteuttamiseen liittyy epävarmuutta voimalinjojen vuoksi.

Aviapoliksen suuralueen voimakas väestönkasvu aiheuttaa merkittävän uusien julkisten palveluiden tarpeen, mihin kaavarungossa on varauduttu osoittamalla kaavarunkokartalla ”julkisten palveluiden kehittämistarve” -merkintöjä. Haasteena julkisen palvelurakentamisen toteuttamisessa on kuitenkin sopivan alueen (oikeankokoinen, ympäristöltään terveellinen ja rakennettavuudeltaan hyvä tontti) löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin.

Kaupallisten palveluiden tarjonta on jo nykyisellään Aviapoliksen suuralueella seudullisesti merkittävää (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto). Nämä kaupalliset keskittymät kytkeytyvät ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Asukasmäärän kasvu mahdollistaa kaupallisen palvelutarjonnan kehittymisen uusilla keskusta- ja asuinalueilla paikalliseen kysyntään pohjautuen. Haasteeksi voi muodostua sekä julkisten että yksityisten palveluiden riittävyys suhteessa asukasmäärän kasvuun

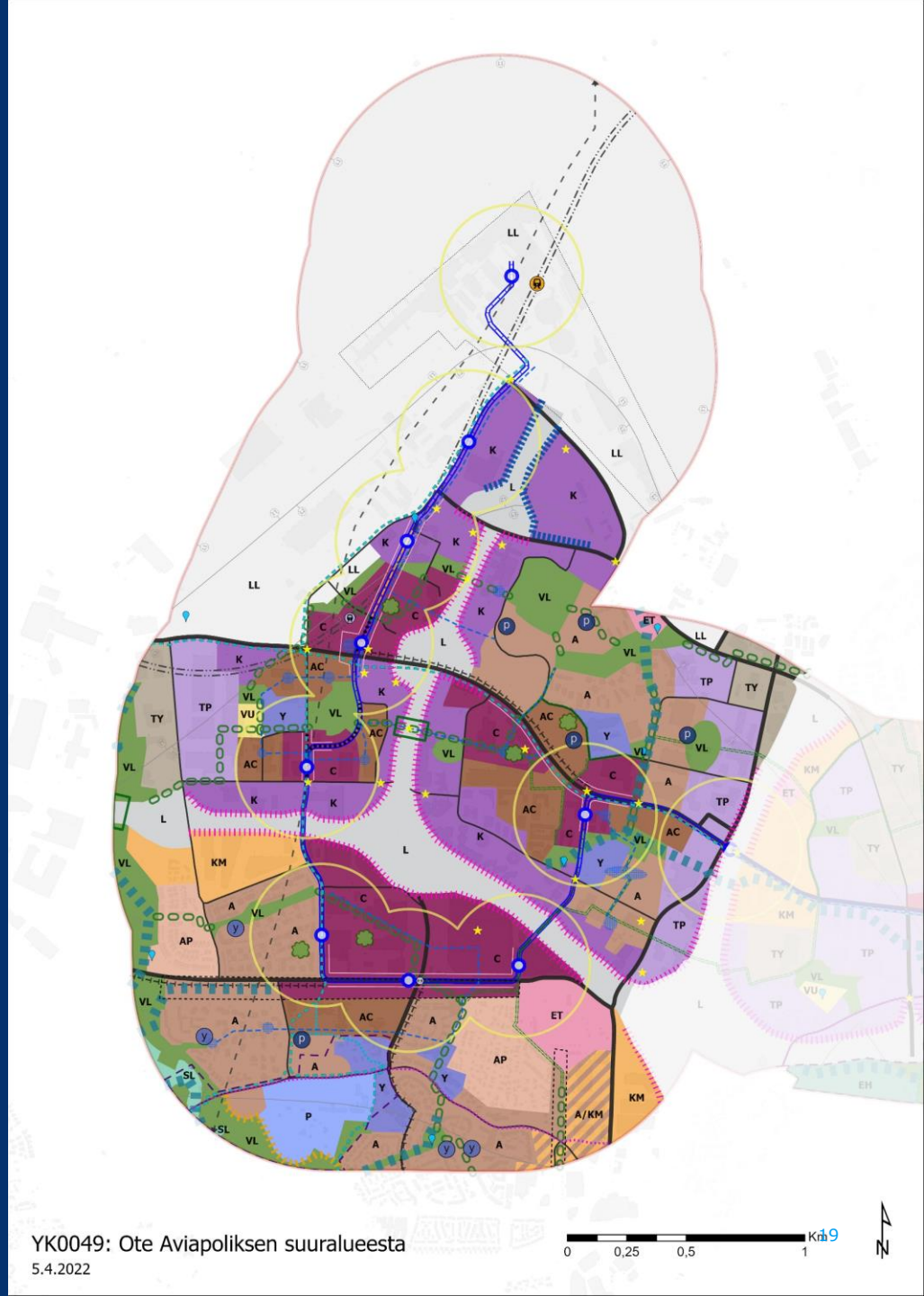
Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Aviapoliksen suuralue

Kuva 3: Ote kaavarunkoluonnoksesta Aviapoliksen suuralueelta.



Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Tikkurila

Kaavarunko tukee Tikkurilan kehittymistä merkittävänä kaupunkikeskuksena ja eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna. Ratikan myötä sen jo nykyisin erinomainen saavutettavuus paranee entisestään. Tikkurilan keskusta-alueella asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat Aviapoliksen ohella kaavarunkoalueen suurimpia (taulukko 1).

Tikkurilan keskusta-alue laajenee nykyisestä kaavarunkoratkaisun myötä. Työpaikkarakentaminen on merkittävintä Tikkurilan aseman ympäristössä (noin 1800 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Se kehittyy jatkossa työpaikkavaltaisena pysäkkiympäristönä. Tikkuraitin ja Jokiniemen pysäkkiympäristöissä työpaikkarakentaminen on myös voimakasta (noin 1200 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Tikkuraitti ja Jokiniemi kehittyvät toiminnoiltaan kuitenkin aikaisemmista työpaikkavaltaisista ympäristöistä nykyistä sekoittuneempaan suuntaan.

Tikkurilan suuralueella asuinrakentaminen on suurinta keskusta-alueella Silkkitehtaan ja Tikkuraitin pysäkkiympäristöissä (yli 2000 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1) sekä Jokiniemessä (yli 1500 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Silkkitehdas kehittyy jatkossa asuinpainotteisena pysäkkiympäristönä.

Tikkurilantien varsi eheytyy ja tiivistyy, mikä parantaa ratikan käyttäjäpotentiaalia Koivuhaan ja Viertolan pysäkkiympäristöissä. Koivuhaka kehittyy uudeksi lähikeskukseksi (CL) Annefredin ja Tikkurilan keskusta-alueiden välissä, mikä parantaa alueen lähipalvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta. Viertolaan on osoitettu asuinvaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta (AC) ja julkisten palvelujen aluetta (Y), mikä tukee palveluverkon kehittämistä. Viertola, Koivuhaka ja Kuusikko kehittyvät jatkossa asuinpainotteisina pysäkkiympäristöinä.

Jokiniemenkadun ja Kyytitien tuntumassa maankäyttö muuttuu ratikan pysäkkiympäristöihin (Jokiniemi ja Kuusikko) tukeutuen. Molempien pysäkkien ympäristöön arvioidaan tulevan noin 1600-1700 uutta asukasta (r=300 m, taulukko 1). Kuusikon pysäkin pohjoispuolelle on osoitettu uusi asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), jolle pysäkin ympäristön uusi asuinrakentaminen painottuu. Pientaloalueella (AP) täydennysrakentaminen on mahdollista.

Vuoteen 2050 mennessä Heidehofin pysäkkiympäristö on uuden rakentamisen myötä noin 1000 asukkaan ja reilun 800 työpaikan alue (r=300 m, taulukko 2, kuva 2), mikä on pienimpiä pysäkkipotentiaaleja koko kaavarunkoalueella. Heidehofin alueen kehittämiseen liittyy epävarmuutta johtuen mm.

Santaradan tulevaisuudesta ja Heidehof onkin perustellusti vasta pidemmän aikavälin lähikeskus (CL) ja pysäkkivaraus. Tikkurilan väritehtaan muuttuva maankäyttö tukee kuitenkin Heidehofin pysäkin toteuttamisedellytyksiä.

Porttipuiston pohjoisosa on osoitettu kaavarungossa asuinvaltaiseksi sekoittuneiden toimintojen alueeksi, mutta eteläosa säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena. Porttipuiston ns. keskustan ulkopuolinen kaupan alue kytkeytyy ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyy saavutettavuuden paranemisesta.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

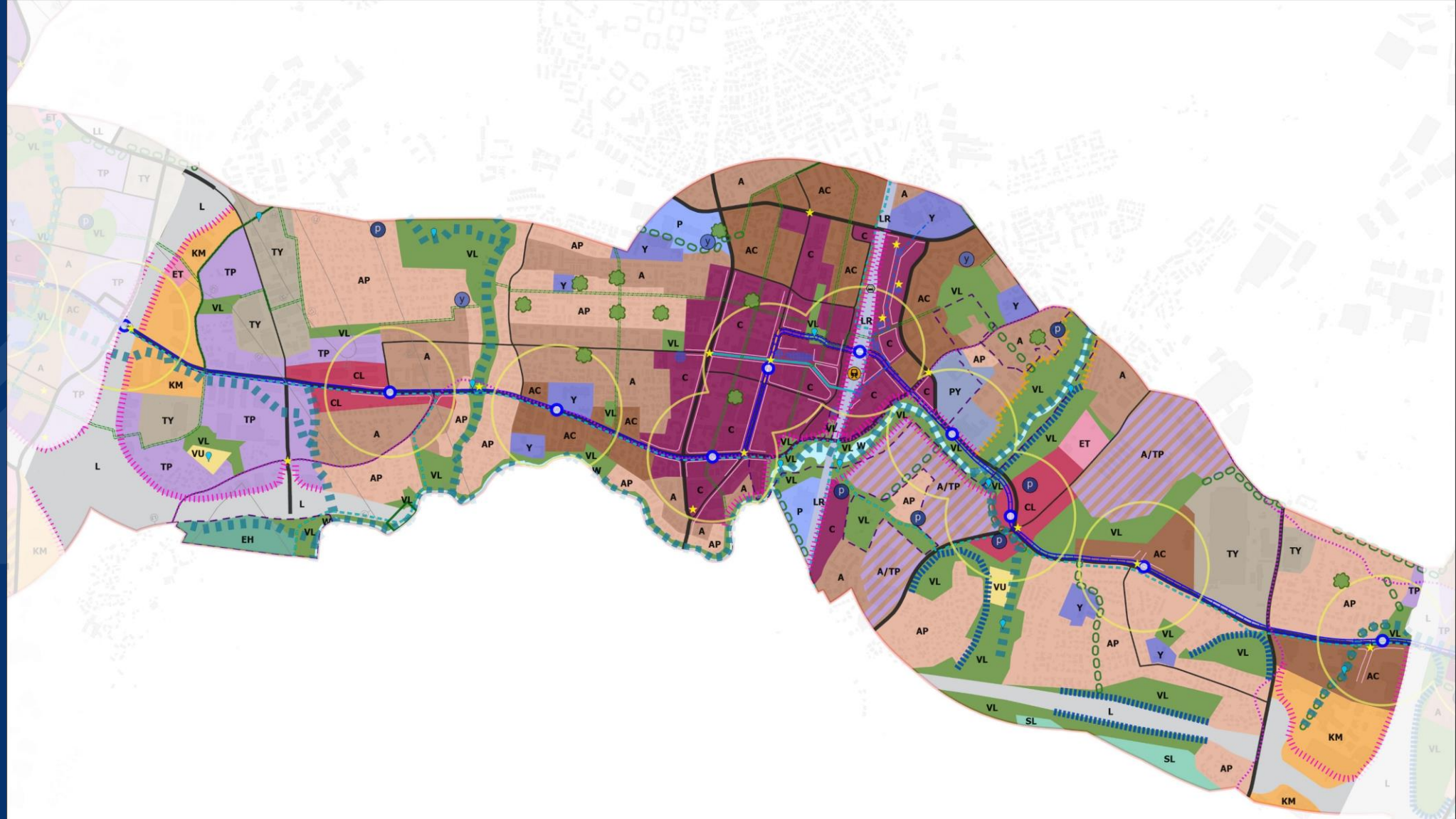
Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Heidehofin pysäkkiympäristön (r=300 m) vuoden 2050 laskennallisissa käyttäjäpotentiaaliluvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat (taulukko 2, kuva 2).

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Tikkurilan suuralue

Kuva 4: Ote kaavarunkoluonnoksesta Tikkurilan suuralueelta.



Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Hakunila

Hakunila sijoittuu nykyisen raideliikenteen katvealueelle Tikkurilan ja Mellunmäen väliin. Ratikka on siten uusi elementti Hakunilan kaupunkirakenteessa. Kaavarunko mahdollistaa Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa.

Ratikan arvioidaan tuovan vetovoimaa, elinvoimaa ja imagohyötyjä Itä-Vantaalle. Kaavarunkoratkaisu pyrkii vauhdittamaan alueen kasvua ja kehitystä. Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen uudenlaisen jäsentämisen ratikkakadun varteen ja tukee pysäkkiympäristöjen kehittymistä laadukkaiksi kaupunkirakentamisen alueiksi. Kansainvälisen kokemuksen perusteella raitiotie osana laajempaa yhdyskuntakehittämistä voi toimia keinona vähentää kaupunkirakenteen kielteistä hajautumista ja eriytymiskehitystä.

- Hakunilan keskustassa kaavarungon mahdollistama lisärakentaminen, Vanhan Lahdentien siirto ja sen myötä keskustan laajeneminen mahdollistavat kaupunkirakenteen eheytymisen ja uudistumisen. Saavutettavuuden paraneminen yhdessä kaupunkikehityshankkeiden kanssa lisää keskustan houkuttelevuutta ja kehittämispotentiaalia asumisen, työnteon ja palvelujen alueena.
- Länsimäessä maankäyttö tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille ja keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen ja koilliseen. 110 kV:n voimalinjan maakaapeloinnin myötä kaupunkitoiminnot voisivat avautua myös Länsimäentielle, ja siten nivota Länsimäentien jakamaa kaupunkirakennetta yhteen.
- Kuussilta kehittyy lähikeskusta-alueeksi (CL) ja toiminnallisesti monimuotoiseksi pysäkkiympäristöksi. Maankäytöltään muuttuvan Kuussillan pysäkin ympäristöstä on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus. Viikin-Malmin ratikan jatke voi tulevaisuudessa yhdistyä Vantaan ratikkaan Vaaralassa.

Työpaikkarakentaminen on muihin suuralueisiin nähden vähäistä pysäkkien lähiympäristöissä (enintään noin 300 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300m, taulukko 1). Uusi työpaikkarakentaminen keskittyy (r= 300 m, taulukko 1) eniten Hakunilaan, Kuussiltaan ja Fazerilaan. Fazerila säilyy kokonaispotentiaaliltaan Hakunilan suuralueen merkittävimpänä työpaikka-alueena. Fazerilassa merkittäviä työpaikkavarauksia (TP ja TY) ulottuu myös pysäkin lähiympäristöä laajemmalle alueelle.

Asuinrakentaminen lisääntyy kaikissa pysäkkiympäristöissä ja Itä-Vantaan keskukset tulevat pääsääntöisesti olemaan asuinvaltaisia. Asuinrakentaminen on suurinta Kaskelan ja Hakunilan pysäkkiympäristöissä (noin 2000-2300 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Länsimäessä asuinrakentaminen on myös voimakasta (noin 1500 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Asuinvaltaista sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta (AC) on osoitettu Lahdenväylän ja Hakunilan pysäkkiympäristöjen, Kaskelan ja Hepokujan yhteyteen sekä Vaaralaan. Fazerilassa pysäkin ympäristöön muodostuu nykyisen työpaikka-alueen viereen uusi asuinalue.

Asukkaiden ja työpaikkojen painotuksen suhteen kehitys jatkuu kaikissa pysäkkiympäristöissä nykyisenkaltaisena paitsi Fazerilassa, joka kehittyy jatkossa sekä työpaikka- että asuinalueena.

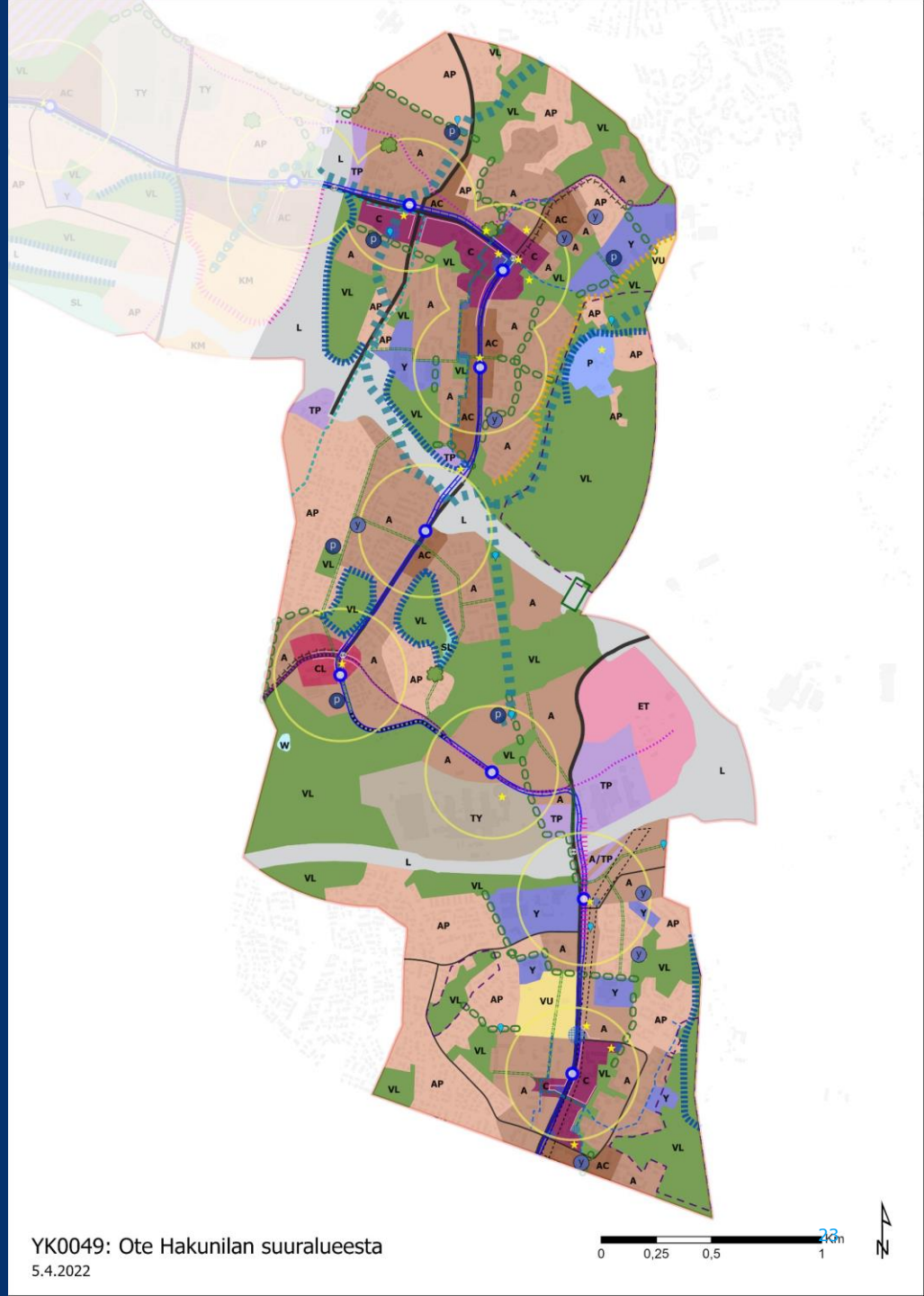
Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Hakunilan suuralue

Kuva 5: Ote kaavarunkoluonnoksesta Hakunilan suuralueelta.

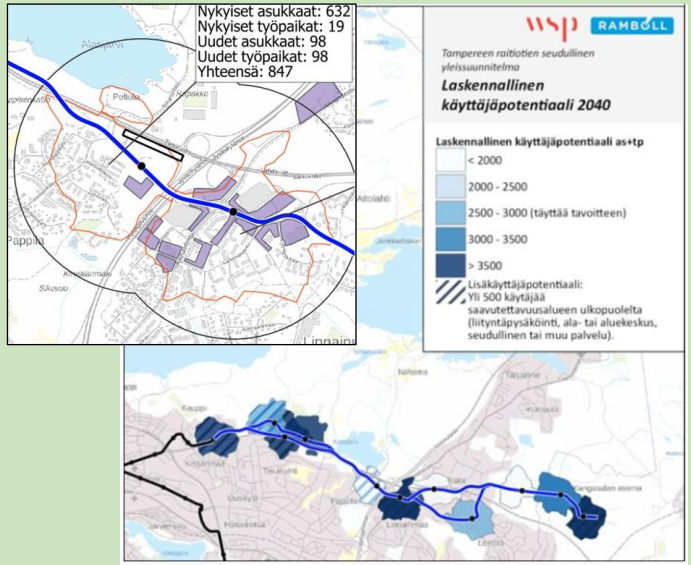


Huomioita jatkosuunnitteluun

Pysäkkiympäristön maankäyttöpotentiaalin riittävyys

- Vantaan ratikan kaavarungon mahdollistamia asukas- ja työpaikkapotentiaaleja on laskettu vaikutusten arvioinnin yhteydessä 300 metrin linnuntie-etäisyydellä pysäkistä. Potentiaaleja on mahdollista laskea myös pysäkin ns. aidolla saavutettavuudella (ks. oheisen esimerkkikartan punainen aluerajaus), jolloin 300 metrin etäisyys pysäkiltä lasketaan nykyisiä ja suunniteltuja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä pitkin huomioiden myös maaston muodot.
- Raitiotiepysäkeillä tulisi olla riittävästi käyttäjiä, jotta kaikki ratikkavuorot voivat pysähtyä kaikilla pysäkeillä ja ratikan liikennöinti on kannattavaa. Tampereen seudullisen raitiotien suunnittelussa riittävä väestöpohja raitiotiepysäkin ympärille määritettiin ”Raitiotien tulevaisuuden suunnat Tampereen kaupunkiseudulla” -selvityksessä vähintään 2500 asukkaaksi tai työpaikaksi 600 metrin linnuntie-etäisyyden sisällä pysäkistä. Myöhemmin tavoitteeksi tarkennettiin 2500-3000 asukasta/työpaikkaa 600 metrin aidolla saavutettavuusalueella. Pysäkkien välinen etäisyys on Tampereen seudulla keskimäärin selvästi pidempi kuin Vantaan ratikassa, jolloin tarkastelut 600 metrin saavutettavuudella eivät pääsääntöisesti aiheuttaneet merkittävää peittoa vierekkäisten pysäkkien välille.
- Maankäytön potentiaalin riittävyyttä pysäkkiympäristössä voidaan Vantaallakin arvioida erillisen selvityksen pohjalta ja tarvittaessa tätä tarkemminkin pysäkkikohtaisesti raitiotien matkustajamääräennusteen ja matkustajakapasiteetin pohjalta. Selvityksen pohjalta voitaisiin arvioida, millä pysäkeillä ja missä määrin maankäyttöä voidaan tehostaa/lisätä niin, ettei valittu raitiotien kapasiteetti ylity. Tällainen selvitys voisi olla hyödyllinen esimerkiksi maankäytön toteuttamisen vaiheistusta suunniteltaessa.

Kuvat: Esimerkkiotteita työnaikaisista kartoista, joita laadittiin Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä. Ylhäällä (kuva 6): Pysäkin maankäyttöpotentiaalin laskentaa 600 metrin aidolla saavutettavuudella (punainen aluerajaus vrt. ulompi ympyrä 600 m linnuntie-etäisyydellä). Alhaalla (kuva 7): Teemakartta pysäkkien keskinäisestä potentiaalivertailusta ja potentiaalin riittävyyden arvioinnista suhteessa keskimääräiseen potentiaalitavoitteeseen, joka hankkeessa asetettiin.



Kuva 6: Esimerkki maankäyttöpotentiaalista.

Kuva 7: Esimerkki teemakartasta.

Elinkeinoelämä

Vaikutukset elinkeinoelämään

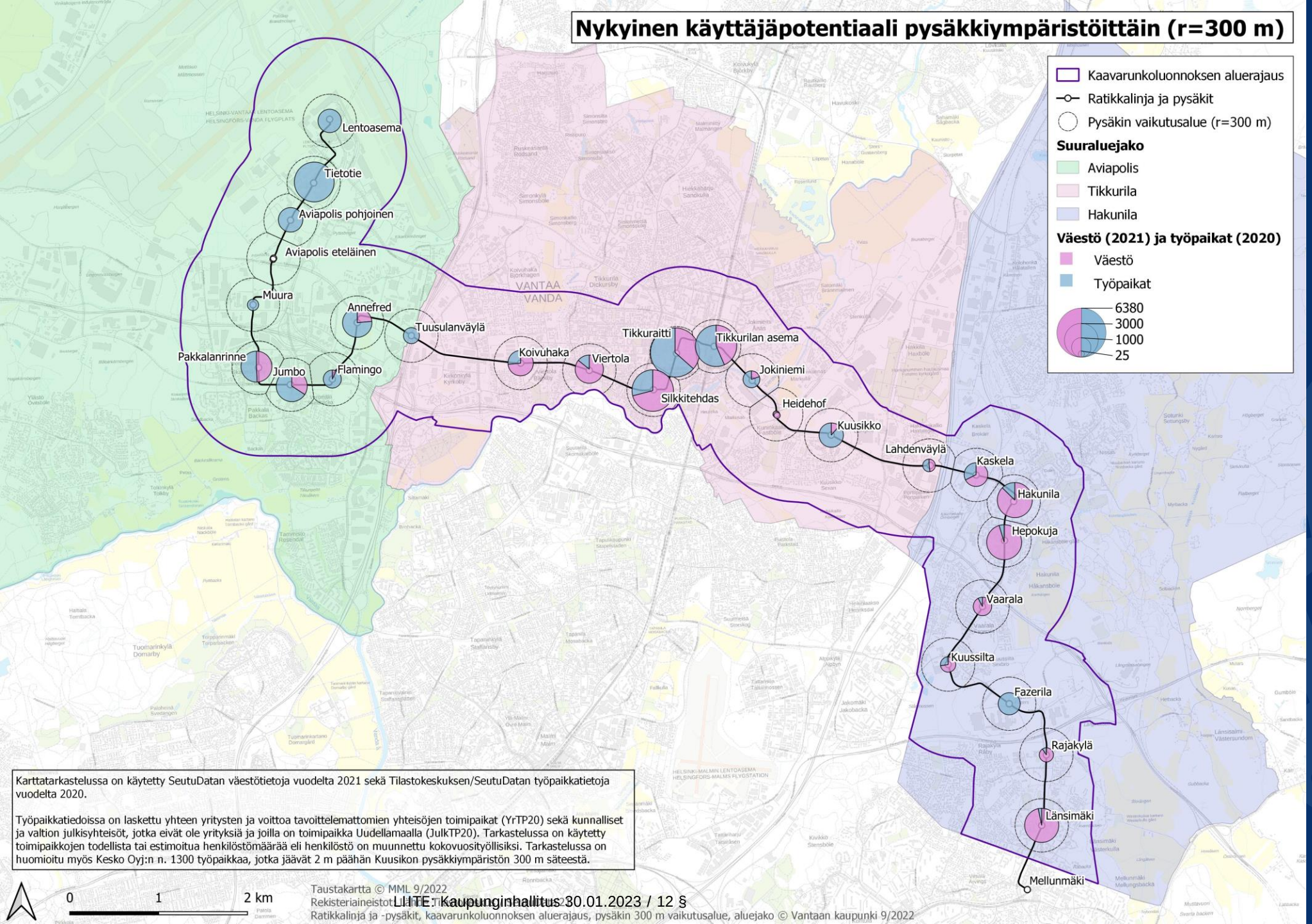
Rakenne ja arviointikehikko

Arvioinnissa tarkasteltavia kohteita ovat olleet mm. kaavarungon vaikutukset eri toimialojen toimintaedellytyksiin, työpaikka-alueiden ja aluekeskustojen kehitykseen, alueimagoon ja investointien ja työvoiman houkutteluun.

Rakenne:

- Käyttäjäpotentiaali
- Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain
- Työpaikkojen nykyinen toimialajakauma suuralueittain
- Työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin
- Toimitilamarkkinat
- Muutospotentiaali
- Kaavarunkoluonnoksen maankäytön muutokset nykyiseen verrattuna elinkeinoelämän näkökulmasta
- Kaavarunkoluonnoksen vaikutukset elinkeinoelämään
- Kaavarunkoluonnoksen vaikutukset elinkeinoelämään toimialoittain

Tarkastelu on toteutettu kaavarunkoluonnoksen kokonaisuuden tasolla ja soveltuvilta osin suuralueittain ja pysäkeittäin, sekä toimialoittain.



Karttatarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja vuodelta 2020.

Työpaikkatiedoissa on laskettu yhteen yritysten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisöjen toimipaikat (YrTP20) sekä kunnalliset ja valtion julkisyhteisöt, jotka eivät ole yrityksiä ja joilla on toimipaikka Uudellamaalla (JulkTP20). Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi. Tarkastelussa on huomioitu myös Kesko Oyj:n n. 1300 työpaikkaa, jotka jäävät 2 m päähän Kuusikon pysäkkiympäristön 300 m säteestä.

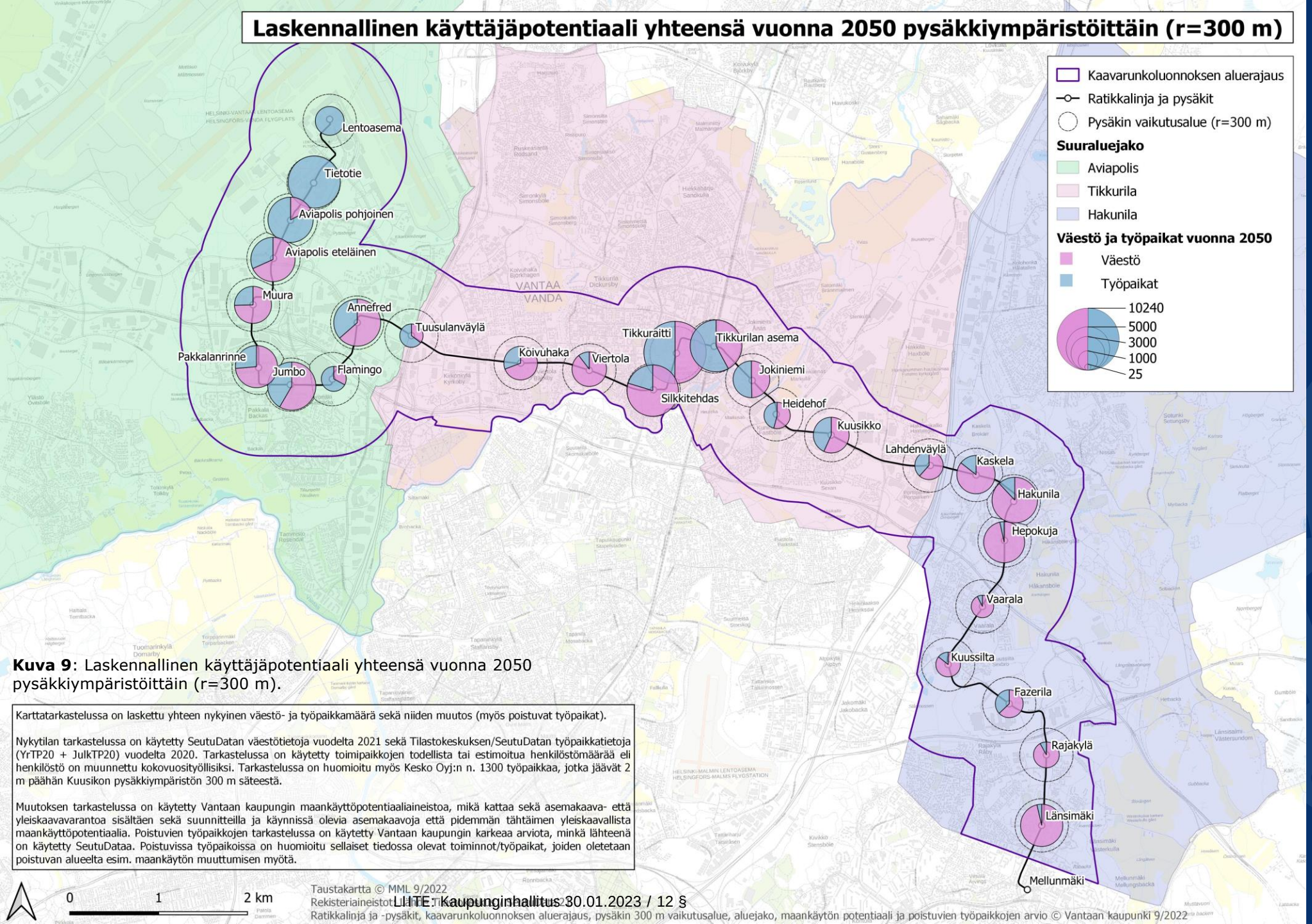
Taustakartta © MML 9/2022
Rekisteriaineistot © Tilastokeskus 9/2022
Ratikkalinja ja -pysäkit, kaavarunkoluonnoksen aluerajaus, pysäkin 300 m vaikutusalue, aluejako © Vantaan kaupunki 9/2022

Väestön ja työpaikkojen keskinäinen suhde pysäkeittäin tarkasteltuna osoittaa, että väestö painottuu nykytilanteessa raitiotielinjan itäosaan ja työpaikat länsiosaan. Tikkurilan keskustan alue on myös merkittävä työpaikka-alue.

Huom. Nykytilanteen käyttäjäpotentiaalitarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja vuodelta 2020. Työpaikkatiedoissa on laskettu yhteen yritysten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisöjen toimipaikat (YtTP20) sekä kunnalliset ja valtion julkisyhteisöt, jotka eivät ole yrityksiä ja joilla on toimipaikka Uudellamaalla (JulkTP20). Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi.

Keskon työpaikka-alue sijaitsee hieman pysäkkikohtaisen 300 metrin tarkastelualueen ulkopuolella Kuusikossa, mutta se on sisällytetty pysäkin tietoihin mukaan, koska Kuusikon pysäkki on kyseistä työpaikka-aluetta läheisin.

Kuva 8: Nykyinen käyttäjäpotentiaali pysäkki-ympäristöittäin (r=300 m).



Kuva 9: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Karttatarkastelussa on laskettu yhteen nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä niiden muutos (myös poistuvat työpaikat).

Nykytilan tarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja (YrTP20 + JulkTP20) vuodelta 2020. Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi. Tarkastelussa on huomioitu myös Kesko Oyj:n n. 1300 työpaikkaa, jotka jäävät 2 m päähän Kuusikon pysäkkiympäristön 300 m säteestä.

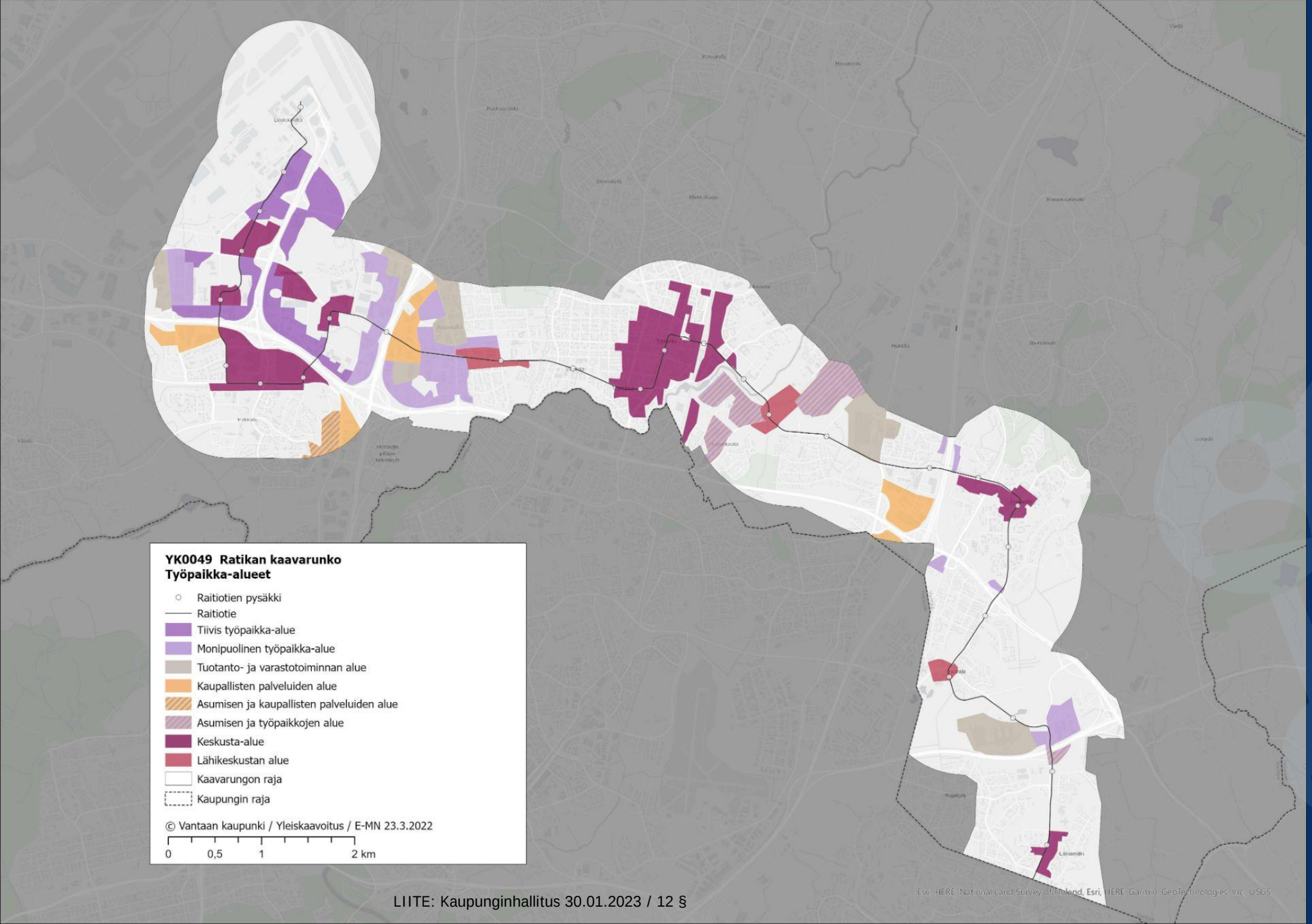
Muutoksen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa, mikä kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja että pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Poistuvien työpaikkojen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin karkeaa arviota, minkä lähteenä on käytetty SeutuDataa. Poistuvissa työpaikoissa on huomioitu sellaiset tiedossa olevat toiminnot/työpaikat, joiden oletetaan poistuvan alueelta esim. maankäytön muuttumisen myötä.

Ratikan kaavarunko-luonnoksessa on arvioitu, että alueen asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkamäärä noin 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä.

Suurin pysäkkikohtainen käyttäjäpotentiaalin muutos (väestö ja työpaikat) vuoteen 2050 mennessä tulisi kaavarunkoluonnoksen mukaisesti toteutumaan Aviapoliksen alueen ja Tikkuraitin ympäristön pysäkeillä. Väestönmuutosta nykyiseen verrattuna on nähtävillä läpi raitiotielinjauksen.

Huom. Karttatarkastelussa on laskettu yhteen nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä niiden muutos (myös poistuvat työpaikat) pysäkkiympäristöittäin (r=300m).

Väestö- ja työpaikkamäärien muutosta tarkasteltaessa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa. Maankäyttöpotentiaalia kuvaava aineisto kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja kuin myös pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Työpaikkojen osalta on pyritty huomioimaan myös mm. muuntuvan maankäytön myötä poistuvien työpaikkojen osuus pysäkkikohtaisissa käyttäjäpotentiaaleissa.



Aviapolis: Kaavarunkoluonnoksen mukaisesti Aviapoliksen suunnalle on osoitettu laajamittaisempaa ja monipuolisempaa työpaikka-aluerakennetta kuin Tikkurilan tai Hakunilan suuralueella. Alueella on jo nykyisellään vahva työpaikkafokus, jonka nähdään säilyvän sellaisena myös jatkossa ja alue on houkutteleva toimitilarakentamista silmällä pitäen.

Tikkurila: Alueella korostuu keskustamainen työpaikka-alue, johon yhdistyy huomattava määrä asumista. Tikkurila on nykyisin erityisesti julkisten palveluiden keskittymä ja joukkoliikenteen solmukohta.

Hakunila: Kaavarunkoluonnoksen mukaan Hakunilassa työpaikka-alueet sijoittuvat hyvin nauhamaisesti raitiotielinjauksen varteen. Hakunila on asumisen keskittymä. Alueelle voisi tavoitella kaavarunkoluonnoksen myötä monipuolisempaa työpaikka-aluerakennetta, jotta se tukee alueen kehitystä myös tulevaisuudessa.

Kuva 10: Työpaikka-alueet

Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain kaavarunkoalueella v. 2020

Kaavarunkoluonnoksen alueelle sijoittuu huomattava määrä eri toimialojen työpaikkoja. Ratikan kaavarunkoalue muodostaakin jo nykyisin merkittävän kehityskäytävän, jonka varrella sijaitsee lähes puolet (n. 46 %) Vantaan 110 000:sta työpaikasta.

Nykyisin työpaikat suuralueittain jakautuvat seuraavasti:

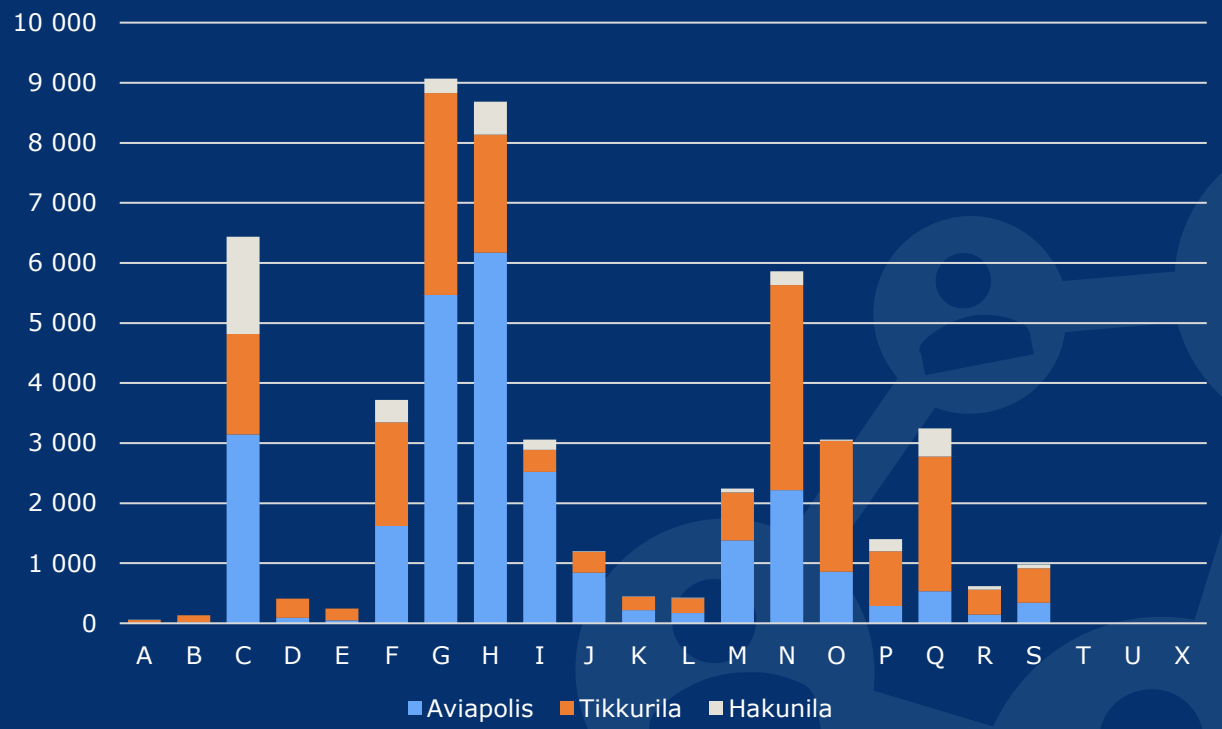
- Aviapolis: 26 000 tp
- Tikkurila: 21 000 tp
- Hakunila: 4 000 tp

Oheisessa kuvaajassa on esitetty kaavarunkoluonnoksen työpaikat toimialoittain eri suuralueilla.

Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan työpaikkojen merkittävimmät toimialat ovat:

1. Tukku- ja vähittäiskauppa, G (~9 100 tp)
2. Kuljetus ja varastointi, H (~8 700 tp)
3. Teollisuus, C (~6 400 tp)
4. Hallinto- ja tukipalvelutoiminta, N (~5 900 tp)
5. Rakentaminen, F (~3 700 tp)

Kuvaaja 1: Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain kaavarunkoluonnoksen alueella.



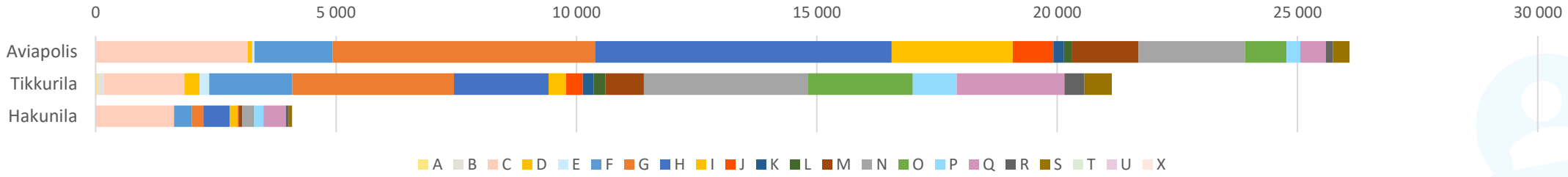
Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)
B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)
C Teollisuus (10-33)
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)
F Rakentaminen (41-43)
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)
H Kuljetus ja varastointi (49-53)
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)
J Informaatio ja viestintä (58-63)
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)
L Kiinteistöalan toiminta (68)
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)
O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)
P Koulutus (85)
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)
R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)
S Muu palvelutoiminta (94-96)
T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)
U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)
X Toimiala tuntematon (00)

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

Työpaikkojen nykyinen toimialajakauma suuralueittain kaavarunkoalueella

Kuvaaja 2: Nykyinen toimialajakauma suuralueittain.



Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)

B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)

C Teollisuus (10-33)

D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)

E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)

F Rakentaminen (41-43)

G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)

H Kuljetus ja varastointi (49-53)

I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)

J Informaatio ja viestintä (58-63)

K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)

L Kiinteistöalan toiminta (68)

M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)

N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)

O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)

P Koulutus (85)

Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)

R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)

S Muu palvelutoiminta (94-96)

T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)

U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)

X Toimiala tuntematon (00)

Aviapoliksen alue on nykyisin merkittävä kuljetus- ja varastointitoimialan ja tukku- ja vähittäiskaupan työpaikkojen keskittymä. Alueelle sijoittuu myös huomattava työpaikkamäärä teollisuuden, majoitus- ja ravitsemustoiminnan, sekä hallinto- ja tukipalvelutoiminnan työpaikkoja.

Tikkurilan suuralueella korostuu työpaikkojen palveluvaltaisuus ja toimialojen tasaisempi jakautuminen Aviapolikseen ja Hakunilaan verrattuna. Suurimpia toimialoja Tikkurilan alueella ovat hallinto- ja tukipalvelut, tukku- ja vähittäiskauppa, terveys- ja sosiaalipalvelut, julkinen hallinto, kuljetus ja varastointi, rakentaminen ja teollisuus. Alueella on myös paljon ammatilliseen, tieteelliseen ja koulutukseen liittyviä työpaikkoja.

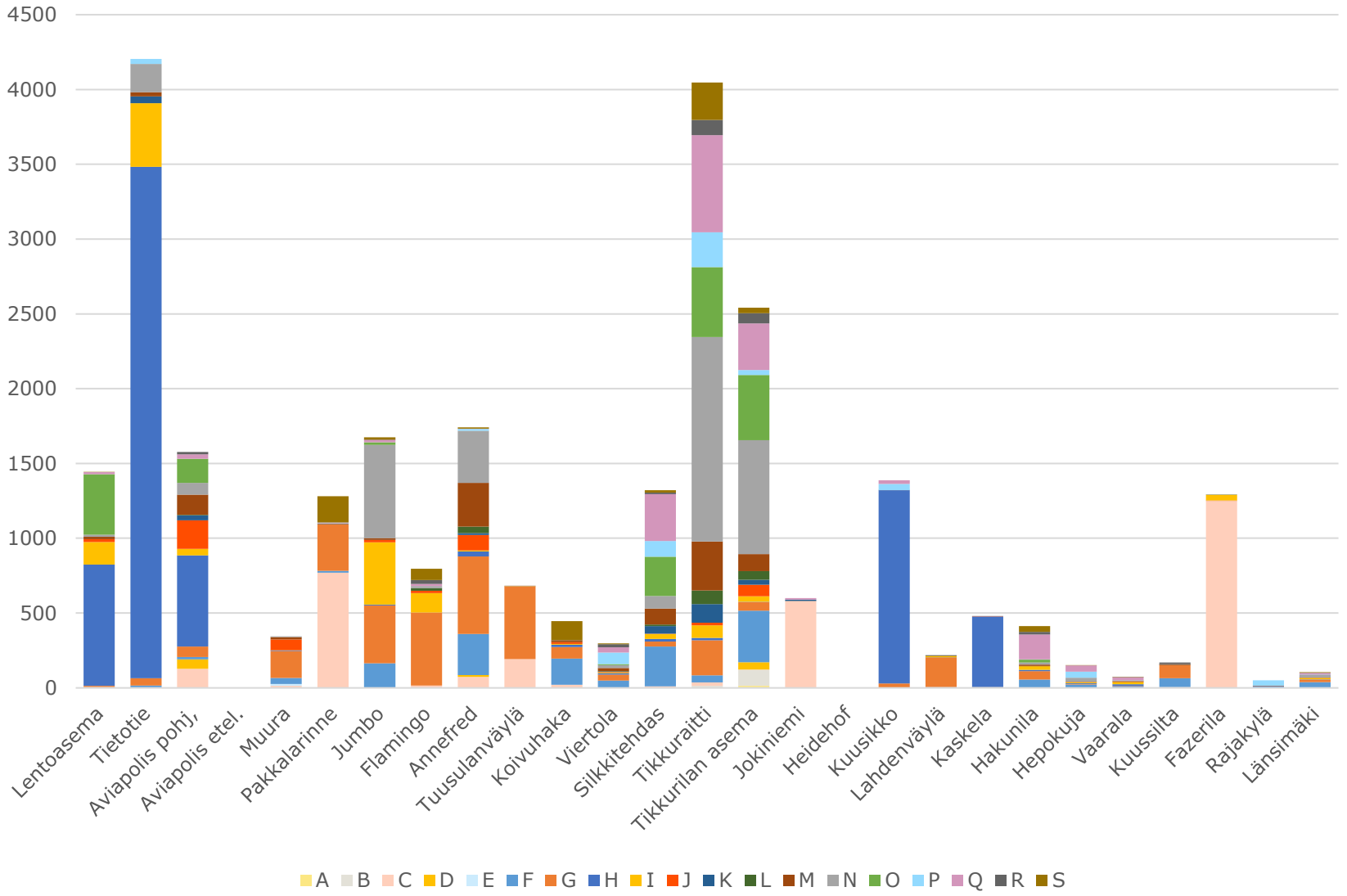
Hakunila on työpaikkamäärältään huomattavasti pienempi Aviapoliksen ja Tikkurilan suuralueisiin verrattuna. Hakunilan merkittävimmät toimialat ovat nykyisin teollisuus, kuljetus- ja varastointi, terveys- ja sosiaalipalvelut, rakentaminen ja tukku- ja vähittäiskauppa.

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin (300 m säde) v. 2020

Kuvaaja 3: Työpaikat alueella.



Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

Oheisessa kuvaajassa 3 on esitetty kaavarunkoluonnoksen työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin (300 m säde). Tarkastelualueen merkittävimmät työpaikka-alueet pysäkeittäin (300 m säde) ovat nykyisin:

1. Tietotie (~4 200 tp)
2. Tikkuraitti (~4 000 tp)
3. Tikkurilan asema (~2 500 tp)
4. Annefred (~1 700 tp)
5. Jumbo (~1 700 tp)

- Työpaikkojen määrä ja toimialajakauma vaihtelee pysäkeittäin voimakkaasti.
- Kaavarunkoluonnoksen alueella 300 metrin säteelle pysäkeistä sijoittuu yhteensä n. 24 000 työpaikkaa eli lähes puolet koko kaavarunkoalueen työpaikoista.

Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)
B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)
C Teollisuus (10-33)
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)
F Rakentaminen (41-43)
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)
H Kuljetus ja varastointi (49-53)
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)
J Informaatio ja viestintä (58-63)
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)
L Kiinteistöalan toiminta (68)
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)
O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)
P Koulutus (85)
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)
R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)
S Muu palvelutoiminta (94-96)
T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)
U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)
X Toimiala tuntematon (00)

Toimitilamarkkinat

Koronapandemia on vaikuttanut toimitilamarkkinoihin. Merkittävä osa työntekijöistä siirtyi pandemian myötä etätyöskentelyyn ja pandemia on myös muokannut työskentelyn paikkasidonnaisuutta. Rajoitusten poistumisen myötä työntekijät ovat alkaneet jälleen palata takaisin toimitiloihin.

Vuokralaiset tarvitsevat edelleen laadukkaita tiloja. Tärkeimpiä tekijöitä ovat edelleen hyvä sijainti, tilojen toimivuus ja tehokkuus, kohteen helppo saavutettavuus, ekologisuus, viihtyisyys sekä ESG-kriteerit.

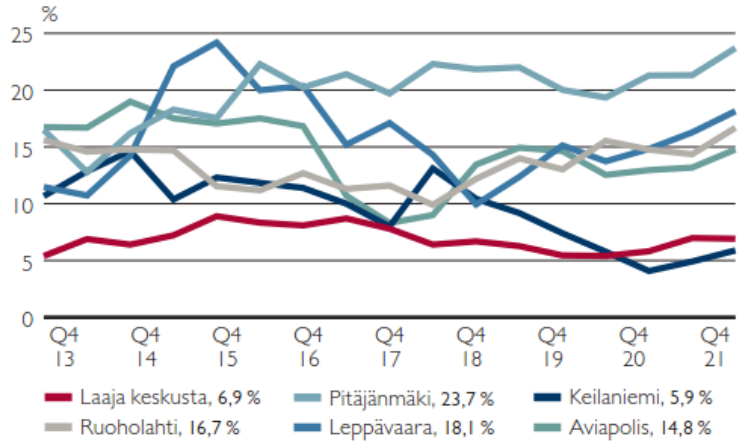
Vuoden 2021 lopulla Vantaalla oli 30 000 m² vapaata liiketilaa ja vajaakäyttöaste oli alhainen 3,4 prosenttia. Teollisuuden ja logistiikan tilojen osalta vajaakäyttöaste oli 3,4 prosenttia ja vapaata tilaa oli 109 000 m², joka oli 9 000 m² vähemmän kuin edellisenä vuonna. Toimistotilojen osalta vajaakäyttöaste oli korkeammalla tasolla ollen 13,3 prosenttia ja vapaata tilaa oli 119 000 m². Aviapoliksen alueella tyhjän tilan määrä kasvoi noin 5 000 m² edellisvuodesta ja vajaakäyttöaste oli 14,8 prosenttia.

Hotellikiinteistöjen asema on koronapandemian myötä heikentynyt sijoitusmarkkinoilla merkittävästi. Sektorin kasvu nähdään kuitenkin jatkuvan pääkaupunkiseudulla uusien rakennushankkeiden myötä. (Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022)

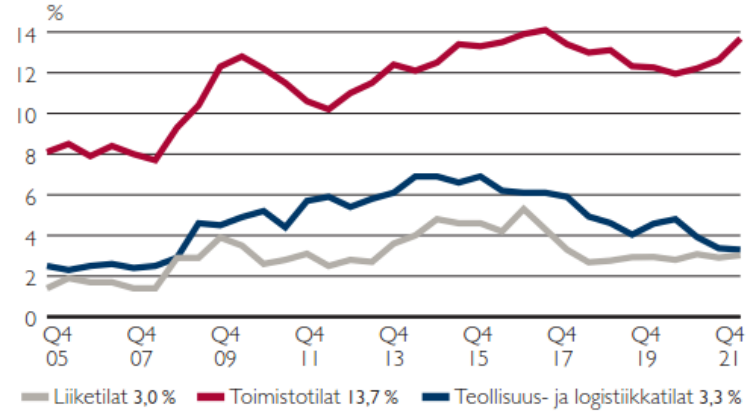
Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin yhteydessä tehdyn tutkimuskoosteen mukaan työpaikkojen/toimitilojen optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400-600 metriä.

Lähteet: Catella markkinakatsaus kevät 2022, Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi 2022, Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022

Vajaakäyttöasteet osamarkkina-alueittain pääkaupunkiseudulla Q4 2021



Vajaakäyttöasteet pääkaupunkiseudulla Q4 2021



Vajaakäyttöasteet ja vapaan tilan määrä pääkaupunkiseudulla	Vajaakäyttöaste (%) Q4 21	Vajaakäyttöaste (%) Q2 21	Vapaat tilat (m²) Q4 21	Vapaat tilat (m²) Q2 21
VANTAA				
Liiketilat	3,4	3,2	30 000	28 000
Toimistotilat	13,3	13,2	119 000	119 000
Teoll./logistiikka	3,4	3,7	109 000	118 000

Muutospotentiaali 1/2

Ratikan kaavarunkoluonnoksen mitoituksessa on arvioitu, että työpaikkarakentamispotentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikkarakentamispotentiaali on muunnettu työpaikka-arvioiksi laskennallisten työpaikkaväljyyksien perusteella.

Kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike- ja toimisto-/toimitilarakentamiselle. Oheisissa kuvaajissa on esitetty ratikan kaavarungon mahdollistama työpaikkapotentiaali eri rakentamismuodoittain maankäyttöaineiston pohjalta. Huom. luvut perustuvat vain uuteen maankäyttöpotentiaaliin, eikä tässä tarkastelussa ei ole huomioitu maankäytön muuttumisen myötä mahdollisesti poistuvia työpaikkoja.

- Aviapoliksen suuralueella kaavarunkoluonnoksen mukainen rakentaminen mahdollistaisi työpaikkapotentiaaliltaan n. 22 000 uuden työpaikan lisäyksen. Tikkurilan suuralueella vastaavasti n. 13 000 työpaikkaa ja Hakunilan suuralueella reilut 1 000 työpaikkaa.
- Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle.
- Asuinrakentamisen myötä tarve julkisten palveluiden (päiväkodit, koulut) alueelliselle rakentamiselle kasvaa, mikä synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.
- Suuralueille on osoitettu myös tilaa teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan rakentamiselle, mutta työpaikkapotentiaalin määrien suhteen vaikutus on selvästi liike- ja toimitilarakentamista alhaisempi. Tähän vaikuttaa pienempien rakentamisarvioiden lisäksi teollisuuden ja varastoinnin toimialan alhaisempi työvoimaintensiivisyys työpaikkaväljyyden ollen selvästi korkeampi kuin liike- ja toimitilarakentamisessa, jolloin työpaikkamäärät jäävät tästäkin syystä alhaisemmiksi.

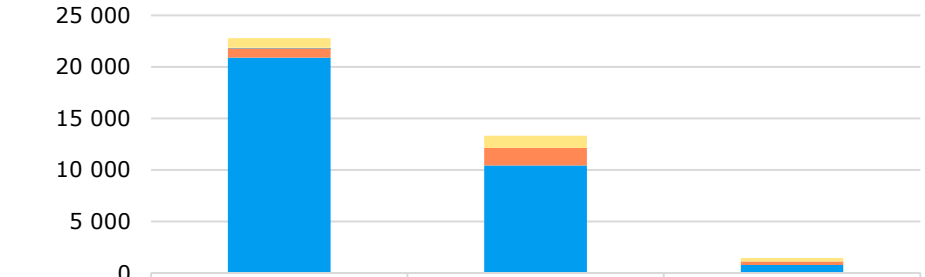
Vantaan yleiskaavan 2020 yhteydessä laaditun elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan erityisesti tietointensiivisten toimialojen sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan, mutta vastaavasti teollisuustyöpaikkojen määrän arvioidaan vähenevän. Alla on esitetty arvio toimialojen keskimääräisestä vuotuisesta kasvuprosentista:

- Tietointensiiviset toimialat 2,5 %
- Majoitus- ja ravitsemistoiminta 2,0 %
- Muut toimialat 2,0 %
- Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne 1,5 %
- Tukku- ja vähittäiskauppa 0,5 %
- Teollisuus -0,5 %
- Kaikki toimialat 1,5 %

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

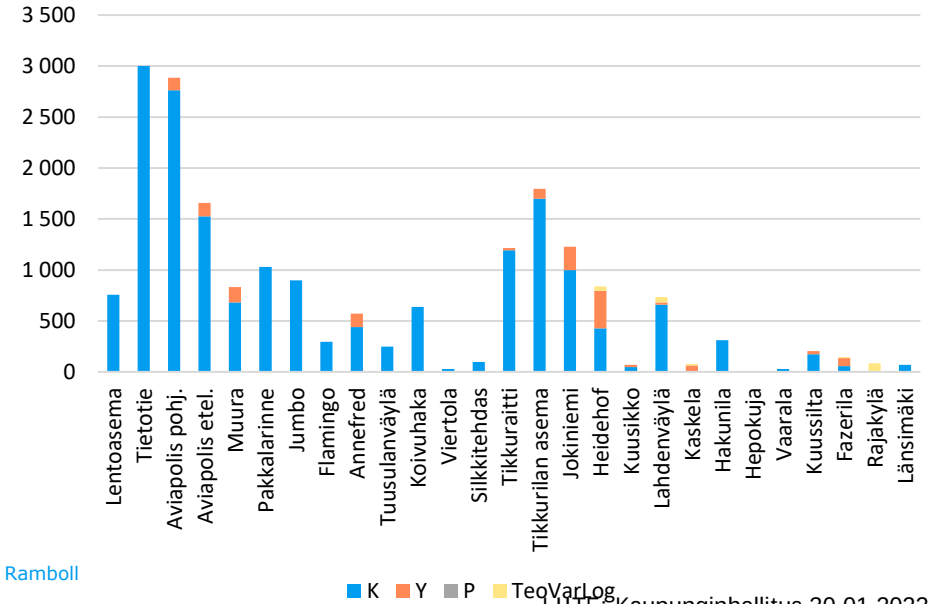
Muutospotentiaali 1/2

Kuvaaja 4: Kaavarunkoluonnoksen mukainen työpaikkapotentiaalin muutos suuralueittain.



	Aviapolis	Tikkurila	Hakunila
TeoVarLog	920	1 150	340
P	80	0	0
Y	910	1 710	350
K	20 880	10 450	780

Kuvaaja 5: Kaavarunkoluonnoksen mukainen työpaikkapotentiaali pysäkeittäin.



Kuvaajine luokitus:

K Liike- ja toimisto/toimitilarakentaminen (esim. toimisto, hotelli, muu toimistotyyppinen rakentaminen, kauppa ja liiketila)

Y Julkinen rakentaminen (esim. päiväkoti, koulu). Huom. Ei sisällä kaikkea julkisten palveluiden tarvetta ja mitoitusta

P Muumimaailma-elämyspuisto Pakkalassa

TeoVarLog: Teollisuus- varastointi ja logistiikkarakentaminen

Lähde: Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineisto

Kaavarunkoluonnoksen maankäytön muutokset nykyiseen verrattuna elinkeinoelämän näkökulmasta

Taulukko 3: Maankäytön muutokset kaavarunkoluonnoksessa nykyiseen verrattuna.

Maankäyttö	Uusi rakentamispotentiaali	Kuvaus
K: Liike- ja toimitilarakentaminen	1 425 000 k-m^2	Toimisto-, liike- ja palvelurakennusten kerrosalamäärä kasvaa alueella huomattavasti. Parantaa työpaikkojen ja palveluiden sijoittumismahdollisuuksia alueella merkittävästi. Riskinä on, että liike- ja toimitilarakentamisen potentiaali ei toteudu kaikilla alueilla tavoitteiden mukaisesti johtuen esimerkiksi markkinasuhdanteiden ja liike- ja toimitilakysynnän muutoksista.
T: Teollisuus ja varastointi	220 000 k-m^2	Teollisuuden-, muiden tuotanto- ja varastoalueiden osalta kerrosalan määrä laskee hieman kaavarunkoluonnoksen alueella. Korvaavaa ja uutta tilaa voi sijoittua kaavarunkoluonnoksen ulkopuolisille alueille Vantaalla.
P: Palvelurakentaminen (matkailuun liittyvää rakentamista)	11 000 k-m^2	Kaavarunkokartalla on osoitettu alueet erilaisiin matkailun, vapaa-ajan ja urheilun toimintoihin (mm. Tikkurilan urheilupuisto, Backaksen ja Håkansbölen kartanoalueet). Matkailun näkökulmasta mahdollisuuksia ja vetovoimaisia toimintoja on myös muilla alueilla (esim. Heureka, Jumbo ja Flamingo, Fazerilan vierailukeskus). Matkailun mahdollisuudet alueella parantuvat.
Y: Julkinen palvelurakentaminen	170 000 k-m^2	Uusi maankäyttö ja erityisesti asuinrakentaminen lisää julkisen palvelurakentamisen tarvetta alueella. Julkinen palvelurakentaminen synnyttää palveluita ja työpaikkoja (mm. päivähoito, koulutus, terveydenhuolto) alueiden yrityksille ja asukkaille. Huom. Rakentamispotentiaalissa osoitettu palvelurakentamisen määrä ei sisällä kaikkea julkisten palveluiden tarvetta ja mitoitusta.
AK: Kerrostalopainotteinen asuinrakentaminen	3 170 000 k-m^2	Kerrosalan määrä kasvaa alueella huomattavasti. Lisää alueen asiakaspotentiaalia ja elinvoimaisuutta merkittävästi, mutta vastaavasti kerrostalorakentaminen vie tilaa mm. toimitilarakentamiselta. Asukasmäärän kasvu kasvattaa samalla myös julkisten palveluiden tarvetta. Asuinalueilla on riskinä kaupunkiympäristön yksipuolistuminen, mikäli alueille ei saada syntymään työpaikkoja mm. liike- ja toimitilarakentamisen myötä.
AP: Pientalopainotteinen asuinrakentaminen	130 000 k-m^2	Kerrosalan määrä kasvaa kaavarunkoluonnoksen alueella. Uusi pientalorakentaminen lisää asiakaspotentiaalia erityisesti niillä alueilla, joille pientaloalueilta syntyvät asiakasvirrat suuntautuvat (esim. lähipalvelut ja työssäkäynti). Asukasmäärän kasvu kasvattaa samalla myös julkisten palveluiden tarvetta. Asuinalueilla on riskinä kaupunkiympäristön yksipuolistuminen, mikäli alueille ei saada syntymään työpaikkoja mm. liike- ja toimitilarakentamisen myötä.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Positiivinen | Neutraali | Negatiivinen

Taulukko 4: Vaikutuksen arviointi

** Taulukko on laadittu soveltamalla Suomen Yrittäjien yritysvaikutusten arviointimallia.*

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
1. Yritystoiminnan edellytykset alueella	Positiivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuvat tulevat liike- ja toimitilat mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle ja uusi asuntotuotanto lisää alueen asiakaspotentiaalia merkittävästi. Liike- ja toimitilarakentaminen lisää yritysten käytettävissä olevaa tilatarjontaa alueella. Pysäkkiympäristöjen kiinteistöjen arvon arvioidaan nousevan, mikä puolestaan nostaa myös liike- ja toimitilavuokria, mikä tukee kiinteistöliiketoimintaa, mutta nostaa vuokrakustannuksia tiloja käyttäville toimijoille. Haasteina on nykyisin alueella toimivien yritysten siirtyminen muualle uuden rakentamisen tieltä ja pystytäänkö kaikille toimijoille tarjoamaan riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja, jos nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan. Yritystoiminnan edellytysten kannalta haasteeksi voi muodostua tilanne, jossa asuinrakentaminen syrjäyttää liike- ja toimitilarakentamista erityisesti yritystoiminnan kannalta tärkeissä mikrosijainneissa (esim. asiakasvirtojen läheisyys, saavutettavuus), jolloin riskinä on ettei yrityksille ole riittävästi soveltuvia sijoittumismahdollisuuksia, eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada täysin hyödynnettyä.
2. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen	Neutraali	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa uutta liike- ja toimitilarakentamista, jotka edistävät elinkeinorakenteen monipuolistumista erityisesti vähittäiskaupan, palveluiden ja ravitsemusalan osalta, lisäten alueellista elinvoimaisuutta. Tiivis kaupunkimainen ympäristö tukee myös tietointensiivisen toiminnan sijoittumista alueelle. Vastaavasti kaavarunkoluonnos rajoittaa esimerkiksi tilaa vaativien toimintojen sijoittumista alueelle ja tällaisten toimintojen sijoittuminen kauemmas voi viedä osan ratikkaympäristön vetovoimasta. Ratikkaympäristön uusien työpaikkojen toimialajakauman arvioidaan noudattavan keskustamaisen ympäristön (esim. Tikkurilan asema) jakaumaa. Asuinrakentamisen määrä voi synnyttää haasteita mm. viemällä tilaa liike- ja toimitilarakentamiselta. Uusi aluekehitys nostaa maan arvoa ja vuokrahintoja, jotka voivat rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta (esim. kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa).
3. Yritysten liiketoiminta-mahdollisuudet	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa uutta liike- ja toimitilarakentamista sekä asuntotuotantoa, jotka lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia. Asuntotuotannon mahdollistama asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskauppa- ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä. Lisäksi ratikka parantaa alueen yritysten saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja siten parantaen yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. Haasteena on tunnistettu, että liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan tavoitellun mukaisesti ja että keskusta- tai muilla alueilla osa liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen. Tämä voi samalla muodostaa riskin, ettei yrityksille ole tarjolla soveltuvia tiloja (erityyppisiä ja erikokoisia tiloja erilaisille yrityksille). Asumisen sijoittuminen työpaikkojen läheisyyteen voi muodostaa rajoitteita (esim. saavutettavuus, turvallisuus) työpaikkatoiminnoille.
4. Yritysten työvoiman saanti	Positi-ivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuva asuntorakentaminen ja sen kautta muodostuva asukasmäärän kasvu tukee työvoiman saantia alueella. Raitiotieyhteyden arvioidaan lisäksi parantavan yritysten ja työpaikkojen houkuttelevuutta hyvien liikenneyhteyksien myötä.
5. Työpaikkojen muodostuminen	Positiivinen	Kaavarunkoluonnoksen mukaisen maankäytön toteuttaminen edesauttaa ratikkaympäristön liike-, toimitila- ja asuntorakentamista, jotka tukevat työpaikkojen ja elinvoimaisuuden syntymistä alueelle. Asuinrakentamisen sijoittuminen keskusta-alueille voi kuitenkin viedä yritystoiminnan mikrosijainnin (esim. asiakasvirtojen läheisyys, työpaikan saavutettavuus) kannalta parhaita tiloja ja vaikuttaa siten työpaikkapotentiaaliin heikentävästi.
6. Yritysilmapiiri	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnos tukee ratikan toteuttamista, joka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, mikä osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti tukien siten myös myönteistä yritysilmapiiriä alueella.
7. Yritysten logistiikka	Neutraali	Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa. Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta. Toisaalta katuverkon liikenteen arvioidaan osin sujuvoituvan henkilöautoilijoiden siirtyessä ratikan käyttäjiksi.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Positiivinen | Neutraali | Negatiivinen

** Taulukko on laadittu soveltamalla Suomen Yrittäjien yritysvaikutusten arviointimallia.*

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
8. Alueen vetovoimatekijät ja imago	Positiivinen	Ratikka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, joka osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti parantaen alueen houkuttelevuutta investoinneille. Myös mahdollisesti aiemmin ei-kiinnostavien alueiden houkuttelevuus voi nousta ratikan myötä. Uusi kaupunkirakenne lisää alueen houkuttelevuutta asukkaiden ja yritysten sijoittumisen näkökulmasta. Ratikan ja sen synnyttämän kaupunkirakenteen arvioidaan parantavan myös osaamisen pitovoimaa Vantaalla (esim. työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuden, viihtyisyyden, uusien työpaikkojen muodostumisen seurauksena). Hankkeella nähdään olevan myönteinen imagovaikutus sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Toisaalta ratikan ympäristön houkuttelevuus saattaa heikentää muiden alueiden houkuttelevuutta. Alueiden vetovoiman ja imagon näkökulmasta haasteeksi voi muodostua alueiden yksipuolistuminen (esim. asumisen tai palvelurakenteen puuttumisena).
9. Yritysten välinen kilpailu	Positi-ivinen	Ratikka synnyttää kilpailua sen ympäristöön sijoittuvien liike- ja toimitilojen osalta. Ratikka voi vaikuttaa kilpailuasetelmaan ratikkalinjauksen lähiympäristössä sijaitsevien yritysten ja sen ulkopuolella sijaitsevien yritysten välillä.
10. Yritysten tasapuolinen kohtelu	Neutraali	Kaavarunkoluonnos osoittaa alueilla muuntuvaa maankäyttöä, joissa alueet voivat kehittyä tulevaisuudessa asumiseen ja toisaalta tehokkaampiin työpaikkatoimintoihin. Tällöin nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä). Lisäksi epävarmuustekijänä korostuu, että voidaanko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja ja erityisesti tilanteissa, joissa nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
11. Edellytykset yritysten verkostoitumiselle	Positi-ivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuvat tulevat liike- ja toimitilat mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle ja siten lisäävät verkostoitumisen edellytyksiä. Keskustamainen ympäristö tukee palveluliiketoiminnan lisäksi myös tietointensiivisen liiketoiminnan sijoittumista alueelle edesauttaen verkostoitumismahdollisuuksia.
12. Strategisten linjausten toteutuminen	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnos tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luoden huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Ratikka tukee Vantaan kaupungin ja valtioneuvoston tavoitteita siirtymisessä vähäpäästöiseen liikenteeseen.
13. Aluetalous	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnoksen mukaisella ratikkahankkeella on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.
14. Koettu ympäristö	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa kaupunkiympäristön ja –tilan uudistamisen, minkä arvioidaan edesauttavan ihmisten kokemusta alueesta ja houkuttelevan ihmisiä saapumaan ja oleilemaan alueelle, mikä tukee mm. ravintola- ja myymälätoimintaa ja alueellista elinvoimaa. Yritystoiminnan näkökulmasta tärkeää olisi mahdollistaa riittävästi liike- ja toimitiloja sijainteihin, joissa mm. asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys tai että tarjolla on tiloja erilaisia käyttötarkoituksia varten. Haasteena voi olla alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto-/palvelurakennetta.
15. Rakentamisen aikaiset vaikutukset	Negati-ivinen	Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly- ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina. Vaikutusten kesto (arviolta 1-4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan näkökulmasta eksistentiaalinen.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia toimialoittain

LIIKETILOISSA TOIMIVAT YRITTÄJÄT (Kauppa ja palvelut, kiinteistönvälittäjät yms.)

- Uudet liiketilat ja asiakaspotentiaalin kasvu uuden rakentamisen myötä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Tilaa vaativan kaupan sijoittuminen ratikkaympäristön ulkopuolelle.
- Kaavoituksessa varauduttava soveltuvien tilojen järjestämiseksi.
- Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset (saavutettavuus, melu, pöly yms. johtuen) ja siirtymä muualle rakentamisen aikana.
- Haasteena on monipuolisen kaupunkirakenteen muodostaminen, jossa yhdistyy mm. asuminen, (kivijalka)liiketilat ja toimitilat. Kaavoituksessa tulisi mahdollistaa liiketiloja (erikokoisia ja erilaisia käyttötarkoituksia varten, kuten kivijalat, kuntosalit, lääkäriasemat, ravintolat yms. varten) esim. varaamalla tilaa asuinrakennusten kivijaloista tai varaamalla tontteja liikekäyttöön.

TOIMITILAT (Toimistot)

- Toimitilojen saavutettavuus joukkoliikenteellä erityisesti raideliikenneyhteyksien varrella paranee.
- Uudet, kehittyvät työpaikka-alueet lisäävät houkuttelevuutta erityisesti Aviapoliksen alueella ja Tikkurilan keskustan alueella.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Kaavoituksessa varauduttava soveltuvien tilojen järjestämiseksi (mm. tontit hyvillä sijainneilla, toimitilarakentaminen pysäkkien lähiympäristössä, mielellään alle 400-600m etäisyydellä pysäkeistä, mahdollisesti myös pitkällä tähtäimellä ettei aluetta yksipuolisteta pelkällä asuinrakentamisella).
- Uusien toimitilojen vuokrat korkeampia kilpaileviin alueisiin nähden.
- Nykyisten toimitilojen saavutettavuuden ja olosuhteiden (melu, pöly, tärinä jne.) heikentyminen rakentamisen aikana.
- Toimitilojen osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.

MATKAILUTOIMIJAT (Hotellit, majoitusliikkeet)

- Uusi asiakaspotentiaali toimitila- ja asuinrakentamisen myötä sekä yhteyksien parantuminen ostoskeskusten ja tapahtuma-alueiden välillä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset (saavutettavuus, melu, pöly yms.) ja siirtymä muualle rakentamisen aikana.
- Majoitusliikkeiden osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.

TUOTANTO-, VARASTOINTI- JA LOGISTIIKKATOIMIJAT

- Tuotanto- ja varastotoiminnalle varattu tilaa muutamissa kohteissa Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa. Erityisesti Aviapoliksen alueella tilaa vaativien toimintojen mahdollinen siirtyminen kauemmas ratikkaympäristöstä maan arvon nousun myötä ja saavutettavuuden mahdollinen heikentyminen (erityisesti suuret kuljetukset).
- Työmaiden aiheuttamat häiriöt tuotantolaitoksille ja logistiikkakuljetuksille (mm. tärinä, liikennerajoitukset ja kiertoreitit).

LIIKENNEYRITTÄJÄT (Taksit, linja-autot, logistiikkayrittäjät)

- Työmaiden aiheuttamat rajoitukset ja kiertoreitit.
- Liikennöinnin mahdollinen hidastuminen.
- Kysynnän muutokset käyttäjien siirtyessä joukkoliikenteen käyttäjiksi, vuokravälineiden kysynnän kasvu.

PYSÄKÖINTILAITOSTEN OPERAATTORIT

- Uusi asiakaspotentiaali toimitila- ja asuinrakentamisen myötä.
- Nykyisten laitosten käyttäjämäärien mahdollinen lasku käyttäjien siirtyessä joukkoliikenteen käyttäjiksi.

KIINTEISTÖNOMISTAJAT JA MANAGERIT

- Liike- ja toimitilojen sekä asuntojen käyttäjämäärän kasvu.
- Maan ja kiinteistöjen arvonnousu, vuokratulojen nousu ympäröivän kaupunkiympäristön kehittyessä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Huomioita jatkosuunnitteluun

Varmistetaan pysäkkiympäristöissä asumisen ja työpaikkojen sekoittuminen niiltä osin kuin mahdollista (mm. lentomelu rajoittaa asumista). Tällä vältetään yksipuolisten alueiden syntymistä erityisesti keskusta- ja asuinalueilla. Liike- ja toimitilarakentamiselle varataan riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä alueiden monipuolisuuden ja työssäkäyvien palveluiden järjestämiseksi (mm. kaupat, ravintolapalvelut, kuntosalit, lääkäriasemat). Erityistä huomiota tulee kiinnittää potentiaalisiin hubeihin, joissa yhdistyvät sekä juna- että ratikkayhteydet (Aviapoliksen asemanseudut ja Tikkurila).

- Kaavarunkoluonnoksen mukainen ratkaisu pyrkii keskittämään eniten käyttäjiä keräävät toiminnot 300 metrin sisälle, mutta myös 400-600m vyöhyke on monien työpaikkojen sijoittamiseksi mahdollista, esim. Veromiehen monet K-alueet.
- Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, myös tilanteessa jossa alueen kehittyminen on hidasta.

Yritysnäkökulmien ja –tarpeiden huomiointi ratikkahankkeen edetessä.

- Työpaikkakeskittymien saavutettavuuden edistäminen eri kulkumuodot ja matkaketjut huomioiden (mm. kävelyn ja pyöräilyn reittiverkoston kehittäminen, joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt ja aikataulujen yhteensovittaminen, autoliikenteen reittien kehittäminen, matkaketjujen vaihtoyhteyksien sujuvuuden kehittäminen).
- Liike- ja toimitilarakentamisen lisääminen ”katvealueilla”, joilla asuminen on päätoimintona. Tällaisilla pysäkkiympäristöillä tulisi varata mahdollisuuksia esim. ravintola-, kuntosali- tai vastaaville palveluille soveltuville liike- ja toimitiloille (esim. Hakunilan alueella Hepokujan ja Länsimäen pysäkkiympäristöt).
- Alueellisen segregaation huomioiminen elinkeinoelämän kannalta. Onko kaupungilla keinoja ohjata erilaisten toimintojen sijoittumista alueelle (esim. erilaisille toimijoille riittävästi erilaisia yritystiloja kohtuuhintaan)?
- Kaupunkisuunnittelun ja elinkeinopalveluiden yhteistyön tiivistäminen. Myös yritysyhteistyön lisääminen suunnitteluun ja toteutukseen esimerkiksi kyselyiden, työpajojen tai yritysluotsitoiminnan muodossa.

Brändin rakentaminen (esim. alueittain tai pysäkeittäin): millaisena alueet halutaan nähdä ja profiloida tulevaisuudessa, millaisia toimijoita alueelle tavoitellaan jne.

Kaavoituksen ja ratikkahankkeen myönteisten vaikutuksien (elinkeinoelämän kehittäminen, alueen vetovoima ja imago) korostaminen kaupungin markkinoinnissa.

Ratikkahankkeen rakentamisen aikaisten yritysvaikutusten arviointi ja tunnistettuihin haittoihin reagoiminen ennakoivasti (negatiivisten vaikutusten minimointi ja positiivisten maksimointi).

Kaupunkikuva

Vaikutukset elinkeinoelämään

Rakenne ja arviointikehikko

Kaupunkikuvallista arviointia on tehty pysäkkiympäristöittäin. Arvioitavat pysäkkiympäristöt on valittu arviointiin ohjausryhmän kanssa sen mukaisesti, mitkä niistä ovat merkityksiltään suuria ja vaativat kaupunkikuvallisen arvioinnin.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan on arvioitu neljän eri arviointiteeman kautta. Arviointiasteikko on neliportainen (1 = vähäinen, heikko, ja 4 = merkittävä, vahva). Arviointiteemat ja asteikko on esitetty tarkemmin seuraavalla sivulla. Arvioinnissa on huomioitu alueen nykytila sekä kaavarungon mahdollistama tilanne.

Arvioidut pysäkkiympäristöt:

- Aviapolis eteläinen
- Muura
- Jumbo
- Annefred
- Koivuhaka
- Tikkuraitti
- Tikkurilan asema
- Jokiniemi
- Kaskela
- Hakunila
- Kuussilta
- Fazerila
- Rajakylä
- Länsimäki

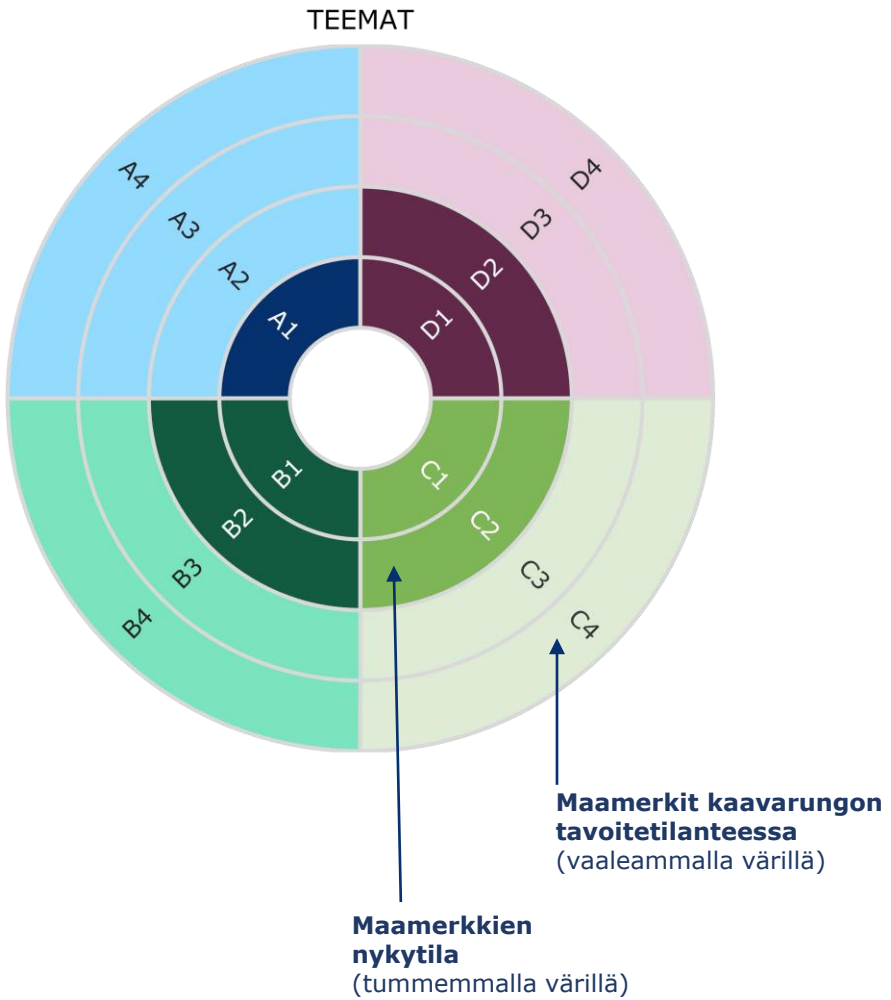
Pysäkkiympäristöjen arviointikriteerit

(A) Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- 1 = Alueen käyttötarkoitus pysyy ennallaan. Alue ei jäsenny ja on monotoninen. Alueella ei ole selkeitä kaupunkitiloja. Alueen katutila ei muodosta selkeää hierarkkista rakennetta.
- 4 = Kaavamääräyksillä tavoitellaan sekoittunutta rakennetta ja kaupunkitila koostuu usean aikakauden rakennuskannasta. Katurakenteesta on selkeästi erotettavissa pää- ja sivukadut. Alueelle sijoittuva kaavamääräys ”vahva ja tunnistettava alueen reuna” sekä ”kaupunkitilojen sarja” jäsentävät kaupunkirakennetta ja muodostuvia kaupunkitiloja.

(B) Liikenteellinen solmukohta

- 1 = Ratikkapysäkiltä heikot vaihtoyhteysmahdollisuudet kestävän liikkumisen liikennemuotoon kuten junaan tai bussiin, joukkoliikenteen runkoyhteyttä ei ole, pyöräilyn baanaverkkoa ei ole lähellä.
- 4 = Ratikkapysäkiltä hyvät ja monipuoliset vaihtoyhteysmahdollisuudet kestävän liikkumisen liikennemuotoon kuten junaan, ratikkaan, bussiin, joukkoliikenteen runkoyhteyteen, erityisen hyvät mahdollisuudet mikroliikkumisen palveluihin, pyöräilyn baanaverkon läheisyys.



(D) Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- 1 = Katutila on yksitoikkoinen, rakennusten julkisivut ovat yksipuolisia. Kiinnostavia ympäristön elementtejä, kuten aukioita, puistoja / viherympäristöä, on vähän. Kävely-ympäristö on epäviihtyisää. Rakennukset eivät rajaa katua, eikä kaupunkitila muodosta selkeästi hahmotettavaa kokonaisuutta. Katutilaa rajaavat avoimet pysäköintikentät tai epämääräisesti hahmottuva kadun reuna.
- 4 = Alue on houkutteleva elinkeinotoiminnan ja / tai asumisen näkökulmasta. Alueen keskusta on elävä ja rakennusten katutasossa on runsaasti liike-, ravintola- ja palvelutiloja, alueella on aukioita ja puistoja sekä kävelijälle suotuisaa, mielenkiintoista ja turvallista kävely-ympäristöä.

(C) Maamerkki

- 1 = Ympäristössä ei ole mieleen jäävää, ympäristöä jäsentävää ja alueen luonnetta ilmentävää rakennusta, rakennelmaa, taideteosta tai luontoelementtiä. Maamerkkejä ei ole vahvistamassa alueen identiteettiä.
- 4 = Ympäristössä on tai on suunnitteilla mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit parantavat alueiden hahmottamista, nostavat alueen identiteettiä tai vahvistavat tärkeäksi tunnistettua paikkaa.

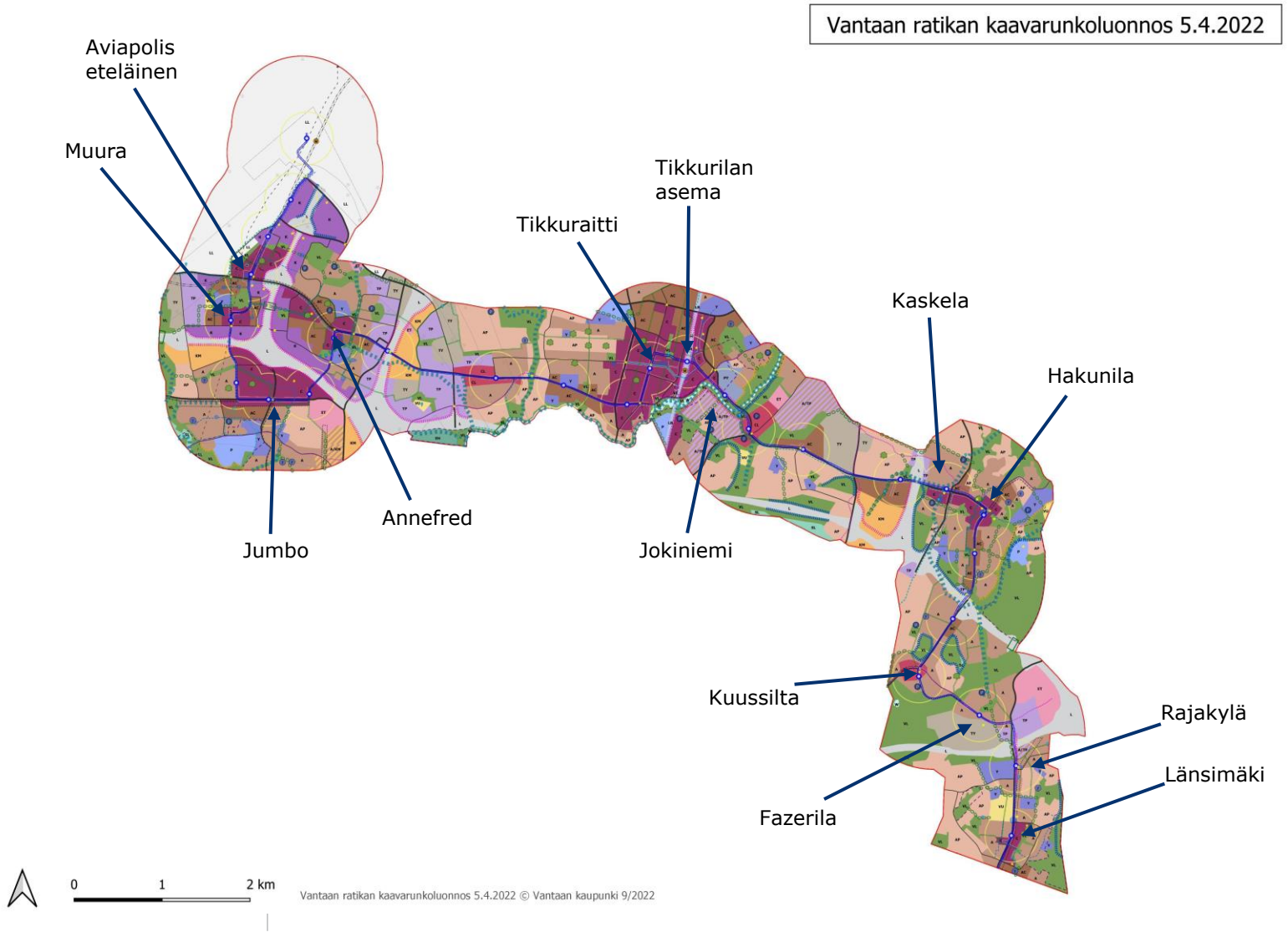
Yleisesti

Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema teollisine rakennusperintöineen. Kaavarunkoluonnoksen myötä alueelle syntyy täydennysrakentamispainetta, mikä heijastuu muutospaineena arvokohteiden ympäristöihin sekä itse arvokohteisiin.

Arvokohteet keskittyvät Keravanjoen läheisyyteen ja Tikkurilan keskustan alueelle, missä on erityisen runsaasti rakennusperintökohteita. Ratikan linjaus kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen läpi ja myös Jokiniemen pysäkki sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle alueelle.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie kulkee Koivuhaan kohdilta idän suuntaan Tikkurilantien kohdalla samassa kohdin missä myös ratikan linjaus kulkee. Junaradan itäpuolella ratikan linjaus myös risteää Suuren rantatien linjauksen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella sijaitsee myös useita muinaisjäännösalueita ja yksittäisiä muinaisjäännöksiä.



Kuva 11: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos (5.4.2022.) ja arvioitavat pysäkkiympäristöt.

Aviapolis eteläinen

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Nykytilanteessa pysäkkiympäristöön sijoittuu metsää Aviapoliksen juna-aseman, Tikkurilantien ja Lentoasemantien ympäristöön. Alue tulee tiivistymään ja rakentumaan kaupunkikuvaltaan tiiviiksi ja keskustamaisemmaksi. Lentoasemantien vierustat suunnitellaan yhtenäiseksi rakennetuksi reunaksi.
- Nykyisellään alueella ei sijaitse selkeästi rajautuvia katutiloja, vaan kadut rajautuvat metsäalueisiin tai väljään rakennuskantaan. Uusi rakentaminen alueella sijoittuu katujen varsiin muodostaen sinne selkeästi rajautuvia katutiloja ja vahvoja kaupallisia julkisivuja, sekä kaupunkikuvallisesti merkittäviä avoimia tiloja ja mieleenpainuvia tilasarjoja.

B. Liikenteellinen solmukohta

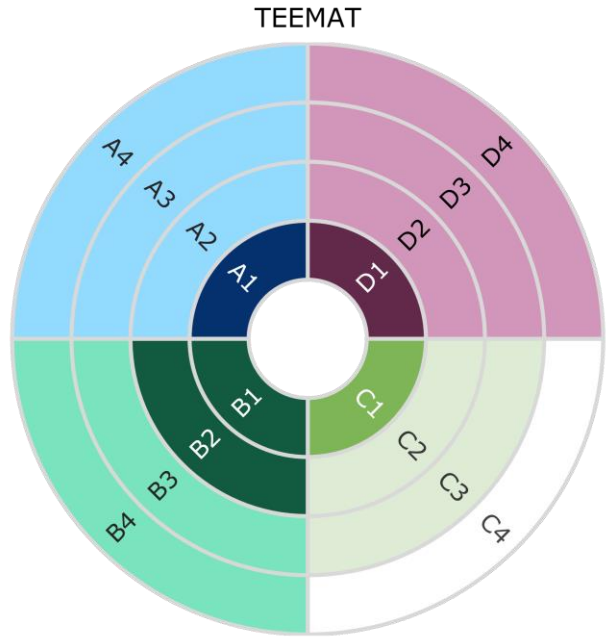
- Pysäkkiympäristössä risteävät liikennöidyt Lentoasemantie, Tikkurilantie ja Turbiinitie, kävely- ja pyöräliikenne sekä joukkoliikenteen runkoväylä. Lisäksi alueelle sijoittuu rautatieasema. Alueen merkitys liikenteellisenä solmukohtana tulee korostumaan uuden rakentamisen ja rakentuvan pysäkin myötä.

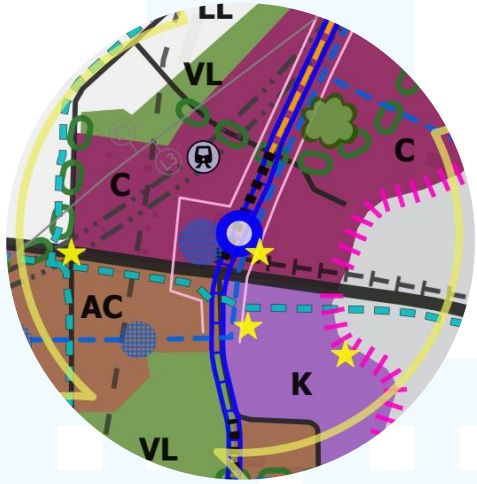
C. Maamerkki

- Alueelle sijoittuu kaavamerkinnällä esiin nostettuja maamerkkejä neljä kappaletta. Kaikki sijoittuvat liikennealueiden läheisyyteen.
- Merkittävänä luonnon kiinnekohtana pysäkkiseudulla on Plootukallio.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristöön muodostuu kaupunkikuvallisesti sekoittunutta rakennetta monipuolisten toimintojen, kuten asumisen, työpaikkojen ja palveluiden myötä. Alue kehittyy lentokenttäkaupunkina ja muodostaa kaupunkikuvallisesti yhtenäisemmän kokonaisuuden pohjoisen Aviapoliksen alueen kanssa.
- Alueen identiteetti syntyy monipuolisen työpaikkarakentamisen, asumisen ja viherympäristön sekoittuneesta rakenteesta. Erityisesti ratikkakadun varsi ja sen varrelle sijoittuva aukio ja rakentaminen ovat vahva identiteetin tuoja.
- Kaavarungon mahdollistamalla muutoksella edistetään Aviapoliksen saavutettavuutta kävellen ja kestävin liikkumistavoin.





Kuva 12: Ote Aviapolis eteläisen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Muura

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti muutos teollisuus- ja varastorakentamisen alueesta sekoittuneeksi asumisen ja monipuolisten toimintojen, kuten työpaikkojen, keskusta- ja julkisten palveluiden sekä lähivirkistysalueiden alueeksi tulee olemaan suuri.
- Alueen rakennuskannan lomaan sijoittuu useita kaupunkikuvallisesti tärkeitä tiloja, jotka kytkeytyvät toisiinsa kävelijän mittakaavassa muodostaen yhtenäisen sekä viihtyisän tilasarjan taskupuistoineen. Käveltävyys ja kylämäisyys ovat alueen vahvoja teemoja.

B. Liikenteellinen solmukohta

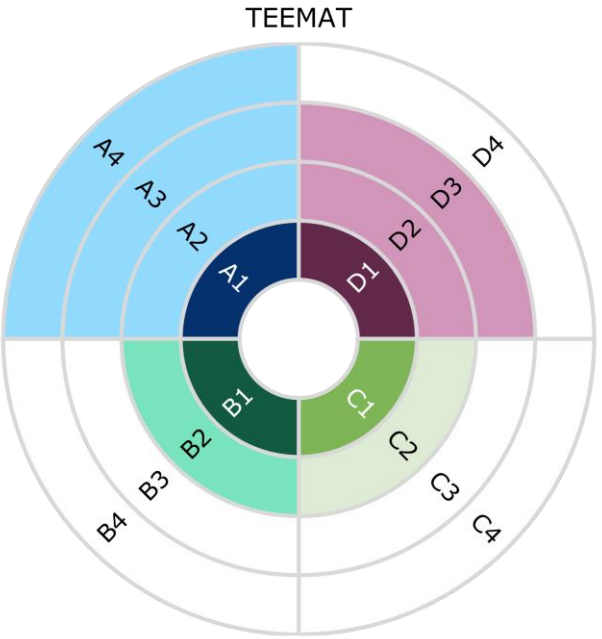
- Muuran ratikkapysäkki edistää alueen kytkeytymistä laajemmin Aviapoliksen alueeseen ja parantaa saavutettavuutta erityisesti kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta. Muuran aluetta rajaavat kuitenkin laajat liikennöidyt katu- ja tieympäristöt, eikä alueen sisältä muodostu selkeitä yhteyksiä ympäröiville alueille.

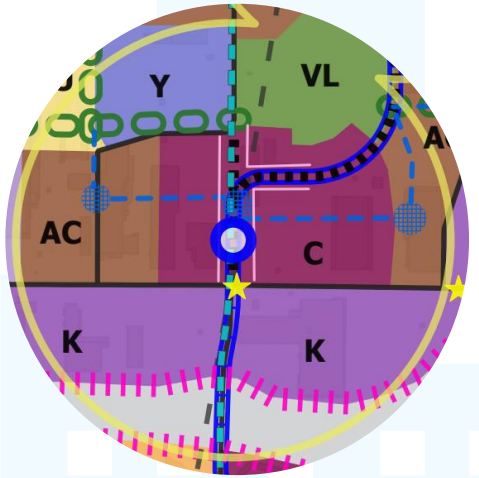
C. Maamerkki

- Alueelle rakentuva uusi, arkkitehtuuriltaan omaleimainen rakennuskanta muodostaa kokonaisuuden, mikä erottuu maamerkkinä pysäkkiympäristössä.
- Alueelle sijoittuu vain yksi maamerkki hieman Muuran pysäkistä etelään.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Nykyiset teollisuus- ja varastorakennukset sekä laajat paikoituskentät tulevat väistymään asuin- ja työpaikkarakentamisen tieltä. Alueen uuden rakennuskannan myötä syntyy kaupunkikuvallisesti tiivistä ja kaupunkimaista ympäristöä.
- Uusi kehittyvä alue rakentuu kaupunkikuvallisesti omaksi kokonaisuudekseen kuitenkin kytkeytyen Aviapolis eteläisen keskustarakenteeseen ja Kehäradan junapysäkkiin.
- Alueella olevia lähivirkistysalueita ja komeita maastonmuotoja tulee vaalia ja yhteydet viheralueiden välillä tulee varmistaa.





Kuva 13: Ote Muuran pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Jumbo

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti alueen kehitys palvelukeskittymänä ja asumisen alueena osana Aviapoliksen lentokenttäkaupunki-kokonaisuutta tulee olemaan suuri.
- Nykytilassa alue on vahvasti ison rakentamismittakaavan liikennepainotteista ympäristöä, mitä ei ole suunniteltu kävelijän näkökulmasta käsin. Tiet ja pysäköintialueet palveluihin korostavat autolla saavutettavaa ympäristöä.
- Väinö Tannerin tien ja Tasetien varsi korostuu vahvana kaupallisena julkisivuna. Palveluja avaamalla paremmin ratikkakadun suuntaan, voidaan edistää katutilan elävyyttä ja viihtyisyyttä.

B. Liikenteellinen solmukohta

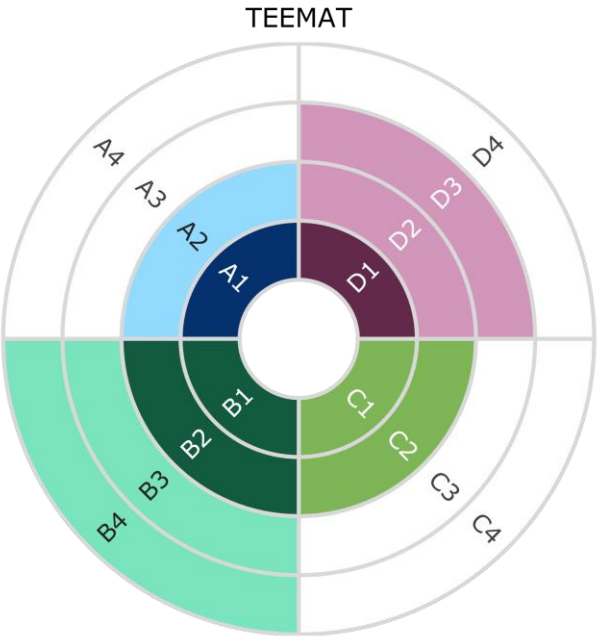
- Omalla tavalla maamerkkinä toimivan Kauppakeskus Jumbon läheisyyteen Väinö Tannerin tien ja Tasetien liittymäkohtaan sijoittuva pysäkki on tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, mikä yhdessä joukkoliikenteen runkoyhteyden kanssa vahvistaa alueen saavutettavuutta ja edistää sen asemaa liikenteellisenä solmukohtana.

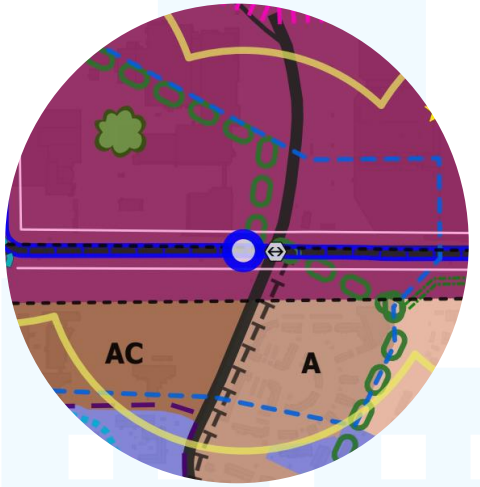
C. Maamerkki

- Flamingon lisäksi alueella ei ole nostettu esille maamerkkejä. Jumbo toimii kuitenkin itsenään jo maamerkkinä alueella.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristön asema viihteen ja palvelujen keskuksena korostuu Aviapoliksen suuralueella uusien keskustatoimintojen myötä. Alueelle rakentuvien asumisen sekä keskustatoimintojen alueiden saavutettavuus paranee rakentuvan pysäkin myötä.
- Kehittyvän kaupunkikuvan myötä kävely-ympäristön muodostumista tulee edistää kaikin tavoin niin olevissa rakenteissa kuin uudessa rakentamisessakin.
- Alueen nykyistä suurta mittakaavaa pyritään pilkkomaan inhimillisemmäksi mm. viheralueyhteyksillä. Lähivirkistysalueita ympäristössä on vähän. Katutilan viherympäristö nousee tärkeäksi viihtyvyystekijäksi.





Kuva 14: Ote Jumbon pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Annefred

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti alueen muutos teollisuus- ja varastotoiminnasta keskustamaiseksi aluekeskukseksi tulee olemaan suuri.
- Alueen katukuvassa näkyvät laajat yhtenäiset kaupalliset julkisivut, jotka rajaavat katutiloja selkeästi. Kaavarunkoluonnoksessa keskusta-alueet myötäilevät ratikkalinjaa, mikä edesauttaa keskustan monipuolisten toimintojen sijoittumisen hyvin saavutettaville paikoille. Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksessä keskustatoiminnot levittäytyvät koko risteysalueelle. Elävän katutilan syntymiseen on hyvät mahdollisuudet.

B. Liikenteellinen solmukohta

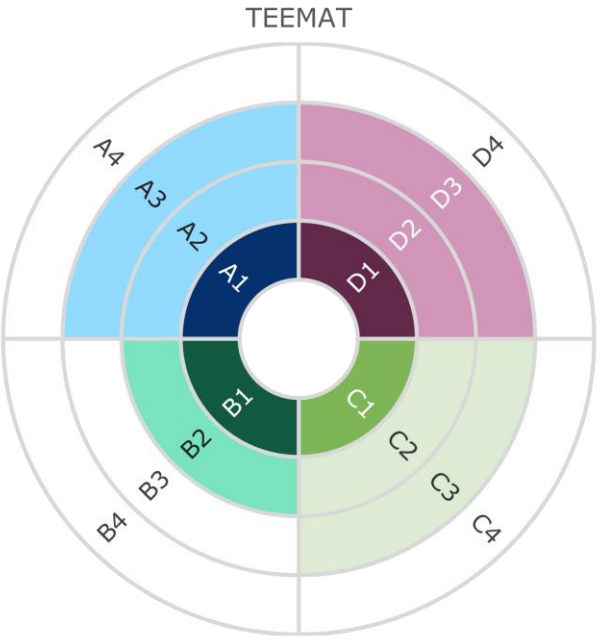
- Pysäkkiympäristö on liikenteen solmukohta, jossa yhdistyvät ratikkalinja, joukkoliikenteen runkoyhteys sekä monipuoliset kävely- ja pyöräreitit (baana).

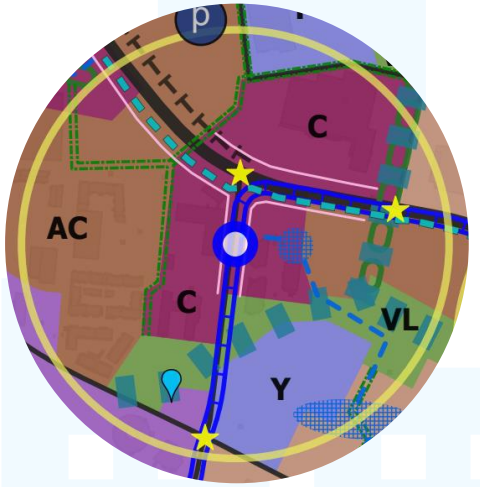
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön keskeiset risteysalueet tulevat kehittymään maamerkkeinä alueella. Pysäkkiseudun eteläosassa sijaitsee puroalue ja lähivirkistysalue sekä julkisten palveluiden rakennuksia ja nämä yhdessä voivat muodostaa yhden Annefredin maamerkeistä.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristön pohjoisosa tulee kehittymään vetovoimaiseksi asuin- ja työpaikkojen alueeksi. Eteläosaan sijoittuvalle julkisten palveluiden alueelle sijoittuu oppilaitos- ja päiväkotirakentamista.
- Alueen kehittyvä rakennuskanta yhdistyy viheralueeseen, jonka muodostavat Rälssipuisto ja Annefredin puisto. Uusi rakennuskanta yhdessä viheralueen sekä pysäkkiympäristöön sijoittuvien viherkatujen kanssa mahdollistaa vehreän asuinympäristön ja viihtyisän kävely-ympäristöjen kehittymisen alueella.
- Pysäkkiympäristön liikennejärjestelyissä ja katutiloissa tulee kiinnittää erityistä huomiota oppilaitoksen ja päiväkodin käyttäjiin, jotta katutilat muodostavat turvallisia reittejä.





Kuva 15: Ote Annefredin pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Koivuhaka

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti muutos on nykyisellään erillisiksi miellettyjen alueiden muodostumisesta lähikeskustan alueeksi. Alue ei tällä hetkellä muodosta selkeää kaupunkikuvallista kokonaisuutta.
- Alueen kadut muodostavat selkeän hierarkkisuuden, Tikkurilantien ollessa selkeästi alueen pääkatu.
- Lähikeskuksen muodostuminen Koivuhaan alueelle jäsentää Tikkurilantien vartta luoden alueelle selkeitä alueellisia maamerkkejä.

B. Liikenteellinen solmukohta

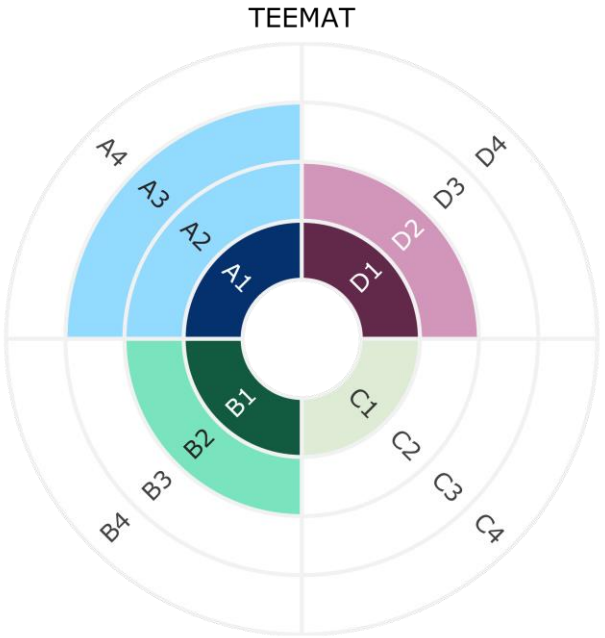
- Pysäkkiympäristö sijoittuu Tikkurilantien varteen, eikä alueelle muodostu poikittaisten yhteyksien solmukohtaa.
- Muodostuva pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana, kun ympäröiviltä asuinalueilta siirrytään pysäkin suuntaan.

C. Maamerkki

- Alueelle ei sijoitu tällä hetkellä tunnistettavia maamerkkejä, eikä kaavarunko myöskään osoita niitä alueelle.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Koivuhaan alue hahmottuu tällä hetkellä hieman epämääräisenä, eikä alueella ole selkää käyttötarkoitusta asumisen ja pienteollisuusalueiden vaihettuessa. Kaavarunko mahdollistaa selkeän lähikeskuksen muodostumisen ja alueen houkuttelevuuden paranemisen kaupunkikuvan selkeytyessä.



Kuva 16: Ote Koivuhaan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Tikkuraitti

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti pysäkkiseutu kehittyy edelleen urbaanina rakennettuna keskusta-alueena. Kaupunkikuvalliset muutokset merkittävien täydennysrakentamishankkeiden myötä tulevat olemaan suuria.
- Katutilaa rajataan entistä yhtenäisemmin rakennuksilla, jolloin syntyy selkeää hahmotettavaa katutilan verkostoa laajasti koko pysäkkiseudulle.
- Katutilaa varataan enemmän kävelijöiden käyttöön. Tikkuraitin kävelykatu laajenee Tikkurilan asemalle. Pysäkkiympäristön läpi kulkeva kävelykatu rajautuu selkeästi rakennuksiin ja kaupunkikuvallisesti merkittäviin aukioihin. Kävelykadun laajeneminen lisää alueen kävely-ympäristön viihtyisyyttä ja toimii vetovoimatekijänä alueella. Katutasossa sijaitsee monipuolisesti palveluita ja liiketiloja, jotka tekevät alueen katutilasta elävän.

B. Liikenteellinen solmukohta

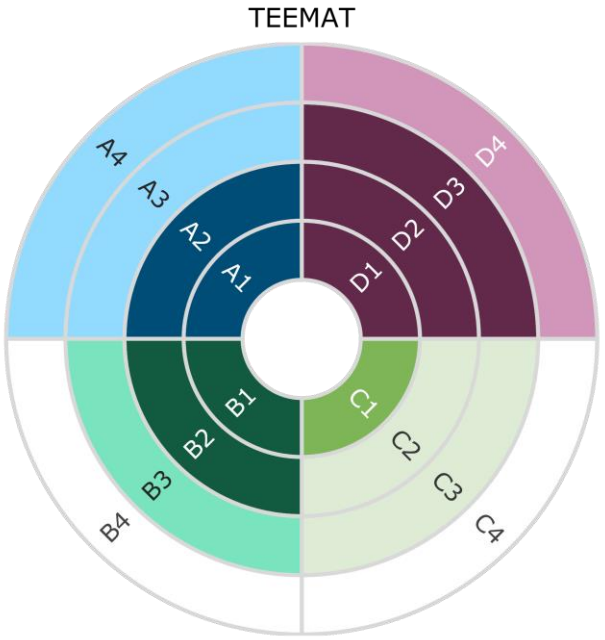
- Pysäkkiseutu kytkeytyy Tikkurilan aseman ja Silkkitehtaan pysäkkien vaikutusalueisiin muodostaen Tikkurilan keskustasta seudullisesti entistä yhtenäisemmän ja saavutettavamman alueen kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.
- Pysäkki edistää alueen merkitystä liikenteellisenä solmukohtana erityisesti kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.

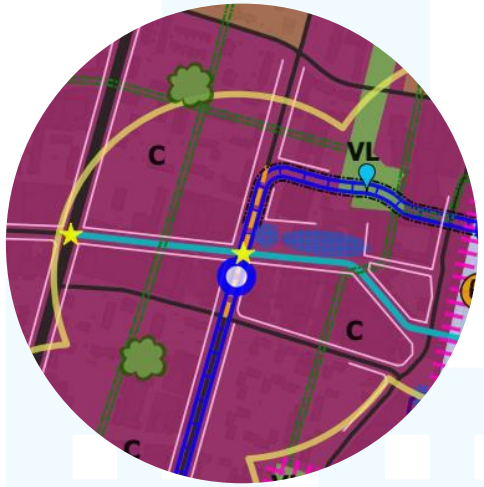
C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee vanhaa rakennuskantaa, josta osa uusiutuu uuden rakentamisen myötä ja osa säilytetään arvokkaina rakennuskohteina ja maamerkkeinä. Ajallisen rakennuskerrostuman säilyttäminen monipuolistaa ja vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta.
- Alueelta on nostettu kaksi maamerkkiä Tikkuraitin varressa. Alueen merkkirakennuksia ei kuitenkaan ole nostettu maamerkeiksi.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiseudun toiminnot monipuolistuvat uusien täydentävien keskustakorttelien myötä, jotka pitävät sisällään mm. asumista, liiketiloja, palveluita sekä hallinnollisia toimitiloja. Keskustarakenne tiivistyy, täydentyy ja monipuolistuu merkittävästi.
- Pysäkkiympäristössä risteää useita viherkatuja, jotka lisäävät urbaanin rakennetun ympäristön viihtyisyyttä.





Kuva 17: Ote Tikkuraitin pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Tikkurilan asema

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti aseman pysäkkiseutu tulee täydentymään rakentamisella ja muodostamaan entistä urbaanimpaa kaupunkiympäristöä, jossa katutilat rajautuvat selkeästi ja muodostavat korkeatasoista kävely-ympäristöä.
- Alueen katukuvassa näkyvät laajat yhtenäiset kaupalliset julkisivut, jotka rajaavat katutiloja. Alue kehittyy edelleen, pääasiassa kaupallisten palveluiden, julkisten palveluiden ja työpaikkojen osalta, mikä yhdessä kävelyolosuhteiden kehittämisen myötä synnyttää entistä eläväisempiä katutiloja.
- Junaraiteet muodostavat kävelyn ja pyöräilyn reiteille estevaikutuksen. Raiteiden ylityksiä ja alituksia tulisi olla riittävästi. Kaupunkikuvallisesti raiteiden reunat rakentuvat selkeästi erottuvana rakennettuna reunana. Korkea rakentaminen raiteiden läheisyydessä voisi vahvistaa Tikkurilan asemanseudun identiteettiä.
- Tiivis kaupunkirakenne laajenee Jokiniemen kampuksen ja toimistorakentamisen myötä raiteiden itäpuolelle, alueelle, joka nykyisellään on osittain rakentamatonta tai pysäköinnille varattuna. Rakennuskannan lomaan sijoittuu kaupunkikuvallisesti tärkeitä avoimia tiloja ja niitä yhdistäviä reittejä.

B. Liikenteellinen solmukohta

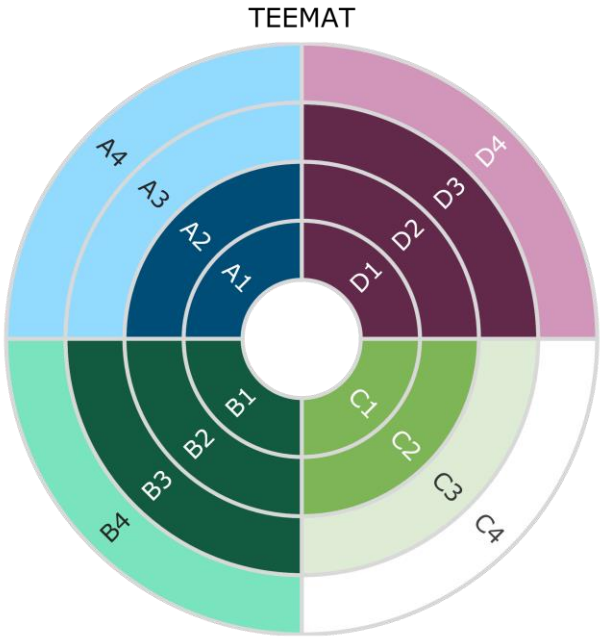
- Ratikkapysäkki sijoittuu maan alle osaksi olemassa olevaa asemanseudun liikenteellistä solmukohtaa. Muutos vahvistaa Tikkurilan asemaa liikenteen valtakunnallisena solmukohtana.

C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee vanhaa rakennuskantaa, josta osa uusiutuu uuden rakentamisen myötä ja osa säilytetään arvokkaina rakennuskohteina ja maamerkkeinä. Ajallisen rakennuskerrostuman säilyttäminen monipuolistaa ja vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta.
- Alueelta on nostettu kaksi maamerkkiä Tikkuraitin varressa. Alueen merkkirakennuksia ei kuitenkaan ole nostettu maamerkeiksi.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Maanalaiselle pysäkille johtavat kulkureitit sijaitsevat keskusta-alueella jo valmiiksi hyvien palveluiden äärellä. Uusia keskustarakentamisen paikkoja syntyy täydennysrakentamisen myötä lisää, mikä parantaa alueen houkuttelevuutta.



Kuva 18: Ote Tikkurilan aseman pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Jokiniemi

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Alueen kaupunkikuvallinen muutos väljästä (avoimesta) hallintopalveluiden ja teollisuustoimintojen alueesta täydentyväksi asunto- ja työpaikka-alueeksi tulee olemaan suurehko.
- Kaupunkikuvallisesti pysäkkiympäristö rajautuu väljästi. Rakentaminen raitiotien pohjoispuolella, joka painottuu hallintorakennuksiin, sijoittuu katutilan yhteyteen pysäkin läheisyyteen. Eteläpuolella rakentamisen välissä kulkeva Keravanjoki tekee pysäkkiympäristöstä avaran.

B. Liikenteellinen solmukohta

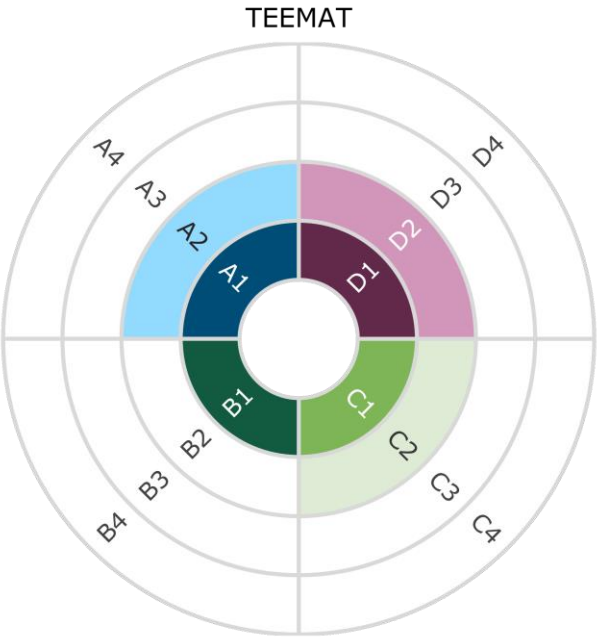
- Alue ei ole tällä hetkellä eikä siitä muodostu merkittävää liikenteen solmukohtaa, vaan se tulee kaavanrungonkin myötä olemaan paikallinen solmukohta.

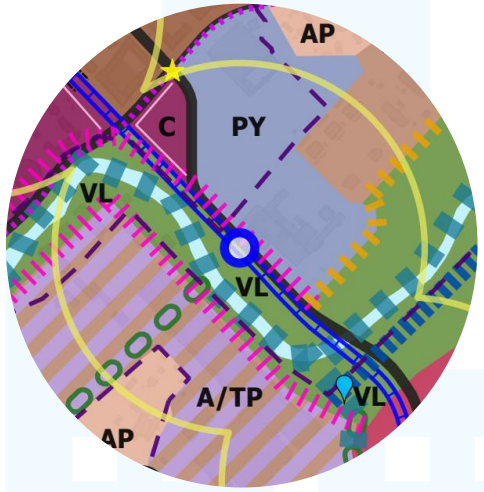
C. Maamerkki

- Keravanjoki korostuu maamerkkinä ja sen merkitystä yhteisenä kaupunkitilana voidaan vahvistaa, mikäli yhteys Jokiniemenkadulta radan yli jokivarteen on mahdollista järjestää.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristö sijoittuu Keravanjoen ja sitä reunustavien virkistysalueiden välittömään läheisyyteen. Pysäkki edistää virkistysalueiden seudullista saavutettavuutta. Tikkurilan Väritehtaan alue tulee pitkällä aikavälillä kehittymään asuin- ja työpaikka-alueeksi ja kytkeytymään tiiviimmin osaksi Tikkurilan asemanseutua. Keravanjoki virkistysalueineen kuitenkin jäsentää pysäkkiympäristön asumisen ja työpaikat omaksi kokonaisuudekseen irti keskustan palveluista.
- Pysäkkiympäristö pitää sisällään vesistön, virkistysalueiden ja raiteiden (oleva Santarata ja suunniteltu raitiotie) lisäksi mm. osan Jokiniemen Koelaitoksen RKY-alueesta sekä lukuisia suojeltuja rakennuksia.





Kuva 19: Ote Jokiniemen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Kaskela

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Liikennepainotteisen ympäristön muuttuminen keskustatoiminnoille ja asumiselle. Keskusta-alueen jatkuminen yhtenäisenä idästä Kaskelaan.
- Nykytilassa Kaskelan pysäkin ympäristö Kyytitien varrella on vahvasti liikenneympäristöä. Pysäkin eteläpuolella sijaitsee bussivarikko. Kyytitien ja Lahdentien eritasoristeys muodostaa väylämäistä liikenteelle priorisoitua ympäristöä, mikä muodostaa kaupunkirakenteen jatkuvuudelle estevaikutuksen.
- Muutos Vanhan Lahdentien risteyksen ympäristössä tulee olemaan merkittävä, jos Vanha Lahdentie pystytään linjaamaan uudelleen ja muuttamaan tasoristeykseksi. Tällöin lähtökohdat miellyttävälle käveltävälle ympäristölle ovat olemassa. Liikenteeltä vapautuu merkittävä aluekokonaisuus kaupunkikehittämiselle erityisesti bussivarikon alueella.

B. Liikenteellinen solmukohta

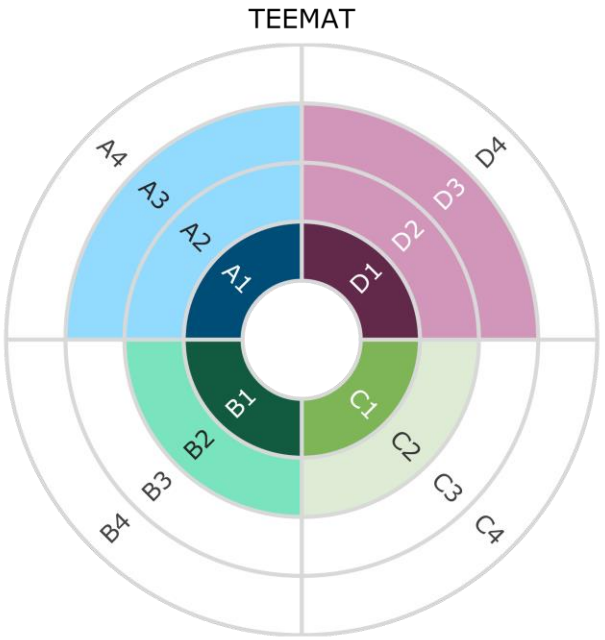
- Alueelle muodostuu voimakas liikenteellinen solmukohta ratikan ja pohjois-eteläsuuntaisten yhteyksien risteyskohtaan.

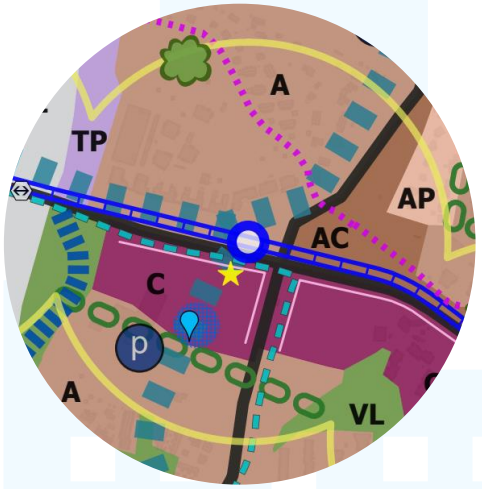
C. Maamerkki

- Nykyisiä maamerkkejä alueelle ei ole. Uuden rakentamisen yhteyteen sijoittuva maamerkki luo alueelle tunnistettavuutta.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Hakunilan keskustan laajenemissuunta länteen Kaskelaan (painotus Kyytitien eteläpuolella) mahdollistaa laajan yhteneväisen kaupunkitilan jatkumisen ratikan reitin varrella. Katutasoon on mahdollisuus sijoittaa liiketiloja ja muita palveluita. Kaupunkikuvan muutos laajalla alueella on merkittävä.
- Kaskelan pientaloalueet säilyvät ja muodostavat luontevan ja omanlaisen alueen osana kehittyvää Kaskelaa.





Kuva 20: Ote Kaskelan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Hakunila

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallinen muutos selkeämmin Hakunilan ydinkeskusta-alueeksi. Rooli alueellisena kaupallisten ja julkisten rakennusten keskuksena tulee olemaan vahva. Asukasmäärän kasvu tulee olemaan suuri tontti- ja aluekohtaisella rakentamisella.
- Nykyisin avoin ja osittain jäsentymätön katutila tulee muuttumaan rakennetummaksi kaupunkitilaksi: katuja rajaavat pysäköintialueet vaihtuvat täydennysrakentamisen myötä rakennuksin rajatuksi katutilaksi.
- Ratikkakadun reunoja rajataan laajalti uudella rakentamisella selkeämmin hahmotettavaksi katutilaksi, jossa palveluita on maantasossa helposti saatavilla. Kivijalkakaupoilla, kahviloilla ja suuremmillakin myymälöillä luodaan Hakunilantielle ja Kyytitielle elävämpi ja kantakaupunkimaisempi ilme.
- Hakunilan pysäkkiseutu kytkeytyy Kaskelan ja Hepokujan pysäkkiseutujen vaikutuspiiriin. Kaavarunkoluonnoksessa pysäkkien lähiympäristössä on esitetty toiminnoiltaan monipuolisen keskusta-aleen toimintoja ja pitkiä vahvan kaupallisen julkisivun jaksoja. Kaupunkikuvallisesti pysäkkiseudut hahmottuvat yhtenäisenä kokonaisuutena, jossa Hakunilan pysäkin lähiympäristö nousee aluekeskuksen asemaan.

B. Liikenteellinen solmukohta

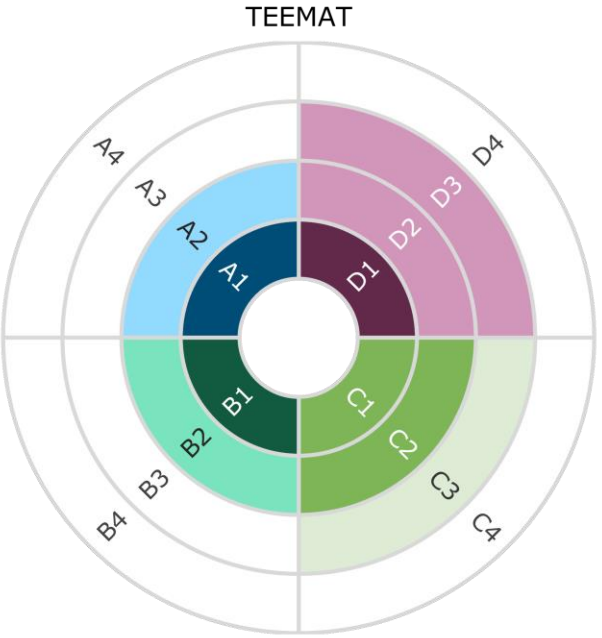
- Alueella on suuri merkitys paikallisena liikenteen solmukohtana.

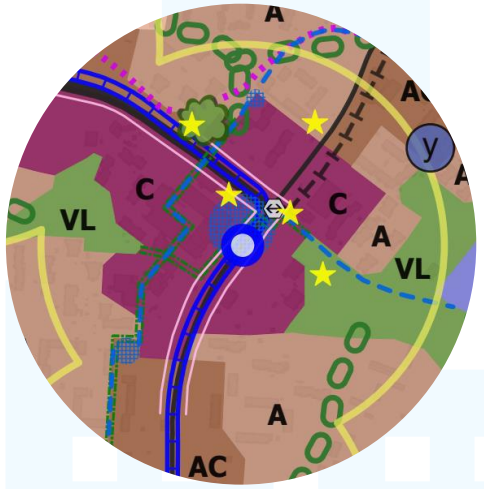
C. Maamerkki

- Uusilla rakennuksilla on mahdollista luoda näkyviä ja tunnistettavia maamerkkejä. Alueelle on myös tunnistettu useita olevia maamerkkejä ja maamerkkien paikkoja.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Kaupallisen keskuksen uudistuminen ratikkapysäkin lähiympäristössä kohentaa merkittävästi ympäristöä ja lisää alueen vetovoimaa. Kaupunkiaukion sijoittaminen ratikkapysäkin vierelle näkyvämmälle paikalle liikenteelliseen solmukohtaan korostaa julkista kaupunkitilaa Hakunilantien ja Kyytitien risteysalueella.
- Katutilassa näkyvät jalankulun ylikulkusillat tullaan purkamaan tai uudistamaan.





Kuva 21: Ote Hakunilan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Kuussilta

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Asumisen ja teollisuustoimintojen alue muuttuu ja täydentyy monipuolisemmaksi alueeksi ympäristön mittakaava huomioiden. Pysäkin välittömään läheisyyteen ja teiden risteysalueelle keskitetään lähipalveluita.
- Kuussillan pysäkkiympäristön muutos alueen palvelujen keskukseksi. Tällä hetkellä vahvasti teollisuuden ja pientaloasumisen alue muuttuu asumisen ja arjen palvelujen sekoittuneemmaksi alueeksi.
- Käveltävyys lähikeskustan alueella paranee uuden rakentamisen myötä, katutilasta tulee rakentamisen osalta kokonaisuudeltaan selkeämpi ja palvelutilojen myötä kiinnostavampi. Kuussillantien historiallista tieympäristöä kehitetään ja kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia parannetaan.

B. Liikenteellinen solmukohta

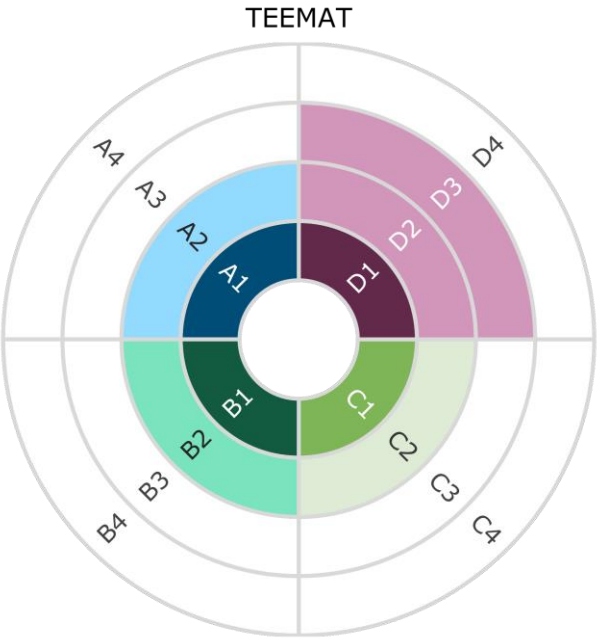
- Teiden risteysalueelle ja ratikkapysäkin läheisyydessä uusi täydentävä keskustarakentaminen syntyy teiden reunoja myötäilevillä rakennuksilla, missä maantasoon rakennetaan liike- ja palvelutiloja arjen lähipalvelutasoa parantamaan.
- Raideliikenteen solmukohdassa kestävä liikkuminen ja vaihdot liikennevälineestä toiseen ovat helppoja. Palveluita syntyy vahvistamaan solmukohtaa.

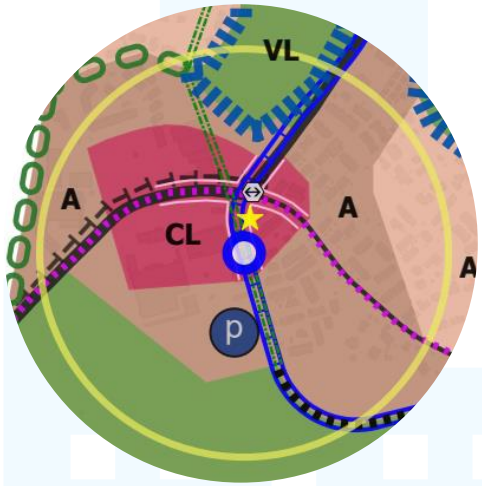
C. Maamerkki

- Alueelle jäsentyy yksi maamerkki Kuussillantien, Hakunilantien ja Tilustien risteykseen.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Uusi rakentaminen luo alueelle identiteettiä mittakaavaltaan hyvin ympäristöön sovitetulla keskustamaisella rakentamisella. Alueelle syntyy uudenlainen rakentamisen kerrostuma, joka toimii myös lähikeskustan maamerkkinä.





Kuva 22: Ote Kuussillan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Fazerila

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Muutos teollisuusalueesta monipuolisen asumisen ja tuotantolaitosten alueeksi. Pysäkkiseudun kaupunkikuvallinen muutos tulee olemaan suurehko Fazerintien pohjoispuolella, jossa myös luontoarvot ovat vahvoja.
- Fazerintie on merkitty historialliseksi tieympäristöksi ja sitä kehitetään myös kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia parantaen.

B. Liikenteellinen solmukohta

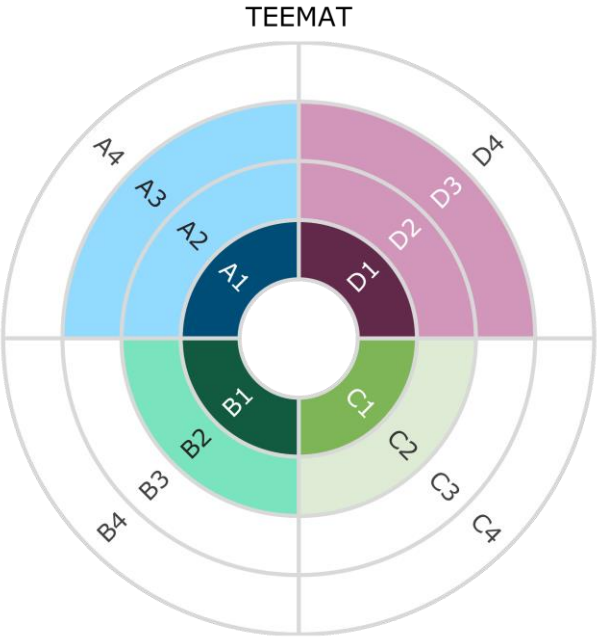
- Alueelle ei muodostu selkeää liikenteellistä solmukohtaa.

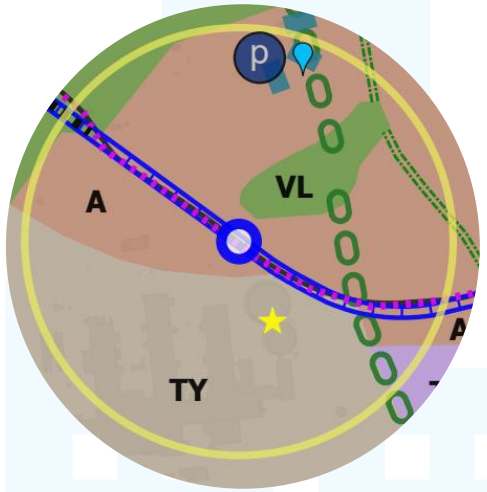
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön maamerkkinä on Fazerin vierailukeskus ja Fazerin tuotantolaitokset.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Monipuolinen asuminen levittäytyy Fazerintien molemmin puolin painottuen Fazerintien pohjoispuolelle. Katutila muuttuu rakennetummaksi, kun metsäisiä alueita ja tien vieressä oleva pysäköintialue muutetaan rakennetuksi ympäristöksi.
- Katutason elävöittäminen Fazerin vierailukeskustoimintojen lisäksi tulee riippumaan uusien asuinrakennusten sijoittumisesta maastoon ja pysäkin läheisyyteen. Rakennusten katutasoon voi mahdollisuuksien mukaan sijoittua asumista palvelevia toimintoja. Ratikkapysäkin välittömässä läheisyydessä katutason tilojen palvelut olisivat hyvin saavutettavissa.





Kuva 23: Ote Fazerilan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Rajakylä

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Rajakylässä kaupunkikuva kehittyy ja täydentyy olevia asuinalueita täydentäen ja vahvistaen. Länsimäentien rakennettua reunaa vahvistetaan. Rajakylän liikunta- ja virkistyspalvelut ovat alueella tärkeässä roolissa.
- Alueen kaupunkikuvan muutos voi kestää ajallisesti pitkäänkin. Osa täydennysrakentamisesta vaatii voimalinjan siirtoa toteutuakseen.
- Ratikkakatujen rakentamisen yhteydessä jalankulun ja pyöräilyn ympäristö uusiutuu ja paranee nykyisestä.

B. Liikenteellinen solmukohta

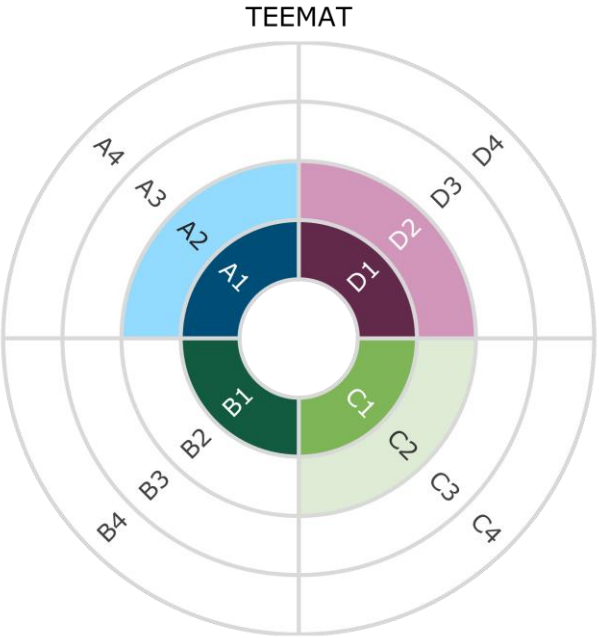
- Alueella risteää Porvoonväylä pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden kanssa.

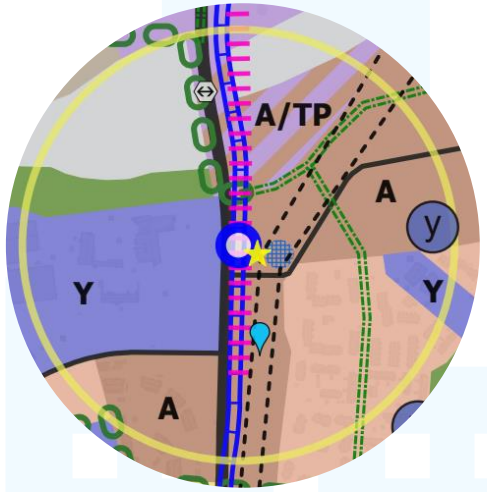
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön läheisyydessä sijaitsee yksi maamerkki.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Rajakylässä Länsimäentien reunan kaupunkikuva on rakentamaton ja pääosin hyvinkin vehreä. Pohjoisessa vahvan kaupunkirakenteen reunan muodostaa Porvoonväylä.
- Länsimäentien reunaan rakennettua kaupunkikuvaa voi syntyä tien itäpuolella, jos voimajohtolinja saadaan siirrettyä maan alle. Tämä jatkaa hyvin Länsimäen suunniteltua ratikkakadun rakennuksilla rajattua kaupunkitilaa.
- Uuden asuinalueen rakentuminen pohjoisemmaksi on mahdollista.
- Pysäkin välittömässä läheisyydessä on koulu ja liikuntahalleja. Saavutettavuus kestävin liikkumismuodoin on hyvä. Arjen julkiset palvelut ovat hyvällä tasolla. Päiväkodit ovat myös ratikkapysäkin läheisyydessä.





Kuva 24: Ote Rajakylän pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Länsimäki

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Länsimäen keskustan kaupunkikuvallisen ilmeen muutos painottuu Länsimäentien läheisyyteen monipuolisella täydennysrakentamisella. Alueen kävely- ja virkistysreitit säilyvät ja niitä kehitetään osana aukioiden sarjaa.
- Länsimäentien avoin katutila muuttuu täydennysrakentamisen myötä vahvemmin rakennusten rajaamaksi katutilaksi ja mahdollistaa pysäkin läheisyyteen ratikkakadulle uuden selkeän julkisivulinjan, joka voi toimia uutena alueen maamerkkinä. Muutos voi toteutuessaan olla suuri.
- Laajat kävelyreitistöt yhdistävät avoimia kaupunkitiloja. Lähivirkistysalueet huomioidaan tärkeänä asukkaiden hyvinvoinnin mahdollistajana.
- Länsimäentien molemmat puolet suunnitellaan kytkeytymään entistä paremmin toisiinsa sekä kaupunkikuvallisesti että toiminnallisesti.

B. Liikenteellinen solmukohta

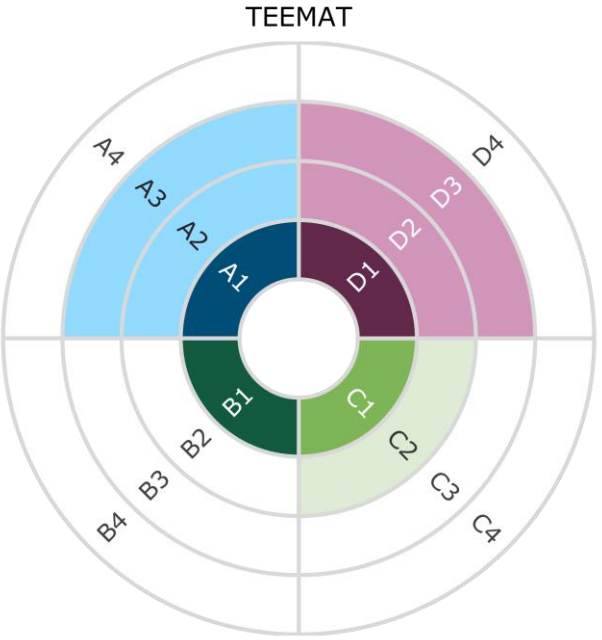
- Useita eri yhteyksiä yhdistävää liikenteellisestä solmukohtaa ei synny vaan pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana.

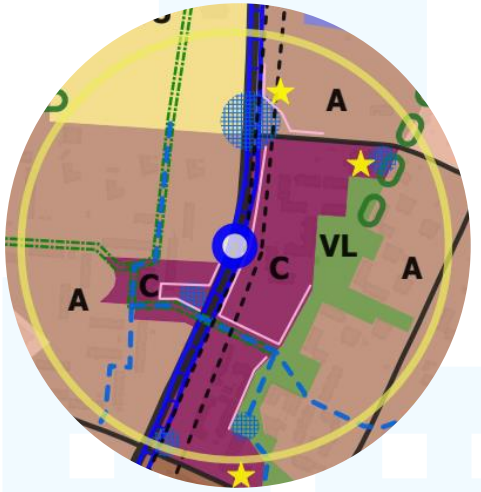
C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee kolme maamerkki- merkintää.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Nykyisin näkyviä elementtejä Länsimäentien ympäristössä ovat tien reunaan sijoittuvat avoimet pysäköintialueet ja tien suuntainen voimajohtolinja.
- Katutilaa jäsennetään avoimilla kaupunkitiloilla, jotka korostavat tärkeitä aukioita, liike- ja palvelutilojen edustoja, virkistysalueita tai reittien risteyskohtia. Ne kytkeytyvät olemassa oleviin reitistöihin ja sijoittuvat keskusta-alueelle tai sen reunavyöhykkeille. Täydentävä rakentaminen rajaa ja tukee mm. uusilla kadunvarsiliiketiloilla näiden tilojen sijaintia sekä lisää palveluja alueelle. Viihtymisen paikkoja syntyy lisää.





Kuva 25: Ote Länsimäen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos mahdollistaa uuden kaupunkikuvallisen ja ajallisen kerrostuman, Vantaan ratikan.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos mahdollistaa merkittävät kaupunkikuvalliset muutokset useilla eri pysäkkiympäristöillä. Suurimmat muutokset keskittyvät kaavarungon länsiosaan, missä nykyisiä teollisuus- ja pienteollisuusalueita on osoitettu keskustamaisen ja asumisen merkinnöillä.
- Kaikilla pysäkkiympäristöillä kaavarunkoluonnos kuitenkin mahdollistaa kaupunkikuvallisia muutoksia ratikan luodessa paineita kaupunkirakenteen tiivistymiseen. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkikuvaa, mutta luo samalla mahdollisuuksia kaupunkikuvan kehittämiseen ja jäsentämiseen.
- Suuria kaupunkikuvallisia muutoksia ovat myös voimajohtolinjojen poistuminen esimerkiksi Länsimäessä.
- Kaavassa kaupunkitilan käsittelyyn valittu Kevin Lynchin analyysiin perustuva näkökulma on mielenkiintoinen. Kaavarunkoluonnokseen on onnistuneesti sijoitettu kaupunkikuvallisen hahmottamisen elementtejä tukemaan kaupunkikuvan kehitystä.
- Kokonaisuutena tarkastelleen kaupunkikuvan näkökulmasta kaavarunkoluonnos antaa erittäin hyvät mahdollisuudet elävän ja kiinnostavan sekä jäsentyneen kaupunkikuvan muodostumiseen.

Merkittävimmät kaupunkikuvalliset vaikutukset

- Ratikka muovaa kaupunkikuvaa sekä pysäkkiympäristöillä ja ratikkalinjalla
- Kaavarunkoluonnoksessa on useita uusia keskusta ja lähikeskusta-alueita jo olemassa olevien keskusta-alueiden lisäksi
- Maamerkkien merkitys kaupunkikuvaa jäsentävänä elementtinä on nostettu esille
- Voimakkaimmat kaupunkikuvalliset muutokset sijoittuvat kaavarungon länsiosaan, mutta myös idässä on huomattavia kaupunkikuvallisia muutoksia.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Kaavarunkoluonnoksen merkinnät ja -määräykset

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty useita kaavamääräyksiä, jotka kohdistuvat suoraan kaupunkikuvaan.
- Maamerkki merkinnän nostaminen on hyvä. Paikoin maamerkit kuitenkin sijoittuivat kaavakartalla kauas pääkulkureiteistä tai keskusta-alueiden laitamille. Niin tunnistettavuutta ja suunnistettavuutta tukeva vaikutus ei kaikkialla ollut täysin selkeä.
- Kaavamääräykset, jotka käsittelevät alueen vahvoja ja tunnistettavia alueiden reunoja tukevat kaavarungon alueen hahmottamista ja kaupunkikuvallista jäsentymistä. Kaupunkikuvallista jäsentymistä tukevat myös vahvan kaupallisen julkisivun merkintä. Reunat sijoittuivat kuitenkin pääsääntöisesti alueille, joissa on jo tälläkin hetkellä merkittävä reunavyöhyke. Kaupunkitilallisen jäsentymisen näkökulmasta reunamerkintää olisi voinut harkita myös voimakkaasti kehittyville alueille, missä nykyisiä reunoja ei vielä ole.
- Tärkeä kaupunkitilojen sarja on ansiokas merkintä uusien kaupunkitilojen kehityksessä.
- Alueen reunojen merkintä sijoittuu pääsääntöisesti alueille missä on jo tälläkin hetkellä reunavyöhyke. Merkintää voisi hyödyntää voimakkaammin myös uusien kaupunkikuvaa jäsentävien reunojen esiin tuomiseen.
- Maamerkkien määrä ja niiden kaupunkikuvallinen sijainti vaihtelevat runsaasti eri suuralueiden välillä. Nämä olisi hyvä vielä tarkistaa ja tarvittaessa tasapainottaa alueiden hierarkian suhteessa.

Maamerkki

Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna

Vahva kaupallinen julkisivu

Tärkeä kaupunkitilojen sarja

Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila

Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila

Huomioita jatkosuunnitteluun

Yhteenveto kaavioista

Aviapolis eteläinen

Muura

Jumbo

Annefred

Koivuhaka

Tikkuraitti

Tikkurilan asema

Jokiniemi

Kaskela

Hakunila

Kuussilta

Fazerila

Rajakylä

Länsimäki

Huomioita jatkosuunnitteluun

Aviapoliksen suuralue

- Kaavarunko tukee laajamittaista muutosta ja hyödyntää uuden alueen tavoitteet, niiden tarkempi toteutuminen jää kuitenkin myöhempien suunnitteluvaiheiden vastuulle.
- Tiiviiseen kaupunkirakenteeseen merkitty viheryhteyksien luonne jää kaupunkikuvan kannalta hieman avoimeksi. Niiden merkintää voisi täydentää myös kaupunkikuvaa jäsentävänä ja muovaavana elementtinä.
- Tikkurilantien ja Lentoasemantien risteysalueen reunavyöhykkeiden rakentaminen tiealueen molemmin puolin yhtenäistää ja eheyttää risteysalueen kaupunkikuvaa. Kaavarunkoluonnoksesta ei kuitenkaan täysin selviä miten nykyiset heikosti rajautuvat katutilat kehittyvät keskustamaisiksi selkeästi rajautuviksi, kävelijän mittakaavaan soveltuviksi, viihtyisiksi katutiloiksi? Näitä on Aviapoliksen alueella useita ja esimerkiksi Tikkurilantien rajaava luonne ei korostu. Olisiko reunavyöhykkeen paikka joissain kohdin?
- Kaupunkikuvan muodostumisen vaiheisuus on jatkosuunnittelun haaste, johon tosin ei voi pelkällä kaavarungolla vaikuttaa, ellei siihen liitetä erillistä vaiheistuksen tarkastelua, jossa tarkasteltaisiin alueen suunnittelun ja toteuttamisen vaiheistamista.
- Väinö Tannerin tien ja Tasetien eteläpuolella sijaitsee voimajohtolinja: voiko linja estää kaupunkirakenteen kehitysmahdollisuuksia, jos voimalinjaa ei saada siirrettyä. Keskusta-alue ei tällöin pääse levittäytymään tien molemmin puolin.
- Jumbon C-alueen luonne ja sopivat keskustatoiminnot tulisi analysoida tarkoin. Kuinka paljon on luontevaa sijoittaa asumista kaavarunkoluonnoksen keskustatoimintojen alueelle, kun pysäkkiseudun pohjoisreuna rajautuu Kehä III:een.
- Jumbon pysäkki on sijoitettu liikenteelliseen solmukohtaan risteysalueelle, jolloin tiestö synnyttää estevaikutusta olevaan kauppakeskukseen saavuttaessa.
- Taskupuistoja ja aukioita olisi hyvä lisätä Väinö Tannerin tien ja Tasetien varrelle. Nyt alue jää Aviapoliksen muita alueita vähemmän vihreäksi. Alueen sisältä ei ole myöskään esitetty erillisiä aukiotiloja tai niitä yhdistäviä reittejä.
- Alueella on useita kehittyviä keskustatoimintojen alueita. Voiko kaikkiin syntyä houkuttelevaa asumista?

Tikkurilan suuralue

- Miten lähikeskusten alueet muotoutuvat kaupunkikuvallisesti, kun ovat pitkänomaisia ja jäsentyvät keskeisen tien varteen. Käveltävyyden kannalta pitkänomaisuus ei välttämättä ole houkutteleva rakenne.
- Lähikeskuksen jäsentyminen erityisesti Koivuhaassa vilkkaan liikenneväylän ja aluetta voimakkaasti halkaisevan ratikan ympärille voi olla haastava. Alueen imagon muuttuminen teollisuusvaltaisesta alueesta houkuttelevaksi aluekeskustaksi vaatii huomiota alueen jatkosuunnittelussa.
- Tikkurilassa maan alle johtavat tunnelien suuaukot ja niiden kaupunkikuvallinen merkitys ei korostu kaavarungossa. Raitiotien rakenteet ovat kokonaisuutena osana koko katutilan viihtyisyyttä.
- Kielotien ympäristön toiminnoiltaan sekoittuneen kaupunkiympäristön toteutuminen tulee varmistaa kaikin mahdollisin keinoin. Kielotien rooli Tikkurilan keskustan alueella kasvaa ratikan myötä. Liike-, toimisto- ja palvelutilojen rakentuminen katutasoon nauhamaisena vyöhykkeenä on lähtökohtana elävän katutilan syntymiselle.
- Hybridirakennusten suosiminen Tikkurilan keskusta-alueen täydennysrakentamisessa tulisi olla tärkeä periaate. Näin varmistetaan monipuolisen keskusta-aleen syntyminen.
- Pysäkkiseutu kestää useiden identiteetiltään vahvan rakennuksen syntymisen. Näin Tikkurilan imago vahvistuu edelleen. Maamerkkeinä ei ole kuitenkaan nostettu alueen nykyisiä maamerkkejä.
- Santaradan säilyminen voi vaikuttaa ympäristön viihtyisyyteen sekä siihen, voiko CL-alue toteutua. Kaupunkitilaa on jakamassa kaksi raidetta sekä kaasu- ja sähkölinjoja, jotka synnyttävät fyysistä ja kaupunkikuvallista estevaikutusta.
- Jokimaisema ja uusi Tikkurilan väritehtaan alueen kehittyvä kaupunkikuva tulisi nostaa maamerkeiksi.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Hakunilan suuralue

- Kävelyreittien jatkuvuus ja mahdollisuus vaihtoehtoisiin kävelyreitteihin erityisesti C-korttelialueiden läpi tulee mahdollistaa osana keskustamaisen alueen kehittymistä. Nyt yhteys on esitetty pohjois-eteläsuuntaisesti. Itä-Länsisuuntaisesti voisi pohtia myös alueen kokoavaa yhteyttä.
- Kaupunkivihreä tulisi huomioida osana Hakunilan ratikkakatuja. Hakunilan keskustan C-alueen kohdalla viheryhteydet katkeavat. Ne voisi nostaa vahvemmin myös osaksi kaupunkikuvaa, koska alueelta vähentyy ratikan seurauksena runsaasti katuvihreää.
- Kuussillan / Vaaralan alueella Vaaralanmäen ja Kelokallion kaupunkikuvallinen ja maamerkkimäinen luonne ja merkitys ei kaavarungosta hahmotu.
- Onko kaavarunkoluonnoksessa huomioitu Viikki-Malmi-ratikan liittyminen Kuussillan ratikkapysäkkiin?
- Kaavarunkoluonnokseen on merkitty maakunnallinen ekologinen yhteys, jonka vaikutus kaupunkikuvan jäsentymiseen tulee huomioida. Viheralueen reunan merkitystä kaupunkikuvallisena elementtinä ei ole korostettu, vaikka siihen olisi potentiaalia.
- Riskinä Rajakylän ja Länsimäen alueen kehittymiselle on voimajohtolinjan maakaapeloinnin toteutumatta jättäminen, mikä vaikuttaa niin asuinrakentamishankkeisiin kuin yhtenäisemmän kaupunkikuvan syntyyn.
- Porvoonväylän risteysalue ja Länsimäentien siltarakenteet ja rampit luovat kaupunkirakenteen jatkuvuudelle estevaikutuksen. Pienelle alueelle on sijoitettu runsaasti eri tavoitteita. Onko kaikki tavoitteet mahdollista yhdistää?
- Länsimäen Ratikkapysäkin välittömään läheisyyteen tulisi keskittää hyvin palveluita sekä varmistua siitä, että palvelut eivät jää liian hajautetusti alueelle. Nyt C-alue on pitkittäisenä Länsimäentien varressa, pääosin vain toisella puolen mikä haastavoittaa kaupunkikuvallista jäsentymistä. Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti kaupunkiaukio-merkintä ja ratikkapysäkki ovat melkoisen kaukana toisistaan.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Rakenne ja arviointikehikko

Maiseman ja kulttuuriympäristön vaikutusten arvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota alueen kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristön säilymis- ja kehittämisedellytyksiin kaavarungon alueella. Arvioinnissa on keskitytty suurimman muutospaineen alueeseen, eli ratikan linjauksen ja pysäkkien välittömään lähiympäristöön.

Arvioinnin aluksi on käsitelty kaavarungon yleisiä maisemaan kohdistuvia vaikutuksia, jonka jälkeen vaikutusten arviointi on esitetty suuralueittain. Työn tueksi on muodostettu kriteeristö, jonka avulla on tunnistettu kohteita tai alueita, joihin kohdistuu kaavarungon toteuttamisen seurauksena suuria tai kohtalaisia vaikutuksia. Kriteeristön pohjalta ja arvioinnin tueksi on suoritettu karttatarkastelu sekä kriteeristön mukaisten vaikutusalueiden sisälle jäävät kohteet on käyty läpi taulukkomaisena tarkasteluna. Kriteeristöjen metrimäärät ovat määrittyneet sen perusteella mille etäisyydelle vaikutukset maisemaan voivat kohdentua.

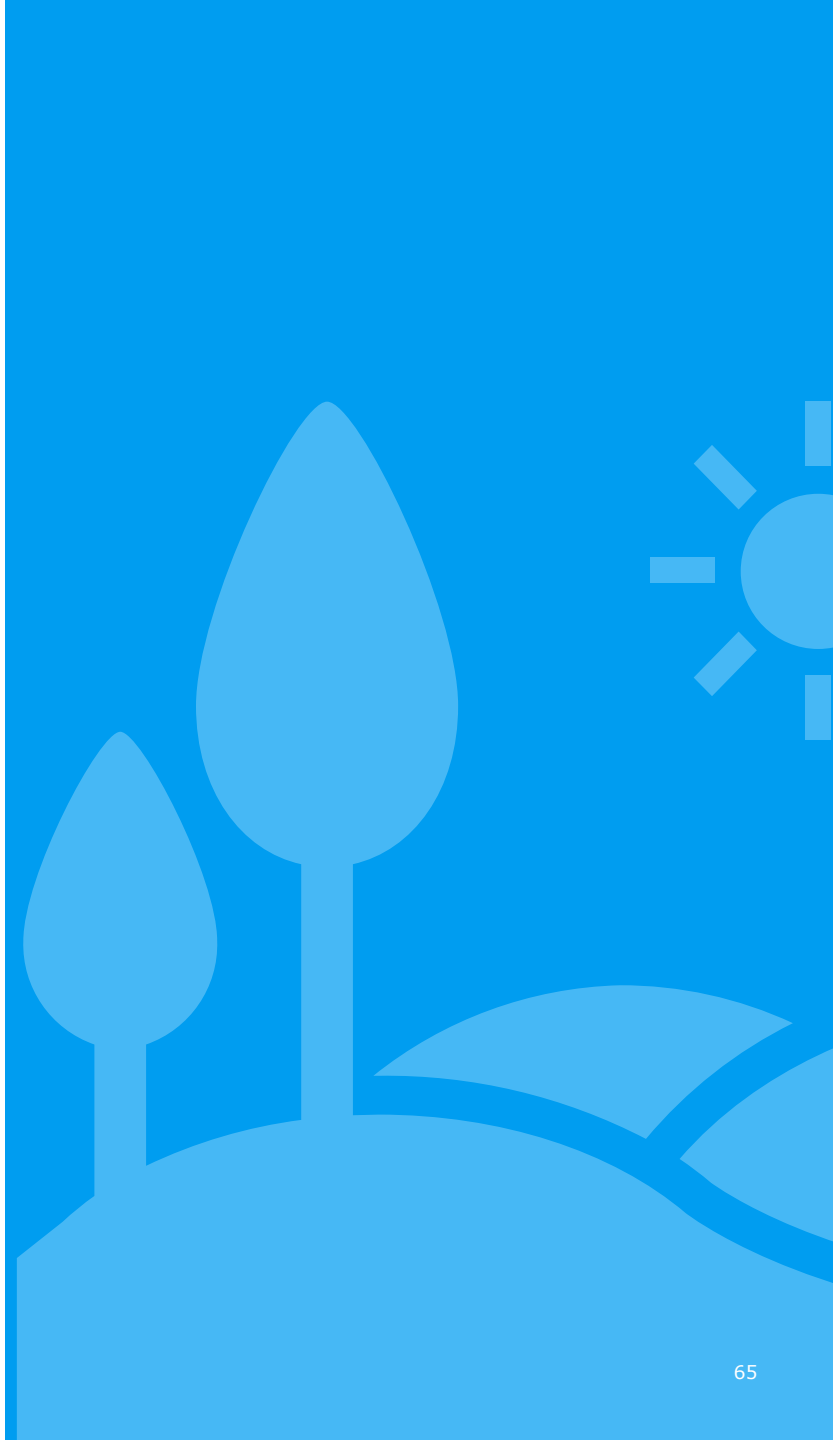
Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö

Kaavan toteuttamisella suuri vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu 300-500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos arvokohde sijoittuu 50-100 m etäisyydelle ratikkalinjasta.



Maisemavaikutukset yleisesti

Merkittävin kaavarungon vaikutus alueen maisemaan on itse ratikan ja sen pysäkkiympäristöjen rakentuminen. Ratikkalinja ja siten kaavarunkoluonnos sijoittuu useassa kohdin kuitenkin jo nykyisellääänkin rakennettuun tai voimassa olevassa yleiskaavassa rakentamiselle kaavoitettuun ympäristöön. Rakennettuun ympäristöön sijoittuessaan ratikan aiheuttama maisemallinen muutos ei ole niin merkittävä kuin sijoittuessaan aiemmin rakentamattomaan ympäristöön. Ratikka tuo kuitenkin ympäristöön uuden liikkuvan elementin ja ratasähkörakenteet, joita ei aiemmin kaupunkikuvassa ole ollut.

Kaavarunko mahdollistaa ja luo paineen kaupunkirakenteen tiivistymiselle erityisesti pysäkkiympäristöjen läheisyydessä, mikä osaltaan aiheuttaa painetta alueella sijaitseville kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille. Rakentaminen aiheuttaa aina maiseman muutoksen, mikä osaltaan vaikuttaa myös kohteiden luonteeseen ja asemaan kaupunkirakenteessa.

Ratikan ympäristön kaupunkirakenteen kehitys luo myös kehitysmahdollisuuksia maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille tuodessaan ne saavutettavammiksi ja näkyvämmiksi kaupunkirakenteessa. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ratikan pysäkkiympäristöjen läheisyydessä kontrasti maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteiden välillä myös kasvaa.

Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä. Tällaisia alueita sijaitsee Aviapoliksessa Plootukallion laidalla, Tikkurilassa Keravanjoen läheisyydessä ja Hakunilassa Kuussillanniityn alueella. Merkittävä maisemakuvallinen muutos kohdistuu myös voimajohtojen mahdollisesta siirtymisestä maan alle. Voimajohtojen poistuminen maisemasta voidaan kuitenkin nähdä positiivisena maisemaa eheyttävänä muutoksena.

Kaavarungossa on nostettu esille kehitettävät historialliset tieympäristöt, jotka sijoittuvat monin paikoin samaan kaupunkikäytävään myös ratikkalinjan kanssa. Tämän seurauksena historiallisten tieympäristöjen nykytilaan kohdistuu vaikutuksia, mutta niiden kehittäminen on mahdollista linjauksen kokonaiskehityksen yhteydessä.

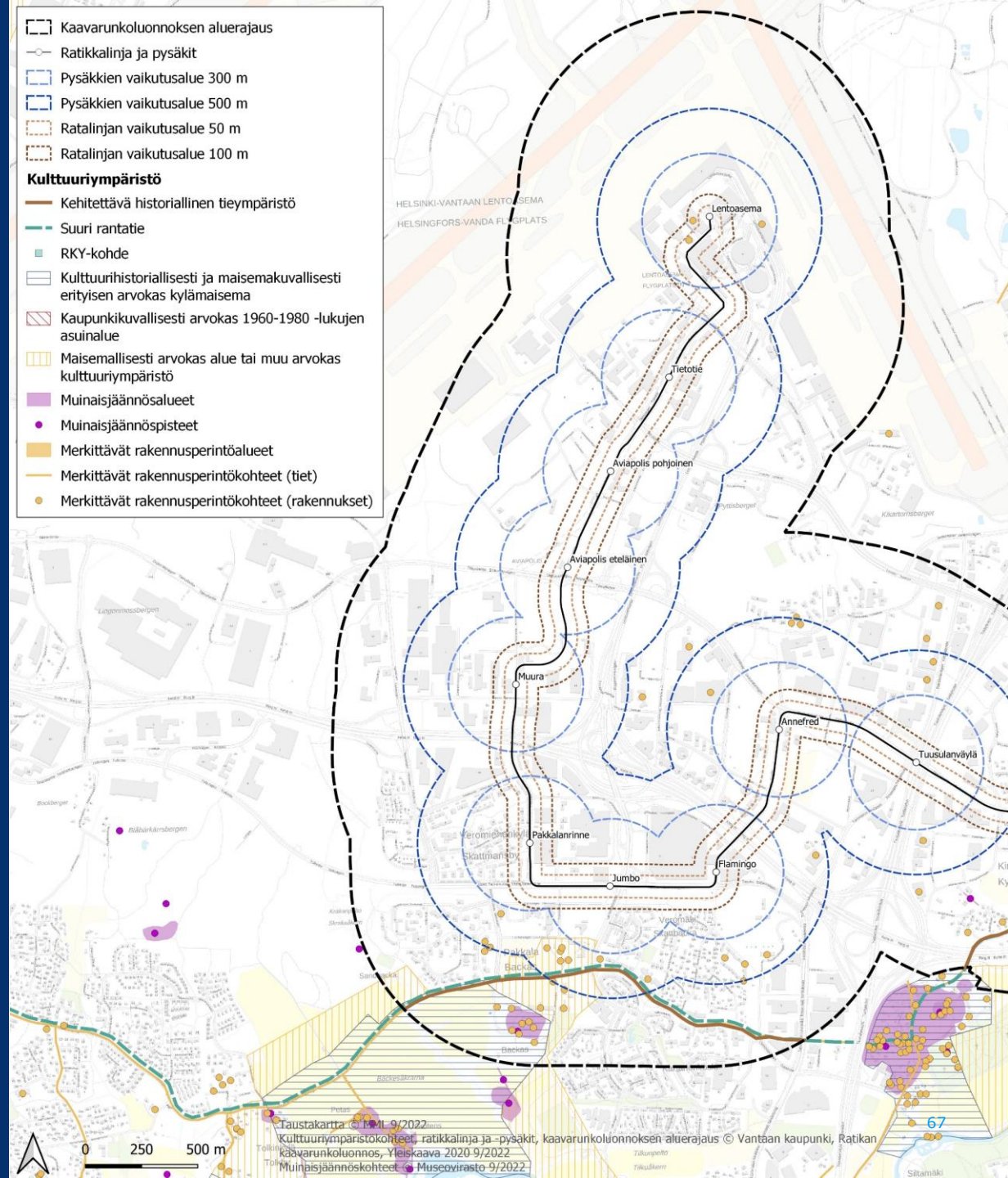
Aviapoliksen suuralue

Aviapoliksen suuralueella kaavarunkoluonnoksen maisemaa ja kaupunkitilaa leimaava piirre on aiempi teollisuushistoria, joka vaihettuu Vantaanjoenlaakson maisemallisesti arvokkaisiin viljelyalueisiin. Alue on ollut voimakkaan kaupunkikuvallisen murroksen aluetta jo jonkin aikaa ja kaavarunkoluonnos tukee tämän muutoksen jatkumista.

Yksittäisiä rakennusperintökohteita lukuun ottamatta kaavarunkoluonnoksen alueella maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteista nousee esille nousee Backaksen kartanoympäristö ja Vantaanjoen kulttuurimaisema sekä näihin liittyvät kohteet ja alueet. Tämä on ainoa kulttuuriympäristön arvokohteista, joka sijoittuu suuren vaikuttavuuden alueelle (alle 300 m etäisyydelle pysäkkiympäristöstä) lukuun ottamatta lentoasemaan liittyvää rakennusperintöä.

Kohtalaisen vaikutuksen alueelle sijoittuu useita rakennusperintökohteita, jotka ovat pääsääntöisesti yksittäisiä rakennuksia. Näiden sijoittumiseen tai rooliin kaupunkirakenteessa ei kuitenkaan kaavarunkoluonnos yleisesti tuo merkittävää muutosta.

Kuva 26: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Aviapoliksen suuralueella.



Aviapoliksen suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Lentoaseman ympäristössä sijaitsee kolme lentoaseman kiinteistöihin liittyvää rakennusperintökohdetta. Näitä ei ole kuitenkaan esitetty Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen selostuksessa esitetyssä kartassa.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Vähäinen

Rakennukset sijaitsevat jo nyt lentoasemaympäristössä, joka on hyvin rakennettu, tekninen ja teollinen. Ratikan tuoma muutos ympäristön nykytilaan verrattuna ei ole uhka rakennuksille, jotka on alun perinkin rakennettu tukemaan liikkumista ja matkustamista.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Kohtalaisella vaikutusalueella sijaitsee useita rakennusperintökohteita, jotka ovat pääsääntöisesti yksittäisiä rakennuksia. Merkittävin keskittymä alueella on Lustikullan kartanoalueen rakennukset. Kartanokokonaisuus on myös herkkä muutoksille ollessaan mittakaavaltaan ympäröiviä alueita pienipiirteisempää.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen / Kohtalainen

Rakennusten sijoittumiseen tai rooliin kaupunkirakenteessa ei kaavarunkoluonnos yleisesti tuo merkittävää muutosta. Poikkeuksena Lustikullan kartanoalue, jonka läheisyyteen on odotettavissa muutospaineita, ja siten sen visuaalinen ympäristö muuttuu.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE TAI MUU ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Jumbon pysäkistä alle 300 m päähän sijoittuva arvoalue käsittää Lustikullan ja Backaksen kartanoympäristöt ympäröivine alueineen. Alue vaihettuu osaksi Vantaanjoen laaksoa ja sen arvokasta kulttuurimaisemaa.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Kohtalainen

Arvoalueen ja ratikan välittömän pysäkkiympäristön väliin sijoittuu jo nykyisellään rakennettua ympäristöä eikö välitöntä muutosta alueen ympäristöön ole odotettavissa. Avointa maisemaa rajaavan ympäristön muutos voi kuitenkin vaikuttaa myös koko alueen luonteeseen, jos rakentaminen nousee merkittävästi metsärajan yläpuolelle. Muutoksia alueeseen tuo myös sen saavutettavuuden paraneminen.

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ, SUURI RANTATIE

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie, kulkee kaavarunkoluonnoksen etelälaidassa, Backaksen ja Lustikullan kartanoalueiden välistä kohti Helsingin pitäjän kirkonkylää. Tieympäristön historialliset ominaispiirteet ovat havaittavissa, vaikka yhteys on osa modernia tieverkkoa.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Suuren rantatien luonne ja merkitys osana kaupunkirakennetta on vuosisatojen aikana muuttunut. Ratikan rakentaminen ei sijoitu aivan linjauksen läheisyyteen, mutta pysäkkiympäristöjen läheisyyteen sijoittuva rakentamispaine ja siten välillisesti myös tieverkon parantamisen paine aiheuttavat myös rantatien linjaukselle muutospaineita. Toisaalta joukkoliikenteen kehittäminen mahdollistaa Suuren rantatien linjauksen kehittämisen kevyen liikenteen ehdoilla autoliikenteen tarpeiden vähentyessä.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Tikkurilan suuralue

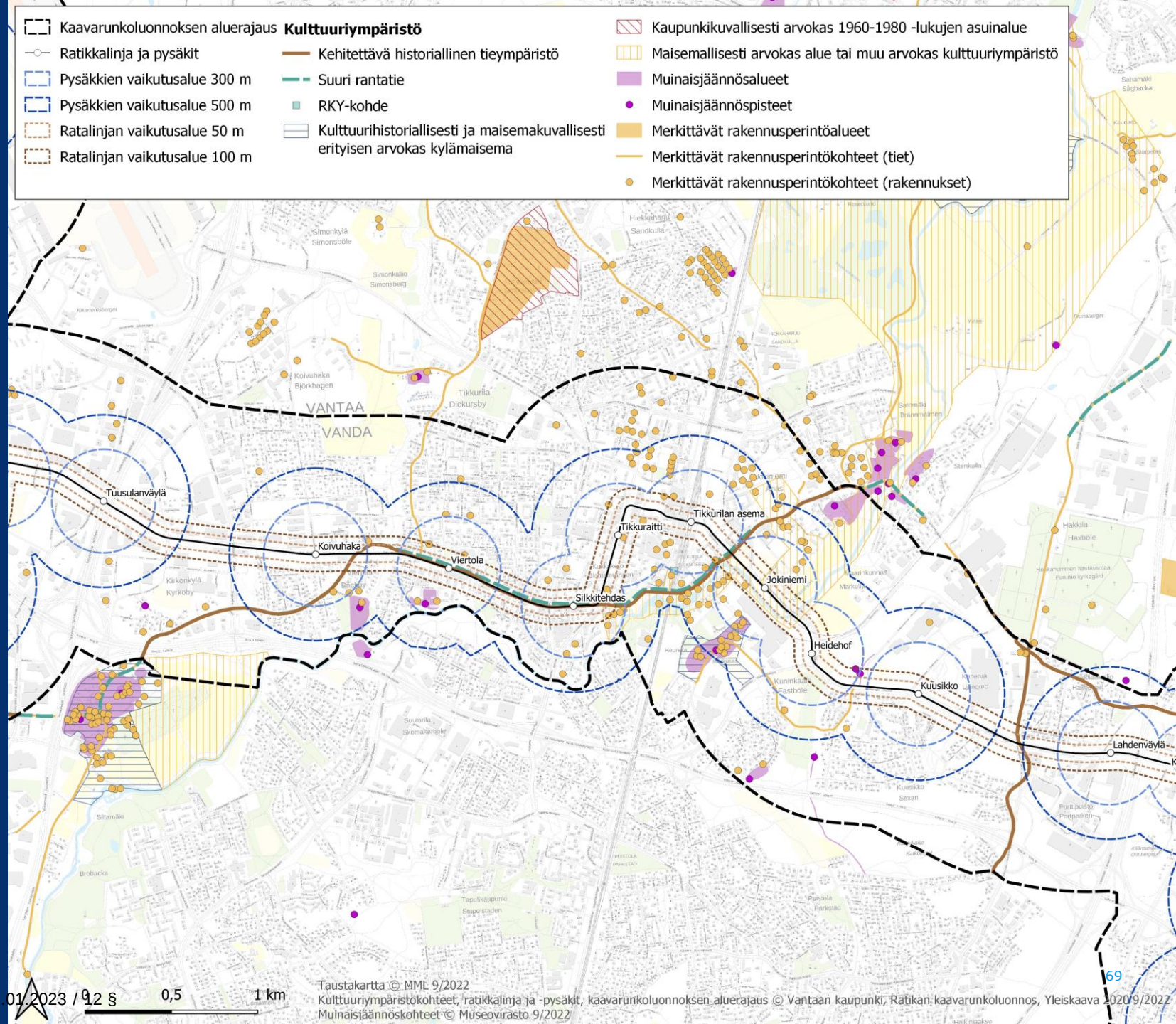
Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema ja teollisine rakennusperintöineen. Kaavarunkoluonnoksen myötä alueelle syntyy täydennysrakentamispainetta, mikä heijastuu muutospaineena arvokohteiden ympäristöihin sekä itse arvokohteisiin.

Arvokohteet keskittyvät Keravanjoen läheisyyteen ja Tikkurilan keskustan alueelle, missä on erityisen runsaasti rakennusperintökohteita. Ratikan linjaus kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen läpi ja myös Jokiniemen pysäkki sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle alueelle.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie kulkee Koivuhaan kohdilta idän suuntaan Tikkurilantien kohdalla samassa kohdin missä myös ratikan linjaus kulkee. Junaradan itäpuolella ratikan linjaus myös risteää Suuren rantatien linjauksen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella sijaitsee myös useita muinaisjäännösalueita ja yksittäisiä muinaisjäännöksiä.

Kuva 27: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Tikkurilan suuralueella.



Tikkurilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ, SUURI RANTATIE

Suuri rantatie kulkee Helsingin pitäjän kirkon suunnasta ja kääntyy Tikkurilantien linjauksen mukaiseksi Koivuhaan länsipuolella. Suuren rantatien linjaus kulkee Tikkurintietä aina Vanhalle Porvoontielle. Tieympäristön historialliset ominaispiirteet ovat osittain havaittavissa, vaikka yhteys on osa modernia tiestöä.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Osuudella, jossa ratikan linjaus kulkee samassa kohdin historiallisen tielinjauksen kanssa tulee kohteen kehittämismahdollisuuksiin kiinnittää erityistä huomiota. Alueen muutospaineet ovat suuret ja ratikan luonne modernina liikkumisvälineenä on hyvin erilainen kuin Suuren rantatien alkuperäinen luonne. Samaan katukäytävään kohdistuu erilaisia tavoitteita, joista tieympäristön linjaus on yksi.

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Tikkurilan suuralueella suuren vaikutuksen alueelle sijoittuu runsaasti arvokasta rakennusperintöä. Merkittävimmät näistä ovat Tikkurilan keskustan raiteen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat rakennukset ja Keravanjoen rannan teollisuushistoriaan liittyvät rakennukset.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri / Kohtalainen

Arvokkaat rakennukset sijoittuvat paikoin alle 50 m etäisyydelle ratikkalinjasta, jolloin niihin kohdistuu mahdollisesti rakentamisaikaisia vaikutuksia. Tikkurilan alueen kehittämispaine on myös suuri, jolloin yksittäisiin rakennuksiin ja niiden ympäristöihin kohdistuu vaikutuksia. Keravanjoen ympäristön arvokohteisiin ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia. Kaavarunkoluonnoksessa ei ole kaavamääräyksin tai -merkinnöin nostettu esille rakennusperintöä huomioivia ohjaavia merkintöjä.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Tikkurilan suuralueella sijaitsee myös runsaasti rakennusperintöä kohtalaisen vaikutuksen alueella. Merkittävin keskittymä on Keravanjoen ympäristössä ja Tikkurilan aseman koillis- ja luoteispuolilla.

Herkkyys: Vähäinen
Vaikutus: Vähäinen

Tikkurilan alueella kaavarunkoluonnos tukee alueen tiivistymistä ja siten muutospainetta kohdistuu voimakkaasti myös rakennusperinnön kohteille. Kohteiden runsaudesta johtuen voi olla, että vaikutukset kohdistuvat epätasaisesti eri kohteiden välillä. Kaavarunkoluonnoksessa ei ole kaavamääräyksin tai -merkinnöin nostettu esille rakennusperintöä huomioivia ohjaavia merkintöjä.

RAKENNUSPERINTÖ, VIIVAMAINEN KOHDE

Viivamaiset kohteet ovat historiallisia tielinjauksia, joita ei kuitenkaan ole nostettu kaavarungossa kehitettäviin historiallisiin tielinjauksiin. Nämä tielinjaukset eivät sijoitu ratikkalinjan välittömään lähiympäristöön.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Viivamaisten kohteiden linjaukset kulkevat kohtisuoraan ratikkalinjaan nähden, jolloin niihin kohdistuvat vaikutukset jäävät vähäisiksi. Merkittäviä vaikutuksia voi kohdistua kohteiden ratikan linjauksen puoleisiin päihin.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Tikkurilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RKY-KOHTEET
Kaavarungon alueella sijaitsee yksi RKY-kohde, Tikkurilan vanhan asemarakennus.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Kaavarungolla ei nähdä olevan negatiivisia vaikutuksia kohteeseen, koska rakennus on vakiinnuttanut asemansa kaupunkirakenteessa. Positiivia vaikutuksia voi syntyä alueen ympäristön kehittyessä ja saavutettavuuden parantuessa.

MUINAISJÄÄNNÖSALUE JA MUINAISJÄÄNNÖSPISTEET
Vaikutusalueella sijaitsee kolme muinaisjäännösaluetta sekä niiden ympäristössä sijaitsevat pistemäiset kohteet. Nämä ovat kaikki vanhoja kylänpaikkoja.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Suuren vaikuttavuuden alueelle sijoittuvat Viertolan ja Kuninkaalan pysäkkien läheisyydessä sijaitsevat kylänpaikat. Muinaisjäännösalueet voivat olla maisemassa heikosti havaittavissa, jolloin ne ovat alttiita ympäristön muutoksille, vaikka itse kohteen alueelle ei kohdistuisi muutoksia.

KULTTUURIHISTORIALLISESTI JA MAISEMAKUVALLISESTI ERITYISEN ARVOKAS KYLÄMAISEMA
Ratikan suuren vaikutuksen alueelle sijoittuu Kuninkaalan (Fastbölen) arvokas kylämaisema. Alue sijoittuu rataan nähden rakennusmassojen taakse ja lähin Jokiniemen asema sijoittuu Keravanjoen toiselle puolen.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Arvokas kylämaisema sijoittuu Jokiniemen pysäkkiympäristön läheisyyteen, mutta yhteys joen toiselle puolen on kohdalla huono. Kohteen merkitystä voi kehittää parantamalla yhteyksiä ratikalle. Toisaalta yhteyksien parantuessa, myös muutospaine alueen ympäristössä voinee kasvaa.

KULTTUURIYMPÄRISTÖ
Keravanjoen ympäristöön sijoittuu maisemallisesti arvokas alue, jonka läpi ratikkalinja kulkee.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Ratikka kulkee maisemakuvallisesti arvokkaassa alueessa. Visuaaliset vaikutukset ovat merkittävät ratikan ja sen rakenteiden sijoittuessa avoimeen maisemaan ja paikoin osaksi tunnistettua reunavyöhykettä. Kohdan ympäristösuunnittelussa tulee huomioida maisematilan jatkuminen Keravanjoen varressa.

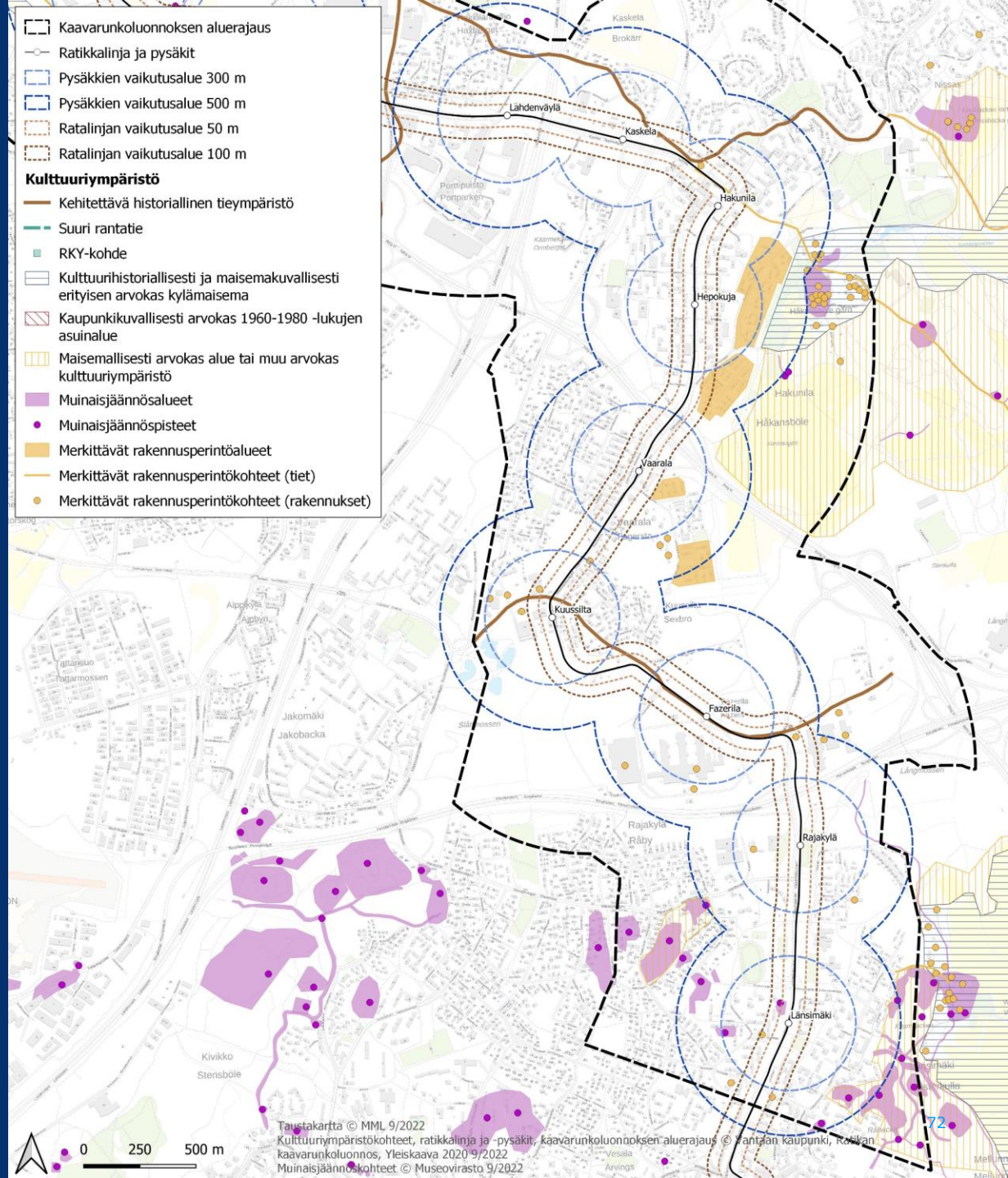
Hakunilan suuralue

Hakunilan suuralueella kaavarunkoluonnoksen alueella on eri alueilla hyvin erilaiset leimalliset piirteensä ja arvokohteensa. Hakunilan ja Hepokujan pysäkkien läheisyydessä on laajoja rakennusperintöalueita sekä Håkansbölen kartanoalue laajoine kulttuurimaisemineen. Etelässä Länsimäen aluetta leimaavat sotahistorialliset muinaisjäännösalueet linnoituslaitteineen.

Alueella on myös muutospainetta ja alueiden kehittämispotentiaalia runsaasti, vaikkakin muutospaine ei ole ihan niin voimakas kuin muilla ratikan kaavarunkoluonnoksen suuralueilla. Länsimäen alueella kaavarunkoluonnoksessa on esitetty myös voimalinjan poistamista mitä on suuri positiivinen maisemallinen muutos.

Arvokohteista alueella sijaitsevat pohjoisosassa Suuri rantatie/kehitettävä historiallinen tieympäristö, joka kulkee ratikkalinjan pohjoispuolella. Hakunilan alueella sijaitsee Håkansbölen kartanoalue liittyvine arvokohteineen sekä Hakunilan rakennusperintöalueet. Kuussillan kohdalla Kuussillantiellä ja Fazerilantiellä kulkee kehitettävä historiallinen tieympäristö. Etelässä Länsimäen alueella ympäristön ominaispiirteisiin kuuluvat muinaisjäännösalueet ja linnoituslaitteiden jäänteet. Merkittävä osa kaavarungon alueen arvokohteista jää Hakunilan suuralueella yli 500 m etäisyydelle ratikkalinjan pysäkkiympäristöistä.

Kuva 28: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Hakunilan suuralueella.



Hakunilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RAKENNUSPERINTÖ VIIVAMAINEN KOHDE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kaksi eri kehitettävää historiallista tieympäristöä. Pohjoisempi kulkee ratikan linjauksen ja Kyytitien pohjoispuolelle. Linjaus kulkee hyvin lähellä ratikkalinjaa Skomarsin torpan läheisyydessä. Eteläisempi kehitettävä historiallinen tielinjaus kulkee Kuussillantietä ja Fazerilantietä noudatellen.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen

Lähimmillään ratikan rakentaminen ulottuu pohjoisemman tielinjauksen välittömään lähiympäristöön, varsinkin Skomarsin torpan kohdalla. Historiallinen tielinjaus ei kuitenkaan ole nykyisellään kovin selkeästi hahmotettavissa, joten sen esille nostamisessa alueella on potentiaalia. Eteläisempi tieympäristö on nykyisellään osana tieverkkoa. Tielinjaus sijoittuu osittain ratikan kanssa samalle katualueelle, mikä vaatii tavoitteiden yhteensovittamista.

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kolme rakennusperintökohdetta aivan radan välittömään läheisyyteen.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Aivan ratalinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuvien rakennusten sijainti kaupunkirakenteessa ja ympäristö muuttuu ympäristön muutoksen myötä. Kohteita ei ole nostettu kaavarunkoluonnoksessa ohjaavin kaavamerkinnöin.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu vähäisessä määrin kohtalaisen vaikutusalueen rakennusperintöä. Ainoa keskittymä on Håkansbölen kartanon alueella, joka kuitenkin rajautuu suurimmaksi osaksi yli 500 m etäisyydelle Hakunilan pysäkistä.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen / Vähäinen

Hakunilan suuralueella kaavarunkoluonnos tukee alueen tiivistymistä ja siten muutospainetta kohdistuu myös rakennusperinnön kohteille. Kohteiden määrästä johtuen niiden huomioiminen alueen kehittyessä on kuitenkin mahdollista.

RAKENNUSPERINTÖALUE

Vaikutusalueelle sijoittuu neljä aluemaista rakennusperintökohdetta. Nämä ovat asuinalueita Vaaralassa ja Hakunilassa. Lähimmillään alueet sijoittuvat alle 50 m etäisyydelle ratikkalinjasta.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Rakennusperintöalueet ovat yhtenäisiä asuinalueita. Ratikkalinja ei sijoitu alueille ja vaikka rakentaminen sijoittuu paikoin välittömään lähiympäristöön ei ratikan nähdä vaarantavan alueiden arvoa.

Hakunilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ

Viivamainen rakennusperintökohde on Skomarsin torpalta Håkansbölen kartanoon kulkeva tie. Yhteys on nykyään suurimmalta osin kevyen liikenteen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Tie kulkee pääosin poispäin ratikkalinjasta. Ainoastaan yhteyden läntisin pääty sijoittuu alueelle, jossa on odotettavissa muutoksia.

MUINAISJÄÄNNÖSALUE, MUINAISJÄÄNNÖSPISTEET

Muinaisjäännösalueita ja muinaisjäännöspisteitä sijaitsee ratikan vaikutusalueella Länsimäessä, missä sijaitsee runsaasti 1700-luvun linnoituslaitteita.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen / Vähäinen

Suurin osa muinaisjäännösalueista sijaitsee kohtalaisen vaikutuksen alueella, jolloin niihin kohdistunee muutospaineita alueen tiivistymisen myötä. Aivan Länsimäen pysäkin läheisyydessä sijaitseva muinaisjäännösalue tulee huomioida alueen kehittyessä ja sen asema kaupunkirakenteessa saattaa vaarantua.

KULTTUURIHISTORIALLISESTI JA MAISEMAKUVALLISESTI ERITYISEN ARVOKAS KYLÄMAISEMA

Håkansbölen kartano ympäröivine alueineen sijoittuu noin 350 m Hepokujan pysäkistä länteen. Alue sijoittuu maisemallisesti merkittävästi avointen alueiden keskelle.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Håkansbölen kartanoalue sijoittuu linjauksen lähelle, mutta yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen ratkaisujen takia välitöntä maisemavaikutusta ei synny. Alueen saavutettavuus kuitenkin paranee ja siten alueelle syntyy kehittämismahdollisuuksia.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE TAI MUU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Maisemallisesti arvokkaita alueita sijoittuu kolmessa kohdin ratikan vaikutusalueelle. Håkansbölen kartanon ympäröivät alueet, Länsimäen linnoituslaitteiden ympäristö sekä Maratonpuisto.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Håkansbölen kartanoalue sijoittuu linjauksen lähelle, mutta yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen ratkaisujen takia välitöntä maisemavaikutusta ei synny. Länsimäen arvoalueille ei myöskään synny välitöntä maisemavaikusta.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Yleistä

- Kokonaisuutena Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos ei suoraan vaaranna alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa. Muutamassa kohdin tarkka yhteensovittaminen on tarpeen, kun ratikka tulee todella lähelle.
- Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma.
- Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkimaisemaa ja sen näkymiä sekä luo painetta muutokseen kulttuurimaiseman ja kulttuurihistorian arvokohteille.
- Voimajohtolinjojen muuttaminen maanalaisiksi tuo alueelle positiivisen muutoksen.
- Historiallisten tieympäristöjen huomioiminen kaavarunkoluonnoksessa on kiinnostava nosto liikkumisen kulttuurihistorian saralla ja se nivoo kulttuurihistorian osaksi tulevaa liikkumista.

Merkittävimmät vaikutukset arvoalueille

- Historialliset tielinjaukset sijoittuvat useissa kohdin samalle katualueelle ratikan linjauksen kanssa, mikä aiheuttanee yhteensovittamisen tarvetta.
- Tikkurilan alueella on runsaasti arvokasta rakennusperintöä, joiden lähiympäristössä on merkittävä muutospaine.
- Keravanjoen ympäristöön kohdistuu merkittävä muutos ratikan linjauksen sijoittuessa sen keskelle katkaisten näkymälinjoja.
- Backaksen kartanoalueeseen sekä Vantaanjoen laaksoon ei kohdistu välittömiä visuaalisia muutospaineita, mutta niiden saavutettavuus paranee huomattavasti.
- Håkansbölen kartanoalueeseen ympäröivine arvokohteineen ei kohdistu välittömiä visuaalisia muutospaineita, mutta alueen saavutettavuus paranee huomattavasti.
- Länsimäen muinaisjäänteiden arvokeskittymän lähiympäristöön kohdistuu muutospaineita, jotka voivat välillisesti heijastua myös muinaisjäännösalueisiin.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Historiallisten tieympäristöjen nosto on erittäin hyvä ja se on syytä säilyttää.

Kaavarunkoluonnoksessa on tarkennettu yleiskaavaa onnistuneesti, mutta kulttuuriympäristön osalta paikallisten arvokohteiden huomioimista tulisi tarkistaa. Kulttuuriympäristö on kokonaisuutena jäänyt vähemmälle huomioille ja sen säilymis- ja kehittämisedellytyksissä on pitkälti tukeuduttu yleiskaavan kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Kaavarunkoluonnoksella voisi kuitenkin olla merkittävämpi ohjausvaikutus paikallisesti arvokkaiden kulttuuriperintökohteiden huomioimisessa alueen tulevassa kehityksessä. Tämän voisi toteuttaa esimerkiksi alueellisella merkinnällä merkittävimpien arvotihentymien läheisyydessä.

Kaavamääräykset ovat kulttuuriympäristön osalta vähäiset, paikalliselta tasolta kaavassa on tuotu kohteita esille vain vähäisesti. Esimerkiksi Tikkurilan alueen rakennusperintöä voisi huomioida kaavassa jollain tasolla. Tällä hetkellä kaavarunko ei juurikaan tue useiden paikallisten rakennusperintökohteiden säilymismahdollisuuksia niiden sijaitessa ilman erillistä kaavamerkintää C-alueella.

Arvokohteiden kehittämispotentiaalin varmistamiseksi yhteyksiä pysäkeiltä myös arvokohteiden suuntaan voisi tuoda esille. Esimerkiksi Håkansbölen kartanoalueelle kulkevaa historiallista tielinjaa ei ole nostettu kehitettäväksi tieympäristöksi.

Kaavarunkoluonnoksen kaavamerkinnät ja -määräykset

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaksi kaavamääräystä, jotka suoraan kohdistuvat maiseman ja kulttuuriympäristön kohteisiin. Lisäksi on määritelty useita kaupunkikuvaa määrittäviä kaavamerkintöjä.
- Arvokkaan kulttuuriympäristömerkinnän ulkopuolelle jää merkittävä osa paikallisesti arvokkaasta rakennusperinnöstä ja kulttuuriympäristön huomioiminen tukeutuu voimakkaasti yleiskaavaan sekä valtakunnallisten ja maakunnallisten arvojen huomioimiseen.
- Kehitettävä historiallinen tieympäristö -kaavamerkintä on uusi nosto kaavarunkoon verrattuna yleiskaavaan. Kaavamerkintä sopii luontevasti kaavarunkoon, jossa ratikka on merkittävä linja kaupungin halki, kuten aikoinaan myös historialliset tielinjauksetkin.

Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maankunnallisesti 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 mukaisesti maankäytön kanssa.

Kehitettävää historiallinen tieympäristö

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

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

Luonto

Vaikutukset luontoon

Rakenne ja arviointikehikko

Luontoon kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdistettu kaavarunkoluonnoksen alueen viherympäristön määrään, laatuun, monipuolisuuteen ja kytkeytyneisyyteen sekä ekologisiin verkostoihin. Lisäksi on tarkasteltu vaikutuksia ekosysteemipalveluihin sekä uhanalaisiin, erityisesti suojeltaviin ja EU:n luonto- ja lintudirektiivin suojelemiin lajeihin ja muihin luontoarvoja ilmentäviin lajeihin.

Vaikutusten tason määrittämiseksi tiedossa olevien luontokohteiden herkkyyttä ja vaikutusten merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijatyönä, jonka tueksi on määritelty arviointikehikko. Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa on tarkasteltu kohteiden merkittävyyden ja herkkyyden kautta.

Kohteet on luokiteltu käytettyjen aineistojen perusteella seuraavasti:

Luokka 1: Lain suojaamat luontokohteet ja luontokohteet, joiden säilyminen on edellytys muiden kohteiden toiminnan ja ominaisuuksien säilyvyyden kannalta

- vesilain suojelemat vesiluontokohteet
- luonnonsuojelulain suojelemat luontotyypit
- erityisesti suojeltavien lajien esiintymät
- EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymät
- ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset)
- luonnonsuojelualueet ja -aluevaraukset

Luokka 2: Huomionarvoiset ja maankäytössä suositellusti huomioitavat luontokohteet

- II- ja III-luokan lepakkoalueet
- II- ja III-luokan luontotyyppialueet
- merkittävät linnustoalueet
- lahokaviosammalen esiintymisalueet
- huomionarvoisten lajien esiintymät
- arvokkaat elinympäristökohteet

Kummallekin luokalle on paikkatietotarkastelussa määritelty 0-100 m puskurialueet, joiden sisällä kohteisiin kohdistuvat vaikutukset ovat joko ilmeisiä tai mahdollisia. Vaikutusten tarkempaa merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijatyönä ja merkittävimmät kohteet on taulukoitu.

Maakunnallisille ekologisille yhteyksille on lisäksi määritelty 0-300 m puskurialueet, sillä taajama-alueilla se on maakuntatason ekologiselle yhteydelle vähimmäissuositusleveys. Paikallisten ekologisten yhteyksien vähimmäissuositusleveys on 100 m (Ojala 2018: Vantaan ekologiset yhteydet).

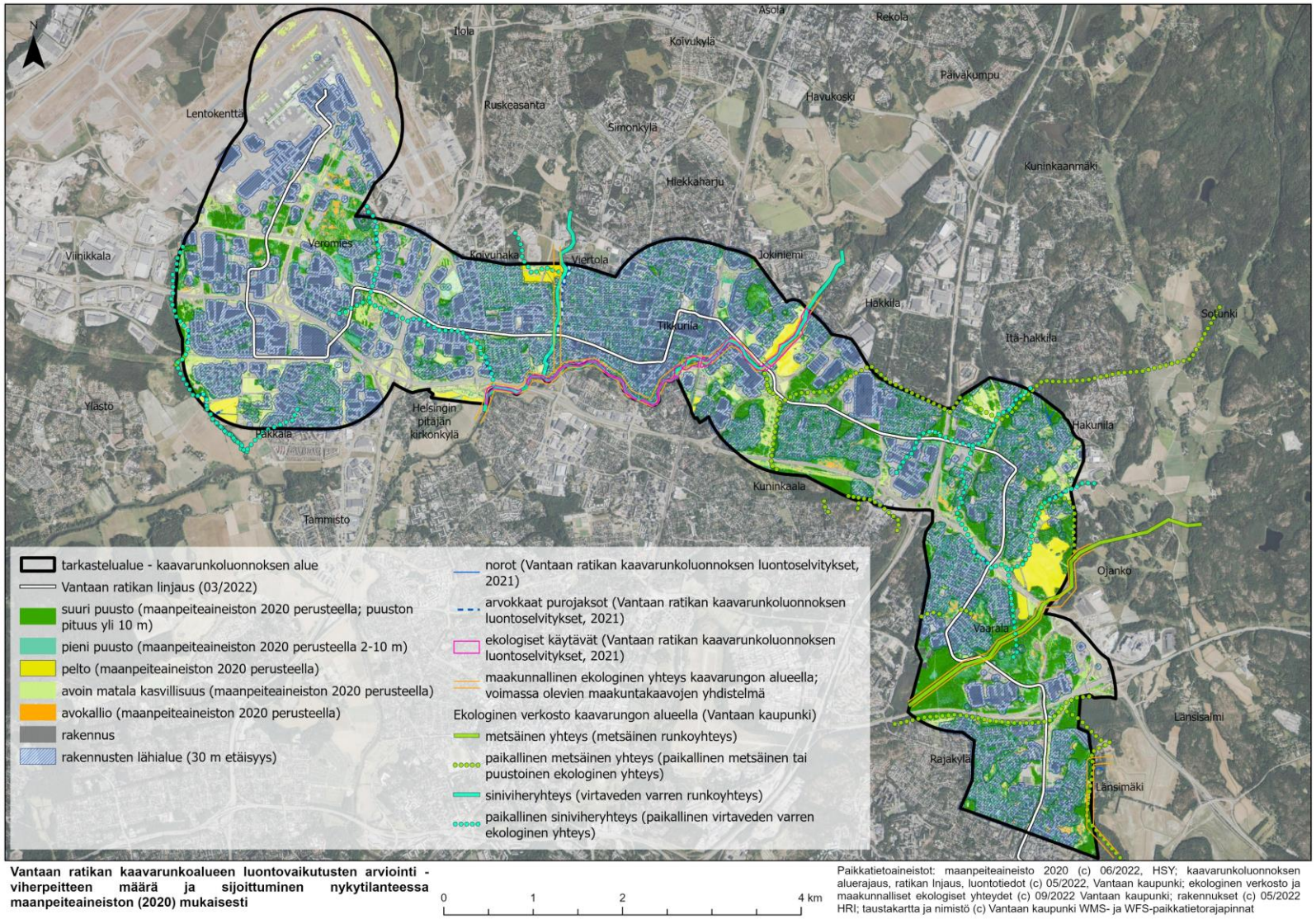
Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa

Viherpeitteen määrää ja sijoittumista nykytilanteessa tarkasteltiin HSY:n maanpeiteaineiston (2020) viherympäristöä kuvaavien aineistojen avulla (puusto, matala viherpeite, avokalliot, pellot).

Rakennuksiin liittyväksi viherpeitteeksi tulkittiin tässä tarkastelussa rakennusten lähialueen viherpeite 30 m etäisyydellä rakennuksista. Tämä jaottelu antaa peruskuvan yhtenäisempien luontoalueiden määrästä ja sijoittumisesta kaavarunkoalueelle.

Puustoisimmat alueet sijoittuvat nykytilanteessa kaavarunkoalueen luoteisosaan Veromiehen alueelle sekä kaakkoisosaan Vaaralan alueelle. Kaavarunkoalueen keskiosassa laajoja viherpeitteisiä alueita ei ole ja viherpeite muodostuu piha-alueista ja pienistä viheralueista. Hakunilan ja Kuninkaalan alueella rakennettuja alueita ympäröi laajempia, mutta osin muodoltaan pirstaleisia pelto-, niitty- ja metsäalueita.

Nykytilanteessa maanpeiteaineiston (HSY 2020) perusteella viherpeitteinen pinta-ala (sisältäen avokalliot, avoimet matalat kasvillisuusalueet sekä eri tavoin puustoiset alueet) koko tarkastelualueella on 1197 ha. Muualla kuin rakennusten lähialueella (30 m etäisyys rakennuksista) olevan viherpeitteen määrä on 825 ha. Tästä puustoisia (puuston korkeus yli 10 m) on n. 325 ha.



Kuva 29: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa.

Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa:

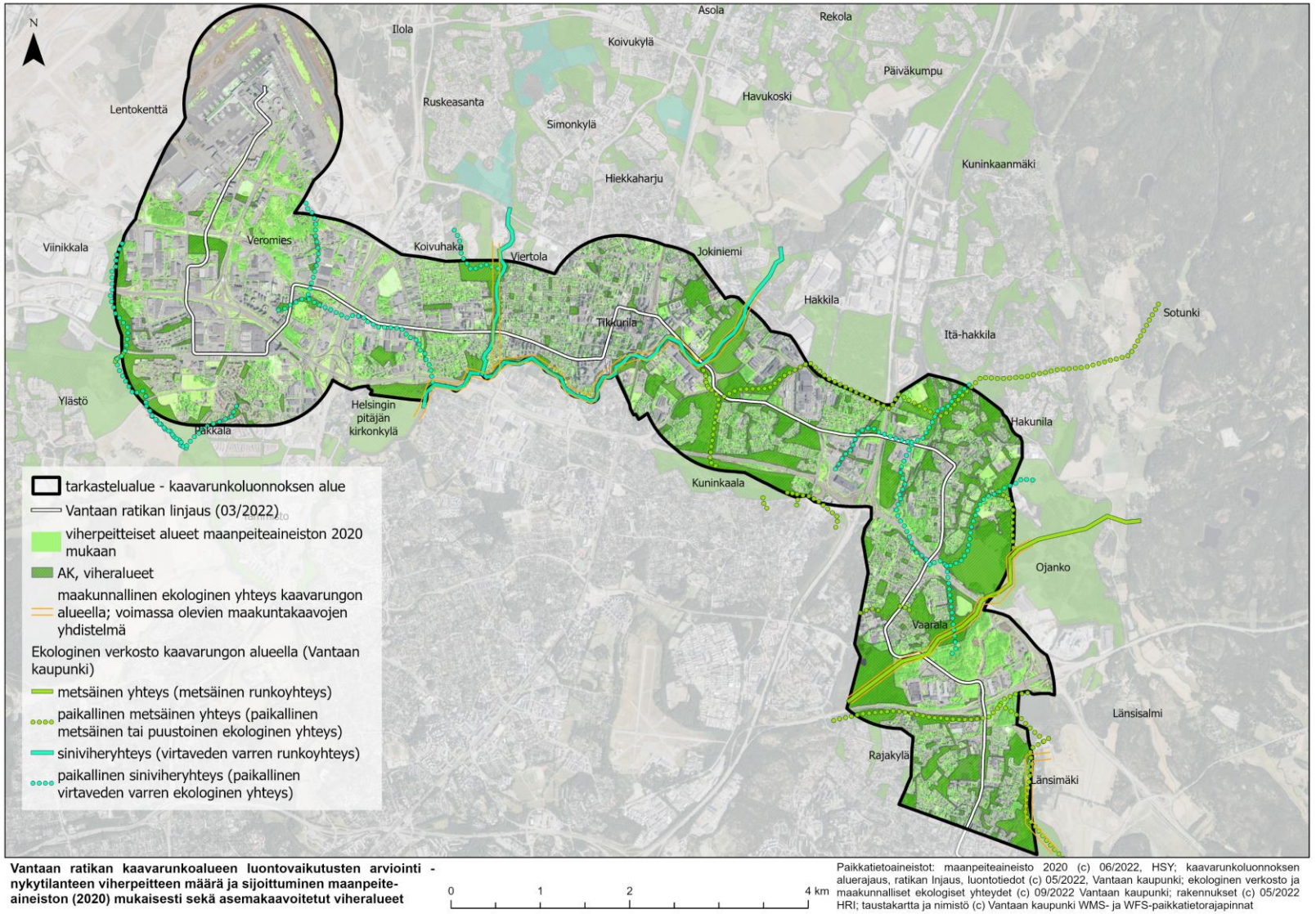
Asemakaavojen viheralueet

Viherpeitteen määrää ja sijoittumista nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin tarkasteltiin HSY:n maanpeiteaineiston (2020) viherympäristöä kuvaavien aineistojen avulla (puusto, matala viherpeite, avokalliot, pellot).

Voimassa olevien asemakaavojen viheralueet sijoittuvat pääasiassa ekologisen verkoston alueelle, turvaten niin metsäisiä kuin virtavesien ekologisia yhteyksiä.

Joitakin viheralueita on myös kaupunkirakenteen keskellä ilman selkeitä yhteyksiä muille viheralueille.

Nykytilanteessa viherpeitteisiä alueita sijaitsee paikoittain reilusti laajemmalla kuin missä voimassa olevien asemakaavojen viheralueet sijaitsevat.



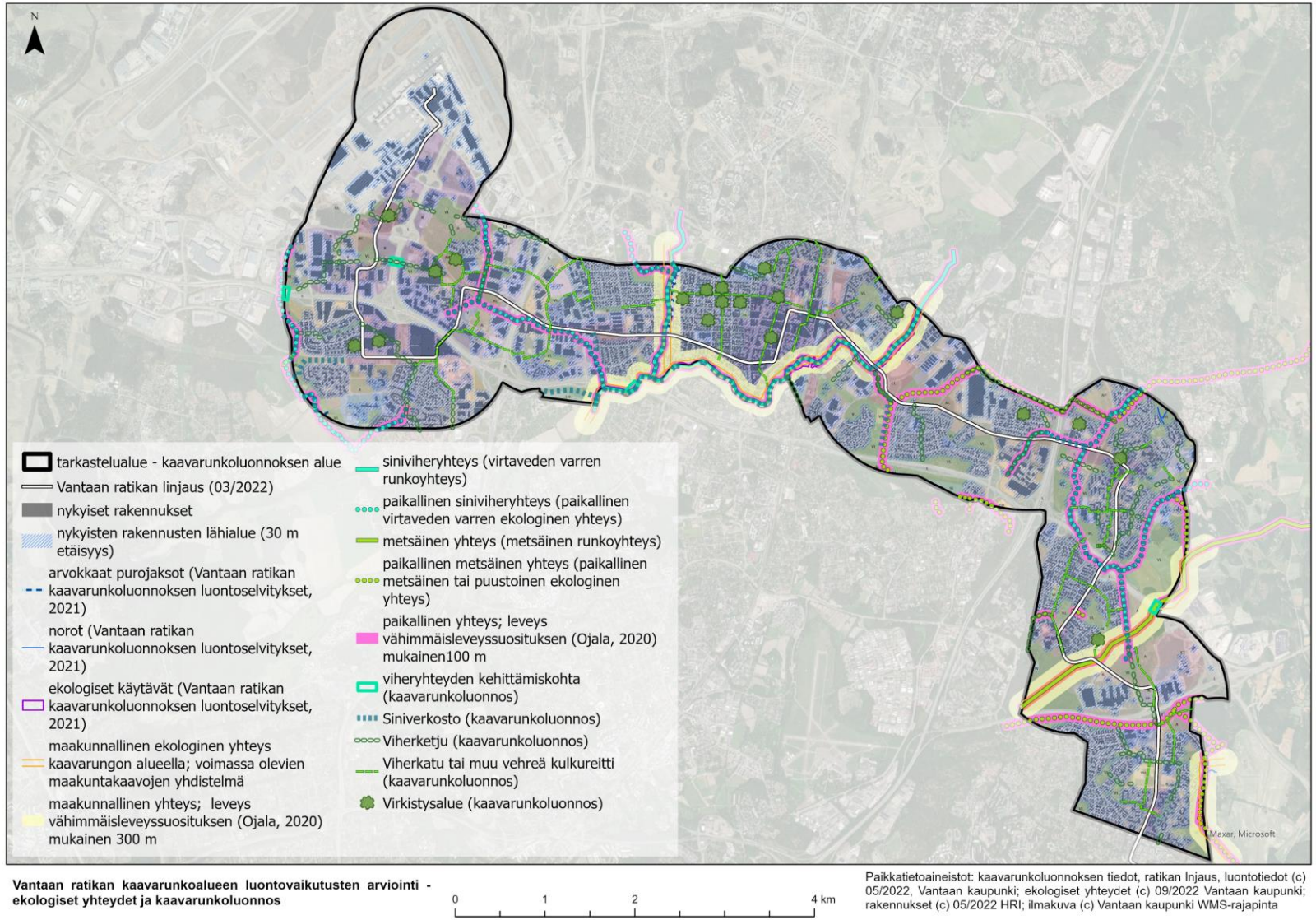
Kuva 30: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin.

Ekologiset yhteydet maankäytön muutoksessa

Viereisessä kartassa on havainnollistettu kaavarunkoluonnoksen alueen ekologisia yhteyksiä nykyisessä kaupunkirakenteessa ja kaavarunkoluonnoksen mukaisilla maankäyttöalueilla.

Alueen keskiosan ekologiset yhteydet tukeutuvat vesireitteihin, jotka kulkevat pääosin jo nykyisin tiiviisti rakennetulla alueella. Alueen kaakkoisosan maaelinympäristöissä kulkevat ekologiset yhteydet ovat pääosin metsäisiä yhteyksiä.

Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 31: Ekologiset yhteydet.

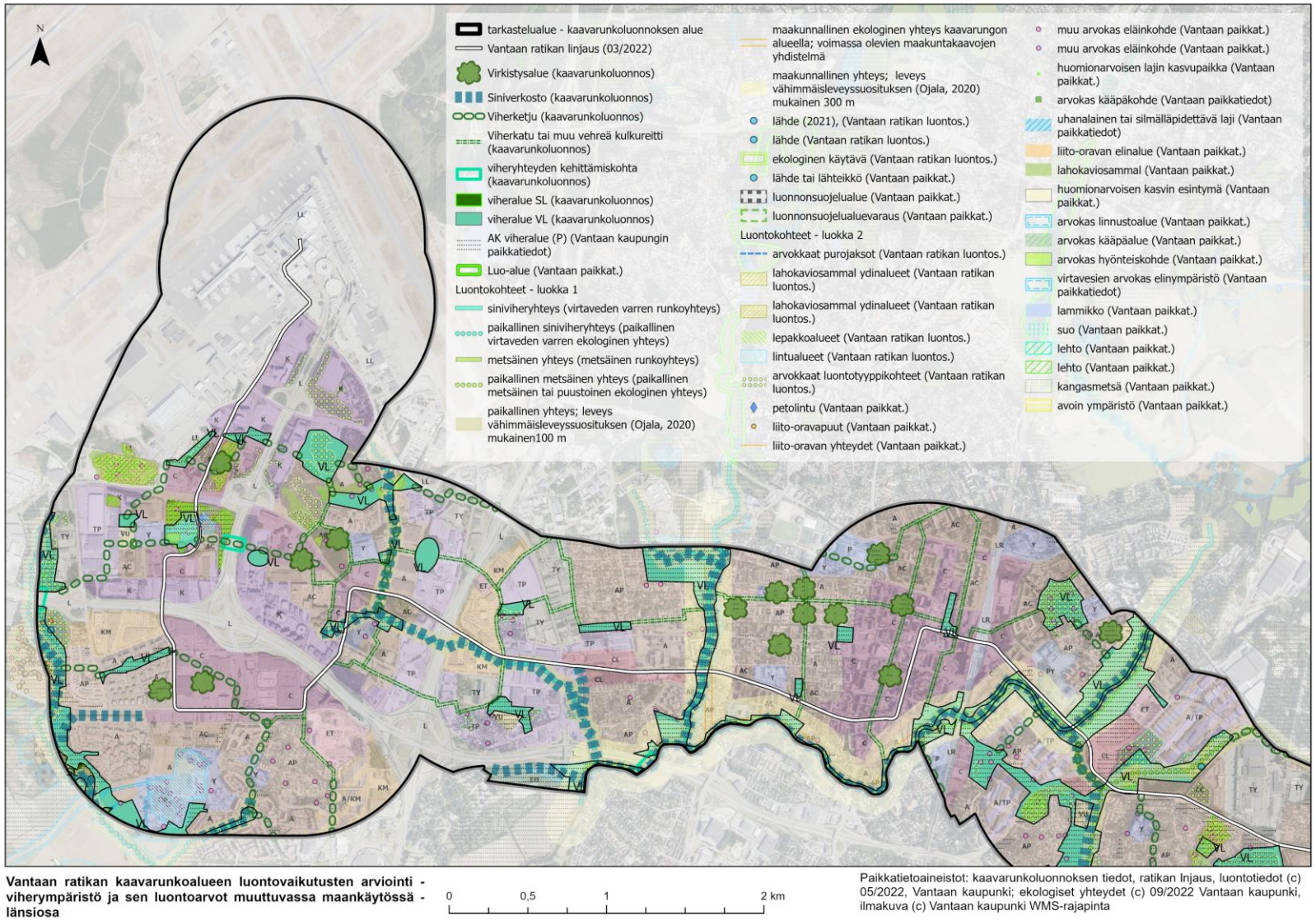
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 1/2

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden sijoittumista kaavarunkoluonnoksen länsiosassa. Kartassa on esitetty tunnistettujen luontoarvokohteiden lisäksi kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet ja kaavarunkoluonnoksen sisältämät viher- ja virkistysalueet sekä erilaiset viherrakenteet.

Luontokohteet ovat peräisin Vantaan luontotietojärjestelmästä sekä alueella tehdyistä luontoselvityksistä.

Arvokkaita luontokohteiden keskittymiä on kaavarunkoluonnoksen länsiosassa tunnistettu Veromiehen alueella ja vesiuomien varsilla.

Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 32: Luontoarvoiltaan merkittävät kohteet kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

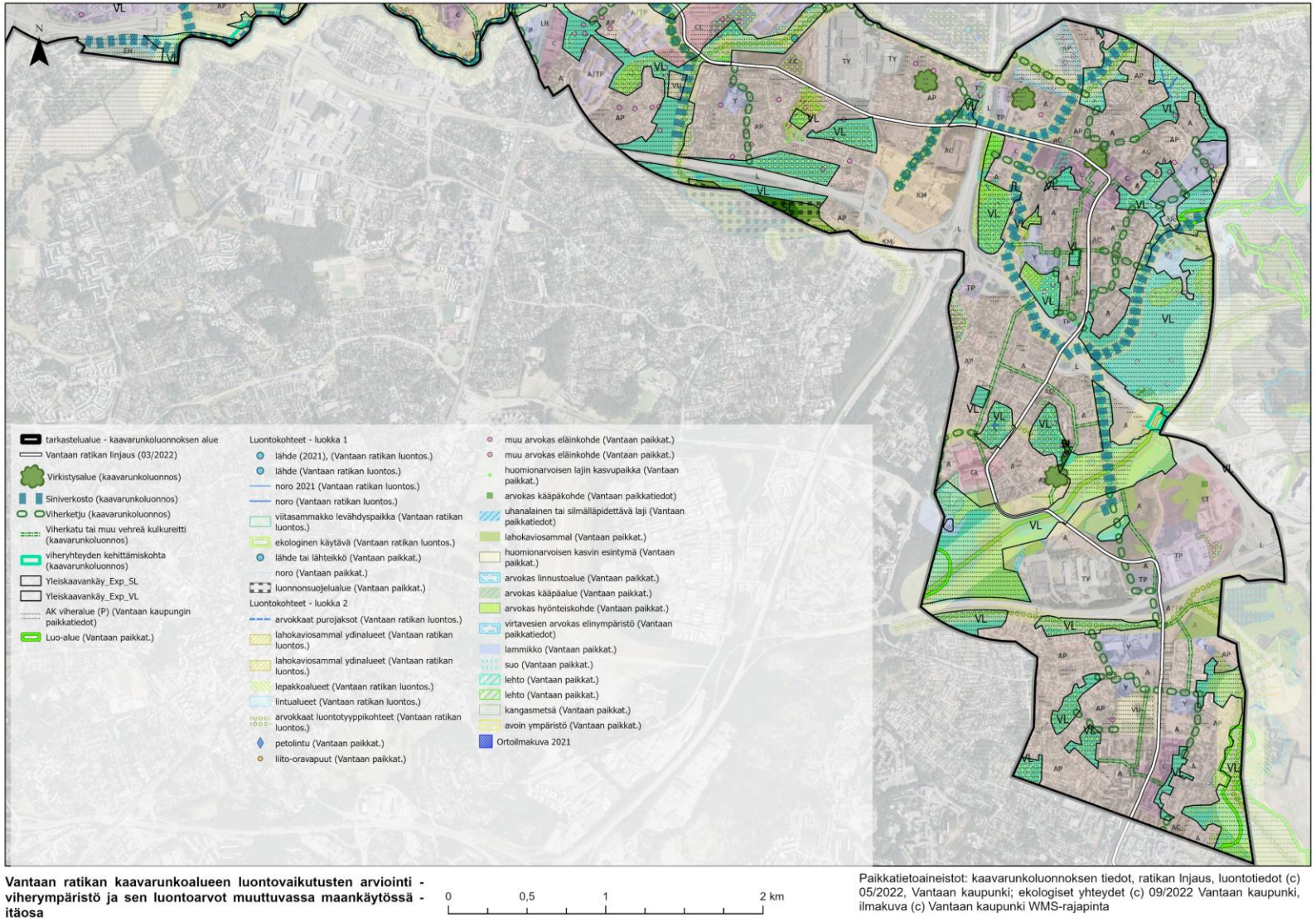
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 2/2

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden sijoittumista kaavarunkoluonnoksen itäosassa. Kartassa on esitetty tunnistettujen luontoarvokohteiden lisäksi kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet ja kaavarunkoluonnoksen sisältämät viher- ja virkistysalueet sekä erilaiset viherrakenteet.

Luontokohteet ovat peräisin Vantaan luontotietojärjestelmästä sekä alueella tehdyistä luontoselvityksistä.

Arvokkaita luontokohteiden keskittymiä on kaavarunkoluonnoksen itäosassa tunnistettu erityisesti Vaaralan ja Kuussillan alueilla sekä paikoin Kuninkaalan ympäristössä.

Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 33: Luontoarvoiltaan merkittävät kohteet kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Vaikutukset viherympäristön määrään, kytkeytyneisyyteen, monipuolisuuteen ja laatuun

Nykyisellään kaavarunkoluonnoksen alue on hyvin tiiviisti rakennettua ja viherympäristön määrä alueella on melko vähäinen. Viherympäristön laatunäkökulmasta laadukkaimmat ja laajimmat viherympäristöalueet sijoittuvat Vantaan kaupungin alueella tarkastellun kaavarunkoluonnosalueen ulkopuolelle.

Kaavarunkoluonnoksen alueella viherpeitteen määrä tulee ratikkalinjauksen sekä kaavarunkoluonnoksen mukaisten maankäyttöalueiden myötä vähenemään yleiskaavan 2020 mukaisesti. Viherpeitteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä HSY:n maanpeiteaineiston (2020) mukaisia kaikkia puustoisia sekä avoimen kasvillisuuden alueita. Määrällisesti kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden aiheuttamaa vähenemistä tapahtuu laskennallisesti enimmillään noin 290 hehtaarin verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Määrä on kuitenkin jonkin verran pienempi, sillä osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua (huom. maanpeiteaineiston ajankohta vuodelta 2020) ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät lopulta kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle. On hyvä ottaa huomioon, että viherpeitteeseen lasketaan tässä arviossa mukaan monia rakennetun viherpeitteen alueita, kuten teiden pientareita, jotka eivät ole varsinaisia luonnonympäristöjä.

Lisäksi on syytä ottaa huomioon kaavarunkoluonnoksen yleismääräys, jonka mukaan ”kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti”. Tällöin yleismääräyksen vaikutuksesta viherpeitteen määrän vähenemistä voidaan pienentää ja vaikutuksia lieventää, eli kompensoida, rakentuvilla alueilla.

Suhteellisesti viherpeitteen vähenemistä tapahtuu aineiston perusteella kaavarunkoluonnoksen alueella laskennallisesti enimmillään 35 %, mikäli otetaan huomioon kaikki rakentamisen mahdollistavat alueet, ja tästä reilu kolmasosa koskee korkeakasvuista puustoa (puuston korkeus yli 10 m). Suhteellinen viherpeitteen vähenemisen määrä on kuitenkin jonkin verran pienempi, koska osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät lopulta kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle. Vähenemistä tapahtuu arvion mukaan niin puustoisilla kuin avoimillakin alueilla, jolloin viherympäristöjen monipuolisuuden voi katsoa vähenevän kaavarunkoluonnoksen alueella tasaisesti, eikä väheneminen kohdistu vain tiettyyn viherympäristötyyppiin.

Pienessä mittakaavassa tarkasteltuna viherpeitteen määrän väheneminen on suhteellisen huomattavaa erityisesti Veromiehen ja Pakkalan alueella sekä osittain Kuninkaalassa ja Maarinkunnaan välisellä alueella. Veromiehessä viherpeitteet ovat metsäisiä ja Pakkalassa sekä Kuninkaalassa ja Maarinkunnaalla avoimen kasvillisuuden alueita. Näillä alueilla jäljelle jäävät viherympäristöt pirstoutuvat ja tulevat sijaitsemaan etäämmällä toisistaan kuin aiemmin, jolloin niiden kytkeytyvyys heikkenee. Pirstoutumisen ja pinta-alan vähenemisen myötä viherympäristön laatu voi usein myös heiketä tai vähintään muuttua ajan kuluessa olosuhteita muuttavan reunavaikutuksen ja lisääntyvän virkistyskäytön takia.

Viherympäristön näkökulmasta kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueilla voi olla paikoittain mahdollisuus jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi. Uusilla rakentamisalueilla on kaavarungon yleismääräyksellä ohjattu siihen, että rakennettuun ympäristöön jää riittävästi tilaa viherrakenteille sekä ekosysteemipalveluita tuottaville luonnonprosesseille, ja myös mahdollisuuksia tilaa vaativalle puustolle. Uusilla rakentamisalueilla on syytä kiinnittää erityistä huomiota ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja sijoittaa rakentuvan alueen viheralueet yhteyksien kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

Vaikutukset luontoarvokohteisiin

Valtaosasta kaavarunkoluonnoksen aluetta luontoarvokohteita ei löydy, sillä kaavarunkoluonnoksen alue on voimakkaasti rakennettua kaupunkiympäristöä. Arvokkaita luontokohteita sijaitsee tarkastelualueella kuitenkin paikoittain rakennetun ympäristön väleissä sekä viherympäristöalueilla. Luontokohteita sijaitsee runsaasti Veromiehen, Kuninkaalan, Vaaralan ja Kuussillan alueilla sekä vesiuomien varsilla. Lisäksi kaavarunkoluonnosalueen sisällä ja läpi kulkee useita paikallisia ja maakunnallisia ekologisia yhteyksiä.

Kaavarunkoluonnoksessa luontokohteita on otettu huomioon siniverkosto-, VL- ja luo-aluemerkinnöillä. Erityisesti vesiluontokohteita on korostettu ja turvattu uusilla siniverkostomerkinnöillä kattavasti. Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain kuitenkin rajattu melko kapeasti luontokohteiden mukaisesti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.

Viherketjuilla ja viherkaduilla on pyritty yhdistämään toisiinsa kaavarunkoluonnoksessa maankäytön muutosalueiksi osoitettuja viheralueita, joilla on luontokohteita. Monin paikoin jäljelle jäävät luontokohteita sisältävät VL-alueet eristyvät kuitenkin aiempaa enemmän muusta viherympäristöstä, mikä on luontokohteiden säilyvyyden ja eliölajien liikkuvuuden kannalta haitallinen vaikutus. Viherkatu- ja viherketjuratkaisujen toimivuus ekologisesta näkökulmasta on epävarmaa ilman tarkentavia määräyksiä. Näille kaavamerkinnöille olisi hyvä tuottaa selkeä kaavamääräys, jossa ekologinen toimivuus otetaan huomioon.

Joitakin luontoarvokohteita jää huomioinnista huolimatta osittain tai kokonaan kaavarunkoluonnoksen mahdollistaman rakentamisen ja paikoittain myös ratikkalinjan alle.

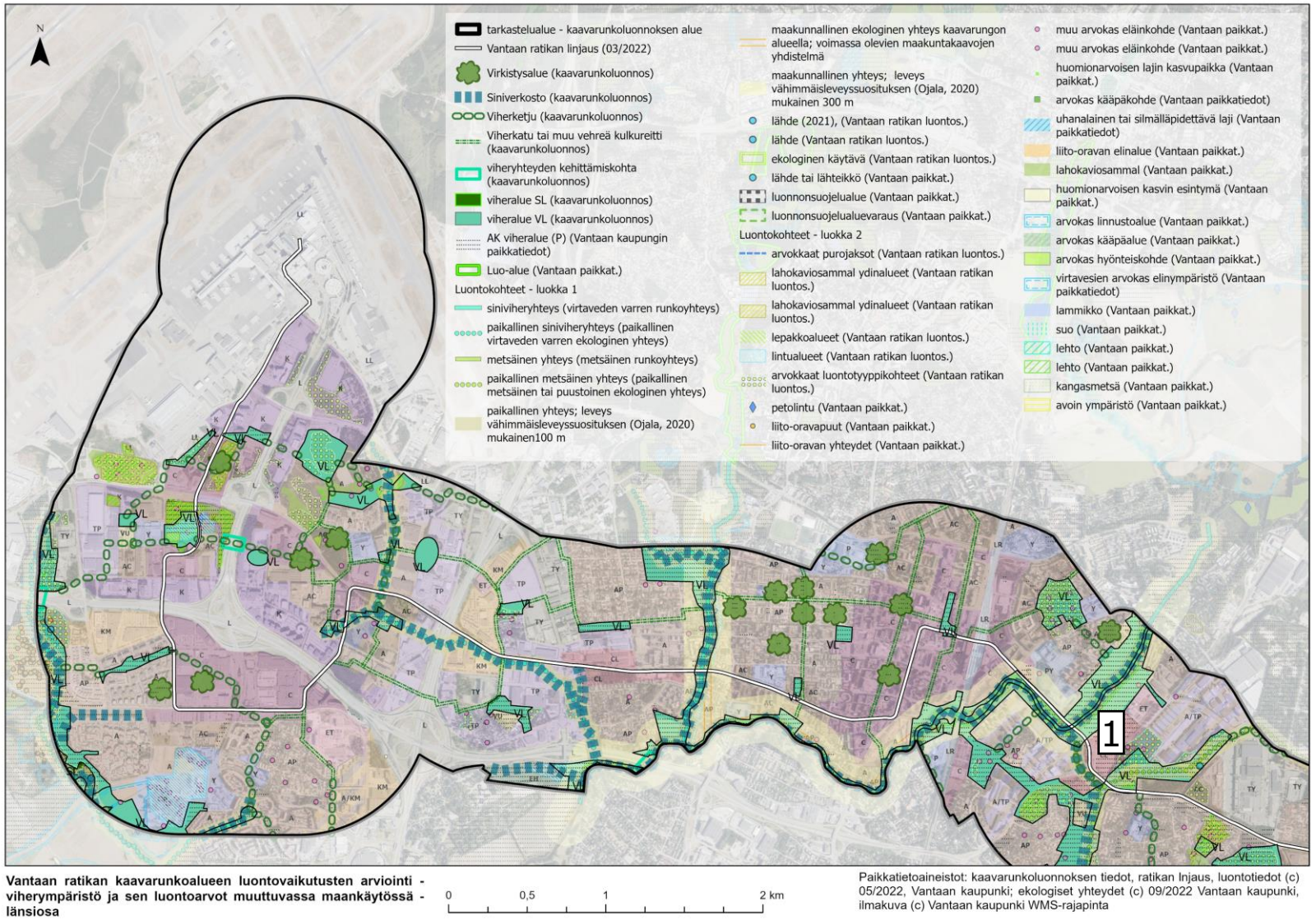
Seuraavilla dioilla on esitetty tarkemmin luontokohteisiin (alue- ja viivamuotoisiin) kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa arviointikehikossa esitellyn luokkajaottelun avulla.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 1/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 1 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Merkittävimmät luokan 1 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 88.

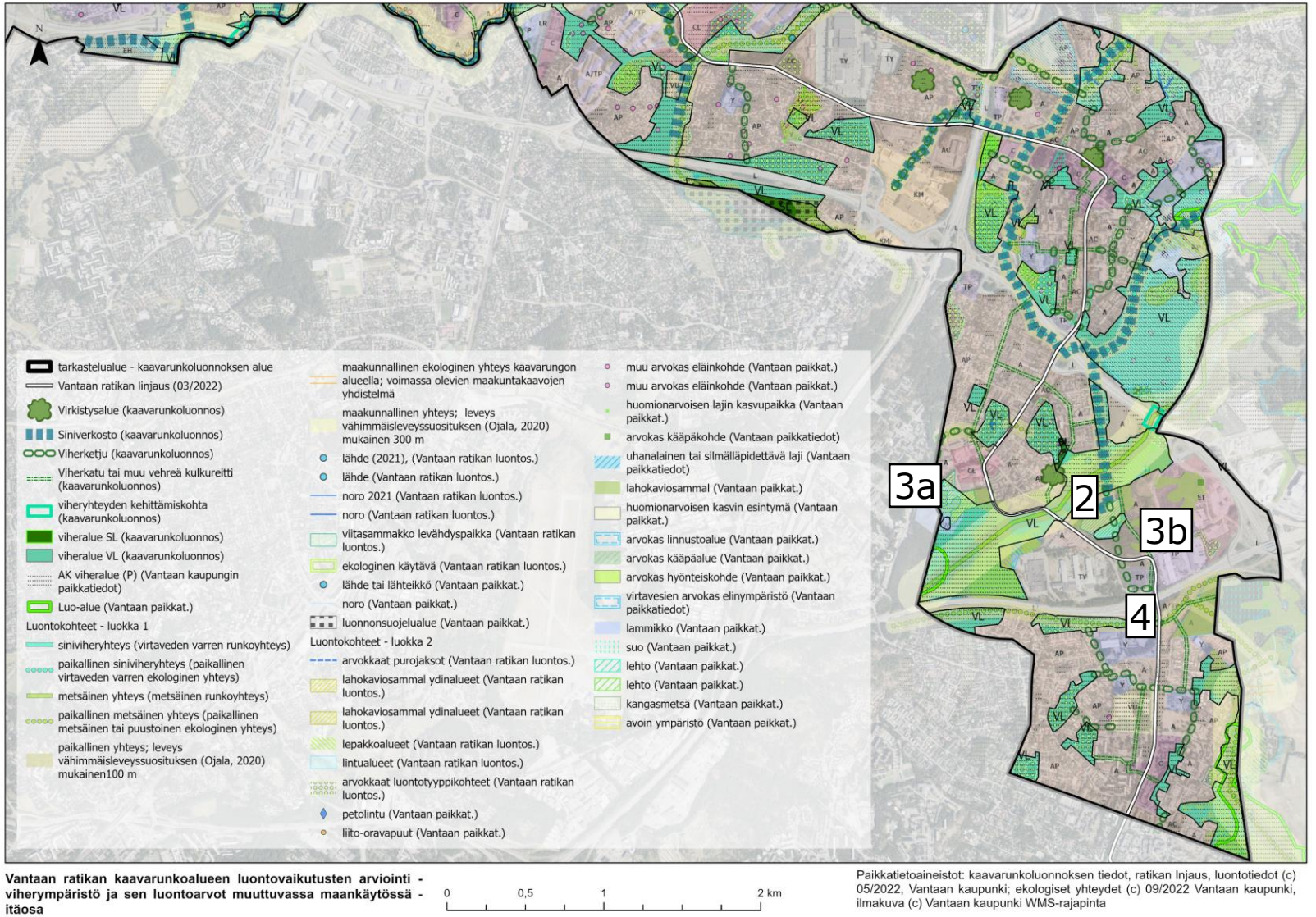


Kuva 34: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 2/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 1 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 1 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 88.



Kuva 35: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 3/3

1. PAIKALLINEN JA MAAKUNNALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Keravanjokivarren ja Heidehofinojan vesireittien ekologiset yhteydet. Keravanjoki on taimenen lisääntymisaluetta.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat yleiskaavan 2020 mukaisesti viherpeitteiselle alueelle ekologisten yhteyksien varrelle, niiden läheisyyteen ja ratikkalinja läpäisee maakunnallista yhteyttä ja ohittaa paikallisen yhteyden hyvin läheltä. Kumpikin yhteys säilyy, mutta vaikutuksia syntyy yhteysalueiden kaventumisesta ja haitalliset vaikutukset ovat erityisesti mahdollisia rakentamisen aikana.

2. PAIKALLINEN JA MAAKUNNALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Slåtmossenin ja Sipoonkorven yhdistävä maakunnallinen ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle yleiskaavan 2020 mukaisesti. Yhteysalue kapenee ja ratikkalinja halkoo yhteysaluetta. Haitallisia vaikutuksia syntyy yhteysalueen kaventumisesta ja sen läpäisystä uudella ratikkalinjalla. Yhteysalue jää alle maakunnallisen yhteyden vähimmäissuositusleveyden (300 m), jota se nykytilassaankin jo on. Yhteydestä muodostuu muodoltaan pullonkaulamaisempi uusien rakentamisalueiden myötä.

3a ja b. VIITASAMMAKON LISÄÄNTYMIS- JA LEVÄHDYSPAIKKA

Fazerilan ja Vaaralan lammissa sijaitsevat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Suuri

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen läheisyyteen. Alueet on huomioitu VL/luo-merkinnöillä, mutta rajaukset on tehty luontoselvitysten suositusta kapeampina. Lampien läheisyyteen suunniteltu rakentaminen voi muuttaa elinympäristöjen kosteusolosuhteita epäsuotuisammiksi. Fazerilassa lisääntymis- ja levähdyspaikka jää eristyksiin rakentamisalueen keskelle.

4. PAIKALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Porvoonväylän eteläpuolta kulkeva paikallinen metsäinen ja osin avoimien alueiden ekologinen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

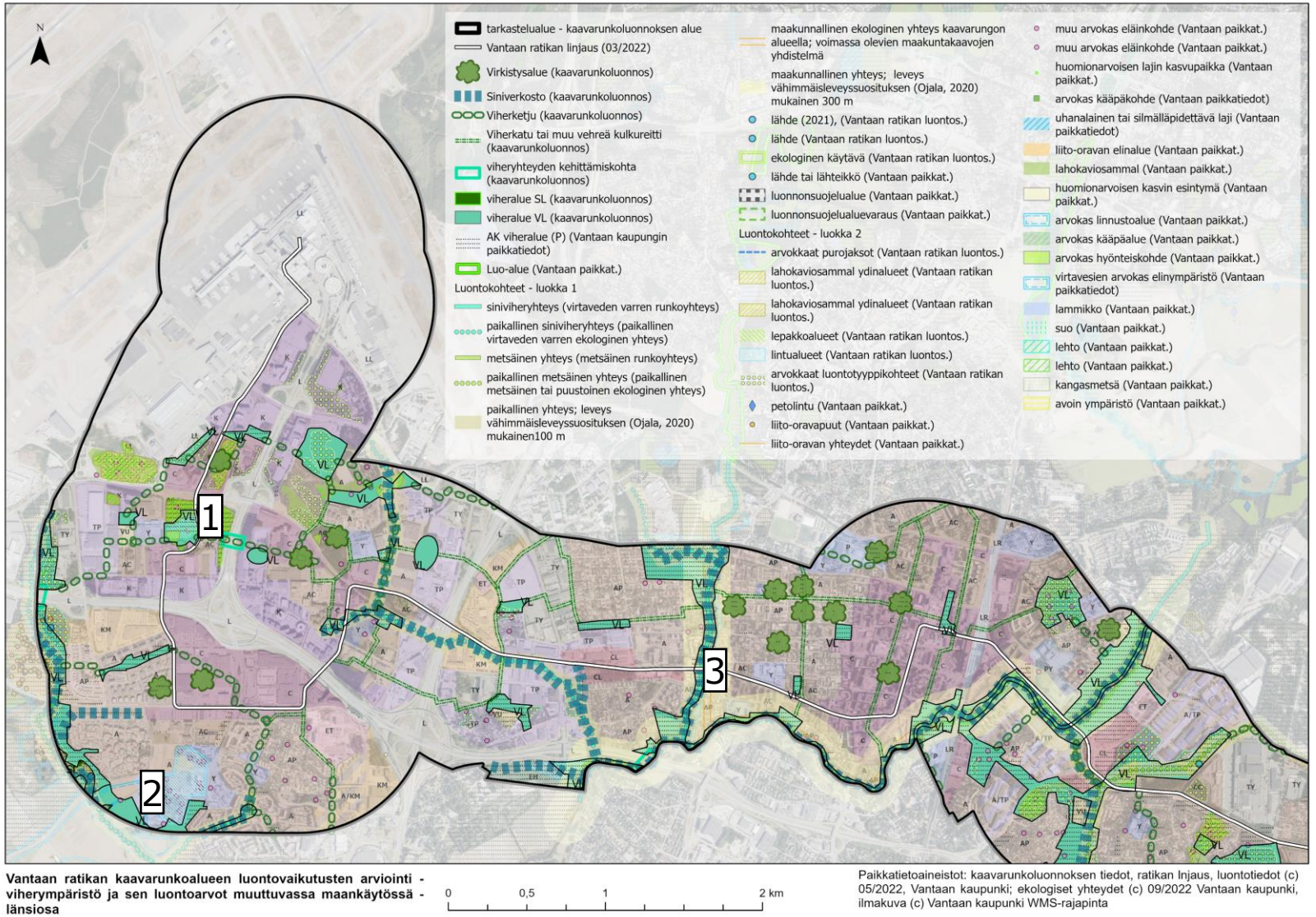
Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle. Rakentamisalueet katkaisevat paikallisen ekologisen yhteyden.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 1/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 2 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Merkittävimmät luokan 2 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 91.

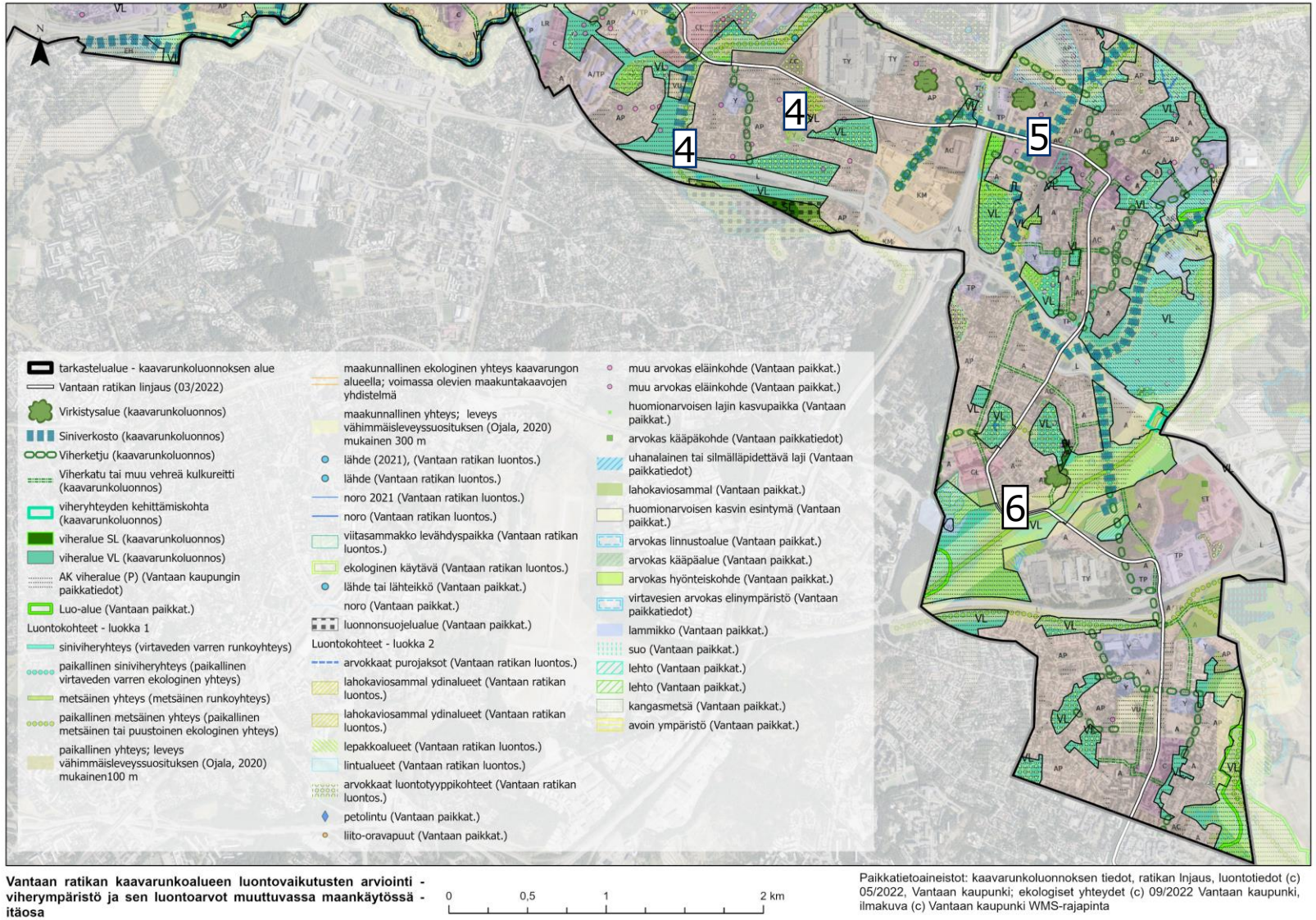


Kuva 36: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 2/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 2 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 2 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 91.



Kuva 37: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 3/3

1. VEROMIEHEN ALUE
Lahokaviosammalen ydinalueita, merkittävä linnustoalue, arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (kangasmetsä, neva, avokallio).

Herkkyys: Kohtalainen / suuri

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat useiden alueella esiintyvien luontoarvokohteiden päälle kokonaan tai osittain. Osa lahokaviosammalalueesta, jotkin uhanalaiset luontotyypit ja merkittävä lintualue on huomioitu VL-aluemerkinnöillä, mutta ratikkalinja sekä rakentaminen halkaisevat, vähentävät ja kaventavat luontokohteita alueella merkittävästi.

2. PAKKALAN ALUE
Merkittävä avoimen ympäristön linnustoalue.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat osin merkittävän linnustoalueen päälle. Lintujen elinympäristöalue pienenee.

3. VIERTOLAN ALUE
Merkittävä linnustoalue ja III-luokan lepakkoalue Kylmäjoen varrella.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Ratikkalinja kulkee alueiden läpi, mutta linjaus kulkee olemassa olevan tiestön alueella, jolloin vaikutukset jäävät vähäisiksi tai niitä ei välttämättä muodostu lainkaan.

4. KUNINKAALAN ALUE
Arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä).

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja joidenkin päälle. Arvokkaat elinympäristöt vähenevät.

5. LAHDENVÄYLÄN YMPÄRISTÖ HAKUNILAN ALUEELLA
Arvokkaita II- ja III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), merkittävä linnustoalue, arvokas purojakso.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja osittain joidenkin päälle. Arvokkaat elinympäristöt vähenevät ja linnustoalue pienenee selvästi.

6. VAARALAN JA KUUSSILLAN ALUE
II-luokan lepakkoalue, merkittäviä lahokaviosammalen ydinalueita.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja rakentamisalueet paikoin suuresti niiden päälle. Lepakkoalue pienenee ja lahokaviosammalen elinympäristöä häviää huomattavasti. Lepakkoalueelle kohdistuvia haitallisia vaikutuksia voi syntyä myös läheisen maankäyttöalueen valaistuksesta ja reunavaikutuksen lisääntymisestä. Lahokaviosammalalueelle haitallisia vaikutuksia syntyy myös pienilmaston muutoksista.

Yhteenvetoa vaikutuksista luokan 1 ja 2 luontokohteisiin

Luokan 1 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella melko vähän. Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuu kuitenkin jonkin verran haitallisia vaikutuksia, mutta ne ovat tasoltaan pääasiassa vain kohtalaisia. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat yleiskaavan 2020 ja kaavarunkoluonnoksen mukaisesti maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen, joka kulkee Vaaralan ja Kuussillan läpi, sekä samalla alueella sijaitseviin viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Lisäksi Porvoonväylän eteläpuolella kulkevaan paikalliseen ekologiseen yhteyteen kohdistuu merkittäviä vaikutuksia.

Luokan 2 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella suhteellisen paljon. Moniin niistä kohdistuu haitallisia vaikutuksia niiden jäädessä kokonaan tai osittain kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden alle. Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset ovat tasoltaan sekä kohtalaisia että suuria. Vaikutukset ovat suuria erityisesti silloin, kun kyseessä on luontoselvitysten mukaisesti merkittäviä uhanalaisten lajien elinympäristöjä ja kun alueella esiintyy paljon arvokkaita luontotyyppejä. Toisaalta luokka 2 sisältää kaavarunkoalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisia uhanalaisia luontotyyppejä ja METSO-ohjelman mukaisia metsäalueita, joista mikään ei ole selvitysten perusteella edustavuudeltaan tai luonnontilaisuudeltaan parasta luokkaa. Edustavuutta ja luonnontilaisuutta ovat laskeneet metsänkäsittely sekä virkistyskäyttö. Luontoselvitysten mukaan monilla kaavarunkoluonnosalueen arvokkailla luontotyypeillä on kuitenkin potentiaalia kehittyä edustavammaksi.

Sekä luokan 1 että luokan 2 luontokohteisiin voi kohdistua suorien (kohteen häviäminen, pinta-alan väheneminen jne.) vaikutusten lisäksi epäsuoria vaikutuksia esimerkiksi ratikkalinjan rakentamisen tai kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueiden rakennustöiden takia. Nämä epäsuorat vaikutukset ovat todennäköisiä erityisesti vesiluontokohteilla, jotka ovat luonteeltaan usein herkkiä erilaisille ympäristövaikutuksille. Metsäisillä luontokohteilla reunavaikutuksen lisääntyminen kohteen pienentyessä tai kaventuessa on usein merkittävä epäsuora vaikutus, joka voi heikentää kohteen arvoja.

Ekosysteemipalvelut

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet vähentävät tarkastelualueen viherpeitteen ja siten viherympäristön määrää. Viherympäristön vähentyessä ekosysteemipalvelut heikkenevät väistämättä, sillä elävä luonto tarjoaa ekosysteemipalveluita. Kaavarungon yleismääräyksellä on kuitenkin tarkoitus tukea ekosysteemipalveluita, sillä määräysten mukaan ”kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja”.

Erityisesti Veromiehen alueella on huomattava muutos kaavarunkoluonnoksessa viherympäristön määrässä suhteessa nykytilanteeseen. Tämän johdosta säätelypalvelut, kuten hule- ja tulvavesien sekä pienilmaston hallintaan ja säätelyyn liittyvät, ja lähiluonnon tarjoamat kulttuuripalvelut, kuten virkistys- ja oppimispalvelut, vähenevät alueella, jonne on kaavoitettu lisää asuinrakentamista.

Ekosysteemipalveluita on otettu kaavarunkoluonnoksessa huomioon useilla VL-merkinnöillä sekä mainitulla yleismääräyksellä; jokien, purojen ja ojien siniverkosto-merkinnöillä ja lisäämällä viherketjuja ja viherkatuja sekä muita vihreitä kulkureittejä. Kaikenlainen viherpinta-alan ja -rakenteiden lisääminen on aina mahdollisuus edistää ekosysteemipalveluita. Alueilla, joilla maankäyttö muuttuu esim. teollisuusalueesta asuinalueeksi, voidaan edesauttaa ja tukea kaavarunkoluonnoksen mukaisesti ekosysteemipalvelujen toimivuutta esimerkiksi katuympäristöjen viherrakenteilla ja luonnonmukaisilla hulevesiratkaisuilla.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Erityisesti suojeltavat ja direktiivilajit

Luontodirektiivin IV-liitteen lajit, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti:

- Vantaan länsi- ja keskiosissa yleistä liito-oravaa ei tällä hetkellä esiinny kaavarunkoluonnoksen alueella, joten lajiin ei kohdistu suoria vaikutuksia. Kaavarunkoluonnoksen mukaista rakentamista kohdistuu yhdelle viheralueelle Veromiehen alueella, joka on Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelmassa määritelty paikkatietotarkastelujen perusteella liito-oravalle soveltuvaksi elinympäristöksi. Soveltuva elinympäristö häviää rakentamisen myötä, mutta vaikutukset liito-oravan kannalta ovat olemattomia, sillä alue sijaitsee kaukana nykyisestä liito-oravaverkostosta ja alueelle on huonot liito-oravalle soveltuvat kulkuyhteydet. Muut liito-oravalle soveltuvat elinympäristöt sijoittuvat kaavarunkoluonnoksen VL-alueille.
- Kaavarunkoluonnoksen alueelta on luontoselvityksissä tehty runsaasti havaintoja lepakoista, joiden perusteella on määritelty II- ja III-luokan lepakkoalueita, joiden huomioon ottaminen maankäytön suunnittelussa on suositeltua EUROBATS-sopimuksen mukaisesti. Suositus koskee erityisesti II-luokan saalistus- ja siirtymäreittejä. Lepakoiden kannalta ratikkalinja kulkee tärkeän II-lepakkoalueen läpi Viertolan alueella, mutta ratikkalinja kulkiessaan olemassa olevan tiestön päällä ei todennäköisesti aiheuta vaikutuksia lepakoille. Muut kaavarunkoluonnoksen alueelta havaitut lepakkoalueet (III-luokan) jäävät ratikkalinjan ja pääasiassa myös kaavarunkoluonnoksen mukaisten rakentamisalueiden ulkopuolelle VL-alueiden sisään. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja kaavarunkoluonnoksen alueelta ei tunneta.
- Viitasammakkoa esiintyy kaavarunkoalueen kaakkoisosan lampialueilla. Lajin lisääntymis- ja levähdyspaikat Fazerilan ja Kuussillan alueella sijoittuvat ratikkalinjan läheisyyteen ja kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueet niiden ympärille ja osittain, erityisesti Fazerilan alueella, myös luontoselvityksessä rajattujen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen päälle. Alueet on huomioitu VL- ja luo-merkinnöillä, mutta lampien läheisyyteen suunniteltu rakentaminen, erityisesti Fazerilassa, voi muuttaa elinympäristöjen kosteusolosuhteita epäsuotuisammiksi ja siten jopa heikentää lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset lampien läheisyydessä voivat vaikuttaa myös negatiivisesti lampien vedenlaatuun. Fazerilassa lisääntymis- ja levähdyspaikka jää myös eristyksiin rakentamisalueen keskelle, jolloin mahdollinen yksilöiden liikehdintä alueelta muualle estyy. Eristymistä on pyritty ehkäisemään viherketju-merkinnällä, mutta sen riittävyys on kyseenalainen.

Luontodirektiivin II-liitteen lajit, joiden Natura 2000-alueiden ulkopuolisten merkittävien esiintymispaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 47 §:n mukaisesti:

- Lahokaviosammalen esiintymiä ja ydinalueita jää ratikkalinjan ja kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden alle erityisesti Veromiehen, Vaaralan ja Kuussillan alueella. Lahokaviosammalen osalta häviävät elinympäristöalueet eivät ole luontoselvitysten perusteella lajin suotuisan suojelun tason kannalta merkittäviä.

Erityisesti suojeltavat lajit, joiden säilymiselle tärkeän esiintymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 47 §:n mukaisesti:

- Kaavarunkoluonnoksen alueelta ei ole havaintoja erityisesti suojeltavista lajeista.

Huomioita jatkosuunnitteluun 1/2

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet noudattavat yleiskaavan mukaisia aluejakoja.

Kaavarunkoluonnoksen mukaista rakentamista sijoittuu nykyisille viherympäristöalueille, jolloin väistämättä menetetään luontoarvoja ja paikallista luonnon monimuotoisuutta. Kaavarunkoluonnoksen alueella viherpeitteen määrä vähenee laskennallisesti enimmillään noin kolmanneksen nykytilanteeseen verrattuna. Viherympäristö pirstaloituu, erityisesti Veromiehen alueella, ja viherympäristöalueet pienenevät, mikä on perusbiologisesta näkökulmasta luonnon kannalta aina haitallista. Pirstaloitumista on pyritty ehkäisemään esimerkiksi rakennettujen alueiden läpi kulkevilla viherketju-merkinnöillä, mutta paikoittain VL-alueiden välimaastoja olisi hyvä jättää luonnontilaan, esimerkiksi Veromiehen alueella, jolloin luontaiset yhteydet säilyisivät.

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet vähentävät luontoarvokohteita. Maankäyttöalueiden alle jää esimerkiksi arvokkaita luontotyyppejä ja osia merkittävistä lintualueista, mutta monia tällaisia alueita on toisaalta otettu huomioon kaavarunkoluonnoksen VL-aluemerkinnöillä. Valtaosa kaavarunkoluonnosalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisista II-luokan arvokkaista luontotyypeistä, joita luontoselvityksissä suositellaan ensisijaisesti säästettäväksi, säästyy maankäytön muutoksilta VL-alueilla. Joitakin luontoselvitysten mukaisia III-luokan arvokkaita luontotyyppejä jää rakentamisalueiden alle.

Ratikkalinja ja suunnitellut pysäkit sijoittuvat suurimmaksi osaksi olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön, jolloin haitalliset luontovaikutukset jäävät vähäisiksi. Ratikkalinjan alueella, sen välittömässä läheisyydessä tai maankäyttöalueiden läheisyydessä ei sijaitse luonnonsuojelualueita tai suojelualuevarauksia, joihin voisi kohdistua haitallisia vaikutuksia.

Ratikkalinja ja kaavarunkoluonnoksen mukainen rakentaminen kaventaa paikallisia ja maakunnallisia ekologisia yhteyksiä niin maa- kuin vesielinympäristöissä lisäämällä rakennettua ympäristöä ekologisten yhteyksien alueille ja ratikkalinja paikoittain myös halkomalla yhteysalueita. Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvat vaikutukset ovat kaavarunkoluonnoksen kannalta merkittävimpiä luontovaikutuksia. Erityisesti Vaaralan ja Kuussillan alueen läpi kulkevaan maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen kohdistuu haitallisia vaikutuksia yhteysalueen kaventuessa ja ratikkalinjan kulkiessa yhteysalueen läpi. Yhteysalueen leventäminen luonnokseen verrattuna erityisesti Fazerilan kohdalla olisi suositeltavaa. Porvoonväylän eteläpuolisen paikallisen ekologisen yhteyden osalta olisi suositeltavaa säästää edes kapea luonnontilainen viherympäristökaistale A/TP- ja A-alueen läpi ja ottaa ekologinen yhteys huomioon tarkemmassa asemakaavassa. Vesireittien varsilla kulkevien ekologisten yhteyksien osalta on tärkeää huomioida ja ennaltaehkäistä kaavarunkoluonnoksen muutosalueiden rakentamisen aiheuttamat mahdolliset herkkään vesiluontoon kohdistuvat haittavaikutukset. Vesiin liittyvien ekologisten yhteyksien osalta on erityisen tärkeää huolehtia mahdollisimman laajoista, pysyvistä puustoisista puskurivyöhykkeistä yhteysalueen ja rakentamisalueiden välillä.

Huomioita jatkosuunnitteluun 2/2

Erityisesti suojeltavien tai direktiivilajien kannalta kaavarunkoluonnos aiheuttaa yleisesti ottaen vähäisiä vaikutuksia. Suurimmat vaikutukset kohdistuvat viitasammakoiden elinympäristöihin. Viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja on kaavarunkoluonnoksen kaavamerkinnöillä pyritty huomioimaan, mutta huomioiminen on tehty melko tiukkapiirteisesti. Fazerilan lammen lisääntymis- ja levähdyspaikan osalta ekologinen toimivuus saattaa kaavarunkoluonnoksen myötä heikentyä, mikäli paikan olosuhteet muuttuvat. Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta kaavarunkoluonnoksessa olisi suositeltavaa käyttää luontoselvitysten mukaisia suosituksia lisääntymis- ja levähdyspaikkojen rajauksia kyseisillä VL- ja luo-alueilla ja huomioida ekologiset yhteydet lisääntymis- ja levähdyspaikoilta muille viherympäristöalueille.

Kaavarunkoluonnoksessa on paikoin osoitettu yleiskaavaa enemmän VL-alueita (AP- ja A-alueiden sisälle), mikä on luonnon ja ekosysteemipalveluiden kannalta positiivinen asia. Kasvava asukasmäärä tulee toisaalta todennäköisesti esimerkiksi Veromiehen alueella lisäämään jäljelle jäävien viheralueiden virkistyskäyttöpainetta, joka osaltaan voi heikentää luonto- ja virkistysarvoja, ja siten viheralueiden tarjoamia ekosysteemipalveluita. Yleisesti ottaen olisi tärkeää, että virkistysalueiksi jäisi myös tavanomaista luontoa, jolloin arvokohteisiin kohdistuvat muutospaineet vähenisivät. Virkistyskäyttöä on luontoarvokohteilla myös syytä tapauskohtaisesti ohjata, jotta luontoarvot saadaan säilymään.

Kaavarunkoluonnoksen yleismääräys rakennettavien alueiden vihertehokkuudesta sekä ekosysteemipalveluiden huomioimisesta on luonnon ja ekosysteemipalveluiden kannalta erittäin hyvä asia.

Kaavarunkoluonnoksen kaavamääräyksiin ja -merkintöihin olisi hyvä lisätä siniverkoston lisäksi muut ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset), sillä kaavarunkoluonnoksessa ne tulevat esiin vain lähivirkistysaluemerkinnän ja -määräyksen alla. Erillinen maininta korostaisi ekologisten yhteyksien huomiointitarvetta asemakaavatasolla. Viherketju-määräykseen olisi hyvä lisätä maininta luontoarvojen ja ekologisen toimivuuden huomioimisesta viherketjun varrella ja sen suunnittelussa.

Ilmasto

Vaikutukset ilmastoon

Rakenne ja arviointikehikko 1/2

Arviointikehikkoon on valittu ne ilmastovaikutusten kannalta keskeiset teemat ja kriteerit, jotka ovat kaavarungon tarkkuus ja ohjausvaikutus huomioiden oleellisia, ja joihin kaavarungolla voidaan vaikuttaa. Arviointimenetelmänä käytettiin Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostettua arviointikehikkoa.

Arviointikehikon teemat:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Liikkuminen
- Energia
- Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne
- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Kaavarungon tavoitteena on, että ratikkakaupungissa:

- toimitaan resurssi- ja ilmastoviisaasti,
- mahdollistetaan kestävä liikkuminen entistä suuremmalle osalle kaupunkilaisista,
- on eläviä ja monipuolisia asumisen, työnteon ja vapaa-ajan kaupunkikeskustoja,
- vaalitaan ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja sekä
- liikkujan lähiympäristö paranee.

Nämä tavoitteet tukevat Vantaan kaupungin ilmastotavoitteita sekä vastaavat ilmastovaikutuksen kannalta keskeisiä teemoja.

Kaavarungon ilmastovaikutukset jakautuvat ajallisesti rakentamiseen (ratikka ja siitä seuraava muu rakentaminen) sekä ratikan käytönaikaiseen jaksoon. Ratikan käytönaikaiset ilmastovaikutukset syntyvät ajoneuvokalustosta (vaunujen valmistaminen ja toimitus), käytöstä (ostosähkö) sekä kunnossapidosta ja korjaustoimenpiteistä. Mitä kauemmaksi tulevaisuuteen vaikutus kohdistuu, sitä suurempia epävarmuuksia siihen kohdistuu.

Vaikutukset ilmastoon

Rakenne ja arviointikehikko 2/2

Ilmastotavoitteita edistävä <u>alue- ja yhdyskuntarakenne</u>:

- On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan
- On rakennustavaltaan ilmastoystävällistä
- Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta
- Tuo palvelut kestävällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta

<u>Ilmastonmuutokseen sopeutumista</u> tukeva kaavoitus:

- Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
- Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
- Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Ilmastotavoitteita edistävä <u>luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne</u>:

- Edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja kiertotaloutta
- Turvaa viherrakenteen hiilinieluja
- Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään

Ilmastotavoitteita edistävä <u>liikennejärjestelmä</u>:

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Ilmastotavoitteita edistävät <u>energiaan</u> liittyvät ratkaisut:

- Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut
- Parantaa energiatehokkuutta

Vantaan ratikan kaavarunkoon heijastuvat ilmastositoumukset

Kansainvälinen taso:

Pariisin ilmastosopimus: Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahdessa asteessa suhteessa esiteolliseen aikaan ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen saataisiin rajattua alle 1,5 asteen.

EU 2050: Vuoteen 2030 mennessä tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 päästötasosta. Tavoitteena kasvihuonekaasupäästöjen leikkaamisesta 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

Suomi 2035:

Suomi on hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen nopeasti sen jälkeen. Ilmastolain (423/2022) tavoitteena on mm., että ihmisen toiminnasta aiheutuvat kasvihuonekaasujen päästöt vähentyvät ja nielujen aikaansaamat poistumat kasvavat siten, että kasvihuonekaasujen päästöt ovat enintään yhtä suuret kuin poistumat viimeistään vuonna 2035 ja että poistumat kasvavat ja päästöt vähenevät edelleen myös sen jälkeen sekä kansallisin toimin sopeudutaan ilmastonmuutokseen edistämällä ilmastoriskien hallintaa ja ilmastokestävyyttä.

Uusimaa 2030:

Uusimaa tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Uudenmaan liitto on laatinut yhdessä kuntien kanssa *Hiilineutraali Uusimaa 2035* -tiekartan, jossa määritellään konkreettisia askelmerkkejä tavoitteen saavuttamiseksi (tavoitevuosi päivitetty maakuntavaltuuston päätöksellä 12/2021).

Hinku-verkosto:

Osana Hinku-verkostoa (hiilineutraalit kunnat) Vantaan kaupunki on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Vantaan kaupunki:

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030. Hiilineutraaliustavoite tarkoittaa ilmastoa lämmittävien päästöjen vähentämistä 80 prosentilla vuoden 1990 tasosta, sillä kaikkia ihmisen toiminnasta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä on hyvin vaikeaa poistaa. Loput 20 prosenttia kompensoidaan esimerkiksi rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita.

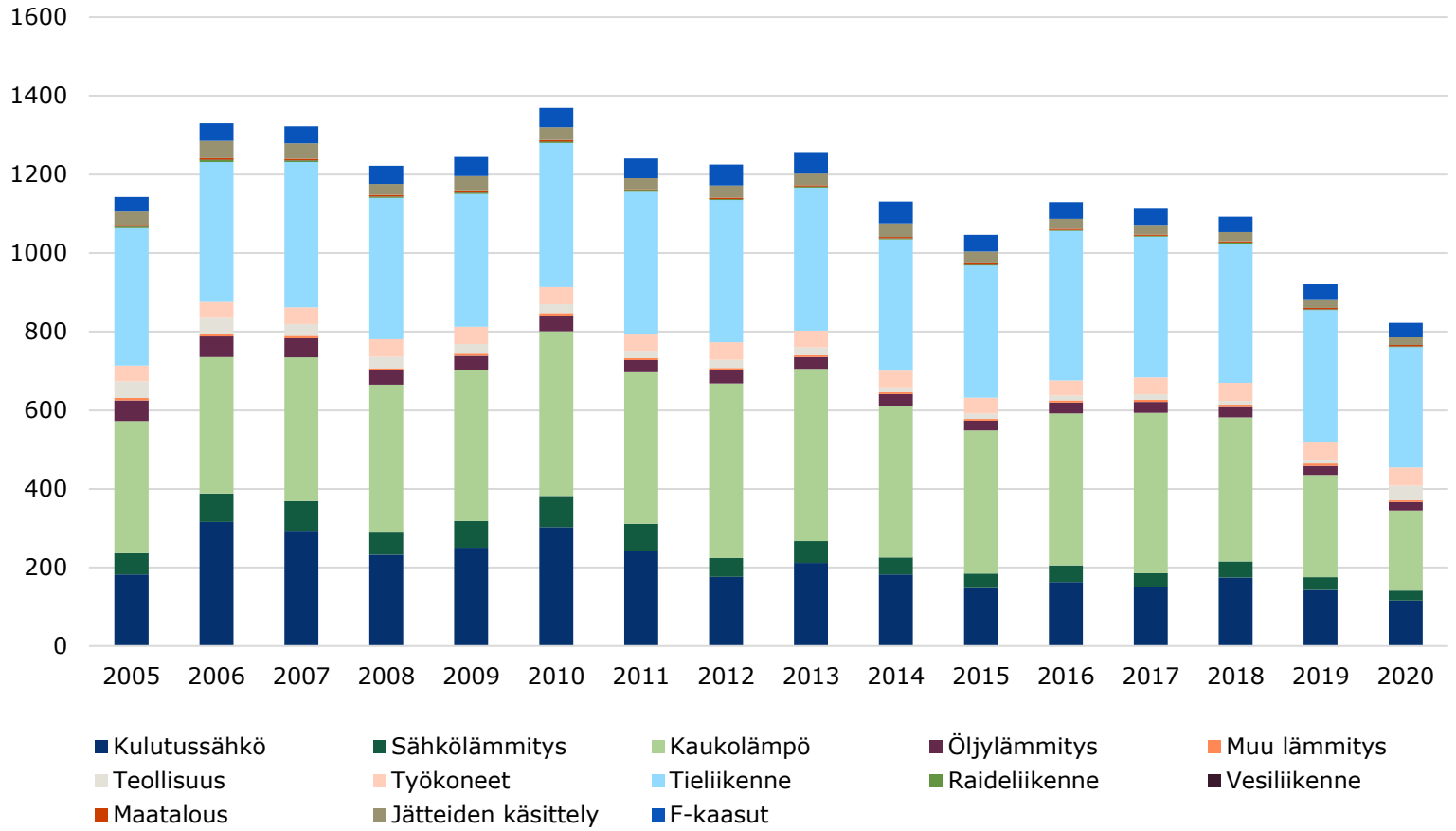
Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita määrittää koko kaupungin yhteinen resurssiviisauden tiekartta. Resurssiviisauden keskiössä ovat kiertotalous, uusiutuva energia sekä ympäristövastuullisesti toimivat asukkaat ja yritykset. Vantaan resurssiviisauden tiekartassa 2021-2025 on linjattu, että Vantaan ratikan vaikutusalueelle kehitetään kestäviä liikkumismuotoja suosivaa omaleimaista raidekaupunkia.

Vantaan tärkeimmät toimenpiteet hiilineutraaliuden saavuttamiseksi ovat

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen,
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen,
- joukkoliikenteen parantaminen,
- kestävien hankintojen tekeminen sekä
- tilojen ja laitteiden käytön energiatehokkuuden huomioiminen.

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt

Kuvaaja 6: Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys ns. Hinku-laskentamenetelmällä laskettuna.



Lähde: SYKE: Kuntien ja alueiden khk-päästöt. https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta92

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt ovat pienentyneet 28 % vuosien 2005-2020 aikana ns. Hinku-laskentamenetelmällä tarkasteltuna ja asukaskohtaiset päästöt ovat pienentyneet 43 % samalla aikavälillä.

Suurimmat päästölähteet vuonna 2020 olivat tieliikenne (37,2 %), kaukolämpö (24,8 %), sähkö, muut lämmitykset, työkoneet ja teollisuus.

Kaukolämmön päästöt ovat pienentyneet tasaisesti ja Vantaan Energialla on kunnianhimoinen ilmastotavoite:

- Vantaan Energia tekee määrätietoisesti töitä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi **Hiilinegatiivinen 2030** -hankekokonaisuudellaan, jonka myötä yhtiö sitoo toiminnallaan enemmän hiilidioksidia kuin sen toimesta vapautuu ilmakehään.

Sähköntuotannon vähähiilistyminen on yhteisten sähkömarkkinoiden takia valtakunnallinen sekä eurooppalainen kysymys, ei vain Vantaalla ratkaistava asia. Sähkön päästöt ovat vähentynet merkittävästi viime vuosina. Toisin kuin sähkön päästöt, niin lämmitys on vahvemmin paikallinen kysymys.

Tieliikenteen päästöjen ratkaiseminen on haasteellinen kysymys johon Vantaan ratikka yrittää tuoda vastausta mahdollistamalla tehokasta joukkoliikennettä ja johon ratikan kaavarunko pyrkii vastaamaan tiivistämällä maankäyttöä raideliikenteeseen tukeutuen.

Ilmastotavoitteita tukevat kaavamerkinnät 1/2
YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko: Kaavamerkinnät ja –määräykset. Luonnos 5.4.2022.

Tällä ja seuraavalla dialla on esitetty Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta poimittuja ilmastotavoitteita tukevia kaavamerkintöjä sekä korostettu kaavamääräyksistä kohdat, jotka erityisesti tukevat ilmastotavoitteita.

Yleismääräykset: Lähiympäristön suunnittelun lähtökohta on käveltävyys.

Raitiotien pysäkki: Pysäkkien lähiympäristöjä kehitetään eri liikennemuotojen ja –palveluiden solmuina ja vaihtopaikkoina. Kestävien liikkumismuotojen käyttämisestä ja matkustuskokemuksesta pyritään muodostamaan miellyttävä ja vaihtovastuksesta mahdollisimman alhainen. Pysäkin läheisyydessä on varattava tilaa pyöräpysäköintiin sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn rinnastettavien liikkumisvälineiden ja -palveluiden turvalliseen pysäköintiin sekä tarjoamiseen.

Pysäkinseutu: Maankäyttöä tehostava rakentaminen on ohjattava ensisijaisesti pysäkkien lähikortteleihin. Ratikan pysäkkien lähiympäristöjä on kehitettävä vetovoimaisina, monitoimintaisina kaupunkiympäristöinä, jotka ovat helposti saavutettavia sekä oleskeluun ja viihtymiseen. Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina.

Keskusta-alue (C): 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 kestävillä kulkumuodoilla.

Lähikeskustan alue (CL): Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

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. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Monimuotoinen asuinalue (A)**:** Alueella tulee olla/varata riittävästi viheralueita sekä julkisia palveluita. Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat on varattava asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Pientalovaltainen asuinalue (AP): Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Kaupallisten palveluiden alue (KM): Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella.

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM): Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. 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 kestävillä kulkumuodoilla.

Ilmastotavoitteita tukevat kaavamerkinnät 2/2
YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko: Kaavamerkinnät ja –määräykset. Luonnos 5.4.2022.

Julkisten palveluiden alue (Y): Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kohde: Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen

Julkisten palveluiden kehittämistarve: Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

Palveluiden alue (P): Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Hallintopalveluiden alue (PY): Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään.

Tiivis työpaikka-alue (K): Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Toimitilarakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.

Monipuolinen työpaikka-alue (TP): Uudistumisen yhteydessä tulee parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP): 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.

Lähivirkistysalue: Alue varataan virkistyskäyttöön. Lähivirkistysalueet voivat olla luonnonmukaisia tai puistoiksi rakennettuja.

Virkistysalue: Kohdemerkinnällä osoitetaan alle yhden hehtaarin kokoisia virkistysalueita, tai uusia virkistysalueita, joiden koko ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelussa

Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti: Hulevesiä käsitellään luonnonmukaisesti. Hulevesien biosuodatusalueilla käytetään runsaasti vaihtelevaa, kukkivaa kasvillisuutta.

Huleveden hallintarakenne: Huleveden viivytysallas tai muu tilaa vievä maanpäällinen hulevesien hallintarakenne.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö: Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Joukkoliikennekatu

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

Kävelykatu

Pyöräliikenteen baana/Selvitettävä baanareitti

Raitiotie

Joukkoliikenteen runkoyhteys

Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Rautatieasema

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ilmastovaikutusten arviointi

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Ilmastotavoitteita edistävä alue- ja yhdyskuntarakenne

- On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan
- On rakennustavaltaan ilmastoystävällistä
- Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta
- Tuo palvelut kestävällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnos tarkentaa Vantaan yleiskaavaa (ei vielä lainvoimainen), jossa on osoitettu kaavarunkoluonnoksen alueelle merkittävää rakentamista ja yleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa todettu, että yhdyskuntarakenne ja liikkuminen suunnitellaan yhdessä niin, että palvelut ja asuminen ovat saavutettavissa kestävästi.
- Kaavarunkoluonnos täydentää ja kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ratikan tukeutuessa olemassa oleviin keskuksiin.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos perustuu selkeän joukkoliikenteen ympärille kehittyvistä pysäkeistä ja niiden kaupunkirakenteesta tuoden palvelut kestävällä tavalla saavutettavaksi vähentäen liikkumistarvetta.
- Kaavarunkoluonnos edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta. Maankäytön muutokset ovat suurelta osin pitkäikäisiä tai pysyviä, joten niiden vaikutukset ovat merkittäviä.
- Ratikka tehokkaana joukkoliikennevälineenä mahdollistaa tiiviin kaupunkirakenteen ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöjen vähenemisen liikkumistarpeen vähentyessä ja mahdollistaen olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämisen. Rakentaminen ja kasvu aiheuttavat hiilipiikin sekä kasvava ihmisten määrä lisää mm. liikkumisen tarvetta sekä energiankulutusta aiheuttaen kasvihuonekaasupäästöjä, mutta suuntaamalla kasvun joukkoliikennevyöhykkeelle tavoitellaan käytön aikaisia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.
- Ratikka mahdollistaa keskusten ja alueiden paremman kytkeytymisen Vantaalla. Raiteet yhdistävät jo nykyisin Vantaan kolme pääkeskusta. Ratikan myötä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin.
- Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Tämä mahdollistaa tehokkaan palveluverkon sekä kestäviin liikkumismuotoihin perustuvat liikenneratkaisut. Väestön kasvun ohjaaminen keskusta-alueille lisäksi parantaa kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos lisää rakentamista selkeästi, mikä aiheuttaa selkeän rakentamisesta aiheutuvan hiilipiikin. Kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää jatkosuunnittelussa (esim. asemakaavoituksessa) huomioimalla mm. rakennusmateriaalit sekä materiaalitehokkuus, kiertotalous, muuntojoustavuus sekä massatasapaino.

  Vantaan kaupungin tekemän Keko-laskennan perusteella voidaan arvioida, että 50 vuoden aikana kasvihuonekaasupäästöt alueelta muodostuvat pääosin henkilöliikenteestä sekä rakennusten rakentamisesta ja kunnossapidosta, rakennusten energiankulutuksen ja infrastruktuurin rakentamisen merkityksen ollessa selkeästi vähäisempi. Toisaalta infrastruktuurin huolellisella suunnittelulla ja laadukkaalla toteutuksella voi olla päästöjä vähentävä vaikutus liikenteen puolella. Uudenmaan ja Vantaan väestönkasvun on ennustettu pysyvän suurena, jolloin rakentamisen hiilipiikki kohdistuu jonnekin muualle maakunnan alueella. Kohdistamalla kasvu ratikan alueelle voidaan mahdollistaa tehokas joukkoliikenne sekä sekoittunut palvelurakenne, minkä voidaan arvioida vähentävän liikennesuoritetta verrattuna vastaavan rakentumisen sijoittuessa muualle Vantaalla tai Uudellamaalla.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutukset (myönteiset ja kielteiset) sijoittuvat pitkälle aikavälille, jolloin epävarmuuksien suuruus kasvaa selvästi, esim. energia- ja liikennemurros voivat vaikuttaa selkeästi ratkaisujen ilmastomyönteisyyteen. Kaavarunkoluonnoksessa asumisen tarkka määrä sisältää epävarmuuksia eikä toteutustapaa määritellä (mm. rakentamisesta aiheutuviin päästöihin voidaan vaikuttaa vähähiilisillä materiaalivalinnoilla, mikä ei ole kaavarungon tarkkuustasoa). Seuraavissa kaavoitus- ja suunnitteluvaiheissa tehdään vielä paljon valintoja, joilla voidaan joko pienentää kielteisiä vaikutuksia tai heikentää myönteisiä.

Ilmastovaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmä

Ilmastotavoitteita edistävä liikennejärjestelmä

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnoksen uuden asuinrakentamisen, maankäytön tiivistymisen ja ratikan rakentamisen myötä matkojen kulkutapajakauma painottuu tulevaisuudessa enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Tärkein vaikuttava taustatekijä muutoksessa on maankäytön painottuminen työpaikoista asumiseen.
- Ratikkakaupunki merkitsee eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja suuntausta kohti eri liikkumismuodot yhdistävään liikennejärjestelmään. Matkamäärien kasvu painottuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, kun automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos tukeutuu selkeään ja tehokkaaseen joukkoliikenteeseen kytkien joukkoliikennejärjestelmää vahvemmin myös raideliikenteeseen.

Kaavarunkoluonnoksen liikennejärjestelmän voidaan arvioida kehittyvän 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. Tämä on alueen ilmastovaikutusten näkökulmasta olennaista vähentäen kokonaispäästöjä ja siten lieventäen rakentamisesta aiheutuvaa hiilipiikkiä mikäli seudullisesti tapahtuu aitoa siirtymää henkilöautoista kestäviin liikennevaihtoehtoihin.

- Ratikka parantaa erityisesti itäisten kaupunginosien saavutettavuutta, kaupungin sisäisiä yhteyksiä erityisesti Tikkurilaan ja yhdistää Aviapoliksen eri osista toimivan kokonaisuuden. Ratikka kytkee yhteen myös muita joukkoliikenteen runkoyhteyksiä. Ne mahdollistavat Helsingin yleiskaavan pikaraitioteiden jatkamisen Vantaalle sekä yhdistymisen Vantaan ratikan raiteisiin. Tämä vahvistaa koko pääkaupunkiseudun raideliikenneverkostoa ja siihen tukeutuvaa aluerakennetta.
- Kaavarunkoluonnos vahvistaa osaltaan pääkaupunkiseudun poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja keskusten kytkeytymistä ja samalla vähentää säteittäisten väylien aiheuttamaa estevaikutusta alue- ja yhdyskuntarakenteessa.
- Liikenne on suuressa murroksessa ja kaavarungon aikavälin ollessa pitkä aiheutuu arviointiin haastetta mm. liikenteen sähköistymisen, etätyön roolin ym. yhteiskunnallisten muutosten johdosta. Liikkumisen kasvihuonekaasupäästöt olivat suurin päästösektori Vantaan kaupungin alueen kasvihuonekaasupäästöissä (ns. Hinku-laskentamallilla laskettuna, lähde: SYKE) joten kaikki ratkaisut vähentää päästöjä ovat olennaisia Vantaan ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Ratikan toteutusaikataulusta riippuen kaavarunkoluonnoksen ratkaisut eivät välttämättä ehdi tukemaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta voivat mahdollistaa ja tukea hiilineutraalin yhteiskunnan toteutumista tavoitevuoden jälkeen. Vaikutukset liikenneinfrastruktuuriin ovat pitkäikäisiä, jolloin niiden vaikutus on merkittävä vaikka liikenteen vaikutusten arviointiin muuten liittyy epävarmuutta pitkästä ajanjaksosta johtuen.
- Kaavarunkoluonnoksen liikennejärjestelmä tukeutuu vahvasti ratikkaan ja siksi ilmastonäkökulmasta riskinä on, että raideliikennejärjestelmä ei ole erityisen joustava, sillä raideratkaisut ovat luonteeltaan pysyviä ja tiheä liikennöinti edellyttää riittävää väestöpotentiaalia. Rakentamisen hiilipiikin perustelemiseksi on olennaista, että ratikan käyttöaste on kannattava ja tukee kaupunkirakenteen myönteisiä muutoksia.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Ilmastovaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset –raportissa todetaan, että kaavarunkoluonnosalueen asukkaiden henkilöautolla ajamat kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat samassa suhteessa automatkojen määrän kasvuun. Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen johtuen mm. henkilöautojen sähköistymisestä mutta myös polttomoottoriautojen energiatehokkuuden parantumisesta. Helsingin seudun yksikköpäästöjen ennusteessa henkilöautojen CO2ekv-päästöt putoavat 133 grammasta 50 grammaan kilometriä kohden. Mikäli kaavarunkoluonnoksen keskustoihin ja pysäkinseutuihin liittyvät laadulliset ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät tavoitteet toteutuvat, on mahdollista, että lyhyitä automatkoja korvataan kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.
- Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ennustevuosina suhteessa nykytilanteeseen uusien työpaikkojen ja parempien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Toisaalta kaavarunkoluonnoksen maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen.

Lähde: Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset. Raportti 8.6.2022

Ilmastovaikutusten arviointi

Energia

Ilmastotavoitteita edistävät energiaan liittyvät ratkaisut

- Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut
- Parantaa energiatehokkuutta

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnosratkaisu mahdollistaa vähäpäästöiset ja uusiutuvaan energiaan perustuvat ratkaisut vaikkei suoraan ohjaa energiantuotantomuotoja.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos pohjautuu suurilta osin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, jolloin voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria, myös energian osalta. Olemassa oleva yhdyskuntarakenne mahdollistaa tehokkaat energiansiirtoverkot sekä sähkön että lämmön osalta ja lisäksi välttää energiainfrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvaa hiilipiikkiä. Suurella osalla alueista on olemassa oleva kaukolämpöverkko, joka voi toimia tehokkaana lämmönsiirtokeinona mahdollistaen myös alueilla mahdollisesti muodostuvien hukkalämpöjen hyödyntämisen.
- Vantaan Energialla on kunnianhimoinen hiilineutraaliustiekartta, mikä tukee kaukolämpöön perustuvia lämmitysratkaisuja kaavarunkoluonnoksen alueella vaikka Vantaan Energian kaukolämmön päästökerroin vuonna 2020 oli 117,8 kgCO2/MWh (vrt. esimerkiksi lämpöpumppujen ja sähköön perustuvien lämmitysratkaisujen päästöihin vaikuttavan sähköntuotannon päästökerroin kolmen viimeisen tilastovuoden (2018-2020) keskiarvona oli 89 kg CO2/MWh).
- Kaavarunkoluonnoksessa ei määritellä energiantuotantomuotoja, mutta kaavarunkoluonnos mahdollistaa myös paikallisesti tuotetut uusiutuvat energiamuodot. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa, erityisesti asemakaavoitusvaiheessa, rakennusten sijoitteluilla, massoitteluilla sekä tonttien muodoilla voidaan vaikuttaa mm. energiatehokkuuteen sekä aurinkoenergian ja maalämmön hyödyntämispotentiaaleihin. Rakennusmääräykset ohjaavat rakennukset energiatehokkaiksi ja energiamurros tekevät sähköstä ja lämmöstä yhtä hiilineutraalimpia, minkä johdosta alueellisessa hiilijalanjäljessä korostuu rakentaminen ja liikenne. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, ettei uusiutuvia paikallisia energialähteitä ole tärkeää edistää alueella. Erityisesti lämpö on aina paikallinen ratkaisu, sähkön valtakunnalliseen päästökertoimeen ja sen kehitykseen vaikuttavat myös pohjois-eurooppalaisetkin ratkaisut.
- Liikkumistarpeen vähentäminen parantaa alueellista energiatehokkuutta ja tukeutuminen kävelyyn ja pyöräilyyn vähentävät energiantarvetta. Tiivis ja sekoittunut yhdyskuntarakenne on energiatehokasta. Liikkumisen energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa myös infrastruktuurin suunnittelulla ja suunnitteluratkaisujen laadulla.
- Kaavarunkoluonnoksessa osoitetaan merkittävää rakentamista pohjavesialueille, joilla maalämmön hyödyntäminen on haasteellista (mm. Tikkurilan alue, Kuussillan ja Fazerilan alue). Näillä alueilla tulee jatkosuunnittelussa turvata mahdollisuuksien mukaan muita uusiutuvaan energiaan pohjautuvia lämmitysratkaisuja, esim. muut lämpöpumput, uusiutuvaan pohjautuva kaukolämpö, ja muita paikallisia uusiutuvan energian tuotantomahdollisuuksia, kuten aurinkosähkön tuotanto.

Lähteet: Paikallisvoima: https://www.klpaastolaskuri.fi/, Motiva: https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/co2-paastokertoimet)

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Ilmastovaikutusten arviointi

Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne

Ilmastotavoitteita edistävä luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne

- Edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja kiertotaloutta
- Turvaa viherrakenteen hiilinieluja
- Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden 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. Kaavarungon rakentamisen (sekä kiinteistöt että ratikka) tarkemassa suunnittelussa on suositeltavaa huomioida näiden asioiden toteutuminen suunnittelusta urakointiin ja käyttövaiheeseen sekä kunnossapitoon.
- Rakentamisen suuret määrät kuluttavat luonnonvaroja (mm. betoni, teräs, puu) alueella (Uusimaa), jossa luonnonvarojen käyttö on suurta myös muiden seudullisten ja valtakunnallisten rakennushankkeiden johdosta. Rakentamisessa käytetään paljon maa-aineksia samalla kun valtaosa rakentamisen jätteistä on mineraalijätteitä (maa-aineksia). Rakentamisen suurien määrien takia kuljetusmatkat ovat myös pidentyneet ja rakennettavuudelta hyvälaatuisia maa-aineksia on saatettu käyttää kohteisiin, joihin olisivat sopineet myös heikommat ylijäämämaat aiheuttaen turhaa luonnonvarojen käyttöä sekä kuljetuksista muodostuvia päästöjä.

  Näitä kielteisiä vaikutuksia tulee lieventää huolehtimalla mm. kiertotalouden ratkaisujen jalkauttamisesta, massatasapainoista alueella toisaalta muodostuvien ja toisaalta tarvittavien massojen ja materiaalien osalta sekä suosimalla uusiomateriaaleja ja valitsemalla vähähiilisiä materiaaleja kun mahdollista. Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa keinoja näiden periaatteiden edistämiseksi.
- Kehitettävillä alueilla tulee huolehtia purkamisen yhteydessä kiertotalouden periaatteiden hyödyntämisestä. Kiertotalouden näkökulmasta purettavat rakennukset ovat materiaalipankkeja, joista vapautuvat materiaalit käytetään uudelleen tai kierrätetään. Esimerkiksi betonimursketta voidaan käyttää tien pohjaan, mutta vielä parempi olisi käyttää sitä uuden betonin raaka-aineena tai jopa uudelleen betonielementtinä. Rakentamisen kiertotalouteen kuuluu muun muassa rakennusosien ja materiaalien uudelleenkäyttö ja kierrätys, säilyttävä korjausrakentaminen sekä joustava rakentaminen ja rakennusten suunnittelu niin, että ne voidaan jälleen purkaa uudelleenkäytettäväksi.
- Kaavarunkoluonnos tarkentaa yleiskaavan yhdyskuntarakenteen ratkaisua ja keskittää kasvua joukkoliikenteen runkolinjan pariin. Kaavarunkoluonnos pyrkii turvaaman viherrakenteen hiilinieluja kohdistamalla rakentamisen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen suojellen alueella olevia viheralueita. Asumiskeskusten laidoilla voi kuitenkin olla rakentamista viheralueille, mikä heikentää hiilinieluja ja –varastoja. Kaavarunkoluonnoksen alueella viherympäristön määrä tulee kuitenkin ratikkalinjauksen sekä kaavarunkoluonnoksen mukaisten maankäytön muutosalueiden myötä vähenemään.

  Viherympäristön näkökulmasta kaavarunkoluonnoksen käyttötarkoituksen muutosalueilla voi olla paikoittain mahdollisuus kuitenkin jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi.
- Kaavarunkoluonnos täydentää ja kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, mikä vaikuttaa asukasmäärään suhteutettuun maapinta-alatarpeeseen. Uudenmaan liiton selvityksessä on todettu, että tiiviimpi alue tarkoittaa, että tarvitaan vähemmän maapinta-alaa asukasta kohden, mikä tarkoittaa pienempiä vaikutuksia hiilensidontaan. Seutua kokonaisuutena tarkasteltaessa merkittävimmät luontoarvot ja hiilivarastot sijoittuvat etäämmälle ydinalueista – tiivistäminen toisaalla säästää luontoa toisaalla.
- Viheryhteyksien jatkuminen katkeamatta mahdollistuu monessa sijainnissa, mutta ratikka itsessään halkaisee kaavarunkoluonnosalueen.
- Kaavarunkoluonnoksessa on huolehdittu ratkaisulle sopivalla tarkkuudella naapurustojen toiminnallisesta monipuolisuudesta, mikä vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään. Kaavarunkoluonnoksen alueella myös lähivirkistysalueet ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.
- Vaarala/Kuussilta-alueella on ekologisen yhteyden kapenemisriski. Rakentamista sijoittuu olemassa oleville luontoalueille, jolloin väistämättä menetetään hiilinieluja ja paikallista luonnon monimuotoisuutta. Kasvava asukasmäärä tulee lisäämään jäljelle jäävien viheralueiden virkistyskäyttöpainetta, joka osaltaan voi heikentää luonto- ja virkistysarvoja, ja siten viheralueiden tarjoamia ekosysteemipalveluita aiheuttaen mahdollisesti mm. liikkumistarvetta kauemmaksi lähiluonnon saavuttamiseksi.

Lähde: Uudenmaan liitto: ”Honkain keskellä mökkini seisoo?” Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluita. Päivittyvä aineisto, versio 26.9.2022. https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/09/Asumisen-maankayttotarpeisiin-liittyvia-tarkasteluita.pdf)

Ilmastovaikutusten arviointi

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ilmastonmuutokseen sopeutumista tukeva kaavoitus

- Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
- Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
- Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Rakentaminen ja asumisen tiivistyminen voi lisätä pinnoitetun maa-alan kasvua vaikeuttaen hulevesien hallintaa. Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa keinoja hulevesien luonnonmukaiselle hallinnalle ilmastonmuutoksen lisätessä mm. kaupunkitulvien riskiä. Rakennetussa ympäristössä korostuu myös lämpösaarekeilmiön voimistumisriski ja on tärkeää tunnistaa jatkosuunnittelussa keinoja ilmiön lieventämiseksi mm. huolehtimalla kaupunkivihreästä.
- Alueiden kehittyminen ja täydennysrakentaminen tarjoaa myös mahdollisuuden tunnistaa nykyisestä yhdyskuntarakenteesta kohtia, alueita ja ratkaisuja, joissa ei ole varauduttu ilmastonmuutokseen ja huolehtia näiden alueiden sopeutumisesta alueiden kehittyessä ja kasvaessa. Kaavarungon rakentuminen tulee hyödyntää mahdollisuutena parantaa alueiden varautumista ja sopeutumista.
- Suurin osa kaavarunkoluonnoksen rakentamisesta sijoittuu olemassa olevaan urbaaniin yhdyskuntarakenteeseen, jolloin voidaan arvioida kaavarunkoluonnoksen vaikutuksien hiilinieluihin olevan maltilliset. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin hyvä tunnistaa keinoja säästää hiilivarastoja ja –nieluja, sekä tunnistaa mahdollisesti alueita, joissa rakennettaessa puistoja ym. virkistysalueita voitaisiin hiilinieluja vahvistaa viheralueiden luonnollisella tavalla parantaessa ilmastonmuutokseen sopeutumista.
- Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan kaavarungossa, mikä on tärkeää, koska viheralueiden katkeamattomuus parantavat mm. metsien myrskyn kestävyyttä.
- Ratikan kaavarunkoluonnos ei ohjaa rakentamista tulvariskialueille, (pl. mahdollisesti Keravanjoki Tikkurilan alueella), mutta tiivistyvässä yhdyskuntarakenteessa hulevesien hallinta ja kaupunkitulvariski on selkeä.
- Alueella on kriittistä infrastruktuuria (mm. sairaaloita, vanhusten palveluasumista, kouluja ja päiväkoteja, energianhuoltoa, lentokentän logistiikka-alue), joiden varautumisessa ja tulevaisuuden toiminnan suunnittelussa tulee huomioida toiminta sään ääriolojen yleistyessä sekä mahdollisissa poikkeustilanteissa.

Kaavarungon tarkkuustasossa näitä asioita ei voida kuitenkaan ohjata, mutta toimintojen sijoittuminen alueelle on hyvä tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa. Pitenevät hellejaksot sekä kaupunkien lämpösaarekeilmiö voi asettaa erityisesti terveydenhuollolle sekä vanhustenhoidolle paineita, samoin kuin liukkaat kelit. Sään ääri-ilmiöt, erityisesti myrskyt ja sateet, taas aiheuttanevat energiahuollolle sekä liikenneinfrastruktuurin toimintavarmuudelle haasteita.

- Ilmastopaneeli on arvioinut, että erityisesti tulvat ovat keskeinen varautumisen kysymys Uudellamaalla sekä sateisiin että merenpinnan nousuun liittyen. Riippuen tulevien vuosien kasvihuonekaasupäästöjen kehittymisestä maailmanlaajuisesti, keskilämpötila on vuosisadan loppupuolella Uudellamaalla noin 1,7–2,8°C korkeampi kuin nykyisin. Vastaavasti vuotuisten sademäärien arvioidaan kasvavan alueella 5–7 prosenttia ja keskimäärin vuodessa sataisi 630-750 mm.
- Vantaan kaavarunkoluonnoksen alueella ei ole merkittäviä tunnistettuja tulvariskialueita, mutta tiivistyvässä kaupunkirakenteessa on hyvä huomioida sademäärien kasvu ja niiden aiheuttama kaupunkitulvien riski. Ilmastopaneeli onkin arvioinut, että Uudellamaalla hulevesien tulvariski kasvaa nykyisestä ”melko suuri”-riski kategoriasta vuoteen 2050 mennessä.

Lähde: Gregow et al. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 2/2021.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 1/3

ILMASTOVAIKUTUSTEN AIKAPERSPEKTIIVI

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Kaavarungon toteutuminen aiheuttaa merkittävää rakentamista, joka aiheuttaa lyhytaikaisia päästöjä.
- Kaavarungon toteutuminen aiheuttaa myös koko elinkaarelle jakautuvia kumulatiivisia päästöjä (mm. energian käyttö ja tuotanto, liikenne).
- Toisaalta kaavarunko mahdollistaa elinkaaren päästöjen vähentymisen verrattuna nykytilaan.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Maankäytön muutos metsästä esim. tieksi tai rakennetuksi maapohjaksi on käytännössä pysyvää maankäyttöä ja lasketaan kasvihuonekaasuinventaariossa ’metsäkatona’, joka on verrattavissa kasvihuonekaasupäästöön.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarungon aikaperspektiivi on pitkä, joten muuttuvaan ilmastoon on olennaista varautua ja sopeutua.

EPÄSUORAT/VÄLILLISET VS. SUORAT ILMASTOVAIKUTUKSET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Kaavarungolla on seudullisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteen, maankäytön muutoksien sekä liikennejärjestelmän kehittymisen myötä.
- Rakentamisen päästöistä osa muodostuu rakentamispaikan ulkopuolella (mm. materiaalien valmistukseen liittyvät päästöt).

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Kaavarunkoluonnoksella on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia hiilinieluihin.
- Suoria muutoksia aiheuttavat ovat alueelta poistuvat hiilinielut rakentamisen takia, epäsuorina voidaan pitää mahdollisen puurakentamisen vaikutuksia (pitkäaikainen hiilivarasto, mutta poistuva hiilinielu).

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarungon suoria vaikutuksia ovat vettä läpäisemättömän pinnan kasvu kaupunkirakenteen tiivistymisen myötä ja hulevesien hallinnan huomiointi yleismääräyksessä sekä paikallisemmin hallintarakenteilla.
- Kaavarunkoluonnoksen yleismääräyksellä ”kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja” voidaan todeta olevan epäsuoria ilmastovaikutuksia.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 2/3

SUHTEUTUMINEN POLITIIKKATAVOITTEISIIN

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Vantaan kaupungilla on hiilineutraaliustavoite, jota kaavarunko ei pitkän toteutusajan takia ehdi tukemaan, mutta kaavarunkoluonnoksen laadinnassa on huomioitu ilmastotavoitteet ja kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutus on linjassa kaupungin tavoitteiden kanssa.
- Ratikan toteutusaikataulusta riippuen kaavarunkoluonnoksen ratkaisut eivät välttämättä ehdi tukemaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta voivat mahdollistaa ja tukea hiilineutraalin yhteiskunnan toteutumista tavoitevuoden jälkeen.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Kaupungin strateginen linjaus (Yleiskaava 2020) on tiivistää ja täydentää kaupunkia, jotta myös säästetään laajempia luontoalueita muualla.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Alueellisia ja paikallisia sopeutumistavoitteita ja –suunnitelmia ei ole tunnistettu kaavarunkoluonnoksen yhteydessä eikä kaavarunkoluonnoksen tavoitteissa ole ilmastonmuutokseen sopeutuminen. Joskin sopeutumiseen liittyvistä teemoista hulevesiä on pyritty huomioimaan kattavasti.
- Kaavarunkoluonnoksen ilmastotavoitteet kohdistuvat ilmastonmuutoksen hillintään.

EPÄVARMUUDET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Väestönkasvu.
- Alueen kehittyminen sekoittuneeksi ja tehokkaaksi yhdyskuntarakenteeksi.
- Rakentamisen vaiheistus ja toteutus.
- Kaavarungon pitkä aikajänne.
- Liikenne- ja energiamurros, mm. liikenteen sähköistyminen, energiantuotannon vähähiilistyminen.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Puurakentamisen määrä.
- Rakentamisen alle jäävien viheralueiden määrien tarkentuminen jatkosuunnittelussa.
- Mahdollisuudet vahvistaa säilyvien ja uusien viheralueiden hiilinieluja.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarunkoluonnos sisältää paljon erilaisia hankkeita, kohteita, muutoksia, joten herkkyys ilmastonmuuttujille vaihtelee alueittain ja kohteittain.
- Kielteisten vaikutusten suuruus voi myös vaihdella kohteittain suuresta vähäisiin.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 3/3

LIEVENTÄVÄT JA / TAI KOMPENSOIVAT TOIMENPITEET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Alueen toteutuksessa voidaan vaikuttaa alueen kasvihuonekaasupäästöihin toteutustavoilla, materiaalivalinnoilla, alueellisella energiatehokkuudella, energiantuotantoratkaisuilla, kiertotalouden ja resurssiviisauden ratkaisuilla. Nämä eivät ole kaavarungon tarkkuuteen kuuluvia asioita, mutta niitä tulee tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Alueen toteutussuunnittelussa voidaan pyrkiä minimoimaan vaikutuksia hiilinieluihin säästämällä luontoa, lisäämällä ja kehittämällä viheralueita sekä pienissä määrin mm. lisäämällä kaupunkivihreää.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen kaavarunkoluonnoksen ratkaisussa on mahdollista, kunhan sopeutuminen ja varautuminen huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Aviapolis

Kaavarunkoluonnos tehostaa alueen maankäyttöä sekä monipuolistaa alueen toimintoja tukeutuen vahvaan joukkoliikenteeseen luoden uusia solmukohtia (mm. Aviapoliksen ja Lentokentän asemien mahdollisuus yhdistää juna ja ratikka) mahdollistaen kestäviä matkaketjuja erilaisiin tilanteisiin.

- Koko Avipoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoluonnosalueen suurimpia, jolloin rakentamisen määrän suurus aiheuttaa hiilipiikin ja nostaa mm. luonnonvarojen käyttöä alueella.

Maankäytön muutosten myötä kaupunkiympäristö monipuolistuu ja alueen katuverkko muuttuu ja täydentyy huomattavasti. Tämä mahdollistaa alueen pyöräliikenteen yhteyksien parantamisen ja siten tukeutumista kestäviin liikkumismuotoihin.

- Toisaalta alueelle tulee merkittävästi infrarakentamista katuverkon täydentyessä ja muuttuessa.
- Erilaiset hankkeet eri ajankohtina toisaalta mahdollistavat kiertotalouden ratkaisujen jalkauttamisen, mutta voi toisaalta aiheuttaa haasteita massatasapainolle sekä materiaalien uusiokäytölle, mikäli ajoitukset ja koordinaatio ei onnistu.

Infrarakentamisen määrä alueella kasvaa korttelikoon pienenemisen ja täydentävän katuverkoston rakentamisen takia.

- Korttelirakenteiden suunnitteluun tulee kiinnittää huomioita asemakaavoitusvaiheessa, jotta mahdollistetaan paikallinen uusiutuva energiantuotanto (korttelirakenteella ja kiinteistöjen massoittelulla voidaan vaikuttaa energiatehokkuuteen ja esim. maalämmön hyödynnettävyyteen, suuntauksilla voidaan vaikuttaa aurinkosähkön tuotantoedellytyksiin sekä vaikuttaa mm. passiivisen aurinkoenergian hyödyntämiseen ja lieventää mm. lämpökuormia) sekä vähennetään autoilun tarvetta huolehtien hyvästä kävelyn ja pyöräilyn ympäristöstä.

Alueen suunnitteluperiaatteissa esitetään tavoitteeksi, että jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella on toiminnallinen puisto. Viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä.

- Lähivirkistysalueet vähentävät liikkumistarvetta tuoden luonnon saavutettavaksi kävellen, pyöräillen tai joukkoliikennettä hyödyntäen.
- Lähipuistot auttavat sopeutumaan muuttuvaan ilmastoon auttaen hulevesien hallinnassa sekä vähentäen lämpösaarekeilmiötä. Lähipuistot vahvistavat alueen hiilinieluja.
- Alueen vähäinen viheralueiden määrä luo painetta suojella olemassa olevia sekä lisätä alueen viheralueita.

Alueen haasteena nykytilanteessa on ilmastonmuutokseen sopeutuminen vettä läpäisemättömien pintojen suuren määrän johdosta ja viheralueiden vähäisyyden takia. Kaavarungon toteutuminen voisi parantaa alueen sopeutumiskykyä vaikka suuri rakentamisen määrä aiheuttaakin hiilipiikin.

Ilmastovaikutusten arviointi

Tikkurila

Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin seudullisen liikenteen lisäksi valtakunnallista junaliikennettä. Vantaan ratikka luo uuden erinomaisen vaihtoyhteyden asemalle parantaen samalla aseman saavutettavuutta seudullisesta näkökulmasta.

Tikkurilan kehittäminen kaavarunkoluonnoksessa tukeutuu olemassa olevaan infrastruktuuriin ollen resurssiviisasta ja lisäten rakentamista hyvän saavutettavuuden alueille mahdollistaen monipuoliset kestävät matkaketjut.

Alueen yhdyskuntarakenne on sekoittunutta ja monipuolista, jossa palvelut ovat saavutettavissa kestävillä liikennemuodoilla ja henkilöautoilulle on aito vaihtoehto.

- Ratikkalinjan suunnittelun myötä Tikkurilantie nousee uudeksi kehityskäytäväksi, ja ratikkapysäkkien ympäristöt kehittyvät lähipalvelujen tarjonnassa. Lyhyiden matkojen tekeminen kävellen tai pyöräillen muuttuu houkuttelevammaksi, millä voi olla vaikutuksia liikenteen päästöjen vähenemiseen.

- Tikkurilan kummallakin puolella säilyvät merkittävät monipuoliset työpaikka-alueet Koivuhaassa ja Hakkilassa, mutta tulevaisuudessa ne on mahdollista kutoa paremmin osaksi kestävän liikkumisen järjestelmää.

- Virkistysalueverkoston kytkeytyneisyyttä alueen poikki edistetään viherkaduilla. Tämä parantaa alueen sopeutumista ilmastonmuutokseen mm. helpottamalla hulevesien hallintaa.

- Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa riskiksi nousee lämpösaarekeilmiön voimistuminen sekä kaupunkitulvat, jotka tulee huomioida alueen jatkosuunnittelussa sekä asemakaavoituksessa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Hakunila

Ratikka kytkee Hakunilan aluetta raideverkostoon. Ratikka mahdollistaa Itä-Vantaan kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Asuinrakentaminen on suurinta Kaskelan ja Hakunilan pysäkkiympäristöissä.

- Hakunilan alueella ratikka vaikuttaa liikenteen päästöihin eniten kaavarunkoalueella ratikan mahdollistaman saavutettavuuden ansiosta. Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin ja sen myötä tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen. Pysäkkiympäristöt tarjoavat alueille uusiutumis- ja kehittämismahdollisuuksia. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tiivis rakenne ja kasvun keskittäminen mahdollistavat korkeatasoisen rakennetun ympäristön laadun. Eniten kehittämispotentiaalia on niillä pysäkkiympäristöillä, joiden sijainti muuttuu ratikan myötä keskeisemmäksi ja joilla voidaan mahdollistaa hyvä käyttäjäpotentiaali.

Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin ja sen myötä tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen.

Hakunilan alueelle tulee merkittävästi uutta rakentamista kaavarunkoluonnoksen perusteella aiheuttaen alueelle hiilipiikkiä. Alueelle jää kuitenkin kaavarunkoluonnoksen alueista eniten viheraluetta, mikä helpottaa alueen ilmastonmuutokseen sopeutumisessa.

Hakunilan alueeseen kohdistuu kaavarunkoluonnoksen toimesta paljon muutospaineita, joissa ratikkalinjan toteuttaminen mahdollistaa merkittävän lisärakentamisen sekä saavutettavuuden parantumisen. Alueen viheryhteyksiä ja lähimetsiä säilytetään yhtenäisinä ja kytkeytyneinä.

- Rakentuminen viheralueiden reunoille voi johtaa hiilinielujen pienenemiseen sekä altistaa metsiä myrskytuhoille.

Keskeisiä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää parantaen ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen voidaan arvioida tukevan kestävän kaupungin tavoitetta.

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- liikkumisen tarpeen vähentäminen,
- kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä
- olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen.

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen heikkouksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys,
- liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta,
- luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä
- tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa.

Täydentyvässä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaavarunkoluonnoksen haasteeksi muodostuu hiilinielujen ja –varastojen turvaaminen ja lisääminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä resurssiviisaiden ratkaisujen jalkauttaminen.

Yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota mm. seuraaviin asioihin:

- paikallisen uusiutuvan energian tuotannon mahdollisuuksien turvaamiseen mm. tontti- ja korttelirakenteen ratkaisuilla,
- hiilen säilymiseen tulevassa rakenteessa,
- massatasapainoon, uusiomateriaalien sekä kiertotalouden ratkaisujen huomioimiseen,
- resurssiviisaan ja vähähiilisen rakentamisen edistämiseen
- kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen jatkosuunnitteluvaiheissa sekä
- ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja varautumiseen tunnistaen mahdollisuuksia parannuksiin myös olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa sekä uudistuvissa kohteissa.

Kaavarunkoluonnoksen ratkaisun ilmastovaikutukset ovat sekä kielteisiä että myönteisiä vaikutusten ulottuessa kaavarunkoluonnoksen ulkopuolelle (ollen mm. seudullisesti merkittäviä). **Kaavarungolla ja sen toteutumisella on sekä pysyviä että väliaikaisia ilmastovaikutuksia.**

- Merkittävyydeltään erittäin suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset, yhdyskuntarakenteen muutokset, liikennejärjestelmän pysyväluonteiset muutokset (mm. infrastruktuurin rakentaminen).
- Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset (esim. maamassojen kuljetukset yksittäisten hankkeiden rakentamisten aikana) huomioiden kaavarungon laajuus sekä kyseisen vaikutuksen ajallinen ulottuvuus.

Ihmiset ja yhteisöt

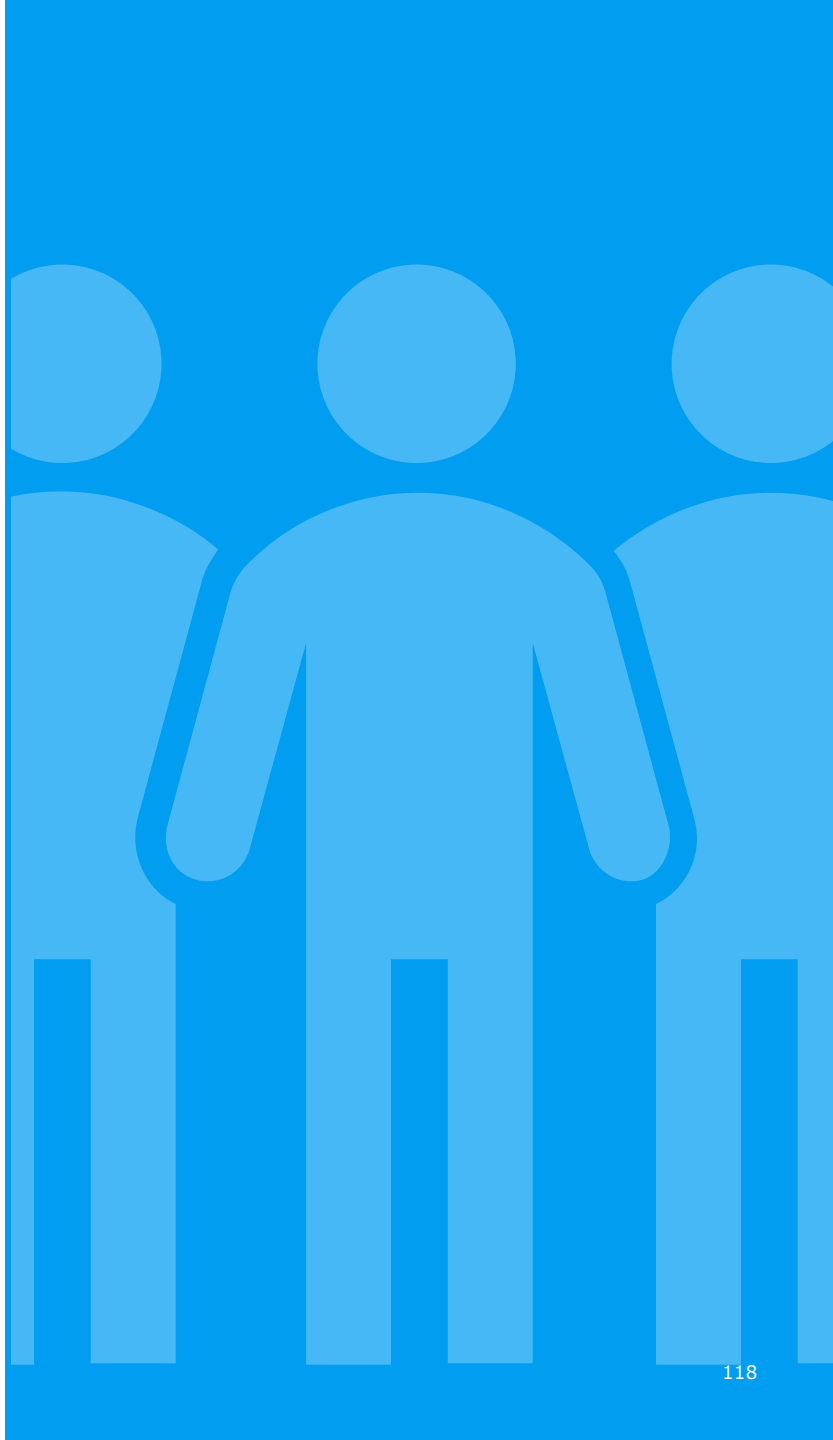
Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

Lähtökohdat ja arviointitapa

Vaikutuksia on arvioitu lähtöaineistojen pohjalta asiantuntija-arviona sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta. Arvioinnissa on tunnistettu myös ns. herkkiä ihmisryhmiä. Ihmisiin ja yhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdennettu kaavarunkoluonnoksen vaikutuksiin, jotka kohdistuvat arjen toimintaympäristöön ja sosiaaliseen ympäristöön. Arvioinnissa on tarkasteltu myös ihmisten osallistumismahdollisuuksia kaavarunkoluonnoksen suunnitteluun.

Arvioinnin rakenne

- Kaavarunkoalueen monimuotoinen asujaimisto
- Osallisuus ja osallistumismahdollisuudet kaavarungon laadinnassa
- Vaikutukset arjen ympäristöön
  - Liikkuminen ja kulkutavat
  - Asuminen ja työpaikat
  - Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet
  - Palvelut
- Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön
  - Yhteisöllisyys
  - Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus
  - Imago ja identiteetti



Kaavarunkoalueen monimuotoinen asujaimisto

Kaavarunkoluonnoksen mukainen täydennys- ja uudisrakentaminen voi aiheuttaa hyvin erilaisia vaikutuksia eri alueilla ja eri ihmisryhmiin. Ns. herkkiä ihmisryhmiä ovat mm. heikommassa sosio-ekonomisessa asemassa olevat, lapset, vanhukset, vammaiset, maahanmuuttajat ja vieraskieliset. Seuraavassa on taustoitettu kaavarunkoalueen monimuotoista asujaimistoa, joka on tärkeä huomioida myös suunnittelun edetessä esimerkiksi eri ryhmien osallisuuden mahdollistamisessa ja tarpeiden huomioimisessa.

Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 116 000 asukasta. Kaavarunkoalueella suurin väestömäärän muutos tapahtuu Aviapoliksen suuralueella, jossa väestönkasvu olisi noin 28 000 asukasta. Tikkurilassa kasvua olisi noin 25 000 asukasta ja Hakunilassa noin 14 000 asukasta.

Vantaan kaupungin väestörakenne vanhenee. 75 vuotta täyttäneiden määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2025 mennessä lähes 20 000 henkilöön, kun se vuonna 2020 oli 14 200 henkilöä. Samalla väestörakenne kansainvälistyy. Vieraskielisten osuus Vantaalla on merkittävä. Vantaan väestöennusteen 2020 mukaan muuta kuin suomea, ruotsia tai saamea puhuvien osuus kasvaisi Vantaalla 24 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä ja jatkossa aiempaa suurempi osuus muuttoliikkeestä on ulkomailta. Muuttoliike tasapainottaa väestörakennetta. Lähivuosien väestönkasvu edellyttää myös lapsille ja nuorille suunnattujen palveluiden kehittämistä.

Vantaan alueellista erilaistumista tarkasteltiin vuonna 2018 julkaistussa selvityksessä, jonka mukaan asuinalueet ovat jonkin verran erilaistuneet sosioekonomisesti vuosien 1995–2015 välillä. Pienituloisuus, matala koulutustaso ja työttömyys korostuvat etenkin omistusasumisvaltaisissa lähiöissä sekä 80–90-lukujen kerrostaloalueilla, joihin on keskittynyt runsaasti vuokra-asuntoja. Myös vieraskielisen väestön muita alueita korkeampi osuus on tunnistettu ilmiön taustalla. Vuonna 2015, Vantaan kaupungin vuokra-asunnoista 24 % sijaitsi 80–90-lukujen kerrostaloalueilla ja 20 % lähiöissä. Uusilla kerrostaloalueilla kaupungin vuokra-asunnoista sijaitsi 14 %. Kaavarungon alueelle sijoittuu sekä lähiöitä että 80–90-lukujen kerrostaloalueita.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Osallisuus ja osallistumismahdollisuudet

Kaavarunkoluonnoksen valmistelu ja siihen liittynyt vuorovaikutus ajoittui vuosille 2020 ja 2021. Kaavarungon suunnittelun alkuvaiheessa tehtyyn Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista -raporttiin on koottu aiemmissa suunnitteluhankkeissa koottuja asukkaiden näkemyksiä yhteensä 13 vuorovaikutusaineistosta ja noin 6 000 vastaajalta. Raportin mukaan aineistojen ikäryhmien vastausten perusteella vahvin ääni on noin 25–45-vuotiailla ja hiljaisin ja heikoin ääni lapsilla ja nuorilla sekä yli 65-vuotiailla ikääntyvällä väestöllä.

Kaavarunkoluonnoksen valmistelussa syksyllä 2021 toteutettiin:

- Osallistuvavantaa.fi -sivustolla kaikille avoin Liikkuminen tulevaisuuden ratikkakaupungissa -kysely (1 162 vastaajaa)
- kiinteistönomistajille suunnattu kysely (78 vastaajaa)
- lapsille ja nuorille suunnattu Seppo.io -vuorovaikutuspeli (noin 300 vastausta).

Lisäksi syksyllä 2021 järjestettiin kaavarungon luonnoksen laadintaa tukemaan suuralueittaiset asukastyöpajat, jotka toteutettiin Teams-kokouksina. Tapahtumissa puheenvuoro oli osallistujilla ja heidän ajatuksensa ja kommenttinsa kirjattiin Miro-alustalle muistiin suunnittelutyön tueksi.

Asukkaiden näkemyksiä on pyritty tuomaan suunnitteluun mm. kaavarunkoselostuksessa esitetyn suunnittelijan muistilistan avulla, johon on koottu asukkaiden ajatuksia sekä aihealueittain että suuralueittain. Muistilista on koottu luonnosvaiheessa toteutettujen vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyjen ja asukkaiden toiveet –raportin pohjalta.

Kesän 2022 aikana kaavarungon luonnoksen nähtävilläolon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams Live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa. Lisäksi luonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä kirjeitse, sähköpostitse sekä verkkopohjaisen kyselyn välityksellä. Kaavarunkoluonnosta esiteltiin kesän aikana vammaisneuvostossa sekä vanhusneuvostossa.

Omat haasteensa luonnosvaiheen vuorovaikutukselle toi koronapandemia, joka aiheutti rajoituksia kasvokkain kohtaamiselle. Verkossa tapahtunut vuorovaikutus on voinut antaa voimakkaamman äänen vastaajaryhmille, jotka luontevammin toimivat verkkoympäristössä, samalla kun ikääntyneiden, vieraskielisten tai digitaidottomien osuus vastaajista on todennäköisesti jäänyt vähäisemmäksi.

Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista

(Vantaan ratikan kaavarungon selostus, luonnos 5.4.2022)

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 liikkumisenmuotojen 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

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Liikkuminen ja kulkutavat

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Saavutettavuus

- Kaavarunkoluonnos parantaa ratikkareitin varrelle sijoittuvien alueiden saavutettavuutta joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä ja erityisesti Vantaan itäiset osat kytkeytyvät raideliikenteen piiriin. Myös yhteydet ratikkalinjan varrella olevien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä paranevat. Kaavarunkoluonnokseen on merkitty erikseen tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja rautatieasemat. Bussiliikenne säilyy myös tulevaisuudessa esimerkiksi Pakkalan ja Hakunilan alueilla ja ratikka parantaa liityntäyhteyksiä pääväylien bussiliikenteeseen, nykyisiin ratoihin sekä metroon idässä.

Esteettömyys

- Ratikka on esteetön kulkumuoto, joka parantaa asukkaiden, erityisesti liikuntaesteisten (pyörätuoli), ikääntyvien (rollaattori) tai lastenrattaiden kanssa kulkevien liikkumismahdollisuuksia. Pysäkkiympäristöjen ja pysäkeille suuntautuvien kävelyreittien suunnittelu esteettömiksi, parantaa myös laajemmin katutilojen esteettömyyttä.

Kestävyys

- Kaavarunkoalueella liikennejärjestelmän muutos tuo autoliikenteen rinnalle tasa-arvoisiksi myös kestävät kulkumuodot. Kaavarunkoluonnoksen mukainen katuympäristöjen kehittäminen kävelijän mittakaavassa parantaa viihtyisyyttä ja lisää koettua turvallisuutta ja voi myös kannustaa aiempaa enemmän liikkumiseen jalan ja pyörällä myös pidempiä matkoja. Toisaalta ratikka voi joillain alueilla aiheuttaa paikallisesti estevaikutusta, jos linjaus sijoittuu esimerkiksi asutuksen ja palvelujen väliin tai pirstoo nykyisiä virkistyskäytössä olevia alueita.
- Kaavarungon vaikutusalueella asuu ja toimii paljon muitakin ryhmiä kuin joukkoliikenteen käyttäjiä, eivätkä kaikki nykyiset ja tulevat asukkaat tule siirtymään pelkästään joukkoliikenteen käyttäjiksi. Kaavarunkoluonnos kuitenkin edesauttaa kestävien kulkumuotojen käytön lisääntymistä ja mahdollistaa joustavammin eri kulkumuotojen käytön. Joukkoliikenteen ja kaupunkiympäristöjen kehittymisen myötä yhä isommalla osalla asujaimistosta, tulotasosta riippumatta, on mahdollisuus asumiseen ja liikkumiseen ilman autoa. Se voi osaltaan vähentää alueiden eriarvoistumista, kun ratikkalinjan varrelle sijoittuvat alueet ja palvelut ovat nykyistä laajemmin saavutettavissa joukkoliikenteellä eikä auto ole edellytys tietyllä asuinalueella asumiseen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Asumismuodot

- Kaavarunkoluonnoksen toteutuessa eri suuralueilla voidaan tarjota houkuttelevia vaihtoehtoja eri elämäntilanteissa olevien kaupunkilaisten erilaisille asumistoiveille niin asuinalueen sijainnin kuin asumismuodon (kerrostalo-, rivitalo-, omakotiasunto joko vuokralla tai omistusasunnossa) osalta. Uudisrakentaminen tuottaa usein kalliimpaa asumista vanhaan asuntokantaan verrattuna. Vanhan ja uuden rakennuskannan sekoittuminen ja asumisen vaihtoehtojen monipuolistuminen lisää asukkaiden valinnanmahdollisuuksia, mutta asuntotarjontaan vaikuttavat monet tekijät, joihin voidaan vain osittain vaikuttaa strategisen tason suunnittelulla.

Elinympäristö (toimintojen sekoittuneisuus)

- Ratikkavyöhykkeellä on nykyisin hyvin monenlaisia asuinalueita pientaloalueista eri ikäisiin kerrostaloalueisiin ja kaupunkikeskustoihin ja kaavarunkoluonnoksen mukainen tiivistäminen ja täydennysrakentaminen tulee muokkaamaan kaupunkikuvaa paikoin hyvin voimakkaasti. Kaavarunkoalueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joista useat ovat nykyisiä työpaikka-alueita. Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi erityisesti toimistotyöpaikkoja sijoittuu etenkin keskusta-alueille, jotka ovat asutuksen lisäksi merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.
- Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama uusien asuinalueiden ja sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueiden rakentuminen työpaikka-alueiden yhteyteen parantaa ihmisten mahdollisuuksia asua lähellä työpaikkoja ja palveluja ja samalla asiointimatkat lyhenevät.
- Asuntojen rakentaminen työpaikka-alueiden yhteyteen mahdollistaa monimuotoisempien alueiden syntymisen. Vihertehokkuuden ja kaupunkitilan viihtyisyyden huomioiminen myös työpaikka-alueiden kaavamerkinnöissä mahdollistaa viihtyisämpien ja houkuttelevampien työpaikka-alueiden kehittymisen.
- Tiivistä urbaania asumista ja toimitilarakentamista keskitetään erityisesti ratikan pysäkkiympäristöjen yhteyteen, samalla kun koko kaavarungon alueella elinympäristö muuttuu monin paikoin mittakaavaltaan enemmän autoliikenteen ympäristöstä kävelijän ympäristöksi. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantuminen lisää valinnanmahdollisuuksia myös kestävään työmatkaliikkumiseen.
- Yhtenä asukkaiden toiveena on ollut pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiiviin keskustamaisuuden tuominen keskustoihin. Kaavarunkoalueella pientalovaltaisia alueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä. Kaavarunkoluonnoksessa tiivistysrakentamista esitetään myös nykyisille pientalovaltaisille alueille, mutta kaavamerkinnöillä ohjataan uudis- ja täydennysrakentamista huomioimaan mm. ympäristön arvokkaat ominaispiirteet ja rakentamisen tavat sekä riittävien virkistysalueiden säilyttäminen.

Työpaikat

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa työpaikkakehityksen ja elinkeinorakenteen monipuolistumisen. Kaavarunkoluonnoksessa on elinkeinovaikutusten arvioinnin mukaan arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike- ja toimisto-/toimitilarakentamiselle, joka mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle. Suuralueille on osoitettu myös tilaa teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan rakentamiselle, mutta työpaikkapotentiaalin määrien suhteen vaikutus on selvästi liike- ja toimitilarakentamista alhaisempi. Asunrakentaminen synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.
- Tilaa vievien työpaikkatoimintojen osittainen korvautuminen monipuolisemmilla ja tehokkaammilla työpaikkatoimintojen alueilla sekä asuinrakentamisella johtaa siihen, että osa nykyisistä työpaikoista poistuu. Kaavarungon alueella on työpaikkatoimintoja, jotka siirtyvät muuttuvan maankäytön seurauksena kaavarunkoalueen ulkopuolisille alueille. Tällaisia ovat esimerkiksi useat teollisuuteen, varastointiin sekä kauppaan ja tukkutoimintaan liittyvät työpaikat Aviapoliksen alueella. Muutoksilla voi olla kielteisiä vaikutuksia nykyisin kyseisillä toimialoilla työskentelevien ihmisten arjen toimintaympäristöön, jos työpaikka siirtyy muualle tai alueelta ei jatkossa löydy koulutusta vastaavia työpaikkoja. Toisaalta kaavarungossa tavoiteltu työpaikkakehitys voi toteutuessaan lisätä työpaikkamahdollisuuksia eri toimialoilla ja ratikan rakentuminen parantaa työpaikkojen saavutettavuutta, vaikuttaen myönteisesti useiden ihmisten työskentelymahdollisuuksiin.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat suuralueittain 1/2

Asumismuodot:

Aviapolis

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa.

Tikkurila

- Asukkaat ovat toivoneet monipuolista asumiskantaa eri hintatasoilla. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa.

Hakunila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa etenkin tiivistyvillä keskusta-alueilla pysäkkien ympäristössä.

Elinympäristö (toimintojen sekoittuneisuus):

Aviapolis

- Tiiviin asuin- ja työpaikkarakentamisen lisääminen Aviapoliksen alueelle muodostaa nykyistä laajemman liike- ja toimitilojen ja palvelujen keskittymän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta ja työpaikkoja.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Aviapoliksen alueen kehittymisen nykyistä viihtyisämpänä ympäristönä, jonka houkuttelevuus heijastuu sekä työpaikka- että asuinalueisiin.
- Tiiviiden työpaikka-alueiden (K) sijoittaminen Aviapoliksen pohjoisosiin lentokentän läheisyyteen sekä vilkasliikenteisten väylien varrelle mahdollistaa niiden toimimisen liikenteen häiriöiltä suojaavina rakenteina. Tällä on myönteisiä vaikutuksia työpaikka-alueiden naapurustossa sijaitsevien viher- ja asuinalueiden viihtyvyyteen.
- Asutuksen läheisyyteen sijoittuvien työpaikka-alueiden (K, TP) merkinnöissä edellytetään, etteivät sinne sijoittuvat tuotantotoiminnat aiheuta ympäristöhäiriöitä, jolloin luodaan asutuksen läheisyyteen sopivaa työpaikkarakennetta.

Tikkurila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueiden kehittymisen erityisesti pysäkkiympäristöjen lähellä, jolloin mahdollisuudet työn ja arjen yhdistämiseen paranevat.
- Tiiviin asuin- ja työpaikkarakentamisen lisääminen Tikkurilan keskustaan muodostaa nykyistä laajemman liike- ja toimitilojen ja palvelujen keskittymän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta ja työpaikkoja.

Hakunila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asuntorakentamisen tiivistämisen ja asuin- ja palvelutoimintojen sekoittumisen ratikan pysäkinympäristöissä erityisesti Hakunilan keskustassa ja Länsimäessä. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta.
- Vaaralassa Fazerilan alueella kaavarunkoluonnos mahdollistaa työpaikkatoimintojen ja asumisen osittaisen sekoittumisen, vaikka työpaikkoja myös poistuu.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat suuralueittain 2/2

Työpaikat:

Aviapolis

- Aviapolis on pääkaupunkiseudun toiseksi suurin työpaikkakeskittymä, jossa työpaikkoja on noin 26 000. Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi noin 22 000 työpaikkaa.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa nykyistä monipuolisemman työpaikka-aluerakenteen kehittymisen ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen parantaa työpaikkakeskittymän saavutettavuutta myös kauempaa.
- Maankäytön muuttuessa vaikutuksia arjen toimintaympäristöön kohdistuu uusien toimintojen alta muualle siirtyvien työpaikkojen työntekijöihin ja mahdollisesti myös työmahdollisuuksiin. Poistuvien teollisuus- ja varastointialueiden tilalle sijoittuu esim. palveluiden, majoitus- ja ravitsemus- sekä tietointensiivisten alojen työpaikkoja. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen luo siten myös uusia työpaikkamahdollisuuksia eri toimialoille sekä edellytyksiä palvelutarjonnan kehittymiselle.

Tikkurila

- Tikkurilassa on nykyisin noin 21 000 työpaikkaa ja kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi arviolta noin 13 000 työpaikkaa.
- Tikkurilan alueella toimialat ovat tasaisemmin jakautuneet Aviapolikseen ja Hakunilaan verrattuna ja kaavarunkoluonnos mahdollistaa edelleen työpaikka-alueiden kehittämisen ratikkalinjan varrella.
- Kaavarunkoluonnos parantaa Koivuhaassa ja Hakkilassa sijaitsevien työpaikka-alueiden saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla.
- Myös Tikkurilan keskusta-alueella on tavoitteena työpaikkamäärän kasvu ja elinkeinorakenteen kehittyminen, joka luo edellytyksiä palvelutarjonnan parantumiselle ja lisää keskusta-alueen elävyyttä.

Hakunila

- Hakunilassa on nykyisin noin 4 000 työpaikkaa ja kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi arviolta noin 1 000 työpaikkaa. Teollisuuden työpaikkojen osuus on nykytilassa merkittävä.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa nykyistä monipuolisemman työpaikka-aluerakenteen kehittymisen raitiotielinjauksen varrelle. Samalla elinkeinorakenteen kehittyminen luo edellytyksiä palvelutarjonnan parantumiselle ja lisää keskusta-alueiden elävyyttä.
- Ratikka ja muiden joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen lisää Hakunilassa asuvien mahdollisuuksia kestävämpään työmatkaliikkumiseen suuralueen ulkopuolelle.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Palvelut

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella:

Palveluverkko

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty sekä julkisten palveluiden nykyverkkoa että tulevia palveluvarauksia ja kehittämistarpeita. Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu kasvavan väestön edellyttämä palvelutarve. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa eri alueiden palveluiden rakentumisen vaiheittain asukkaiden tarpeita vastaavaksi. Suurin osa kaavarunkoluonnoksen pysäkkiympäristöistä sisältää joko C-, CL- tai AC-merkintöjä, joissa osoitetaan asumisen lisäksi useita muita toimintoja, kuten monipuolista palveluverkkoa, joka mahdollistaa sekä julkisten että yksityisten palveluiden kehittämisen. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa seudullisten ja paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen keskusta-alueille Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa sekä paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen Länsimäen keskusta-alueelle. Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaupallisten palveluiden alueita, joiden toteutuksessa tulee huomioida myös kävely- ja pyöräilymahdollisuudet ja joukkoliikenneyhteydet. Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty julkisten palveluiden alueita, kohteita sekä kehittämistarpeita useilla eri kaavamerkinnöillä, joissa edellytetään lähipalveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kaavarunkoluonnos monipuolistaa nykyistä elinympäristöä ja parantaa palveluverkkoa ratikkalinjan varrella. Asukkaiden lähipalveluina toimivat koulut ja päiväkodit ovat keskustojen lisäksi asuinalueilla lähellä käyttäjiään, parantaen saavutettavuutta. Peruspalvelut ovat asuinalueen viihtyisyyden lisäksi useimmille tärkeimpiä tekijöitä asuinalueen valinnan kannalta. Lisääntyvät palvelut parantavat myös nykyisten asukkaiden arjen sujuvuutta, kun palveluiden määrä kasvaa ja ne ovat paremmin saavutettavia myös kestävillä kulkumuodoilla. Lisäksi ratikkalinjan varrelle etenkin pysäkkiympäristöihin kehittyvät palvelut ovat myös kauempaa saapuvien työmatkaliikkujien saavutettavissa. Pysäkkiympäristöjen kehittyminen lisää lähipalveluita ja parantaa niiden saavutettavuutta myös pientalovaltaisilla alueilla.
- Kaavarunkoluonnoksen mukainen päivittäistavarakauppojen ohjaaminen keskustoihin ja asuinalueille parantaa lähipalveluja ja asukkaiden arjen sujuvuutta. Kaupallisten palveluiden saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla parantaa eri asukasryhmien tasapuolisia mahdollisuuksia palvelujen käyttämiseen. Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama uusien liiketilojen syntyminen esimerkiksi keskusta-alueiden asuinkerrostalojen kivijalkaan voi lisätä monipuolisempaa palvelutarjontaa asukkaille ja työssäkävijöille, mutta yritystoiminnan houkuttelevuuteen ja liiketoimintamahdollisuuksiin vaikuttavat monet tekijät, joihin voidaan vain osittain vaikuttaa strategisen tason suunnittelulla.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa pysäkkiympäristöjen kehittymisen monipuolisten toimintojen, asutuksen ja palvelujen alueena, jolloin monipuolistuva kaupan ja kaupallisten palveluiden tarjonta ja lisääntynyt kivijalkaliiketoiminta parantaa asukkaiden arjen sujuvuutta. Ratikan ja täydennysrakentamisen aiheuttama kiinteistöjen arvonnousu voi vaikuttaa joidenkin yrittäjien mahdollisuuksiin löytää kohtuuhintaisia toimitiloja, mikä voi osittain heijastua palvelutarjontaan.
- Kaavarunkoluonnoksessa yhtenä haasteena palveluverkon toteutumisessa on tunnistettu julkisten palveluiden tarpeeseen oikean kokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta, mikä voi vaikuttaa sopivan kokoisen alueen löytymiseen esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin ja sitä kautta lähipalveluiden saavutettavuuteen ja arjen sujuvuuteen.
- Asukasmäärän kasvaessa etenkin lähipalvelut voivat kuormittua, koska jo nykyisin Vantaan palveluiden kapasiteetti on monin paikoin täyttynyt. Yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arviointiraportissa tunnistettiin mahdolliset haasteet sekä julkisten että yksityisten palveluiden riittävyydessä uusilla, nopeasti kasvavilla alueilla, kuten Aviapoliksessa. Kokemukset pohjaavat esimerkiksi Kivistöön, jossa palveluiden viivästyminen on vaikuttanut asukastyytyväisyyteen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Palvelut suuralueittain

Palveluverkko:

Aviapolis

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Aviapoliksen palveluverkon kehittymisen kasvavien asukas- ja työpaikkamäärien tarpeisiin.
- Kaupunkiympäristön kehittyminen monipuolisten toimintojen alueena parantaa myös alueella asuvien, työssäkäyvien sekä asioivien toimintaympäristöä esimerkiksi ravintolatoiminnan ja muun palvelutarjonnan lisääntyessä.
- Kaupallisten palveluiden tarjonta Aviapoliksen alueella on jo nykyisin seudullisesti merkittävää, mutta asukasmäärän merkittävä kasvu mahdollistaa kaupallisten palveluiden kehittymisen uusilla keskusta- ja asuinalueilla paikalliseen kysyntään pohjautuen.
- Asukaspalautteessa Aviapoliksen alueen nuoret mainitsivat jo nykyisenä haasteena päiväkotien ja nuorisotyön kuormituksen sekä puutteet nuorisolle suunnatuissa paikoissa. Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Aviapoliksen alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita.
- Alueella on jo tiedossa useita tulevia julkisia hankkeita kuten mm. Aviapolis coreen sijoittuva lukio sekä Aerolan ja Huberilan alueille sijoittuvat oppilaitokset, koulut ja päiväkodit.
- Jos Aviapoliksen palvelut eivät rakennu asukasmäärän kasvun tahdissa, voi sillä olla kielteisiä vaikutuksia asukkaiden arjen sujuvuuteen. Jos Aviapoliksen alueelta syntyy tämän seurauksena kuormitusta Tikkurilan palveluille, voivat vaikutukset osittain heijastua kielteisesti myös Tikkurilan suuralueella asuville.

Tikkurila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa erityisesti pysäkkiympäristöjen palveluverkon parantamisen ja lähipalveluiden kehittämisen sekä palveluiden saavutettavuuden parantamisen kestävillä kulkumuodoilla.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Tikkurilan keskustan ja liikenteen solmukohtana toimivan aseman ympäristön kehittymisen monipuolisena asutuksen, työpaikkojen ja palvelujen alueena.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tuotu esille Tikkurilaan rakentuva uusi hyvinvointikeskus.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Tikkurilan alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita. Haasteena on kuitenkin soveltuvien tonttien löytyminen hyvin saavutettavissa olevilla sijainneilla jo tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä.

Hakunila

- Asukkaat ovat olleet tyytymättömiä Hakunilan palvelutarjontaan ja kaavarunkoluonnos mahdollistaakin Hakunilan palveluverkon kehittymisen monipuolisemmaksi sekä palveluiden saavutettavuuden parantumisen.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Hakunilan alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita.
- Tulevaisuuden kohteina on mainittu useita päiväkoteja, jotka parantavat lapsiperheiden arjen toimintaympäristöä.
- Ikääntyvän väestön tarpeita on kaavarunkoluonnoksessa huomioitu mm. mahdollistamalla vanhustenkeskuksen toteutuminen Hakunilassa, mikä osaltaan parantaa ikääntyvän väestön palveluiden saatavuutta.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa myös Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsevien julkisten palveluiden keskittymän kehittymisen.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Virkistysalueet ja -reitit

- Nykyisten ja suunniteltujen virkistysalueiden ja -reittien määrä vaihtelee paljon eri suuralueilla ja myös kaavarunkoluonnoksen vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin vaihtelevat suuralueittain. Kaavarunkoluonnoksessa on kuvattu kaavarungon alueelle sijoittuvia merkittäviä virkistysalueita ja –reittejä muuttuvassa ympäristössä.

- Kaavarunkoluonnoksessa on pyritty tuomaan esille toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. ’Viherketju’ ja ’viherkatu tai muu vehreä kulkureitti’ -kaavamerkinnöillä mahdollistetaan viihtyisämpien jalankulun ja pyöräilyn ympäristöjen kehittyminen ja virkistysalueiden linkittyminen toisiinsa.

- Puistojen ja julkisten ulkotilojen riittävyys on tuotu esille ’keskusta-alueen’ ja ’lähikeskustan alueen’ kaavamerkinnöissä (C, CL) sekä ’asuinvaltaisen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueen’ kaavamerkinnässä (AC). Kaavamerkinnöissä ’asumisen ja kaupallisten palvelujen alue (A/KM)’ ja ’asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)’ edellytetään riittävän tilan varaamista julkisille virkistysalueille.

Mahdollisuudet kohtaamiseen ja oleskeluun

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa koko kaavarungon alueella nykyistä monipuolisemman kaupunkitilan kehittymisen, jossa on mahdollisuuksia kohtaamiseen ja oleskeluun. Tätä on tuotu esille mm. kaavamerkinnöissä ’pysäkinseutu’, ’kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila’ ja ’tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila’.

- Pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille.

Virkistyskohteiden saavutettavuus

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa virkistyskohteiden nykyistä paremman saavutettavuuden kestävillä kulkumuodoilla ratikan rakentamisen sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittyessä.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet suuralueittain 1/2

Virkistysalueet ja –reitit:

Aviapolis

- Rakentaminen pirstoo osittain alueen jo nykyisin niukkoja luonnontilaisia alueita etenkin Veromiehen alueella.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa rakennettujen viheralueiden ja viheryhteyksien lisäämisen parantaen kokonaisuudessaan Aviapoliksen alueen viihtyisyyttä sekä vastaa asukkaiden toiveisiin viheralueiden ja niiden välisten reittien lisäämisestä.
- Asukasmäärän voimakas kasvu voi lisätä virkistysalueisiin kohdistuvaa kuormitusta ja käyttäjäpainetta.
- Aviapoliksen rakentuessa vaiheittain vuosikymmenten aikana aiheutuu rakentamisen aikaisia ympäristöhäiriöitä, jolloin riittävien lähivirkistysalueiden merkitys asukkaille korostuu myös hyvinvointitekijänä.
- Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa olisikin suositeltavaa pyrkiä varmistamaan, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, tai jopa hieman etuajassa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle.

Tikkurila

- Rakentaminen pirstoo osittain viherympäristöä etenkin Kuninkaalan ja Maarinkunnaan välisellä alueella.
- Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu Tikkurilan historialliset kerrostumat ja se mahdollistaa Keravanjokilaakson kehittämisen virkistysalue- ja puistokokonaisuutena asukkaiden toiveiden mukaisesti.
- Kaupunkiympäristön kehittäminen viherkaduista ja virkistysalueista muodostuvana viherverkkona mahdollistaa viihtyisän ympäristön erityisesti jalan tai pyörällä kuljettaessa.
- Asukasmäärän kasvaminen lisää Tikkurilan kaavarungon alueelle sijoittuvien virkistysalueiden käyttäjäpainetta. Tikkurilan asukkaiden lisäksi sitä voi tulla esimerkiksi Aviapoliksen suunnalta sekä etelästä Helsingin puolelta Puistolan ja Heikinlaakson alueilta, joista on yhteys Tikkurilan puolelle.

Hakunila

- Kaavarunkoalueen laajimmat yhtenäiset metsäiset alueet ovat Hakunilan suuralueella Vaaralassa ja Länsimäessä.
- Kaavarunkoluonnoksen mukaisesti muilla alueilla tiivistysrakentamista tehdään siten, että suurin osa nykyisistä metsistä ja virkistyskäytössä olevista alueista säilyy.
- Ratikkalinja ja rakentaminen pirstoo ja pienentävät yhtenäisiä metsäalueita Vaaralan alueella ja voi lisätä jäljelle jääviin metsiin kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta.
- Asukasmäärän kasvu voi lisätä virkistysalueiden kuormitusta ja kulumista Hakunilan alueella ja heijastua tällä tavoin virkistyskäyttökokemukseen.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet suuralueittain 2/2

Mahdollisuudet kohtaamiseen ja oleskeluun:

Aviapolis

- Aviapoliksen alueella nuoret toivoivat lisää kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja sisä- ja ulkotiloissa. Kaavarunkoluonnoksessa on mainittu mm. monitoimikeskus Atomi sekä Wiiman alue, jossa osaa vanhoista teollisuusrakennuksista pystytään hyödyntämään esimerkiksi harrastetiloina sekä kulttuurille ja taiteelle.

Tikkurila

- Ratikan pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille myös Tikkurilan keskustan ulkopuolella.

Hakunila

- Asukkaat ovat toivoneet lisää hoidettuja puistoja ajan viettämiseen. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa virkistysalueiden kehittämisen myös puistomaisempana ympäristönä.

Virkistyskohteiden saavutettavuus:

Aviapolis

- Ratikka parantaa Aviapoliksen joukkoliikenneyhteyksiä ja sitä kautta esimerkiksi Tikkurilassa sijaitsevien virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteiden saavutettavuutta. Yhteydet paranevat myös laajemmille virkistysalueille Hakunilaan, josta on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Kauempana sijaitsevat kohteet eivät kuitenkaan korvaa lähivirkistyskohteiden arvoa asuinviihtyvyydelle.

Tikkurila

- Virkistysalueet ovat Tikkurilassa pääosin urbaanin puistomaisia, joten laajempien yhtenäisten luonnontilaisten metsäalueiden saavuttaminen edellyttää matkustamista esimerkiksi Hakunilaan, jonne joukkoliikenneyhteydet ratikan myötä paranevat.

Hakunila

- Joukkoliikenneyhteyksien parantuminen lisää sekä suuralueen sisällä että sen ulkopuolella, esimerkiksi Tikkurilassa sijaitsevien virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteiden saavutettavuutta.
- Saavutettavuuden parantuminen voi houkutella lisää käyttäjiä Hakunilan virkistysalueille myös suuralueen ulkopuolelta.

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Yhteisöllisyys

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Yhteisöllisyys

- Asuinalueet voivat erota paljonkin siinä, millaisia yhteisöjä ja yhteisöllisyyttä niihin muodostuu. Ihmisten muuttaessa uusille rakentuville asuinalueille kuten Aviapolikseen, voi yhteisöllisyyden rakentuminen viedä aikaa, etenkin jos alueiden rakentuminen tapahtuu vaiheittain pitkän ajan kuluessa. Kaavarungon aiheuttamat muutokset uudemmilla asuinalueilla voivat olla hyvin erilaisia kuin vanhemmilla asuinalueilla, joissa yhteisöt ovat muotoutuneet aikojen kuluessa.

- Vantaan väestörakenteen kansainvälistyminen ja monikulttuurisuus voi osaltaan tukea yhteisöllisyyden kehittymistä. Esimerkiksi Hakunila on monikulttuurinen kaupunginosa, jossa yhteisöllisyys on kehittynyt pitkän ajan kuluessa. Se valittiin vuonna 2015 vuoden kaupunginosaksi. Perusteissa mainittiin mm. yhteisöllisyys sekä aktiivinen yhdistys- ja kulttuuritoiminta. Vahva yhteisöllisyys voi toimia voimavarana alueen kehittyessä kaavarungon mukaisesti.

- Kaupunkimaisten asuinalueiden yhteisöllisyys on muutoksessa. Vaikka suorat naapurikontaktit ovat vähentyneet ja naapurustoyhteisöllisyys on osittain korvautunut muilla kuin naapurustoon sidotuilla yhteisöillä, ovat sosiaaliset kontaktit asuinalueella silti edelleen suhteellisen korkealle arvotettu asumisen valintakriteeri ja ikääntyminen lisää sosiaalisten kontaktien merkitystä lähiympäristössä (Asukasbarometri 2016, SYKE).

- Yhteisöllisyyden kehittymisessä tärkeää on myös asukkaiden aktiivisuus. Vantaan asukasbarometrin 2020 mukaan Aviapoliksen, Hakunilan ja Tikkurilan suuralueen vastaajista yli 60 prosenttia kiinnostaa osallistua asuinalueensa kehittämiseen. Tärkeää yhteisöllisyyden tukemisessa ovat esimerkiksi yhteisöllisyyttä tukevat tilat, asukkaiden suosimat aktiviteetit ja mahdollisuus kohtaamiseen. Nämä tulivat esille myös asukkaiden toiveissa ratikkakaupungille. Tikkurilassa asukkaat toivoivat mm. lisää monimuotoisia liiketiloja ja aukioiden toiminnallisuuden parantamista. Hakunilan alueen asukkaat ovat toivoneet piristystä ja väriä katukuvaan sekä lisää toiminnallisuutta ja asukastiloja. Aviapoliksen alueella nuoret toivoivat mm. lisää kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja sisä- ja ulkotiloissa. Kaavarunko mahdollistaa asukkaiden toiveisiin vastaamisen ja mahdollistaa kaupunkitilan kehittämisen viihtyisämmäksi huomioiden kaavamerkinnöissä ja selostuksessa mm. pysäkkien lähiympäristöjen monipuolisen toiminnallisuuden, viihtyisyyden, oleskelumahdollisuudet, kohtaamisen mahdollistavat julkiset tilat sekä puistot ja muut viheralueet.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus

- Täydennys- ja uudisrakentaminen muuttaa paikoin merkittävästi nykyisiä elinympäristöjä, etenkin alueilla, joissa työpaikka-alueita muutetaan osittain asuinalueiksi. Osa muutoksista voi aiheuttaa huolta nykyisissä asukkaissa etenkin alueilla, joissa on vakiintunutta asutusta. Vaikutukset voivat olla kielteisiä ja aiheuttaa vastustusta, jos uudisrakentaminen tai tiivistäminen esimerkiksi pirstoo tutun lähivirkistysalueen. Alueiden vaiheittainen rakentuminen voi aiheuttaa paikoin pitkäaikaistakin rakentamisen aikaista haittaa asuinviihtyvyydelle lisäämällä ympäristöhäiriöitä, kuten melu-, tärinä- tai pölyvaikutuksia. Osa tiivistämisen hyödyistä voi konkretisoitua vasta useiden vuosien kuluessa. Toisaalta elinympäristön viihtyisyyden paraneminen esimerkiksi vehreyden lisääntymisenä vaikuttaa myönteisesti asuinviihtyvyyteen.

- Kaupungin kasvaminen ja asuinympäristöjen muuttuminen voi muuttaa myös sosiaalista ympäristöä. Strategisella suunnittelulla voidaan vaikuttaa sosiaaliseen ympäristöön vain välillisesti, esimerkiksi edistämällä erilaisten asuinympäristöjen kehittymistä. Kaavarungon alueella on hyvin monenlaisia asuin- ja elinympäristöjä ja kaavarungossa on tunnistettu alueita, joiden nykyistä rakennetta ja luonnetta pyritään tietoisesti muuttamaan alueen viihtyisyyden ja vetovoimaisuuden lisäämiseksi tai segregaation vähentämiseksi. Toisaalta useilla alueilla kaavaratkaisuin pyritään säilyttämään ja vahvistamaan alueiden arvokkaita ominaispiirteitä sekä ympäristön arvo- ja vetovoimakohteita. Täydennys- ja uudisrakentamisen kautta on mahdollisuus lisätä alueiden vetovoimaisuutta ja elinvoimaisuutta, mutta samalla on tärkeä pyrkiä huomioimaan eriarvoistumisen riskejä.

- Turvallisuuden kokemus on tärkeää myös asukkaiden viihtyvyyden kannalta. Kaavarunko mahdollistaa toimintojen sekoittumisen ja monipuolisemman kaupunkiympäristön kehittymisen etenkin keskusta-alueilla, jolloin on mahdollisuus elävämpien turvalliseksi koettujen kaupunkitilojen kehittymiseen. Tätä edesauttaa myös monin paikoin autoilijan mittakaavan muuttuminen kävelijälle suotuisaksi viihtyisäksi ympäristöksi.

- Tärinä ja runkomeluselvitys on tehty paaluvälille 11100 - 19800. Lähtötietoina on käytetty GTK:n maaperäkarttaa sekä raitiotielinjan pohjatutkimuksia. Raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Tärinän huippuarvo ei ylitä tärinän raja-arvoja ainakaan yli 15 metrin etäisyydellä raitiotiestä. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohje-arvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.
- Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 90 asuinrakennusta 35–40 dB runkomeluvyöhykkeelle.
- Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle. Muiden erityistä hiljaisuutta vaativien tilojen sijoittumista ei ole selvityksessä kartoitettu.
- Alustavan arvioinnin perusteella runkomelulta vaimennettavaa raitiotieosuutta (kaksi raidetta) on yhteensä noin 3160 metriä. Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle taso.

- Meluselvityksen mallinnuksissa raitiovaunun meluspektri on tiemeluun verrattuna painottunut vaihdekolinaa lukuun ottamatta korkeammille taajuuksille, jolloin tiemelun spektrillä mitoitetut julkisivun rakenneosat antavat raitioliikenteen melulle huomattavasti paremman äänieristyksen. Tämä tarkoittaa, että asuinhuoneistojen sisämelujen kannalta tulokset kuvaavat pahinta mahdollista tilannetta, ja toteutuva tilanne on melujen kannalta luultavasti parempi.
- Tulevaa raitioliikenteen kalustoa ei ole vielä olemassa, joten melupäästöihin liittyy epävarmuuksia. Laskennoissa kalustoksi on oletettu saman tyyppinen kalusto kuin nykyinen Artic-kalusto.
- Nopeuksina raitiotielle on käytetty katujen nopeusrajoituksia, mikä tarkoittaa pysäkkien kohdalla mahdollisesti lievää yliarviointia melutasoissa, ja toteutuva tilanne on melujen kannalta luultavasti parempi.
- Lähtömelutason oletuksena raitiotien päällystemateriaali on kauttaaltaan kovaa. Vaihtamalla materiaali esimerkiksi nurmipäällysteiseen, melutasoja saadaan alennettua.
- Vaihdekolina ja kaarrekirskunta, joka on melko satunnainen ilmiö, on mallinnettu pahimman skenaarion mukaisesti.

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus suuralueittain

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus:

Aviapolis

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Aviapoliksen suuralueella asukkaat kokevat viihtyvyystekijöinä mm. Jumbon kauppakeskuksen, viheralueet ja Kartanonkosken alueen kauniit rakennukset. Merkittävänä epäviihtyvyystekijänä koetaan autoliikenteen aiheuttamat häiriöt.
- Kaavarunko mahdollistaa painopisteen siirtämisen autoliikenteestä tasapuolisemmin kestäviin kulkumuotoihin ja kaupunkitilan muuttamisen vehreämmäksi ja viihtyisämmäksi käveltävämmäksi ympäristöksi, jossa autoliikenteen haittoja vähennetään mm. rakenteellisilla ratkaisuilla. Tämä lisää koettua turvallisuutta ja asuinviihtyvyyttä.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Tikkurila

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Tikkurilan suuralueella asukkaat arvostavat mm. palveluja, hyviä joukkoliikenneyhteyksiä sekä Keravanjoen rantojen virkistysaluekokonaisuutta ja viheralueita. Epäviihtyvyystekijänä on tuotu esille mm. asemanseudun liikenne ja se, etteivät liikennejärjestelyt tue kävelyä.
- Kaavarunko mahdollistaa kävely- ja pyöräilyreittien kehittämisen ja parantaa siten käveltävyyttä sekä aseman ympäristössä että laajemmin kaavarungon alueella.
- Kaavarungossa huomioidaan Keravanjoen virkistysaluekokonaisuuden kehittämisen lisäksi myös useita pienempiä virkistysalueita ja –reittejä, jotka parantavat asuinviihtyvyyttä ja virkistysmahdollisuuksia.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Hakunila

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Hakunilan suuralueen asukkaat arvostavat asuinalueensa monipuolisia ulkoilu- ja urheilumahdollisuuksia ja luonnon läheisyyttä. Palvelujen puute on koettu merkittävänä epäviihtyvyystekijänä.
- Kaavarunko mahdollistaa nykyisten viihtyvyystekijöiden säilymisen sekä monipuolisemman palvelurakenteen kehittymisen erityisesti pysäkkien ympäristössä.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Alueiden kehittyessä tulisi varmistaa erityisesti lähipalveluiden tuominen rakentuville asuinalueille samanaikaisesti asutuksen kanssa. Lisäksi tulisi huomioida kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen käytön turvaaminen rakentamisaikana, kävely-ympäristöjen viihtyisyyden panostamiseen jatkosuunnittelussa sekä mahdolliset riskit rakentamisen ja luonnon yhteensovittamisessa.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää pyrkiä varmistamaan, että uudistusten myötä ratikan varrelle jää asumisvaihtoehtoja, jotka ovat myös pienituloisten talouksien saavutettavissa, jotta heillä on mahdollisuus asua kaavarungon alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrella.

Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille, jotta lähivirkistysalueet vastaavat lisääntyvän asujaimiston tarpeisiin ja kaavarunkoalueella sijaitsevat vetovoimaiset virkistyskohteet pystyvät vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen.

Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle. Näin voidaan lisätä hyvinvointia ja vähentää rakentamisen aiheuttamia ympäristöhäiriöiden kuormitusta asukkaille.

Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää katusuunnitelma-aineiston perusteella erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta.

Ongelmakohteiden meluntorjunta tulee huomioida suunnitteluratkaisuissa ja/tai rakenteellisena meluntorjuntana.

Mikäli rata voidaan toteuttaa nurmiratana tai mahdollinen vaihde siirtää asutuksen tai muun herkän kohteen luota pois, voidaan vähentää melualtistusta.

Mikäli yleissuunnitelman linjaukset ja korkeusasemat tai vaihteiden paikat merkittävästi muuttuvat katusuunnitelman yhteydessä alueella, jossa on häiriintyviä kohteita ohjearvojen tuntumassa, tulee meluselvitys päivittää tarvittavin osin.

Meluesteiden suunnitelmia tulee tarkentaa ja optimoida yhdessä katusuunnittelijoiden kanssa siten, että näkemäalueet ja muut suunnittelun reunaehdot tulevat huomioiduksi viimeisimpien suunnitteluratkaisujen mukaisesti.

Jatkosuunnittelussa runkomeluarviointia tulee tarkentaa määrittelemällä tarvittavien vaimennuksien suuruudet.

Jatkosuunnittelussa tulisi lisäksi arvioida paalulaatan vaikutuksia runkomelua aiheuttavan värähtelyn etenemiseen.

Lähteet

Lähdeluettelo

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos 5.4.2022
- Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset 8.6.2022
- Kaavarungon vuorovaikutusaineistoja
- Vantaan kaupunki: Kaavarunkoluonnoksen päästölaskenta (KEKO) 10.6.2022
- Vantaan yleiskaava 2020
- Vantaan yleiskaava 2020: sosiaalisten vaikutusten arviointi 2020
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi 2022
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma 18.9.2019
- Vantaan ratikan design manual 9.10.2020
- Vantaan raitioradan meluselvitys 20.4.2022
- Vantaan ratikan mobility hubit - Selvitys ratikkapysäkkien liikkumispalveluista 7.10.2020
- Vantaan raitiotie - tärinä- ja runkomeluselvitykset 25.02.2022, 23.5.2022
- Kaavarunkoluonnoksen luontoselvitykset
- Catella markkinakatsaus kevät 2022
- Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022
- Alueellinen eriytyminen Vantaalla 1995–2015 -raportti
- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista -raportti
- Asukasbarometri 2016 – Kysely kaupunkimaisista asuinympäristöistä, SYKE 2017
- Liikkuminen tulevaisuuden ratikkakaupungissa - kyselyn tulokset 2021
- Seppo.io –vuorovaikutuspelin tuloksia –raportti 2022
- Kiinteistönomistajakyselyn tulokset -raportti 2022
- Uudenmaan liitto: Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartta. Uudenmaan liiton julkaisuja B 61 – 2020.
- Vantaan kaupunki: Ilmastotyö Vantaalla: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparisto-ja-luonto/ilmastotyo-vantaalla (luettu: 09/2022)
- Paikallisvoima: https://www.klpaastolaskuri.fi/ (luettu: 09/2022)
- Motiva: Päästökertoimet https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/co2-paastokertoimet) (luettu: 09/2022)
- Uudenmaan liitto: ”Honkain keskellä mökkini seisoo?” Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluita. Päivittyvä aineisto, versio 26.9.2022.
- Gregow et al. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 2/2021.
- Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -opas (YM 2015)
- SYKE: Kuntien ja alueiden ksk-päästöt. https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta92

Paikkatietoaineistot:

- HSY: maanpeiteaineisto 2020 © 6/2022
- Vantaan kaupunki: ratikan kaavarunkoluonnos 5.4.2022
- Vantaan kaupunki: ratikan linjaus ja pysäkit © 9/2022
- Vantaan kaupunki: maankäytön potentiaali ja poistuvien työpaikkojen arvio © 9/2022
- Vantaan kaupunki: Luontotiedot © 5/2022
- Vantaan kaupunki: Ekologiset yhteydet © 9/2022
- Vantaan kaupunki: Ekologinen verkosto ja maakunnalliset ekologiset yhteydet © 9/2022
- HRI: Rakennukset © 5/2022
- Vantaan kaupunki WMS- tai WFS-rajapinta: Ilmakuva, ajantasa-asemakaava mustavalkoinen viivapiirros, aluejako © 9/2022
- MML: maastotietokanta © 6/2022, taustakartta © 9/2022
- SeutuData’21/Tilastokeskus: rekisteriaineistot © 6/2022

Bright ideas. Sustainable change.

RAMBØLL

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset

Raportti 02.09.2022

Tausta ja tavoitteet

Työn tausta ja tavoitteet

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarungolla määritetään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle ja arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Tässä työssä arvioidaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikennevaikutukset. Vaikutuksia arvioidaan raitiotien liikennöinnin alkuvuosille ja pitkän aikavälin tilanteeseen, jossa käytävän koko maankäyttöpotentiaali on toteutunut ja vaikutukset tulevat täysimääräisesti esiin. Vaikutukset kuvataan muutoksina nykytilanteeseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi on laadittu liikenne-ennusteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille (viitteelliset ennustevuodet 2030, 2040 ja 2050). Ennusteiden lähtökohtana on kaavarungon mukainen maankäyttö ja laajemmin seudulla MAL-suunnitelman mukainen kehitys. Liikenneverkon osalta lähtökohdaksi on otettu Vantaan yleiskaavan mukainen liikenneverkon kehitys. Liikenteen hinnoittelussa lähtökohdaksi oletetaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksut, mutta ei muuta liikenteen hinnoittelua.

Menetelmä

Kaavarungon liikenne-ennusteet on laadittu HSL:n ylläpitämän Helsingin työssäkäyntialueen henkilöliikenteen ennustemallin (HELMET 4.1) avulla. Malli perustuu Helsingin seudulla tehtyjen liikkumistutkimuksien tuloksiin ja siinä mallinnetaan matkojen määrä, ajankohta, kulkutavan valinta sekä matkojen suuntautuminen. Mallin lähtötietona toimivat ennustevuosien liikenneverkon ja maankäytön kuvaus.

Liikenne-ennustemallissa on huomioitu Korona-pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen. Mallinnus perustuu HSL:n ”Muuttuvat liikkumisen tarpeet” raporttiin (2021) ja sen tuloksiin etätöiden yleistymisestä. Matkojen tekeminen painottuu tutkimuksen mukaan tulevaisuudessa enemmän vapaa-ajan matkoihin ja vähemmän työmatkoihin.

Vertailuasetelma ja lähtöoletukset

Tässä työssä on tarkasteltu yhteensä neljää maankäytön ja liikenneverkon kehityskuvaa (skenaario), joiden sisältö on esitetty alla taulukossa. Skenaarioiden lähtökohtana on kaavarunkoalueella kaavoituksen aluekohtaiset mitoitukset ja ennusteet.

Vantaan kaupunki on laatinut maankäyttötiedot osana kaavarunkotyötä (04/2022) ja ne sisältävät ennusteet asukkaista, työpaikoista, oppilasmääristä sekä kaupan ja palvelun työpaikoista ennustevuosille. Liikenneverkon osalta lähtökohta on Vantaalla yleiskaavan mukainen liikenneverkon kehitys (taulukko) ja muun seudun osalta vain jo päätetyt hankkeet.

Liikenteen hinnoittelussa lähtöoletuksena on yleiskaavan mukaiset pysäköintimaksut kaupunkikeskustoissa, mutta ei muuta liikenteen hinnoittelua. Liikenneverkkokuvaukset on laadittu Vantaan kaupungin toimittamien tietojen, hankkeista olemassa olevien suunnitelmien ja aiempien liikennemallikuvausten perusteella.

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen ja vaikutusten arvioinnin lähtöoletukset

Skenaario	Liikenneverkko	Maankäyttö	Liikenteen hinnoittelu
Nykytilanne	Vuoden 2022 mukainen liikenneverkko	2020 maankäyttö	Ei liikenteen hinnoittelua
2030 Kaavarunko	+ Vantaan ratikka + Vihdintien raitiotie Kannelmäkeen + Viikin-Malmin raitiotie Malmille	2030 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu interpoloitu nykytilan ja MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen pohjalta	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2040 Kaavarunko	2030 liikenneverkko + Viikin-Malmin raitiotie Vaaralaan + Lapinkylän asema	2040 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2050 Kaavarunko	2040 liikenneverkko + Lentorata + Raitiotie Lentoasema-Tuusulanväylä	2050 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua

Vaikutusten teemat

Kaavarungon tavoitteet

Työn vaikutusten arvioinnin lähtökohta on kaavarungon tavoitteet:

- Ekologinen, taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys
- Kaupungin kasvun ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeille
- Kestävän liikkumisen lisääminen
- Kaupunginosien tunnettavuuden parantaminen
- Kaupungin elinvoiman ja houkuttelevuuden vahvistaminen

Arvioitavat liikennevaikutukset

Tavoitteiden toteutumista kuvataan seuraavien teemojen kautta:

- Matkamäärien ja kulkutapaosuuksien kehitys
- Liikenteen suoritteiden ja päästöjen kehitys
- Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen
- Työvoiman saavutettavuus yritysten näkökulmasta
- Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Kulkutapajakauman kehitys

Liikenteen suoritteet ja päästöt

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Työvoiman saavutettavuus

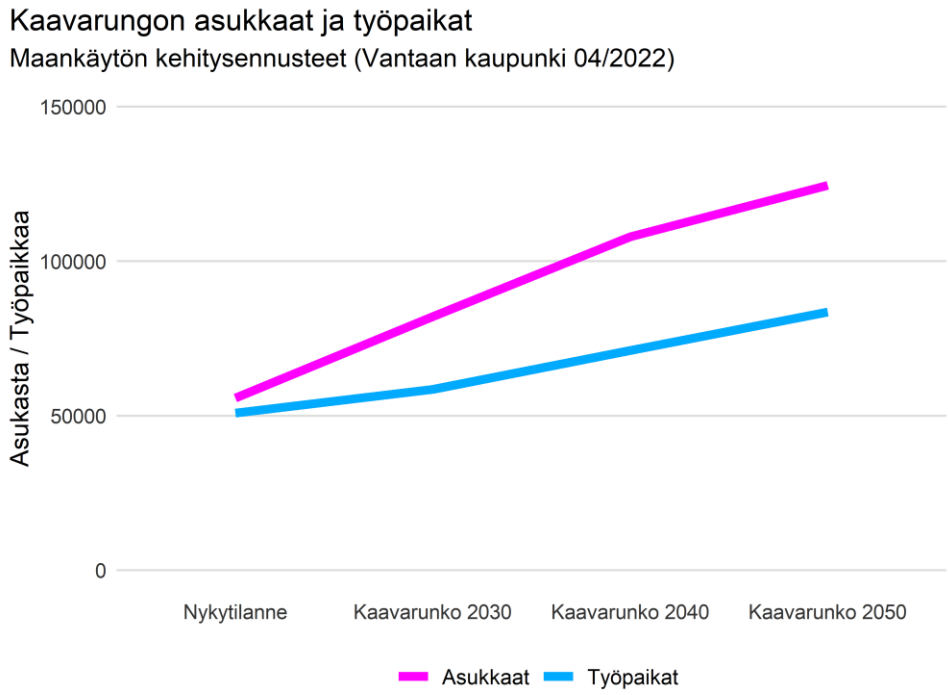
Joukkoliikenteen saavutettavuus

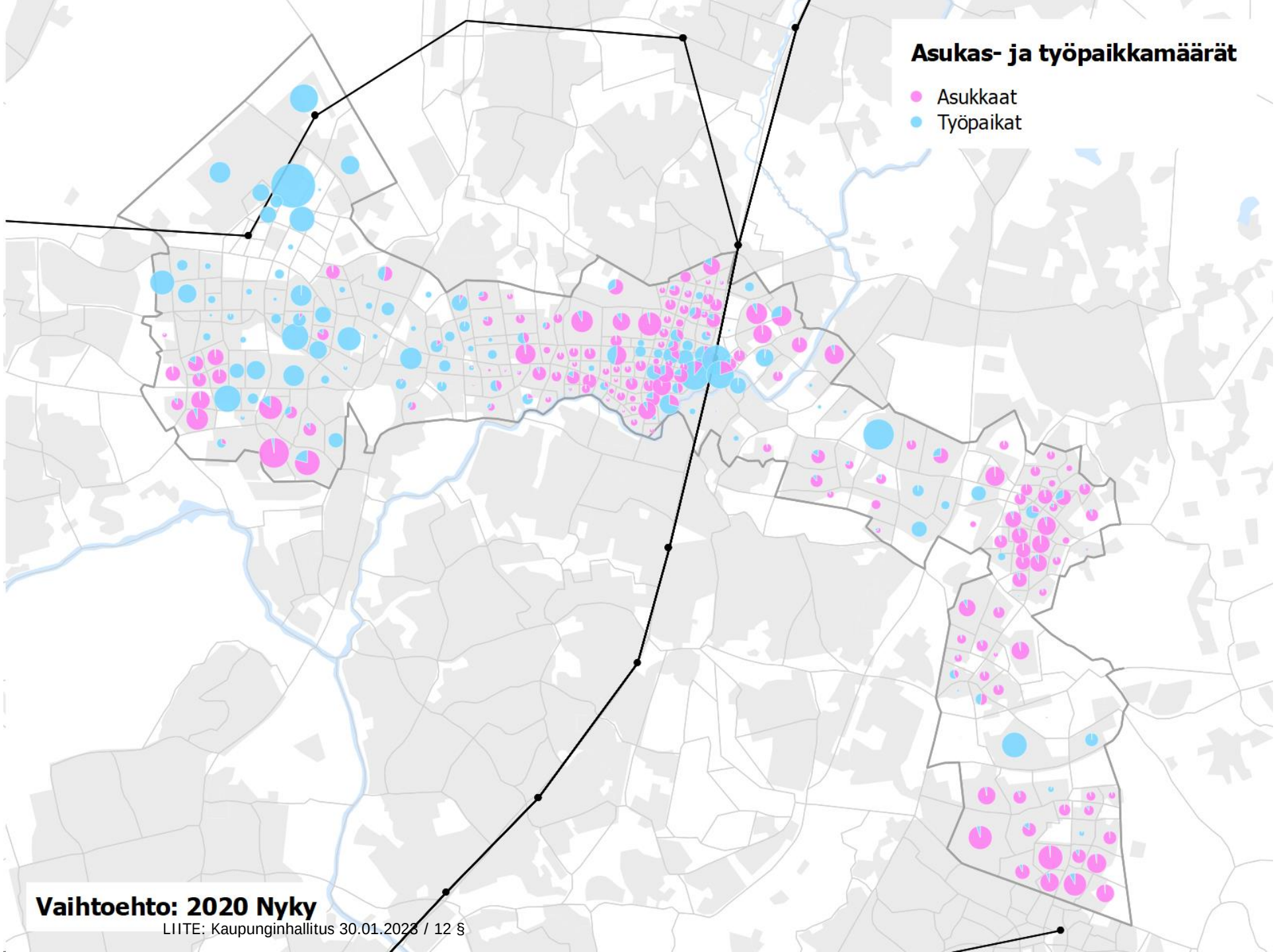
Maankäytön kehitys vaikutusten lähtökohtana

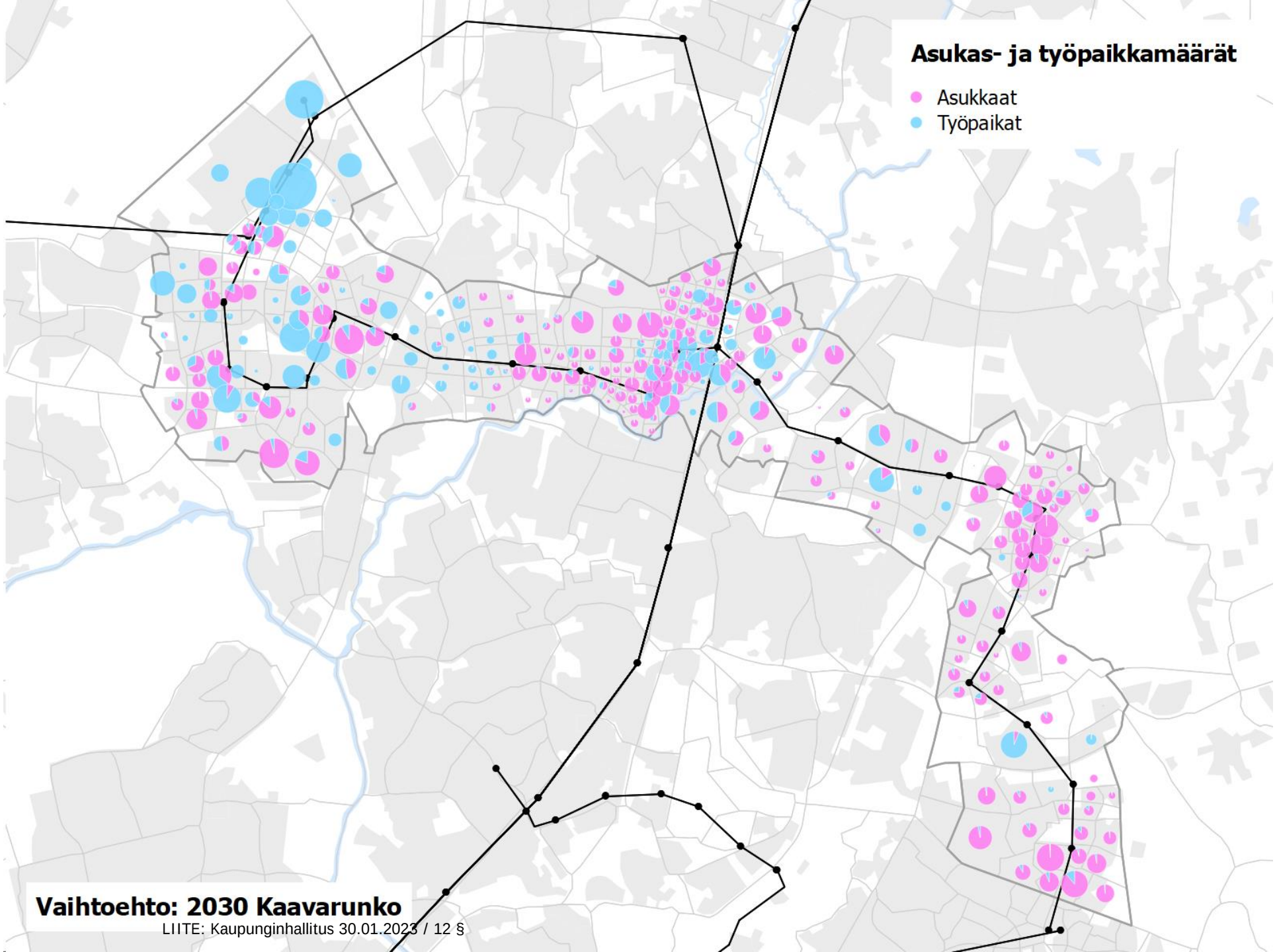
Maankäyttö kasvaa ja painottuu enemmän asutukseen

Kaavarunko perustuu maankäytön tiivistymiseen raitiotien varrelle ja asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat voimakkaasti nykytilanteesta. Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 125 000 asukasta. Samoin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 60 % nykytilanteesta ja kaavarungon alueella on ennusteiden mukaan vuonna 2050 noin 84 000 työpaikkaa.

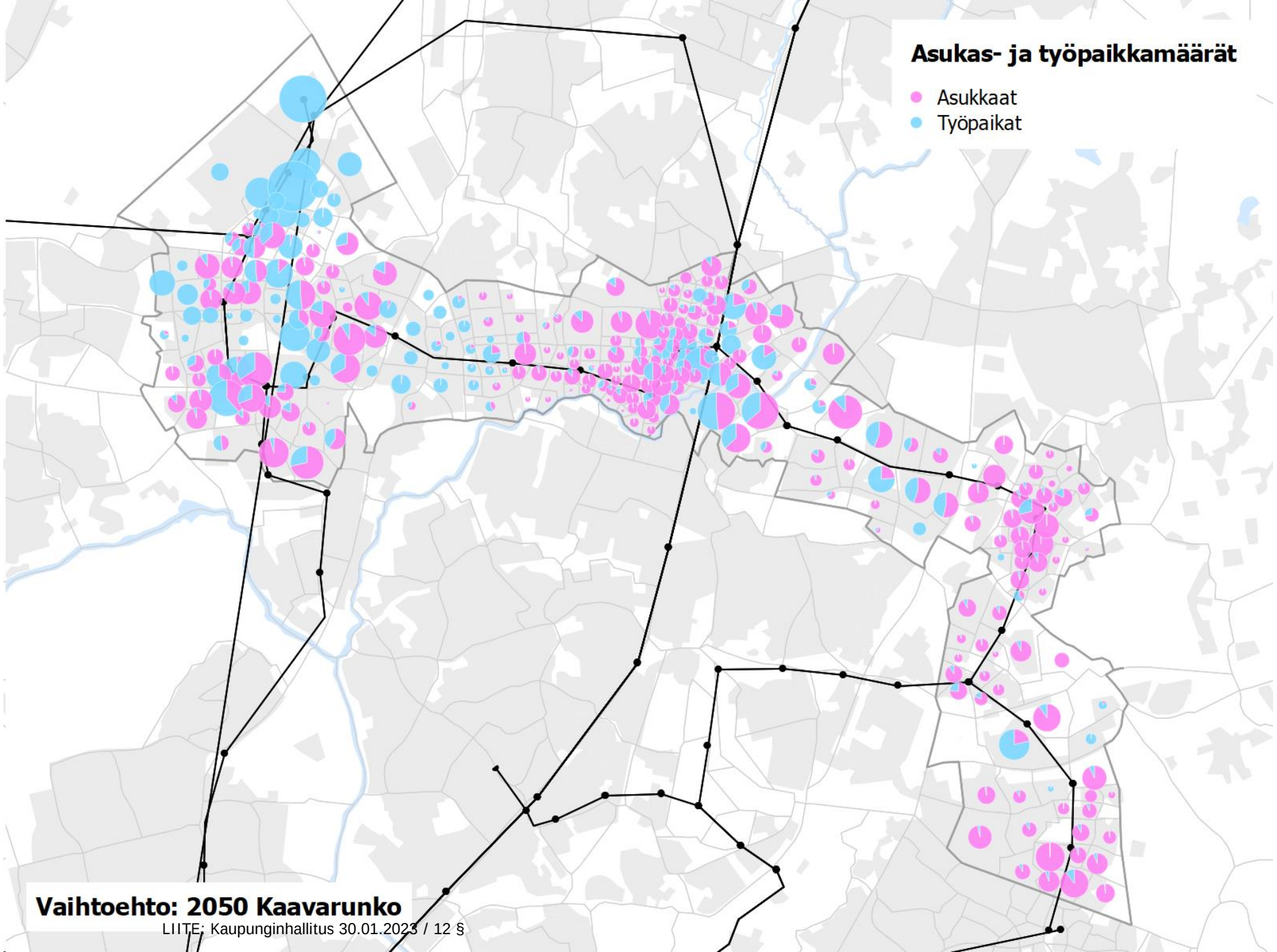
Kaavarunkoalueen maankäyttö painottuu tulevaisuudessa nykyistä enemmän asutukseen, mikä on seurausta erityisesti Aviapoliksen muuttumisesta työpaikkapainotteisesta alueesta asuinalueeksi. Nykytilanteessa Aviapoliksen alueella on pääasiassa toimitiloja ja alue on melko väljästi rakennettu, mutta uusi kehitys on pääosin tiivistä asuinrakentamista. Asuinalueiden liikkumisen profiili on hyvin erilainen verrattuna toimitiloihin, joten tämä vaikuttaa merkittävästi myös liikkumiseen alueella ja nostaa erityisesti kävellen tehtävien matkojen osuutta kaikista matkoista.




Asukas- ja työpaikkamäärät
Asukkaat
Työpaikat
Vaihtoehto: 2020 Nyky



LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Matkamäärien kehitys

Matkamäärien kehitys

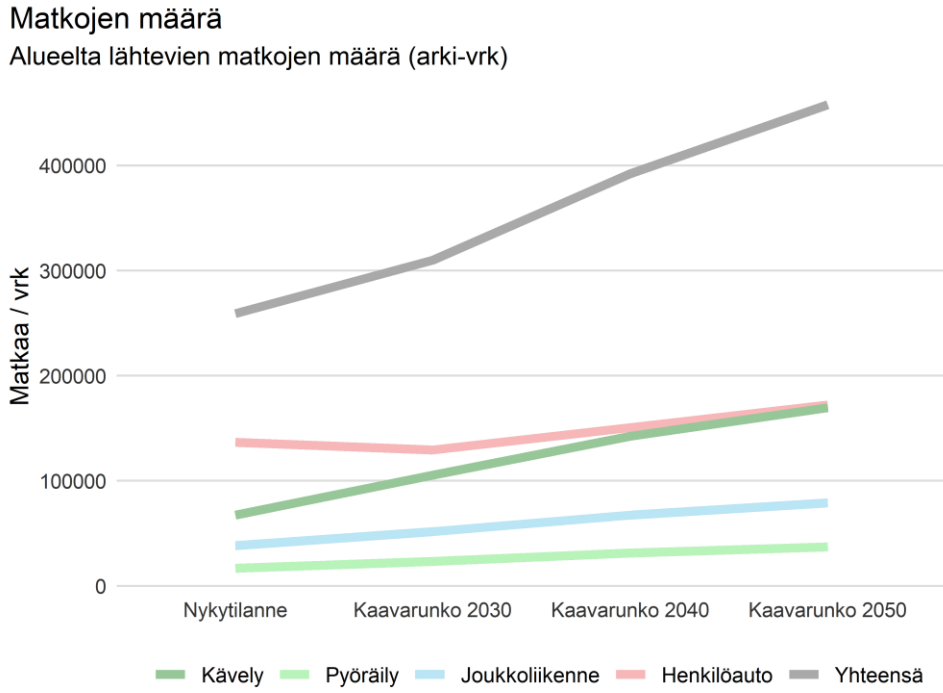
Matkamäärien muutos mittaa maankäytön kasvusta aiheutuvia vaikutuksia liikkumiseen. Matkamäärien kehitykseen vaikuttaa maankäytön kasvun ohella myös matkojen suuntautuminen ja kulkutapajakauma, joka edelleen riippuu tarjotusta liikkumisen palvelutasosta eri kulkutavoilla.

Matkamäärät on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

Kaavarungon vaikutukset

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.



Kulkutapajakauman kehitys

Kulkutapajakauman kehitys

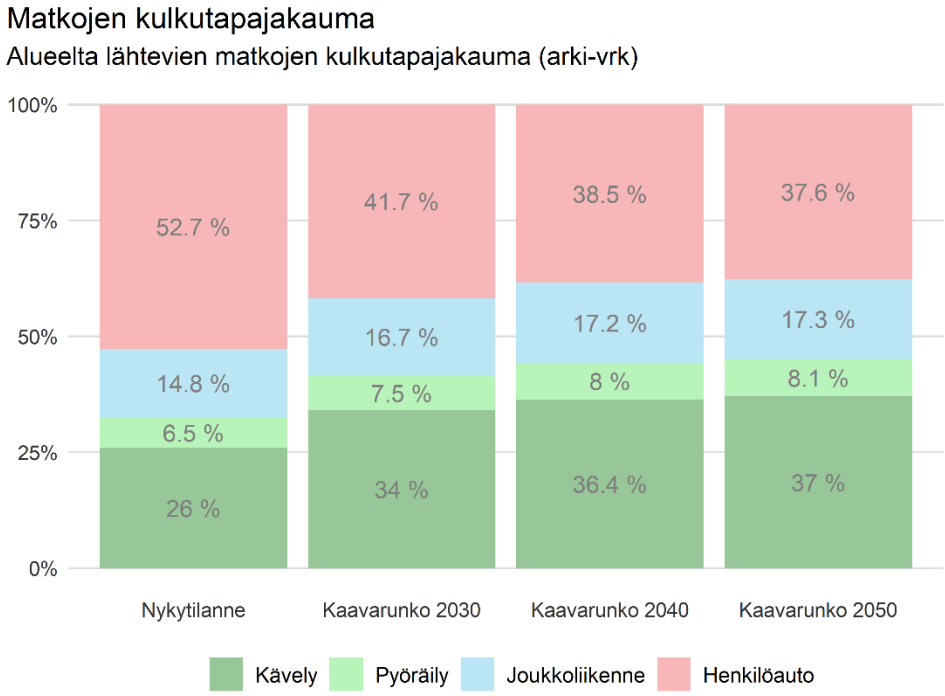
Kulkutapajakauma on matkamäärien ohella tärkeä mittari, joka kuvaa. maankäytön ja liikenneverkon tarjoamia mahdollisuuksia liikkumiseen.

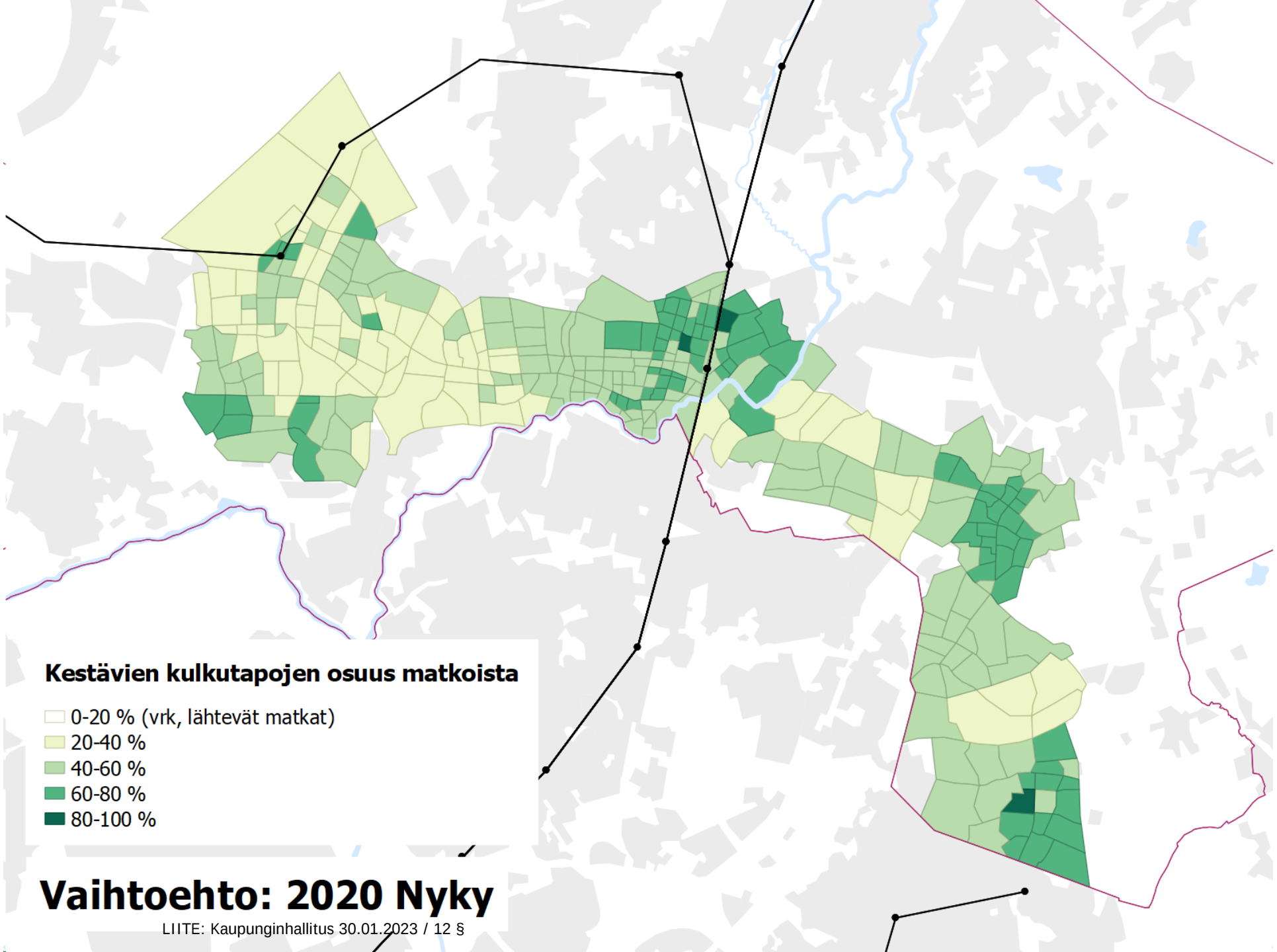
Kulkutapajakauma on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

Kaavarungon vaikutukset

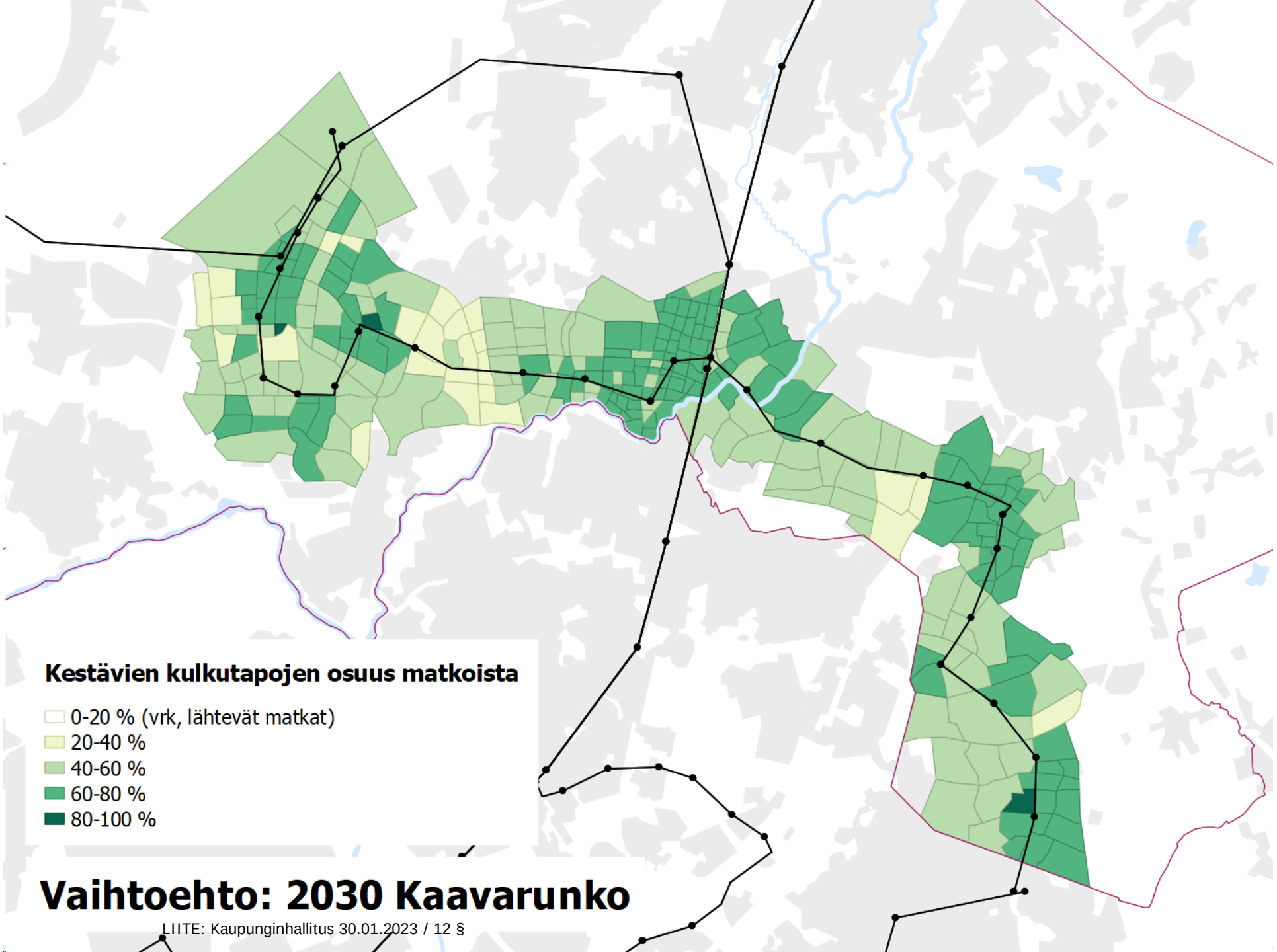
Kaavarungon uuden asuinrakentamisen, maankäytön tiivistymisen ja raitiotien rakentamisen myötä matkojen kulkutapajakauma painottuu tulevaisuudessa enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Tärkein vaikuttava taustatekijä muutoksessa on maankäytön painottuminen työpaikoista asumiseen. Asukkaat tekevät suuren määrän ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja lähialueella kävellen ja pyörällä, kun taas työpaikoille saavutaan kauempaa, jolloin matkustus painottuu enemmän moottoroituihin matkoihin.

Samalla myös kaavarunkoalueen maankäytön tiivistyminen nostaa kävelyn kulkutapaosuutta ja raitiotien tuoma parannus joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa joukkoliikenteen suosion kasvuun.



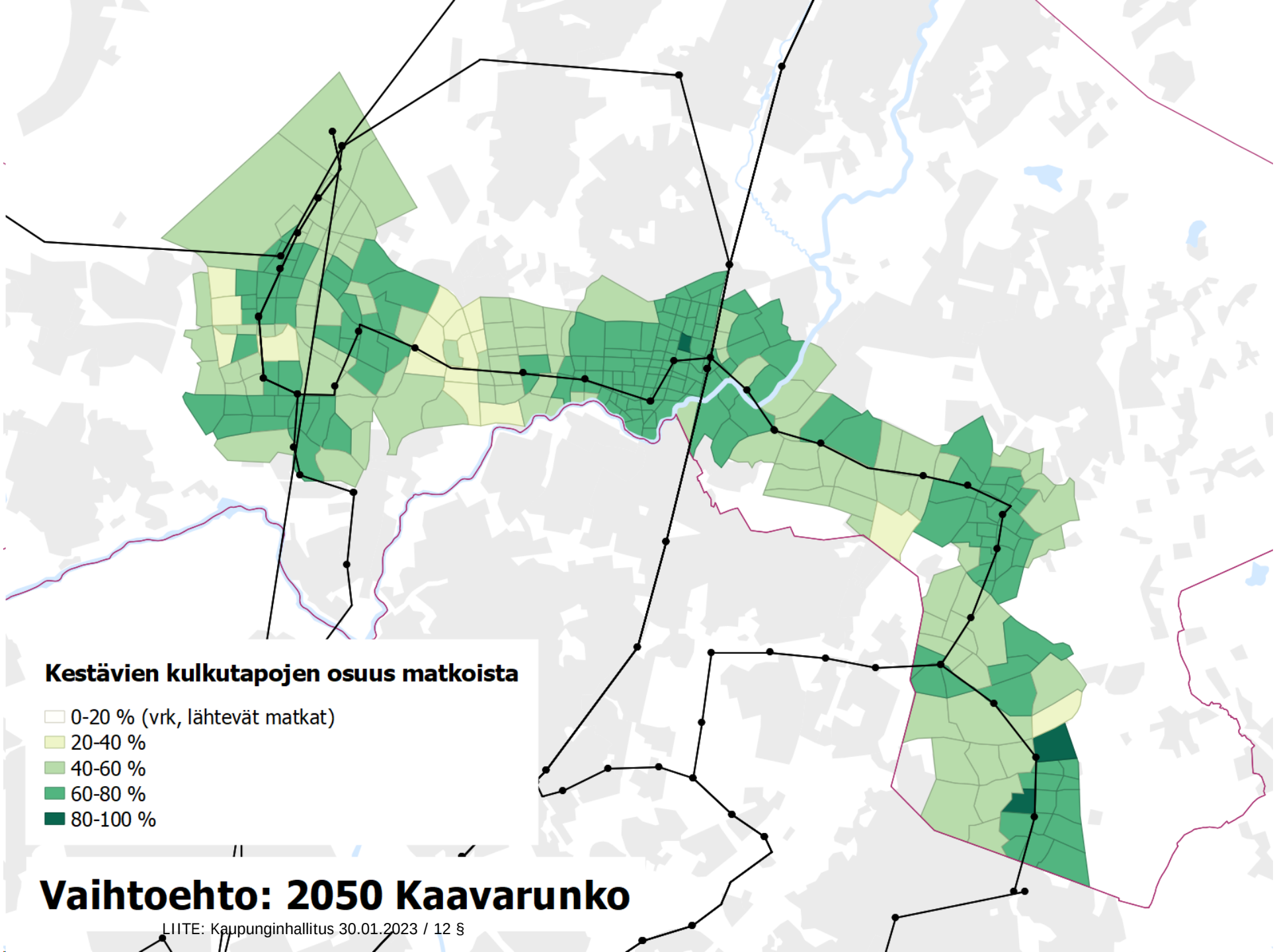


LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Liikenteen suoritteet ja päästöt

Liikennesuoritteen muutokset ja päästökehitys

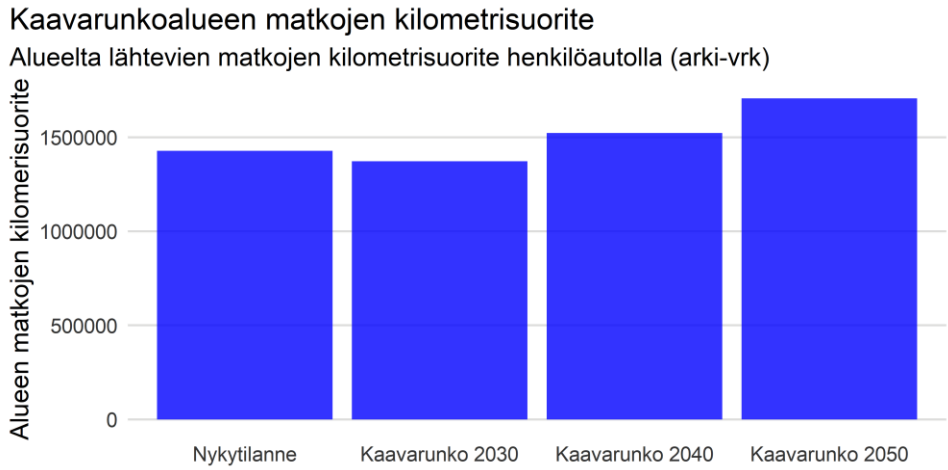
Liikenteen päästökehitykseen vaikuttaa kaksi tekijää liikenteen suoritteet ja ajoneuvojen yksikköpäästöt. Liikenteen suoritteet tarkoittavat katuverkolla ajettuja kilometrejä, johon vaikuttaa matkamäärien lisäksi kulkutapaosuudet, matkojen suuntautuminen ja pituus. Suorite on laskettu tässä poimimalla kaavarunkoalueelta lähtevät matkat ja niiden pituudet.

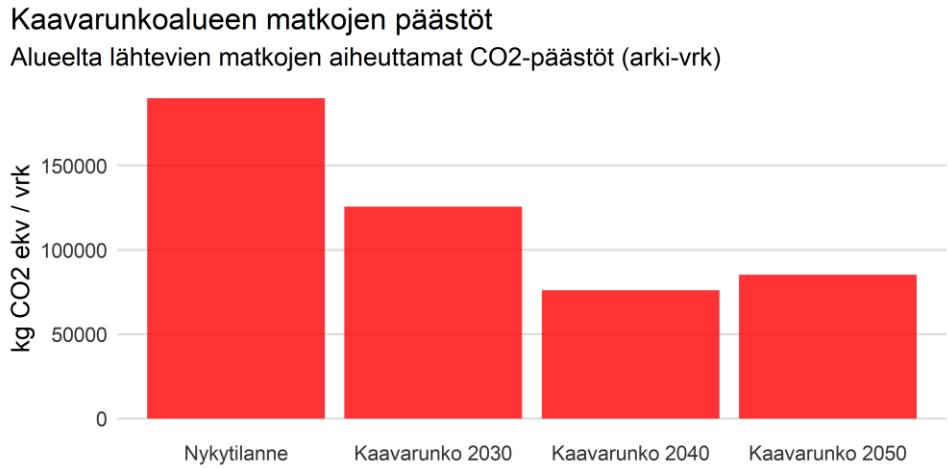
Ajoneuvojen yksikköpäästöt tarkoittavat hiilidioksidipäästöjä ajettua kilometriä kohden. Yksikköpäästöjen kehitys riippuu ajoneuvoteknologian ja autokannan kehityksestä. Tässä yksikköpäästöt ovat Helsingin seudun autokannan ennusteen (Sitowise 2021) mukaisia.

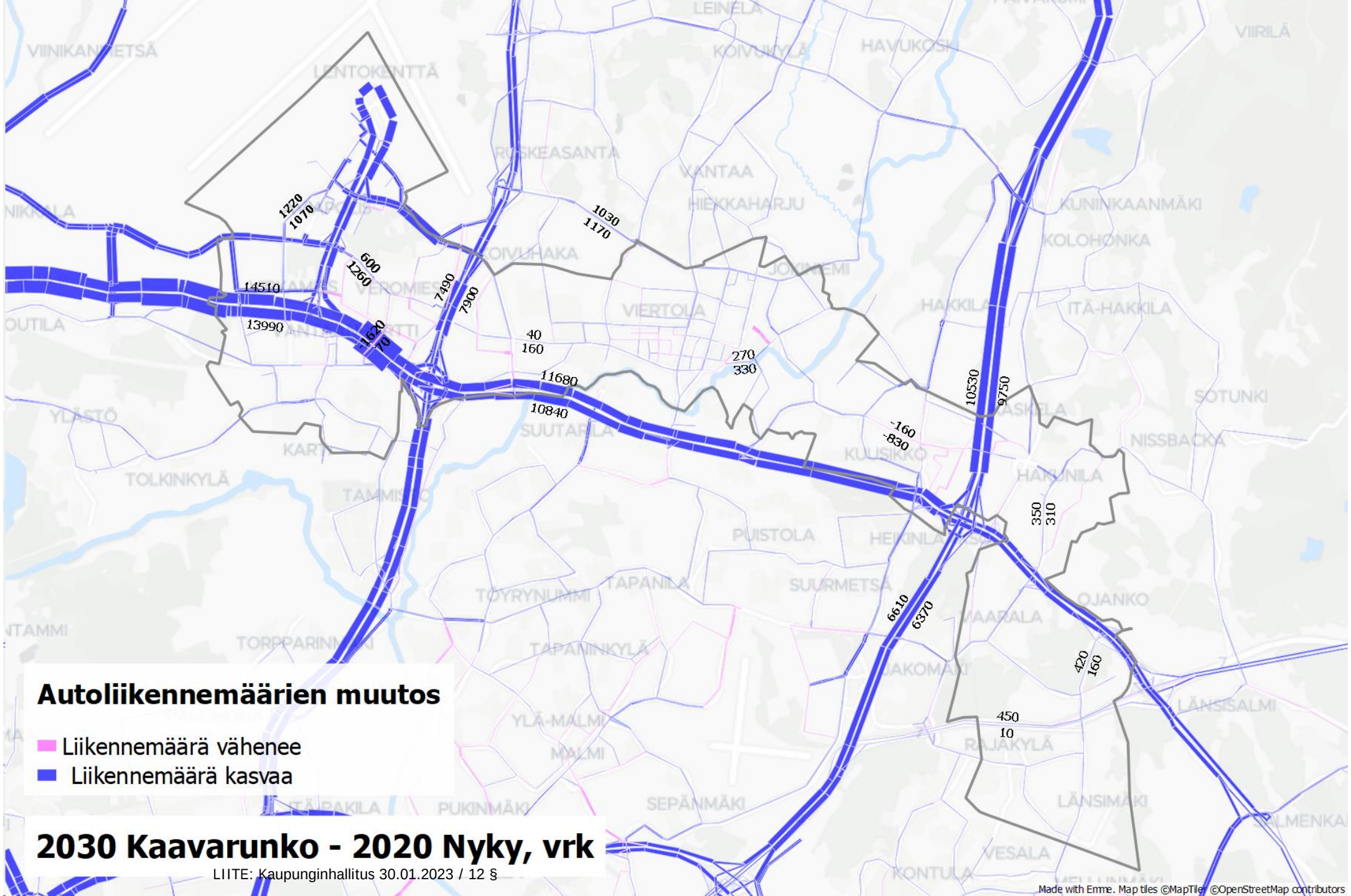
Kaavarungon vaikutukset

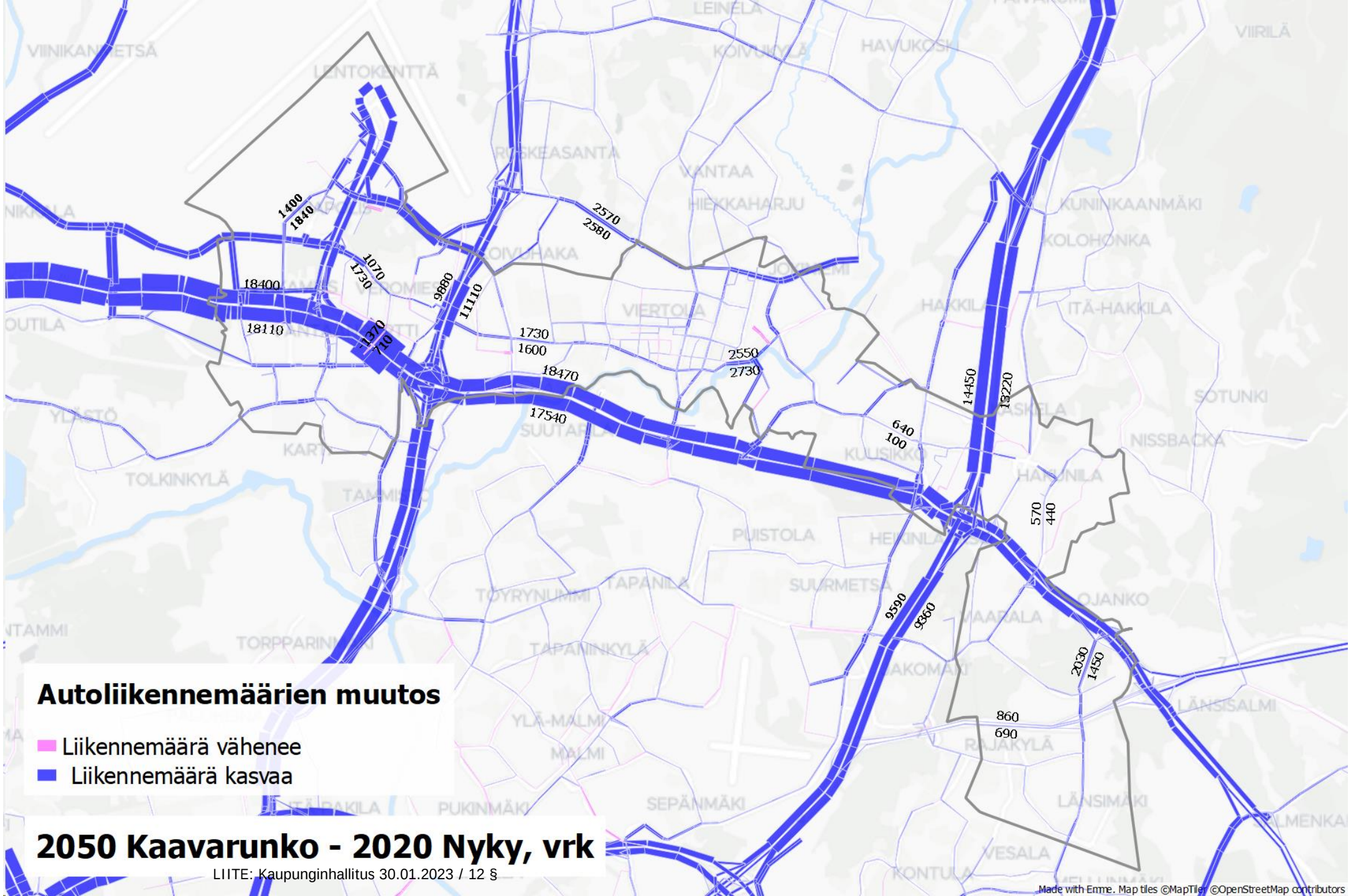
Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen. Helsingin seudun yksikköpäästöjen ennusteessa henkilöautojen CO2ekv-päästöt putoavat 133 grammasta 50 grammaan kilometriä kohden, mikä johtuu autokannan uusitutumisesta ja uusien autojen painottumisesta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin.






Autoliikennemäärien muutos
Liikennemäärä vähenee
Liikennemäärä kasvaa
2030 Kaavarunko - 2020 Nyky, vrk
1220
1070
1030
1170
600
1260
14510
13990
1620
70
7490
7900
40
160
270
330
11680
10840
10530
9750
-160
-830
350
310
6610
6370
420
160
450
10
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors


Autoliikennemäärien muutos
Liikennemäärä vähenee
Liikennemäärä kasvaa
2050 Kaavarunko - 2020 Nyky, vrk
1400
1840
2570
2580
1070
1730
18400
9880
11110
18110
1370
710
1730
1600
2550
2730
18470
17540
14450
13220
640
100
570
440
9590
9360
2030
1450
860
690
LEINELÄ
VIIRILÄ
VIINIKANMETSÄ
KOIVUKYLÄ
HAVUKOSKI
LENTOKENTTÄ
RISKEASANTA
VANTAA
HIEKKAHARJU
KUNINKAANMÄKI
KOLOHONKA
KOIVUHAKA
VIERTOLA
HAKKILA
ITÄ-HAKKILA
OUTILA
SOTUNKI
NISSBACKA
TOLKINKYLÄ
PUISTOLA
TAPANILA
TOYRYNUMMI
TAPANINKYLÄ
SUURMETSÄ
OJANKO
YLÄ-MALMI
MALMI
RAJAKYLÄ
LÄNSISALMI
SEPÄNMÄKI
PUKINMÄKI
LÄNSIMÄKI
VESALA
RONTULA
Made with Enme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

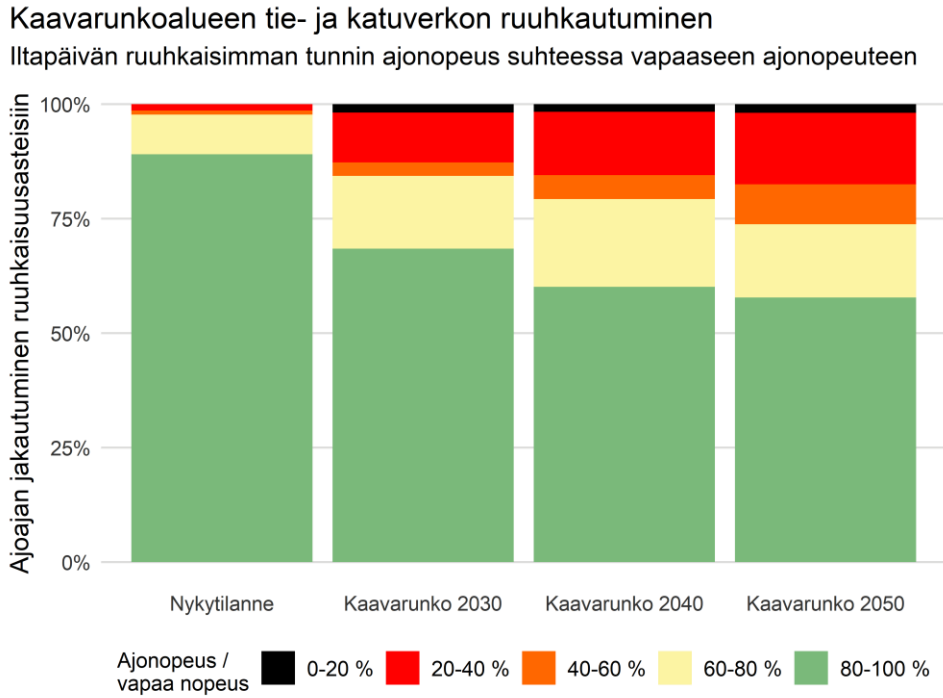
Ruuhkautumista mitataan suhteuttamalla iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana toteutunut ajonopeus kadun vapaaseen nopeuteen. Vapaa nopeus tarkoittaa ajonopeutta ruuhkattomissa olosuhteissa ja on yleensä hieman nopeusrajoitusta alempi.

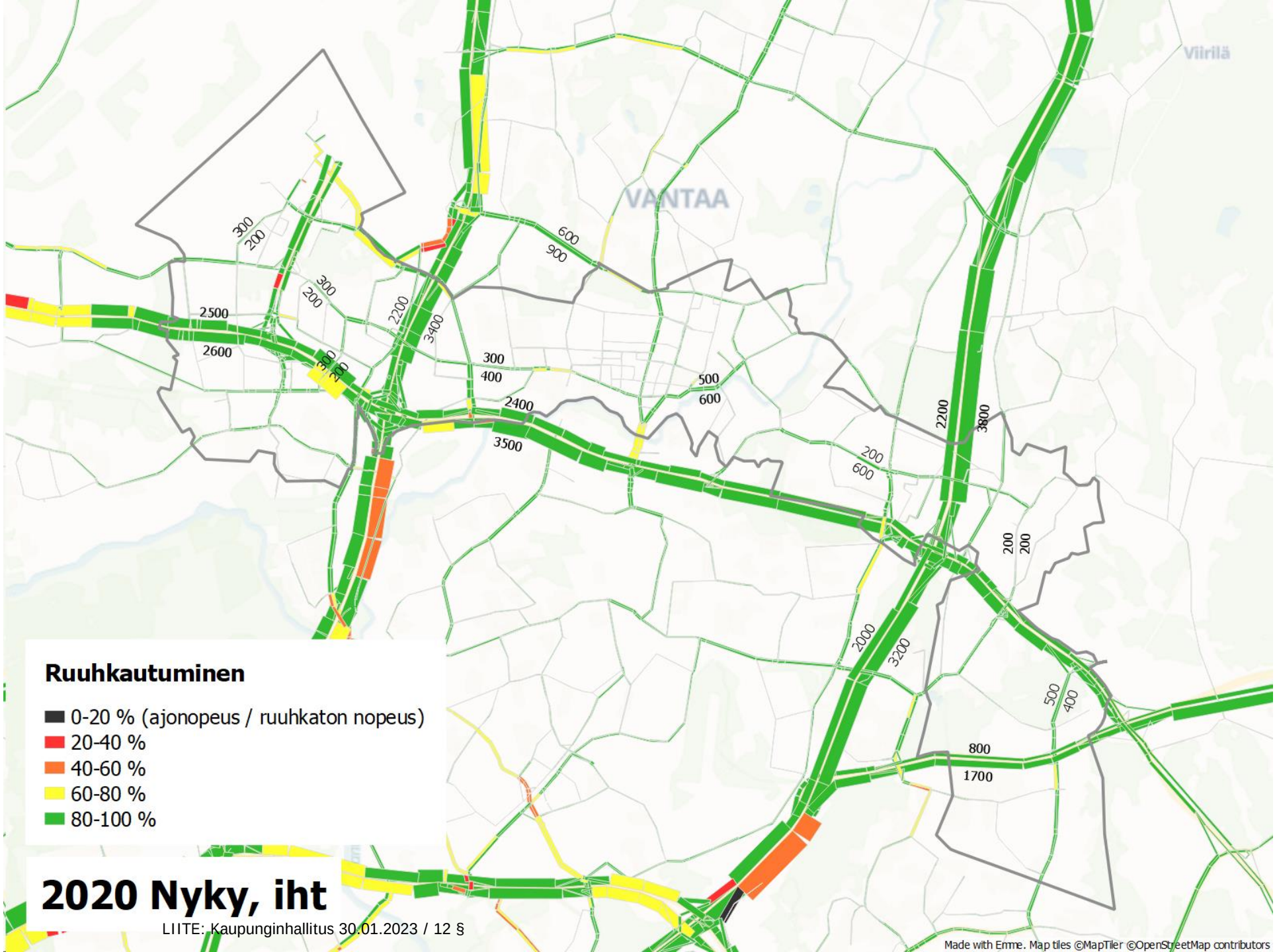
Tieverkon ruuhkautumisen analysointi liikenne-ennustemallilla ei huomioi todellista jonojen muodostumista risteysten eri saapumissuunnille, joten tulokset ovat yksittäisten katujen osalta yleispiirteisiä ja suuntaa-antavia.

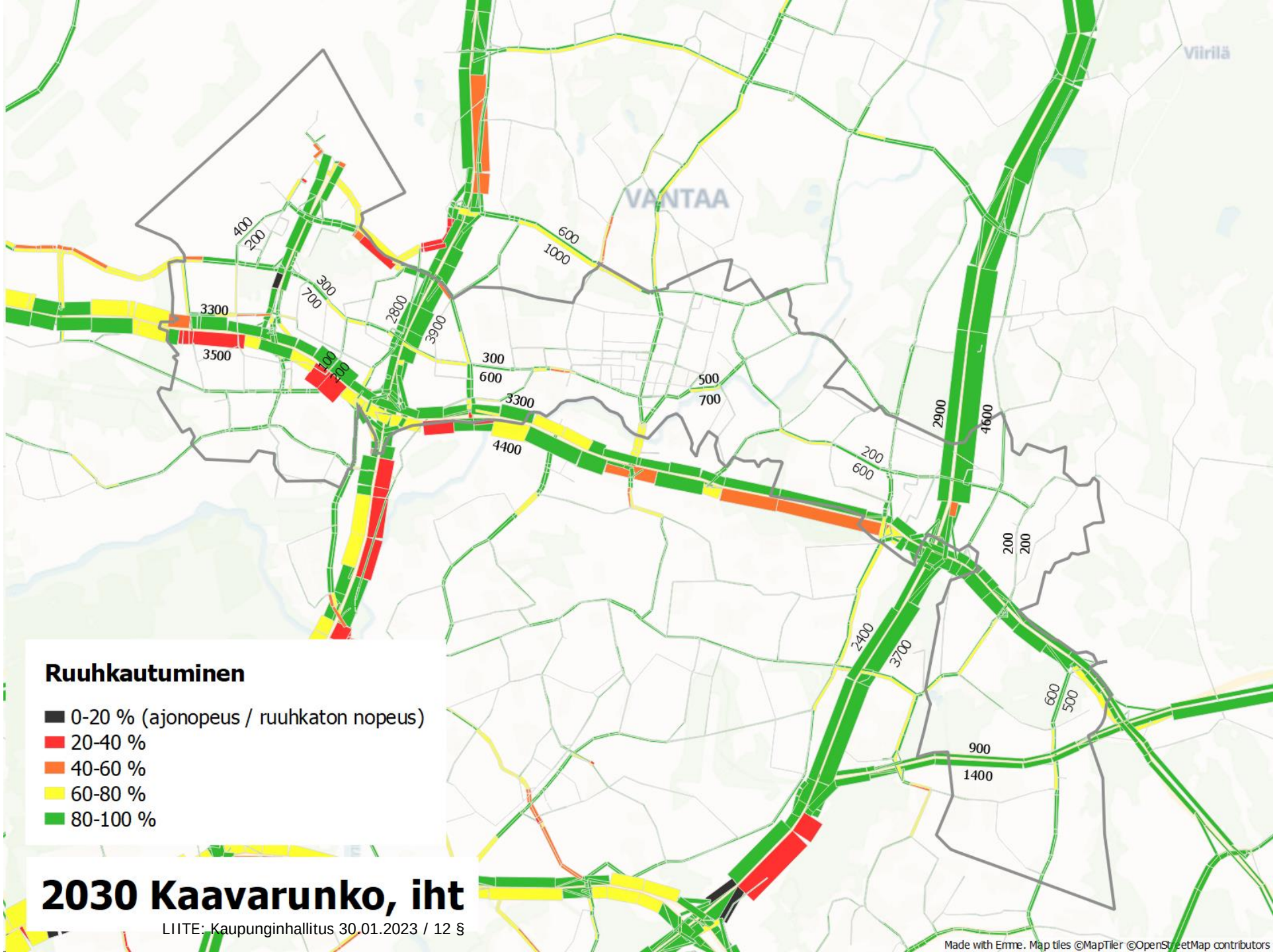
Kaavarungon vaikutukset

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.

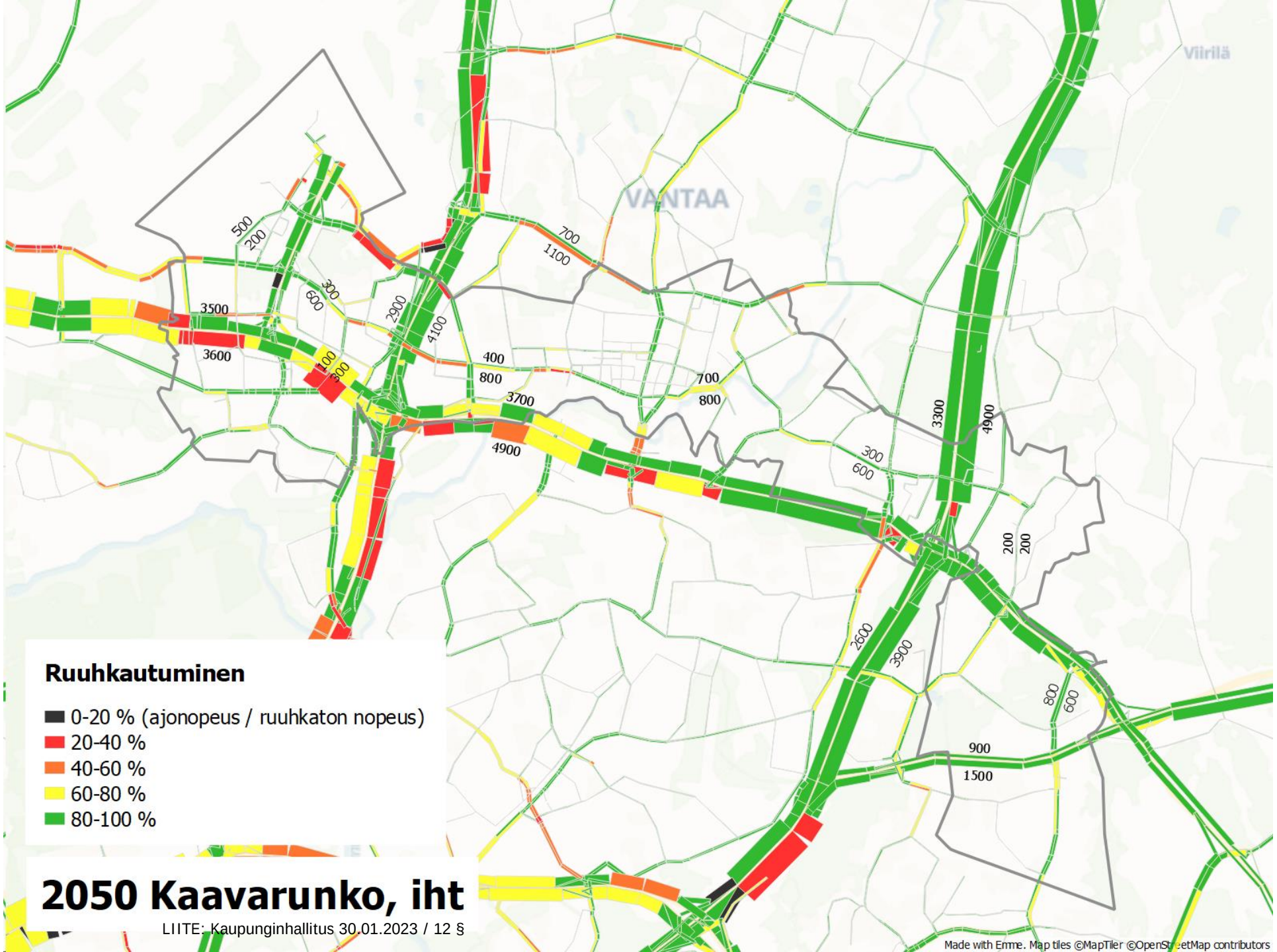



Ruuhkautuminen
0-20 % (ajonopeus / ruuhkaton nopeus)
20-40 %
40-60 %
60-80 %
80-100 %
2020 Nyky, iht
VANTAA
Viirilä
300
200
600
900
2500
2600
2200
3400
300
400
2400
3500
500
600
2200
3800
200
600
200
200
2000
3200
500
400
800
1700
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors



2030 Kaavarunko, iht

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



2050 Kaavarunko, iht

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Työvoiman saavutettavuus

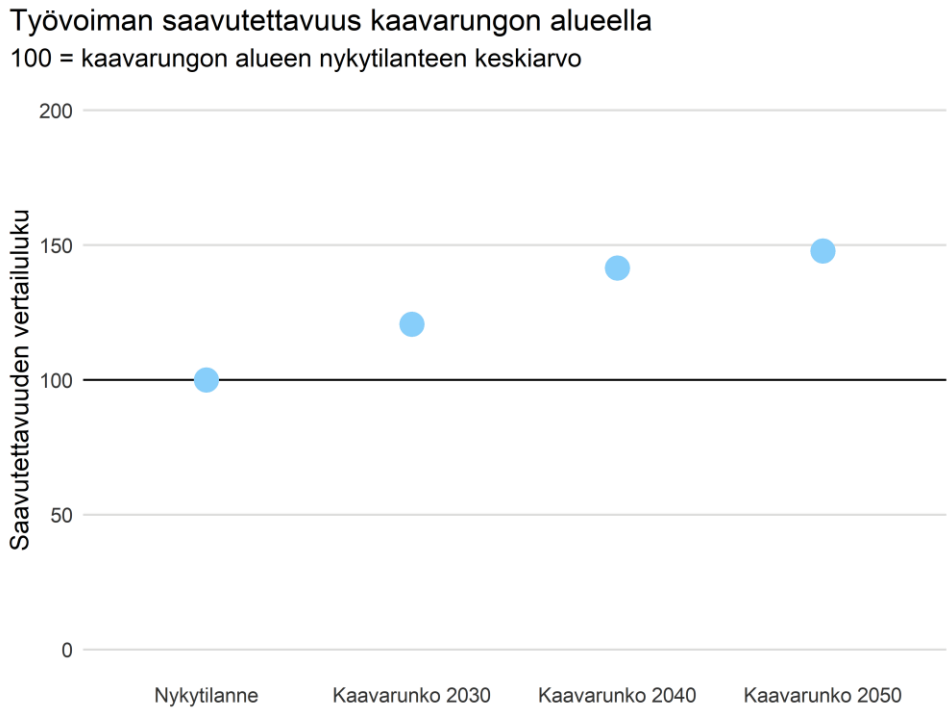
Työvoiman saavutettavuus

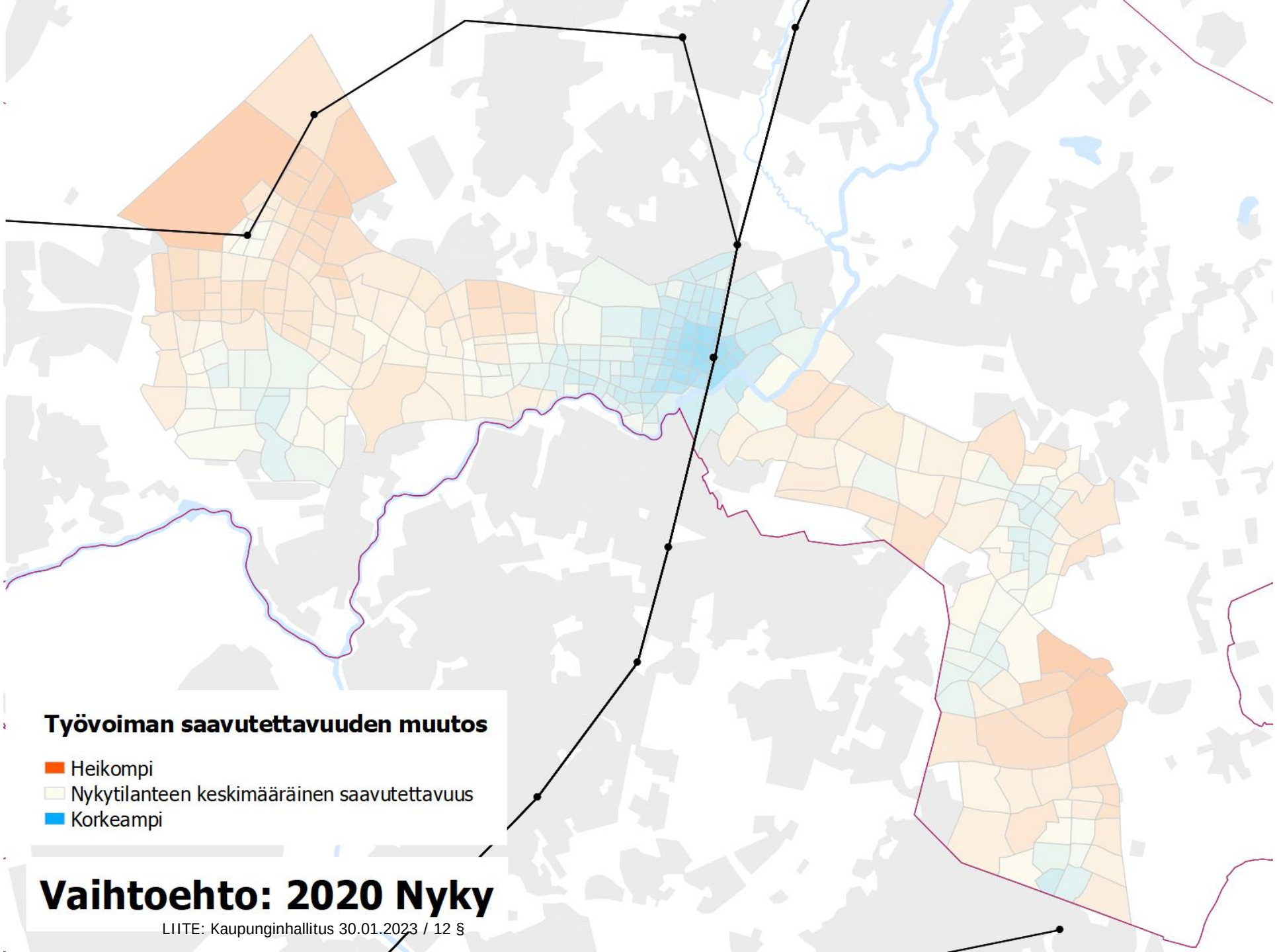
Työvoiman saavutettavuus kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta. Työvoiman saavutettavuutta mitataan asukasmääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä työpaikan ja asuinpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Työpaikan vieressä oleva asutus saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työperäiset matkat. Saavutettavuus huomioi eri kulkutavat niiden käytön suhteessa.

Työvoiman saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työvoiman saavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

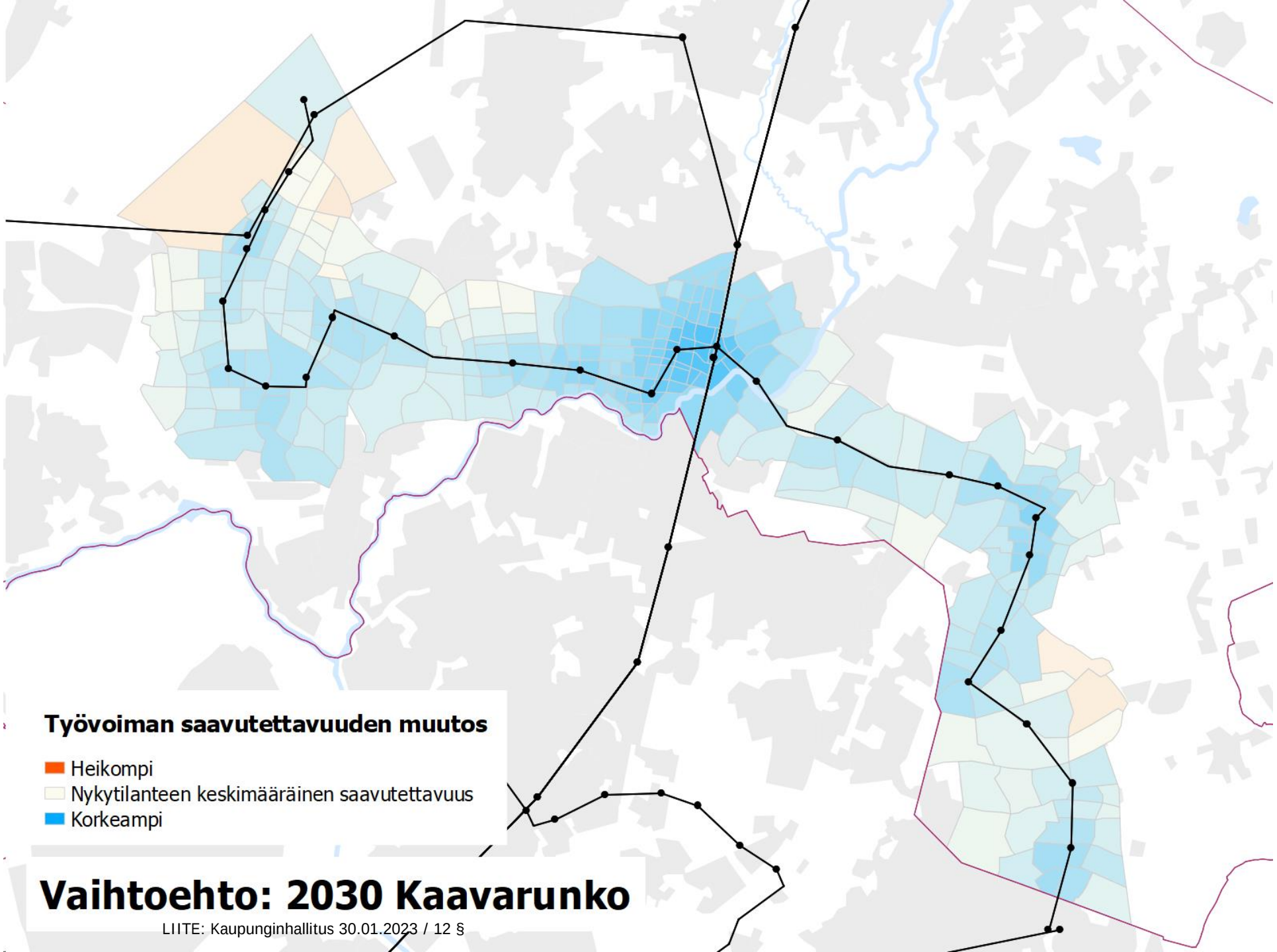
Kaavarungon vaikutukset

Kaavarungon vaikutuksesta työpaikka-alueiden läheisyyteen sijoittuu tulevaisuudessa enemmän asukkaita, mikä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen. Lisäksi raitiotien myötä joukkoliikenteen palvelutaso paranee, mikä tuo muun seudun asuinalueita lähemmäs työpaikkoja. Suhteessa muuhun seutuun kaavarunkoalueen työvoiman saavutettavuus on nykyisin keskimääräistä heikompi ja tulevan kehityksen myötä pitkän aikavälin saavutettavuus on seudun keskiarvon mukainen. Kaavarunkoalueen työvoiman saavutettavuus kehittyy siten muuta Helsingin seutua nopeammin.



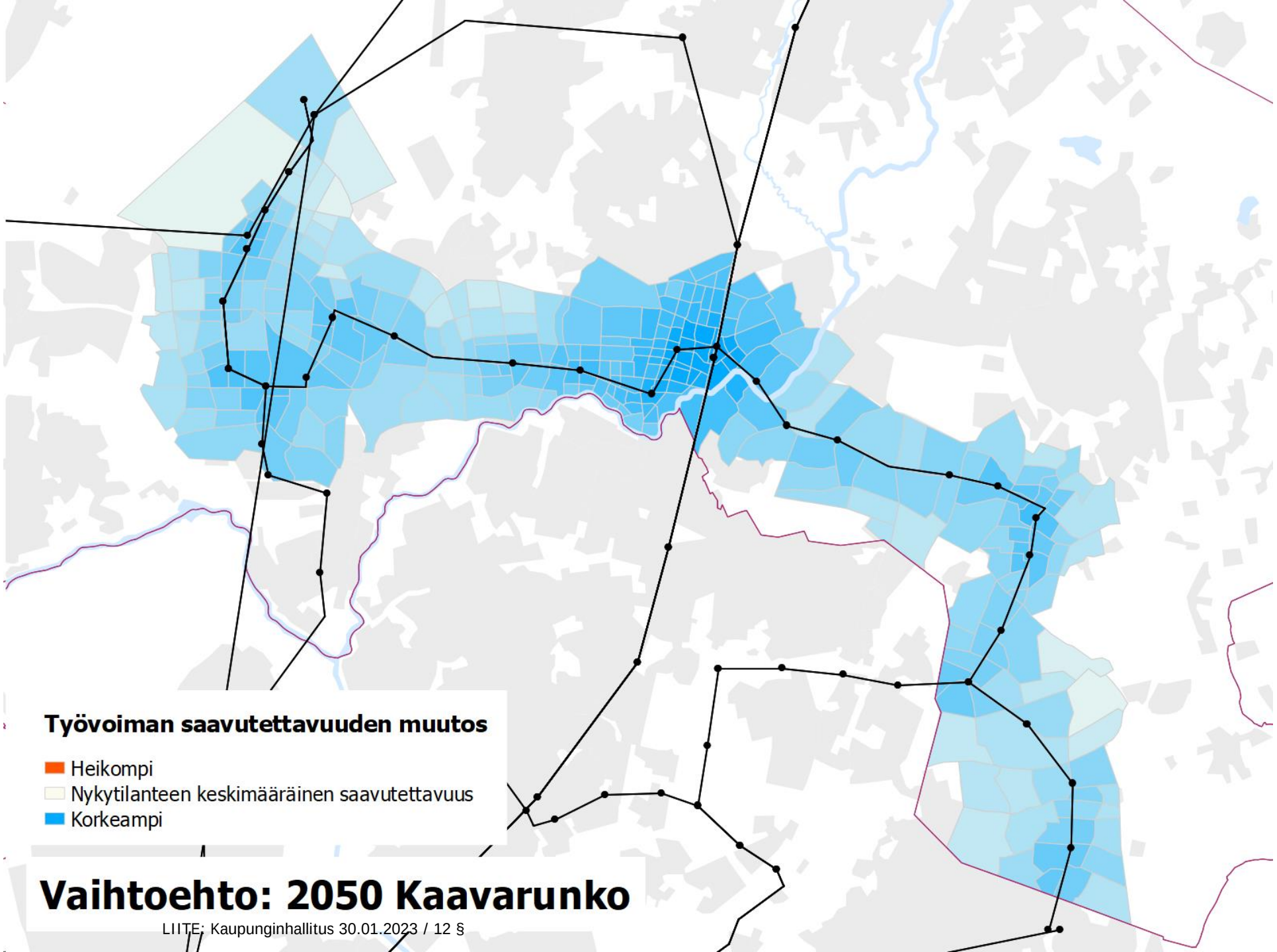


LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

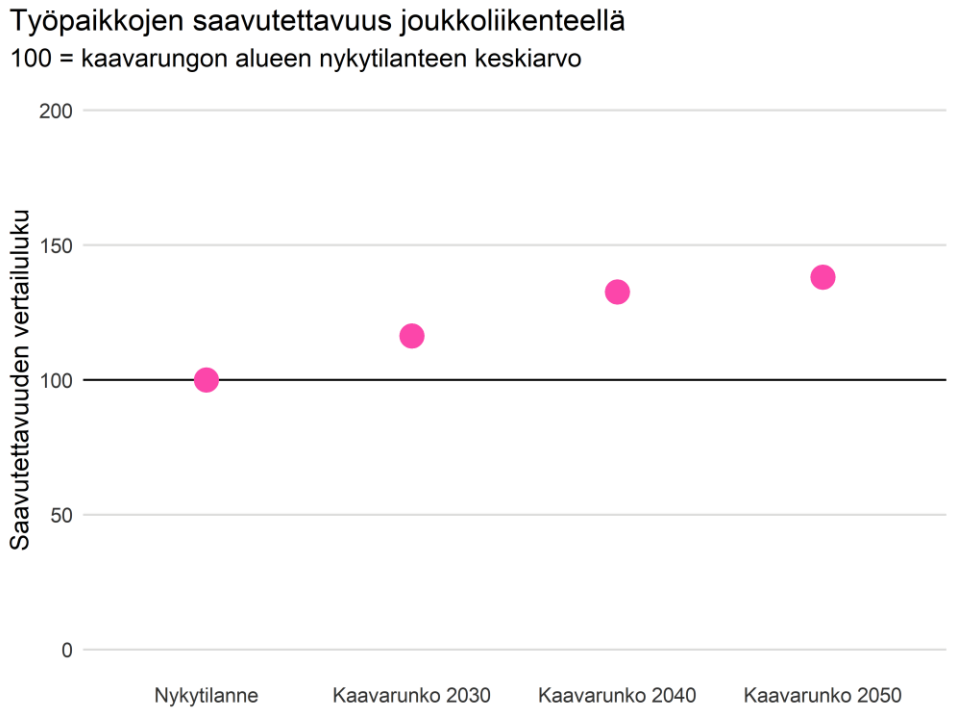
Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä on tärkeä sijoittumistekijä asukkaille. Saavutettavuutta mitataan tässä työpaikkamääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä asuinpaikan ja työpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Asutuksen vieressä oleva työpaikka saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työmatkat. Kulkutavoista huomioidaan vain joukkoliikenne.

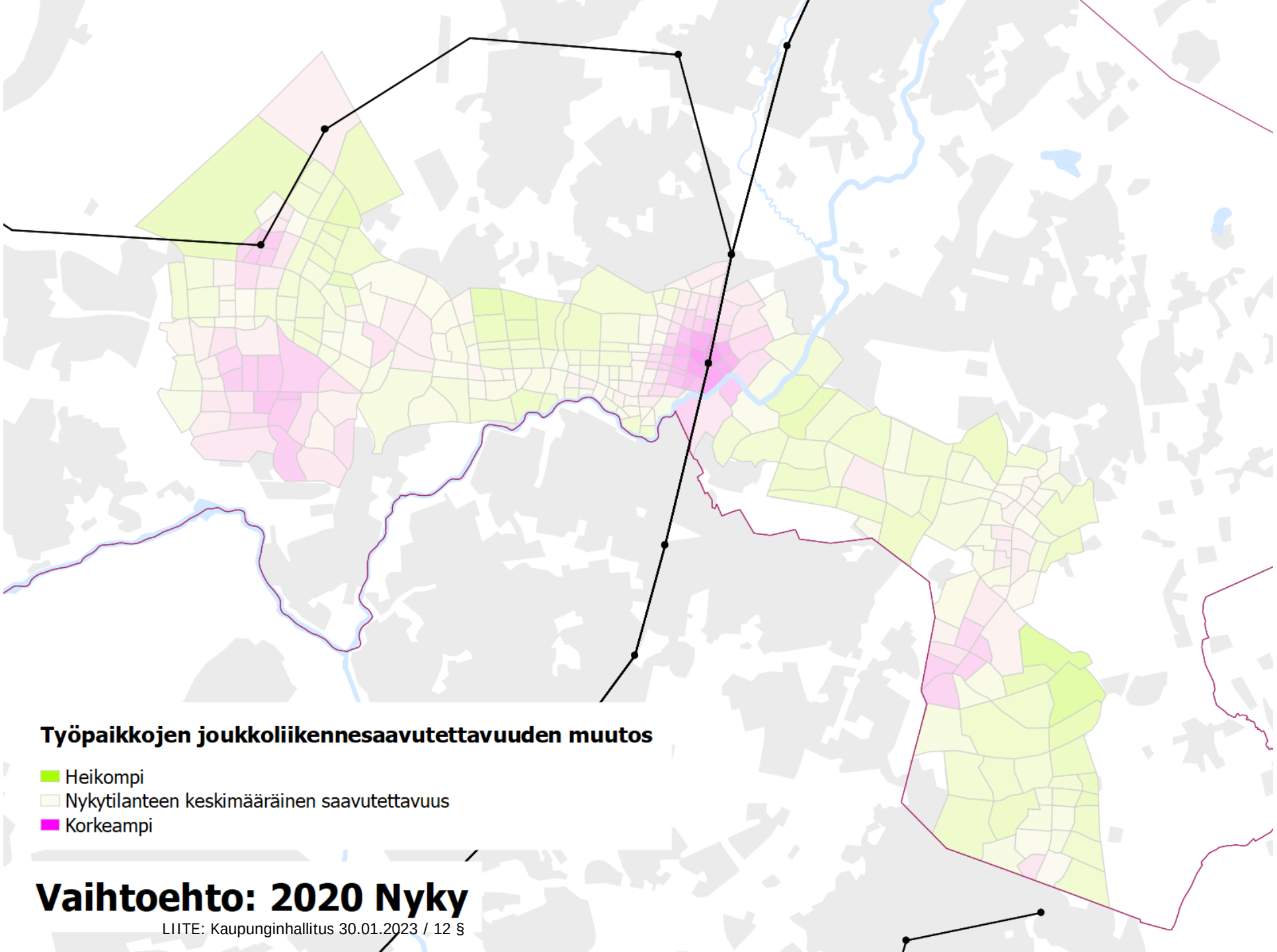
Saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työpaikkasaavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

Kaavarungon vaikutukset

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ennustevuosina suhteessa nykytilanteeseen uusien työpaikkojen ja parempien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Työpaikkojen saavutettavuus ei kehity yhtä voimakkaasti kuin työvoiman saavutettavuus, koska asukasmäärien kasvu kaavarunkoalueella on suurempaa kuin työpaikkamäärien kasvu.

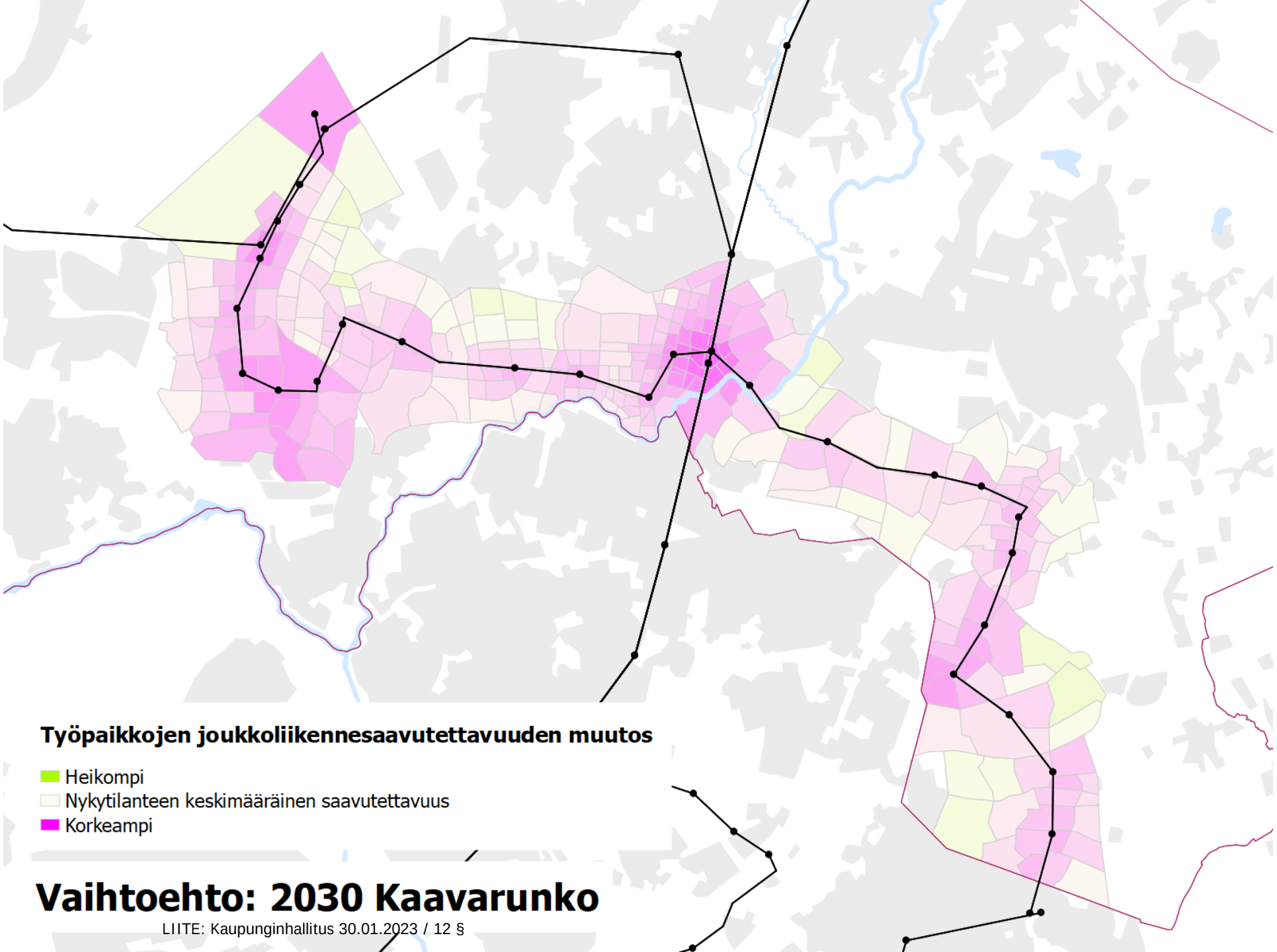
Alueellisesti tarkastellen työpaikkojen joukkoliikennesaavutettavuus on nykytilanteessa keskimääräistä parempi Tikkurilan alueella, Hakunilassa ja Pakkalassa. Raitiotien liikennöinnin aloituksen jälkeen nykytilanteen keskiarvoa parempia alueita ovat kaikki raitiotiepysäkkien ympäristöt ja pitkällä aikavälillä käytännössä koko käytävä.





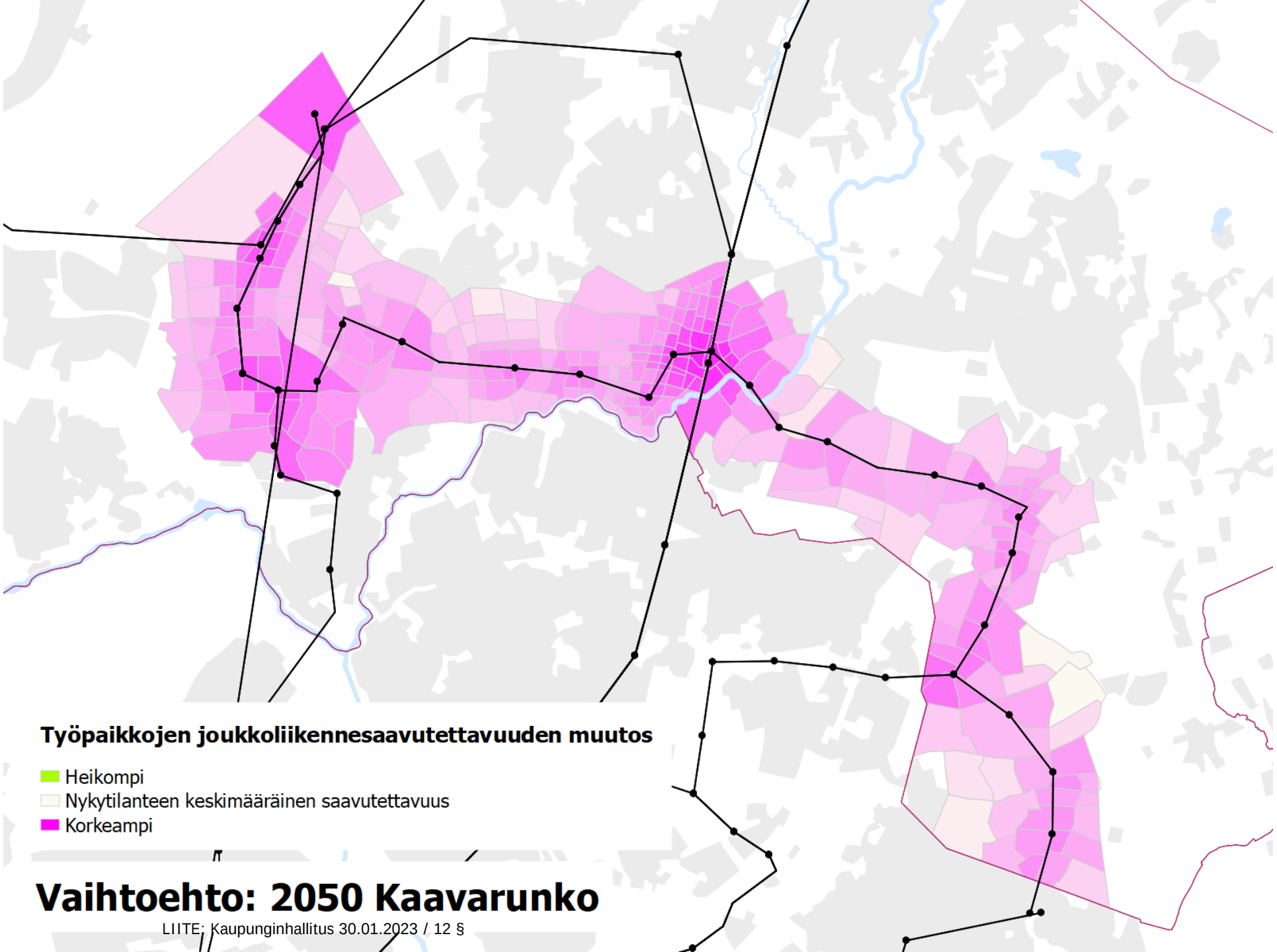
Vaihtoehto: 2020 Nyky

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginhallitus 30.01.2023 / 12 §

Herkkyystarkastelut

Liikenne-ennusteen laatimiseen liittyy monia lähtöoletuksia, joiden osalta tulevaan kehitykseen liittyy epävarmuuksia tai joihin ei voida vaikuttaa kaavoituksella. Näiden muuttujien vaikutusta on siksi testattu herkkyystarkastelulla.

Herkkyystarkastelut on tehty vuodelle 2050 ja niihin on valittu muuttujia, joilla tiedetään olevan voimakkain vaikutus liikkumisen ja liikenteen kehitykseen.

Tässä työssä toteutetut tarkastelut ovat:

1. **Ruuhkamaksujen käyttöönotto**. Perusennuste ei sisällä ruuhkamaksuja, joten tässä testataan miten MAL19-suunnitelman mukaiset porttimallilla toimivat ruuhkamaksut vaikuttavat tuloksiin.
2. **Pysäköintimaksujen poisto**. Perusennusteessa on mukana Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksut yleiskaavan ennusteiden mukaisesti. Tässä tarkastelussa liikenne-ennusteet on ajettu nykyisillä pysäköintimaksuilla.
3. **Ei etätöiden yleistymistä**. Perusennusteessa on huomioitu pandemian pitkäaikaisvaikutukset etätyön yleistymisen osalta. Tässä on tehty tarkastelu ennen pandemiaa tehtyjen ennusteiden mukaisesti.

Kulkutapajakauman kehitys

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto

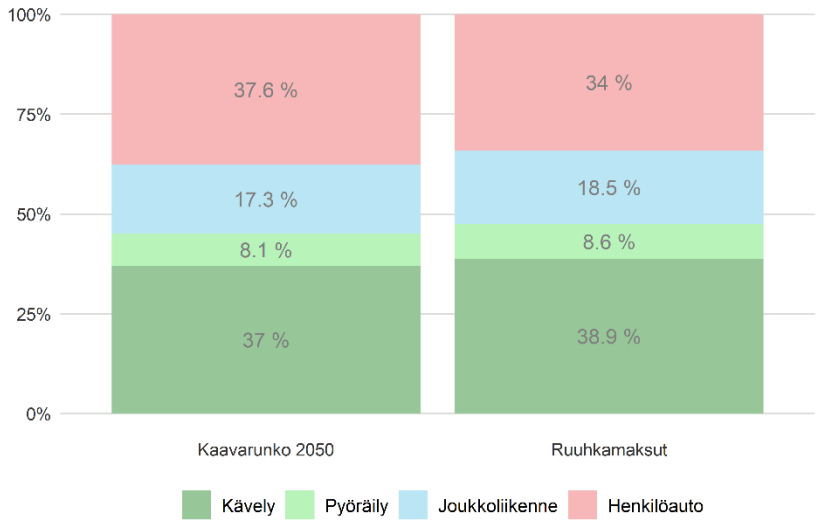
Ruuhkamaksut MAL19-suunnitelman mukaisella porttimallilla vaikuttavat erityisesti pääväylien kautta kulkeviin matkoihin (Kehä III, Tuusulanväylä ja Lahdenväylä).

Kulkutapajakauman muutos autoilusta muihin liikkumismuotoihin on merkittävä. Autolla tehtyjen matkojen määrä vähenee merkittävästi ja matkat korvautuvat tasaisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennematkoilla. Muutos kohdistuu liikenteen huipputunneille ja siten erityisesti työmatkoihin.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen on vähäisempää ruuhkamaksujen myötä. Merkittävimmin autoliikenne vähenee pääväylien lisäksi Aviapoliksen alueella, mikä myös sujuvoittaa liikennettä. Suurimmalla osalla katuverkosta liikenne on sujuvaa myös perustarkastelussa vuonna 2050. Näillä kaduilla ruuhkamaksuilla on pienempi vaikutus liikennemäärään ja sujuvuuteen.

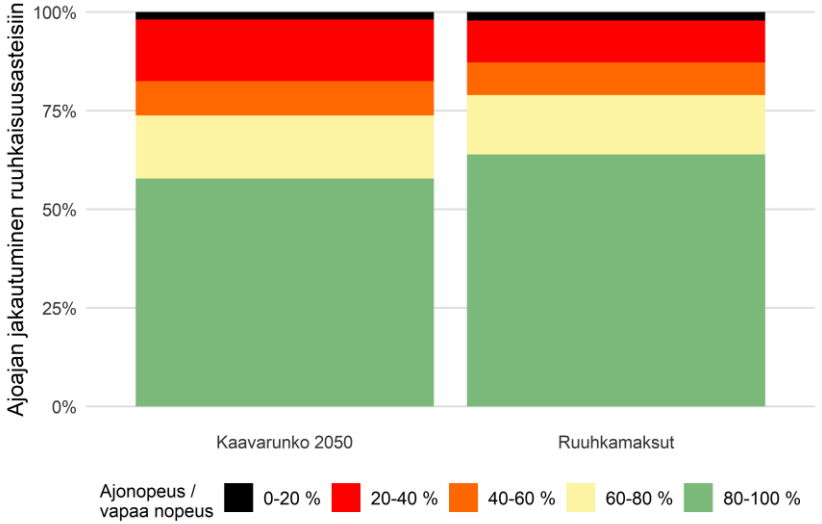
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)

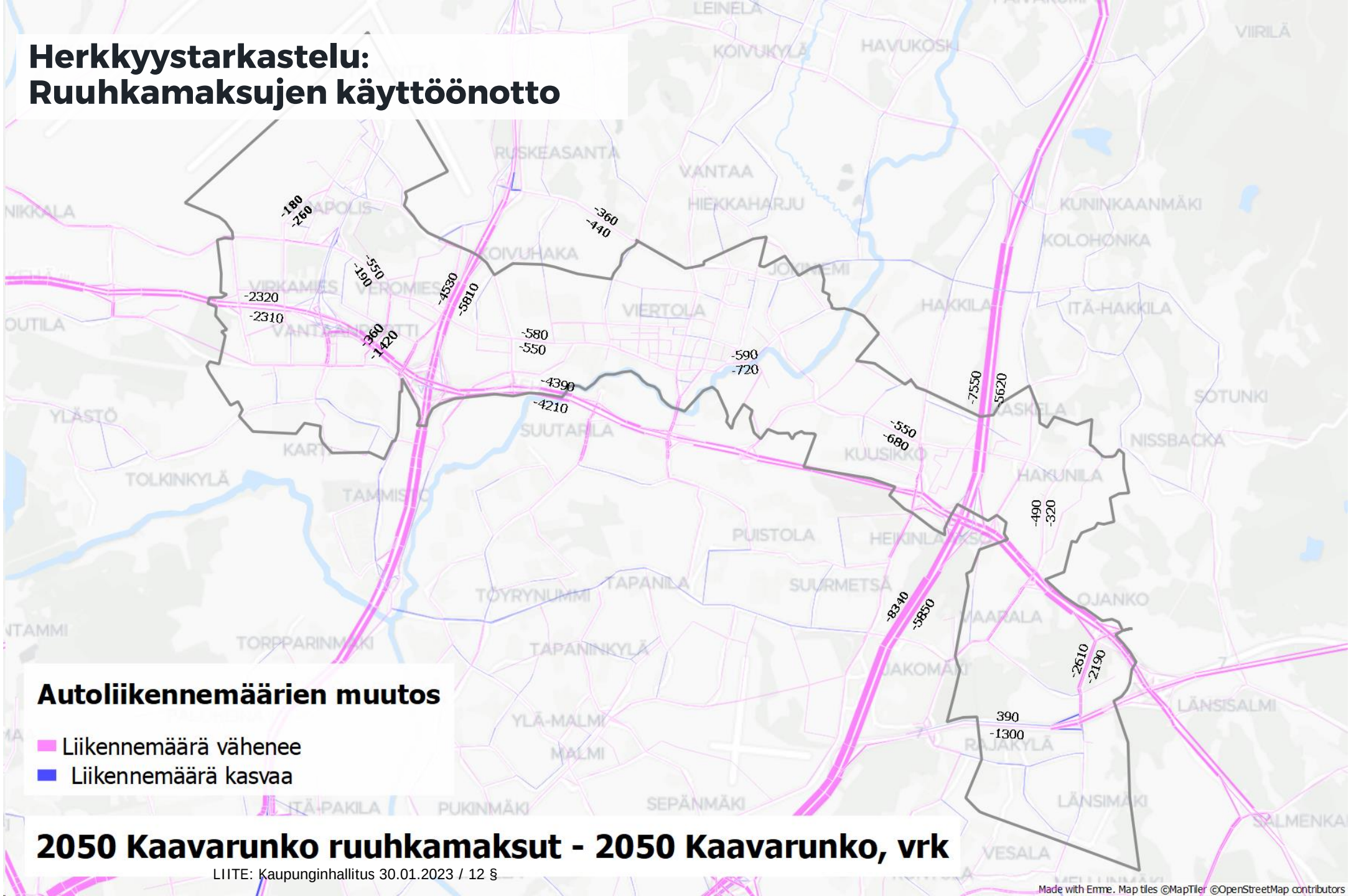


Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto



2050 Kaavarunko ruuhkamaksut - 2050 Kaavarunko, vrk

Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Herkkyystarkastelu: Pysäköintimaksujen poisto

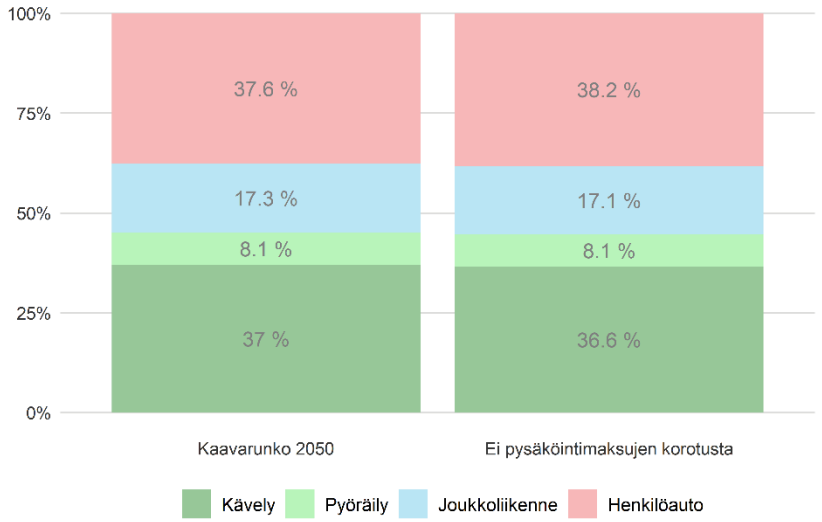
Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksujen poiston vaikutukset liikkumiseen ovat mallinnuksen perusteella vähäisiä kaavarungon alueella.

Kulkutapajakauman muutokset kaavarungon alueella ovat alle prosenttiyksikön suuruisia, vaikka paikallisesti keskustoissa (Tikkurila, Aviapolis) vaikutus autoliikenteen kulkutapaosuuteen on 3-5 %-yksikköä. Pääosaan kaavarungon autoliikennematkoista pysäköintimaksut eivät vaikuta.

Tie- ja katuverkon ruuhkautumisessa ei ole havaittavissa merkittäviä eroja, sillä pysäköintimaksut vaikuttavat lähinnä paikallisesti, mutta isommilla teillä liikennemäärät eivät juuri muutu.

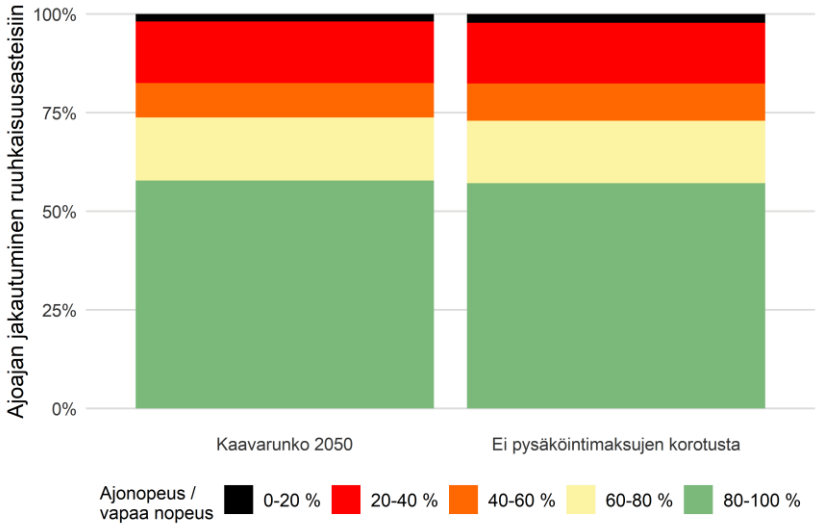
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ei etätöiden yleistymistä

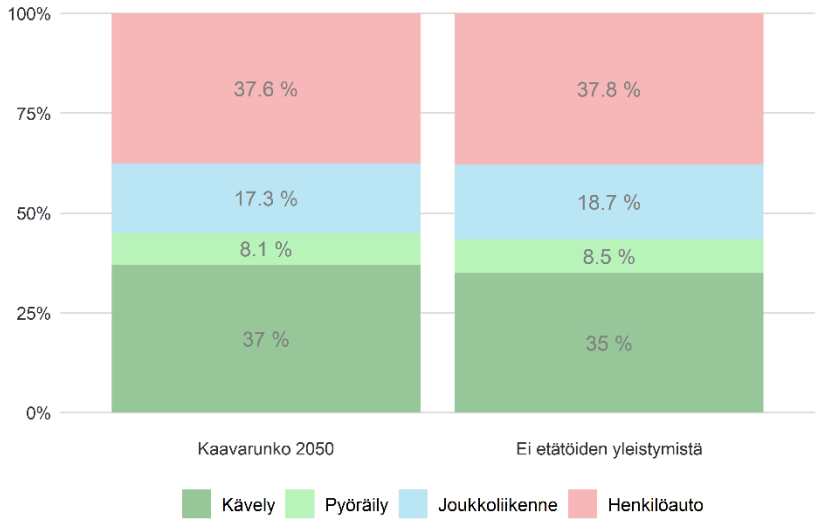
Tässä herkkyystarkastelussa on mallinnettu liikkuminen oletuksilla, jotka kuvaavat liikkumisvalintoja ennen koronapandemiaa. Tämänhetkisen käsityksen mukaan pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen koskevat erityisesti etätöiden yleistymistä ja ruuhkahuippujen tasaantumista, jolloin asiointi- ja vapaa-ajanmatkojen määrä kasvaa.

Kulkutapajakauman osalta herkkyystarkastelu ilman koronapandemian pitkäaikaisia vaikutuksia kasvattaa erityisesti joukkoliikennematkojen määrää ja vähentää kävelymatkojen määrää. Matkat painottuvat vapaa-ajan matkoista enemmän työmatkoihin, jotka suuntautuvat kauemmas kodista ja käyttävät näin harvemmin joukkoliikennettä. Autoilun ja pyöräilyn kulkutapaosuus ei juuri muutu herkkyystarkastelussa.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen on suurempaa, jos pandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida. Autoilun kokonaismatkamäärä kasvaa hieman ja huipputuntien piikit ovat suurempia. Erityisesti Kehä III ruuhkautuu muutamalla osuudella perustarkastelua pahemmin, mikä näkyy suurien liikennemäärien vuoksi hyvin ruuhkautuneen ajoajan osuuden selkeänä kasvuna.

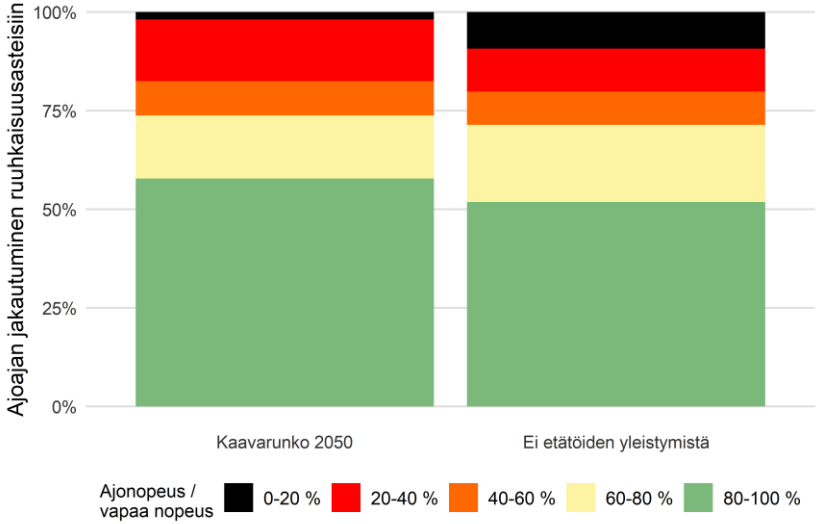
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Yhteenveto

Maankäytön kasvu lisää liikennettä, mutta kulkutapojen käyttö painottuu nykyistä enemmän kestäviin kulkutapoihin

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös tie- ja katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat ruuhka-aikana ja suurempi osuus ajoajasta vietetään hidastuneessa liikenteessä.

Maankäytön tehostuminen tuottaa parantaa alueen kilpailukykyä

Kaavarungon vaikutuksesta kaavarungon alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi ja alue tiivistyy. Tämä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen alueella ja parantaa alueen kilpailukykyä yritysten sijoittumispaikkana. Raitiotien rakentaminen voimistaa tätä vaikutusta ja toisaalta katuverkon ruuhkautuminen ei kasva niin merkittävästi, että se haittaisi työvoiman saavutettavuuden kehitystä.

Vaikutukset ja liikenne-ennusteet ovat herkkiä ruuhkamaksujen käyttöönotolle ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksien suhteen

Ruuhkamaksu ei ole perusoletuksena tässä arvioinnissa, mutta sen käyttöönotto lisäisi merkittävästi kestävien kulkutapojen osuutta liikkumisessa ja siten vähentää autoliikenteen ruuhkautumista. Sen sijaan ruuhkautuminen on pitkällä aikavälillä perusennustetta pahempaa, mikäli koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida.

Äänestys Raportti

Kaupunginhallitus 30.1.2023

Äänestyksen tiedot

Kokous:	Kaupunginhallitus 30.1.2023
Aiheen nimi:	§ 12 Ratikan kaavarunko YK0049
Äänestyksen nimi:	Jaa=Hyväksyminen Ei=Hylkääminen
Äänestys alkaa:	30.1.2023 15.33.36
Äänestys päättynyt:	30.1.2023 15.34.47

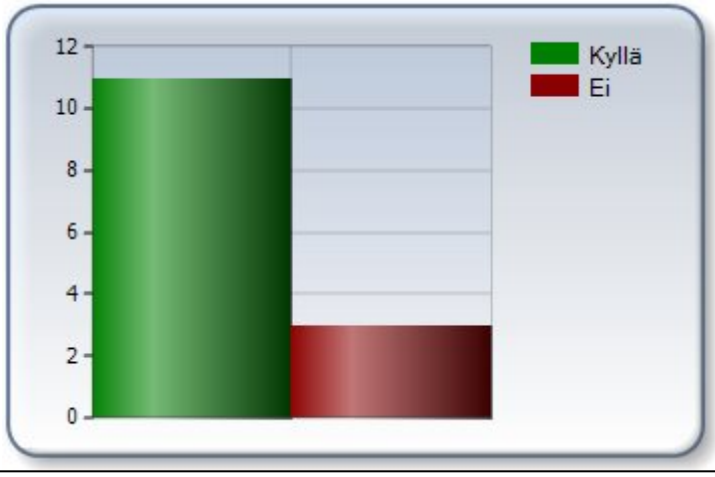
Äänestyksen kokonais tulokset

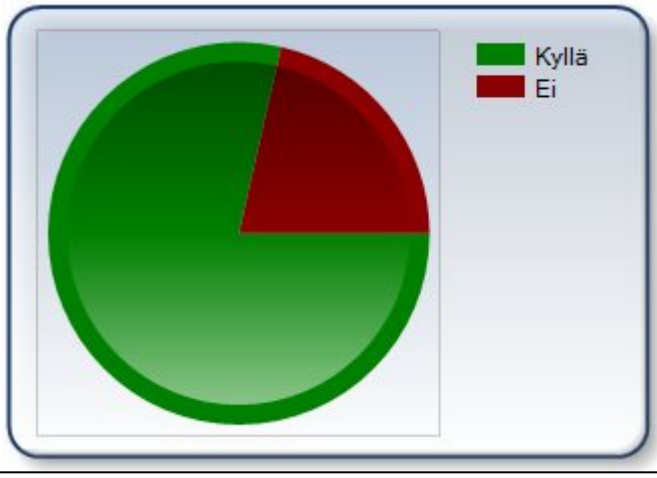
Osallistujat:

Paikalla	15	
Poissa:	0	

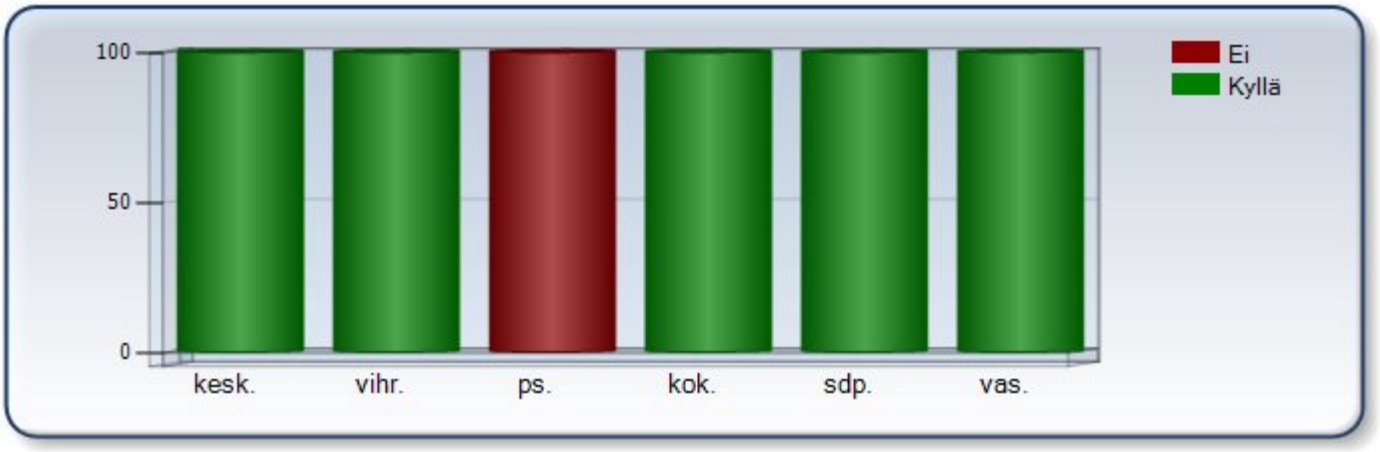
Äänet:

Kyllä	11	73,3%
Ei	3	20%
Tyhjä	1	





Puolueiden äänestys tulokset



kesk.	
Kyllä	1
Ei	0

kok.	
Kyllä	3
Ei	0
Tyhjä	1

ps.	
Kyllä	0
Ei	3

sdp.	
Kyllä	4
Ei	0

vas.	
Kyllä	1
Ei	0

vihr.	
Kyllä	2
Ei	0

Henkilökohtaiset Äänestys tulokset

Kyllä	
Abdi	sdp.
Karinen	vas.
Kaukola	sdp.
Luokkala	kesk.
Multala	kok.
Norrena	vihr.
Orpana	kok.
Rokkanen	kok.
Tahvanainen	sdp.
Tammi	sdp.
Valtanen	vihr.

Ei	
Lundell	ps.
Saimen	ps.
Virkamäki	ps.

Tyhjä	
Kasonen	kok.

13 § **Asemakaavan muutos 002101 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 18 Vantaanlaakso, 41 Viinikkala / Vantaankosken mylly**

KA/1534/10.02.04.00/2010

TeA/TLA/TKA/VIK/JT

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat hakee Vantaankosken myllyn muutosta tapahtumakäyttöön sekä myllytontille hotellia ja kievaria. Patoa puretaan osittain kalatien parantamiseksi ja asemakaavaa muutenkin tarkistetaan. Rakennusoikeuden määrä ei kasva.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 18101 sekä virkistys-, erityis- ja vesialueita kaupunginosissa 18 Vantaanlaakso ja 41 Viinikkala.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osaa korttelista 18101.

Alue sijaitsee Kehä III:sta etelään ja Vantaankoskentiestä itään, Kuninkaantie 35, 37 ja 41 sekä Vantaankoski.

Hakija
Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Vantaan kaupunki ja Vantaan vpk:n tontin osalta yksityiset.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun ovat osallistuneet Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy sekä konsultteina Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, Arkkitehtistudio Tuomas Niemi Oy, FCG Finnish Consulting Group Oy, Ramboll Finland Oy, Vahanen-yhtiöt ja Wsp Finland Oy.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on palvelujen aluetta P2, vesialuetta W, kyläkuvallisesti arvokasta aluetta ja lentomeluvyöhykettä (Lden yli 60 dB).

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa alue on palveluiden ja hallinnon aluetta P, arvokasta kulttuuriympäristöä, joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykettä ja lentomeluvyöhykettä (Lden yli 60 dB).

Voimassa olevassa asemakaavassa alue on yleisten rakennusten tontti Y ja vesialuetta W. Mylly, sähkölaitos, paloasema ja pato on suojeltu. Masuunin alue on ollut muinaisjäännösalue, joka on tutkittu syksyllä 2020. Rakennusoikeus on 2100 k-m2, josta liiketilaa 35 % (735 k-m2) ja asuntoja 15 % (315 k-m2). Suurin kerrosluku on kaksi (II).

Vantaankosken mylly (1907) on kohdannut tuhopolton ja ilkivaltaa. Vanha navetta (1928) on ollut varastona. Alueella on myös Suuren Rantatien (Turun – Viipurin maantien) vanha tielinja ja siltapaikka myllyn pohjoispuolella, kivipato, Vantaan masuunin (1838) paikka, masuunikuonaa sekä Vanda fbk:n paloasema (1909) ja kaksi autiota asuinrakennusta (1920, 1969). Vantaankoski on Natura-aluetta. Alueella on tie-, lento- ja koskimelua sekä lepakoita.

Asemakaavamuutoksessa Vantaankosken myllyä korotetaan noin 1,2 metriä, kunnostetaan ja laajennetaan noin 240 hengen tapahtumapaikaksi. Lisäksi rakennetaan hotellirakennukset ja kievari saunoineen. Alue merkitään palvelurakennusten korttelialueeksi P, tontin pohjoisosa suojaviheralueeksi EV, eteläosa puistoksi VP sekä Vantaankoski vesialueeksi W ja Natura-alueeksi. Suojellun padon aukkoja levennetään kalatien parantamiseksi. Suuren Rantatien vanhalle siltapaikalle voidaan rakentaa silta. Suurin kerrosluku on osin kaksi (II), osin kolme (III).

Rakennusoikeus mahdollistaa hotellin 1400 k-m2, kievarin 400 k-m2 ja myllyn laajennusosan 290 k-m2 rakentamisen, yhteensä 2090 k-m2, jolloin rakennusoikeus vähenee 10 k-m2. Kaavassa suojellaan edelleen myllyn ja sähkölaitoksen kiviset ulkoseinät, vpk:n paloasema ja pääosin pato. Myllytontille tulee 46 autopaikkaa ja bussin kääntöpaikka.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat on tehty 6.2.2020 ja 4.8.2021.
Kaavan vireille tulo ilmoitettiin Vantaan Sanomissa ja kaavoituskatsauksissa.
Kaavatilaisuus pidettiin 24.8.2021.

Mielipiteissä hanketta vastustettiin ja esitettiin tehtäväksi selvityksiä.
Mielipiteet ja vastineet on esitetty kaavaselostuksessa.

- Selvitykset on tehty ja esitetty koosteena kaavaselostuksessa.

Viranomaisneuvottelu
MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu pidettiin 30.3.2020.

- Selvitystehtävät on tehty ja esitetty koosteena kaavaselostuksessa.

Selvitysten mukaan hanke on toteutettavissa.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).
Kaava kohdistuu kaupungin maalle ja tuottaa yritystontin palveluille.

Sopimus
Kaavaan ei liity maankäyttösopimusta.
Kaavan pohjalta on tarkoitus tehdä erikseen vuokrasopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 7.6.2022 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 7.6.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002101 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 18 Vantaanlaakso ja 41 Viinikkala / Vantaankosken mylly,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävillä olo
Asemakaavamuutosehdotus sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 22.6. – 22.8.2022.
Tällöin jätettiin neljä muistutusta, joissa huomautettiin etenkin maisemasta, virkistyksestä, liikenteestä sekä lain ja määräysten vastaisuudesta.
Muistutukset vastineineen ovat liitteenä.

Kaavaan liittyy erillinen nettiadressi, jota ei ole toimitettu kirjaamoon nähtävilläoloajan kuluessa. Adressiin on kuitenkin laadittu vastine, joka on päätösesityksen liitteenä.

Lausunnot
Kaupunkiympäristölautakunta 7.6.2022 päätti oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin ja saatiin kaksi.
Kaupunginmuseolla ei ollut erityistä huomautettavaa.
Uudenmaan ELY-keskus huomautti mm. liikenneselvityksestä.

- Kaavaan on tehty tarkistetut liikenne- ja meluselvitykset.

Lausunnot vastineineen ovat liitteenä.

Tarkistukset
Kaavasta on rajattu pois vähäinen yksityinen maanomistus, joka jää katualueeksi lumitilaksi.
Tarkistus ei ole olennainen, joten uusi nähtäville pano ei ole tarpeen.
Myös kaavaselostus on tarkistettu.

Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 13.12.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002101 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 18 Vantaanlaakso, 41 Viinikkala / Vantaankosken mylly.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 16.1.2023 § 13

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset, ja

b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 13.12.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002101 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 18 Vantaanlaakso, 41 Viinikkala / Vantaankosken mylly.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 13

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, että
a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset, ja
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 13.12.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002101 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 18 Vantaanlaakso, 41 Viinikkala / Vantaankosken mylly.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Pirjo Luokkala esitti jäsen Ville Karisen 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 13 jaa-ääntä (Abdi, Kasonen, Kaukola, Multala, Norrena, Orpana, Rokkanen, Tahvanainen, Tammi, Valtanen, Lundell, Niikko, Saimen) ja 2 ei-ääntä (Karinen, Luokkala), joten puheenjohtaja totesi asian käsittelyn jatkuvan.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että asiaan jätettiin kaupunginhallituksen yhteinen pöytäkirjalausuma:

”Asemakaavaa toimeenpantaessa tulee virkistysalueen käytön lyhytaikaisen pysäköinnin tarpeet yhteensovittaa Vantaankosken myllyn ja Viilatehtaan alueen hotelli- ja palvelutoiminnan kanssa yhteen niin, että ulkoilijoille ja muutoin vapaa -aikaansa alueella viettäville on riittävästi vapaita pysäköintipaikkoja. Alueelle tulisi rakentaa paikallishistoriasta ja alueen luonnosta kertovia opastauluja.”

Merkittiin, että keskustan kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Vantaankosken alueen kehittämisessä ja liikenneselvityksissä tulee huomioida suunnitelman aiheuttamat liikenteen muutokset alueella sekä erityisesti alueen asukkaiden näkökulma kaavamuutokseen.”

Merkittiin, että vasemmistoliiton kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Asemakaava mahdollistaa liikaa rakentamista ja uusia toimintoja, jotka vaarantavat virkistys-, luonto- ja kulttuurihistorialliselta arvoltaan erittäin tärkeän alueen. Vasemmistoliiton mielestä Vantaankosken aluetta tulee kehittää virkistys- ja vapaajankäyttö etusijalla, alueen korvaamattomia luonto- ja kulttuuriarvoja kunnioittaen. Vantaankosken alueen rantojen tulee jatkossakin säilyä vapaassa virkistyskäytössä ja alueiden käyttöä ei saa rajoittaa tai estää.”

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 13.12.2022
- Asemakaavamuutoksen selostus 13.12.2022
- Muistutukset ja vastineet 13.12.2022
- Lausunnot ja vastineet 13.12.2022
- Nettiadressi ja vastine 13.12.2022
- Äänestysraportti KH 30.1.2023 § 13

Seuraavat oheismateriaalit ovat luettavissa kaavan verkkosivulta (https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/vantaankosken-mylly-kunnostetaan-tapahtumakayttoon):
- Meluselvitys, Ramboll 18.11.2022
- Liikenneselvitys, Wsp 21.11.2022
- Liikenneselvitys kustannukset, Wsp 21.11.2022
- Lepakkoselvitys, FCG 4.8.2020
- Arkeologinen tutkimus, kaupunginmuseo 17.9.2020
- Masuunin tarkkuusinventointi ja koekaivaus, Museovirasto 2010
- Rakennushistoriaselvitys, kaupunginmuseo 28.10.2020
- Haitta-ainetutkimus, Vahanen 20.5.2022
- Ilmanlaatuselvitys, Ramboll 20.9.2021
- Konserttimeluselvitys, Ramboll 20.5.2022
- Korjattavuusselvitys, Vahanen 20.5.2022
- Kuntotutkimus ja perustamistapaselvitys, Vahanen 4.2.2022
- Liikenneselvitys, Wsp 20.12.2021
- Meluselvitys, Ramboll 31.8.2021
- Natura-arviointi, Ramboll 15.2.2022
- Vantaankosken selvitys ja yleissuunnitelma, yleiskaavoitus 18.1.2022

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002101

Päiväys
Datum

13.12.2022

Vantaan kaupunki

VANTAANKOSKEN MYLLY

Asemakaavan muutos

Kaupunginosa 18, Vantaanlaakso

Osa korttelia 18101 sekä virkistys-, erityis- ja vesialueet.

Kaupunginosa 41, Viinikkala
Vesialuetta.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 18101.

1:2000

Vanda stad

VANDAFORS KVARN

Ändring av detaljplanen

Stadsdel 18, Vandadalen

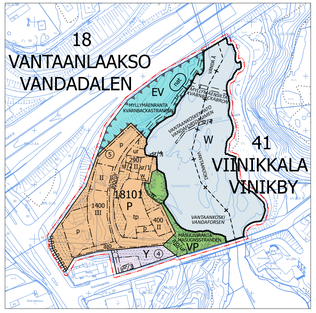
Del av kvarteret 18101 samt rekreations-, special- och vattenområdena.

Stadsdel 41, Vinikby
Vattenområde.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen

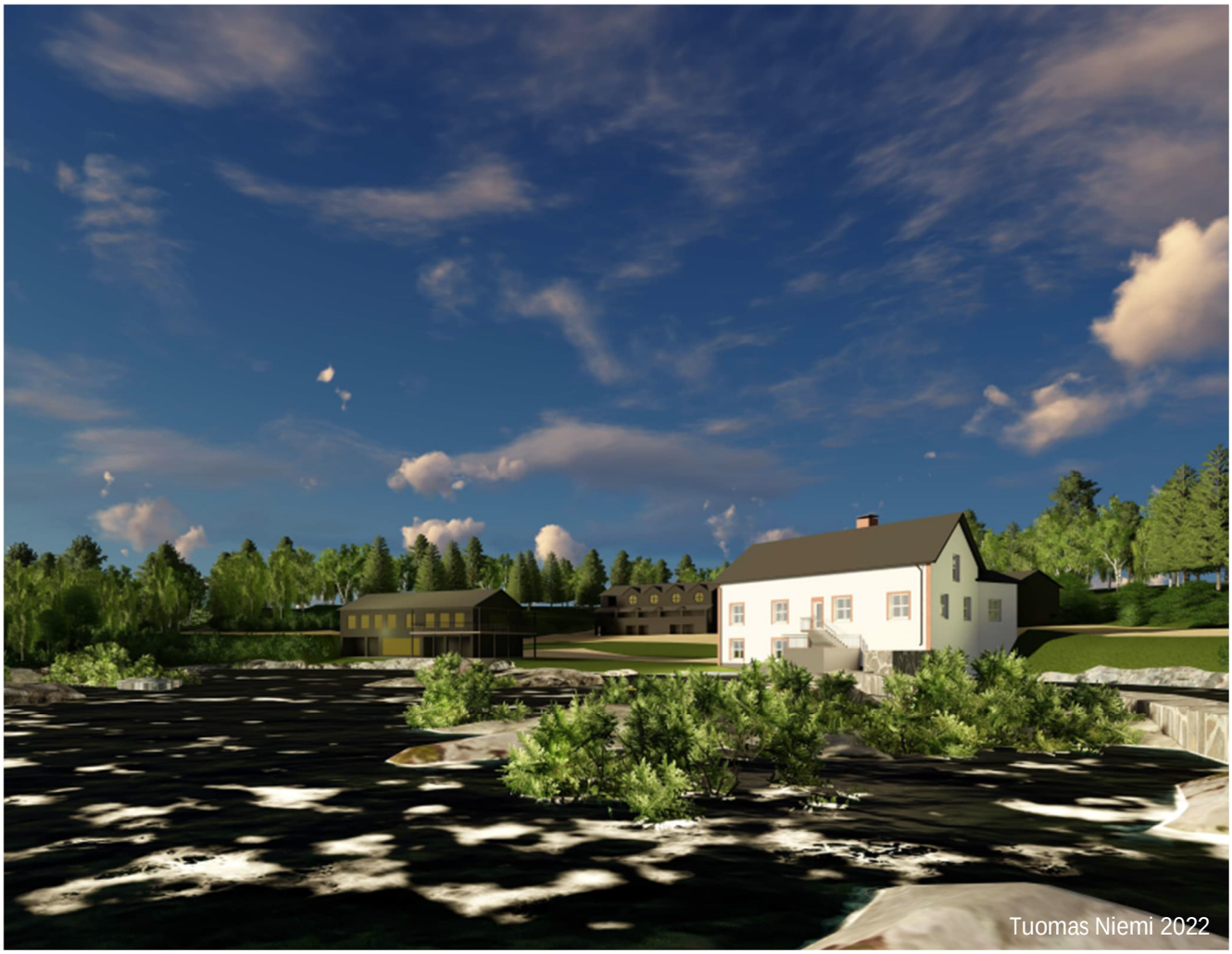
Del av kvarteret 18101.

1:2000


18
VANTAANLAAKSO
VANDADALEN
41
VIINIKKALA
VINIKBY
18101
W
VP
EV
Y
P
II
1400
III
1200
1400
1700
1700
1700

002101 VANTAANKOSKEN MYLLY

VANTAANLAAKSO



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan muutoksen selostus sekä tonttijako ja tonttijaon muutos,
joka koskee 13.12.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002101

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat hakee Vantaankosken myllyn muutosta tapahtumakäyttöön sekä myllytontille hotellia ja kievaria. Patoa puretaan osittain kalatien parantamiseksi ja asemakaavaa muutenkin tarkistetaan. Rakennusoikeuden määrä ei kasva.

Kaava-alueen sijainti ja suhde kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon ja maisemaan.

Asemakaavamuutos

kaupunginosa 18 Vantaanlaakso
osa korttelia 18101 sekä virkistys-, erityis- ja vesialueita

kaupunginosa 41 Viinikkala
vesialuetta

Tonttijako ja tonttijaon muutos

osa korttelia 18101

Kaava-alueen sijainti

Kehä III:sta etelään ja Vantaankoskentiestä itään, Kuninkaantie 35, 37 ja 41 sekä Vantaankoski.

Sisällys

1	Tiivistelmä	3
2	Lähtökohdat	4
3	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	26
4	Asemakaavan kuvaus	73
5	Asemakaavan toteutus	111

1. TIIVISTELMÄ

Ilmakuva Vantaankosken ympäristöstä. Google 2022

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja asuminen hakee Vantaankosken myllytontin kaavamuutosta yleisten rakennusten korttelialueesta Y palvelurakennusten korttelialueeksi P.

Vantaankosken mylly (1907) on kohdannut tuhopolton ja ilkivaltaa. Vanha navetta/varasto (1928) on tyhjillään. Suuren Rantatien (Turun – Viipurin maantien) vanha tielinja on hävinnyt. Alueella on kivipato. Vanha siltapaikka on padon pohjoispuolella. Vantaan masuunin (1838) paikka on tutkittu 2020. On myös masuunikuonaa, Vanda fbk:n paloasema (1909) ja kaksi autiota asuintaloa (1920, 1969). Vantaankoski on Natura-aluetta. Alueella on lento-, tie- ja koskimelua sekä lepakoita.

Uudessa yleiskaavassa alue on palveluiden ja hallinnon aluetta P, vesialuetta W, arvokasta kulttuuriympäristöä, kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokasta kylämaisemaa, joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykettä ja lentomeluvyöhykettä L1 (Lden yli 60 dB).

Voimassa olevassa asemakaavassa on nyt yleisten rakennusten tontti Y ja vesialuetta W. Mylly, sähkölaitos, paloasema ja pato on suojeltu. Rakennusoikeus on 2100 k-m2, josta liiketilaa 35 % (735 k-m2) ja asuntoja 15 % (315 k-m2). Suurin kerrosluku on kaksi. Masuunilla on tehty arkeologinen kaivaus syksyllä 2020, joten se ei ole enää muinaisjäännös.

Asemakaavamuutoksessa Vantaankosken myllyä korotetaan noin 1,2 metriä, kunnostetaan ja laajennetaan noin 240 hengen tapahtumapaikaksi. Lisäksi rakennetaan hotellirakennukset ja kievari saunoineen. Alue merkitään palvelurakennusten korttelialueeksi P, tontin pohjoisosa suojaviheralueeksi EV, eteläosa puistoksi VP sekä Vantaankoski vesialueeksi W ja Natura-alueeksi. Suojellun padon aukkoja levennetään kalatien parantamiseksi. Suuren Rantatien vanhalle siltapaikalle voidaan rakentaa silta. Suurin kerrosluku on osin kaksi, osin kolme.

Rakennusoikeus mahdollistaa hotellin 1400 k-m2, kievarin 400 k-m2 ja myllyn laajennusosan 290 k-m2 rakentamisen, yhteensä 2090 k-m2. Rakennusoikeus vähenee 10 k-m2. Kaavassa suojellaan edelleen myllyn ja sähkölaitoksen kiviset ulkoseinät, vpk:n paloasema ja pääosin pato. Myllytontille tulee 48 autopaikkaa ja bussin kääntöpaikka.

Selvitysten mukaan hanke on toteutettavissa.

2. LÄHTÖKOHDAT

Myllyyn on kohdistunut tuhopoltto 2009 ja ilkivaltaa. Katto on uusittu väärin ja on romahtanut.
TKa 22.5.2021

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

Alueen yleiskuvaus

Myllytontti sijaitsee Vantaankoskella Vantaanjokimaiseman kuroutumiskohdassa sekä kehäradan asuntoalueiden, Kehä III:n yritysalueiden ja isojen teiden solmukohdassa.

Vantaankoski on maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä ympäristö ja virkistyspaikka, jonka kautta kulkee Kuninkaantie. Sen lähellä on kivikautisia asuinpaikkoja ja keskiaikaisperäisiä kyliä. Kosken molemmilla rannoilla on ollut myllyjä. Kaava-alueella on Vantaan masuunin jäännös sekä suojellut mylly, sähkölaitos, paloasema ja pato. Pohjoispuolella on Kehä III.

Luonnonympäristö

Alue on ison kosken äärellä virkistys- ja kalastuspaikka, joka palvelee huomattavan laajaa aluetta, koska Vantaalla on vähän vesistöä. Myllytontti näkyy koskella, mutta ei laajemmassa Vantaanjoki-maisemassa. Vantaanjoki on Natura-aluetta vuollejokisimpukan vuoksi. Joessa elää myös taimenia ja saukko. Myllytontilla päivehtii lepakoita. (Lepakkoselvitys s. 100, naturaselvitys s. 101 ja liitteet.)

Korkeussuhteet.

Maalajit.

Maaperä

Maaperältään alue on pääosin täyttömaata. Alueella on jäljellä ruukin ajoilta slagia eli kuonaa.

- Siltti.
- Hiekka.
- Moreeni.
- Täytemaa.
- Vesi.

Vanda fbk:n paloasemaa (1909) on nostettu metrillä ylöspäin 2006. TKa 9.5.2018

Rakennettu ympäristö

Kaava-alueella on Vantaankosken mylly ja sähkölaitos (1907), Vanda fbk:n paloasema (1909), navetta/varasto (1928), joka on nyt tyhjillään, ja pato 1830-luvulta. Alueella on toiminut 1700-luvulla rautaruukki, 1800-luvulla Vantaan masuuni, jonka jäännökset ovat olleet muinaismuisto, joka on tutkittu, ja 1900-luvulla trasselitehdas, trasselien puhdistuslaitos ja saha. Kanniston tontilla, Kuninkaantie 41, on kaksi autiota ja heikkokuntoista asuintaloa (1920, 1969). Padon pohjoispuolella on ollut Suuren Rantatien vanhempi siltapaikka.

Suojeltujen myllyn (536 k-m2) ja paloaseman (55 k-m2) lisäksi alueella on yleisten rakennusten rakennusoikeutta 2 100 k-m^2, josta liiketilaa saa olla 35 % (735 k-m2) ja asuntoja 15 % (315 k-m2).

Aluetta sivuaa Kuninkaantie, joka on entistä Turun – Viipurin maantietä. Puusilta valmistui 1876, joten tämä tieosuus on vasta 1870-luvulta.

Naapuritonteilla on asuin-, liike- ja toimistorakennuksia sekä puhelinkeskus.

Nykyiset rakennukset

Kiinteistö	Osoite	Rakennus	Valmistui	Kerros-luku	Kerrosala k-m2*	Julkisivu	Suojelu / toimenpide
18–101–3	Kuninkaantie 35	Mylly	1907	2	500	rapattu	suojeltu
18–101–3	Kuninkaantie 35	Sähkölaitos	1907	1	36	rapattu	suojeltu
18–101–3	Kuninkaantie 35	Varasto	1928	2	250	tiili	puretaan
412–5–49	Kuninkaantie 37	Paloasema	1909	1	55	puu	suojeltu
412–3–5	Kuninkaantie 41	Asuinrak.	1920	1	109	puu	puretaan
412–3–5	Kuninkaantie 41	Asuinrak.	1969	1	52	puu	puretaan
Yhteensä					1 002		

*) Laskettu kantakartasta.

Palvelut

Vantaankosken itäpuolella vanhassa viilatehtaassa (1903) toimii Kuninkaan lohet -tilausravintola. Voudintiellä entinen Vantaankosken kansakoulu (1896) on nyt ravintolana ja juhlatalona. Kuninkaantie 39:ssä toimii grilli-pizzeria-kahvila King's Corner.

Vantaankoski Kuninkaantien sillalta. Taustalla Kehä III:n sillat. TKa 9.5.2018

Virkistys

Vantaankoski on merkittävä virkistys- ja kalastuskohde. Länsi-Vantaalla on vähän luonnonvesiä.

Liikenne

● Autoliikenne: Tontille pääsee Kuninkaantieltä, joka on vanhaa Turun – Viipurin maantietä. Kosken kohdalla painorajoitettu silta (3,5 tonnia). Tietä käytetään ulkoilureittinä eikä sillä ole jalkakäytävää. Läheiset Hommaksentie ja Kuninkaantien itäosa kosken itäpuolella ovat heikkokuntoisia jokirannan heikon stabiliteetin vuoksi. Kuninkaantien sortunut osuus Hommaksentien itäpuolella on nyt suljettu ja on ohjelmoitu korjattavaksi vuonna 2025.

Liikennemäärät	KVL nyt ajon/vrk	2030 ajon/vrk	2050 ajon/vrk	Nopeus km/h
Hämeenlinnanväylä	44 396	64 130	64 900	80
Kehä III	84 900	100 870	88 900	80
Kehä III:n ramppi 4	5 911	11 880	7 800	60
Kuninkaantie	527	600	600	30
Vantaankoskentie pohjoiseen	5 484	5 500	6 800	40

Liikennemäärät tarkemmin: Ramboll meluselvitys 18.11.2022: liite 8, ja Wsp liikenneselvitys 21.11.2022: 3.

● Joukkoliikenne: Vantaankoskentieltä kulkee bussit Myyrmäkeen, Kivistöön, Aviapolikseen, Tikkurilaan, Elielinaukiolle ja Mellunmäkeen. Vehkalan asemalle on 1,5 km.

● Kevyt liikenne: Vantaankoskentiellä ja Kehä III:lla on jalankulku- ja pyörätiet.

Kulttuurihistorialliset kohteet

● Vantaanjoki, Vanda å, on ollut muinainen jokitie rannikolta Hämeeseen. Vantaanjoen nimi alkaa esiintyä 1613 Vanta (Vancs, Vanij)[1], mutta on selvää, että nimi on vanhempi. Nimen katsotaan viittaavan Vanajaan (1311 Vanaj / Vanai), joka on paitsi järvi, Vanajavesi, myös entinen emäkunta. Vantaanjoen latvalla on ollut Vanantaka-niminen kylä (1536 Vanhantaka, 1539 Wanan taca) ja on yhä Vantaa-niminen kylä (1543 Vandas). Joki on ollut hyvä ja tasainen talvitie ja merkittävä uittoväylä. Joki perattiin Riihimäelle asti 1890-luvulla ja uudestaan Seutulaan asti 1903–05, näin tulvahaitat vähenivät ja tukinuitto sujui paremmin[2]. Tolkinkylässä on ollut kauppasaha 1725–1842.

● Vantaankoskea on kutsuttu Winitefors (1551), Vinikby fors ja Kvarnbacka fors (vielä 1981). Koskelle perustettiin masuuni (1838 Wanda masugn), jonka myötä koskea alettiin kutsua Vantaankoskeksi (1890 Vantaan koski) ja tienoota Vantaaksi (1910 Ванда). Koskia sanottiin 1963 övra forsn ja nedra forsn, sen alapuolella oli vaalbär(i)s viiken. Koskessa oli kiinni lähde, 1963 sillvärtzelldan (’Hopealähde’). Koskessa on ollut alun perin kolme koskea, mutta kun koski perattiin 1892, ylin koski Kehä III:n kohdalla hävisi[3]. Kosken pituus on 240 m ja pudotus 5 m.

[1] Judocus Hondius nuorempi, Ruotsin kartta 1613 (Mingroot & Ermen 1988)
[2] Perälä 1965: 90–91; myös Litzen & Vuori 1997: 81.
[3] Pietilä 2021: 197.

Vantaankosken mylly on rakennettu 1906–07. Vantaan kaupunginmuseon kuvakokoelmat

● Suuri Rantatie on varhaiskeskiaikainen maantie, joka kulki kirkolta kirkolle ja Turusta Viipuriin. Vantaankosken yli on ollut silta padon pohjoispuolella. Tie on Suomen vanhimpia maanteitä.

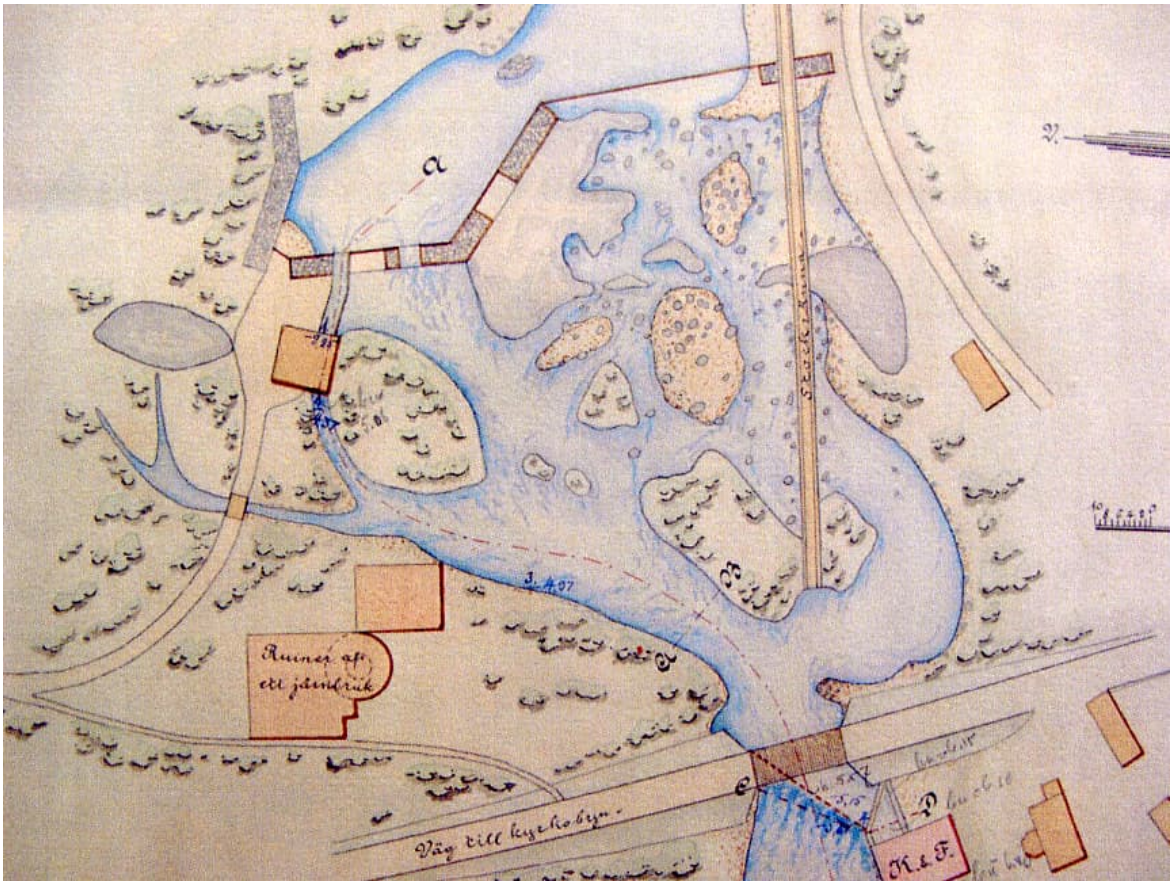
Osia tiestä on ajoitettu 900-luvulle, mutta varsinaisesti päästä päähän tie on tullut käyttöön Viipurin linnan perustamisen 1293 jälkeen. Tiestä on tietoja 1300-luvulta, jolloin tie kehittyi rannikkoa seurailevan vesireitin kilpailijaksi.[4] Tien varren majapaikat luetteli Jaakko Teit 1555–1556. Friedrich Johan Fonseen kirjoitti 1751, että tämä tie on hieman kapeampi kuin muut (Turuntie, Hämeentie ja Porvoontie), mutta sitä voidaan kuitenkin ajaa vaunuilla ja kärryillä.[5] Elokuussa 1772, Kustaa III:n vallankumouksen aikaan, kenraaliluutnantti Anders Magnus Sprengtporten sulki Helsingin porvareiden pyynnöstä Bemböle – Myllymäki – Kirkonkylä -välisen osuuden eikä osuutta saanut vuosiin aukaista. Suljettu tieosuus oli silti pidettävä kunnossa armeijaa varten, mutta matkalaisten oli kierrettävä Helsingin kaupungin kautta.[6] Tie menetti merkitystään 1812, kun Helsingistä tuli pääkaupunki, ja liikenne suuntautui sinne. Tiemuseo inventoi Suuren Rantatien 1991. Tietä on jäljellä Vantaankosken itäpuolella, mutta myllytontilta tie on hävinnyt.

● Kuninkaantie on 1870-luvulta, jolloin rakennettiin Vantaankoskensilta. Tällöin tie oli osa Turun – Viipurin maantietä. Tien niminä on ollut 1934 Maantie Vantaalta kirkolle, 1958 Vantaantie, 1966 Vantaantie, Vandavägen, 1975 Ylästöntie, Övitsbölevägen ja 1989 Kuninkaantie, Kungsvägen. Tietä korvasivat Helsingin ohikulkutie (Kehä III) 1960-luvulla ja Ylästöntien oikaisu 1980-luvulla, mihin asti Vantaankoskensillalla on ollut myös bussiliikennettä.

Kuninkaantien nimeä ehdotti 1988 Helsingin pitäjän kotiseutu- ja museoyhdistys[7]. Nimi perustuu 1700-luvun valtaväylästön nimeen. Kuninkaantiet yhdistivät kaupunkeja toisiinsa. Ne olivat 10 kyynärän (5,6 m) levyisiä maanteitä, joiden varrella oli majataloja noin kahden peninkulman ratsastusvälein. Espoossa Bembölessä on sama nimi, jo 1968. Kuninkaantie on nykyisin myös koko Suurta Rantatietä tarkoittava matkailunimi (1991).

[4] Vantaa 1981 s. 182, 185; Hako 1989; Ikkala 1989; Salminen 1991; Lehti, Linnainen 1997 s. 43; Lehti, Helsingin pitäjä 2004 s. 10.
[5] Fonseen 1751; Helsingin pitäjä 1983 s. 175, 184.
[6] Hornborg 1950 s. 351; Kuisma 1991 s. 366.
[7] MHA B11b 9; MHA 5:23, 48:24; VKA, Tienhoitokunta 1955; SLS, Lönnqvist 1963; VNA 24.3.1964; VNA, Nimistötoimikunta 1964; Helsingin pitäjä 1965 s. 23; Lönnqvist 1975 s. 190 kuva; Asemakaava 1988 (Kv 1989, YM 1989); VNA, Lehti 1992, 1996; Ahtiainen & Tervonen 2002 s. 174–175 kuva; Helsingin pitäjä 2002 s. 127 kuva, 163; Helsingin pitäjä 2004 s. 10; Museovirasto 2008.

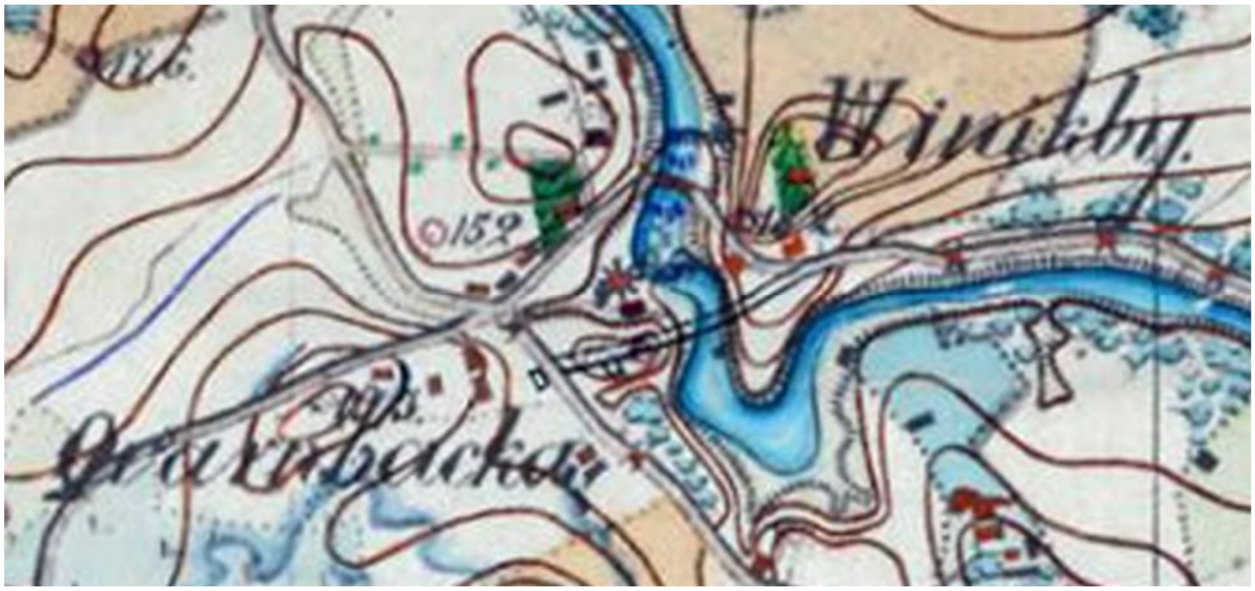
1700-luvulla koskella oli kaksi myllyä ja kaksi krouvia. Kartassa näkyy Suuren Rantatien reitti ja vanha siltapaikka. Friedrich Johan Fonseen 1749



Vuoden 1892 karttaan on merkitty mylly, rautaruukin rauniot, pato ja uittoränni. Oikeassa alakulmassa näkyvät myös Wahlbergin viilatehtaan rakennukset (perustettu 1889).

Kuninkaantie on maisemallisesti säilynyt ja kaunis. Tiellä näkyvät joki ja kylät. Kosken länsirannalla vanha tielinjaus on hävinnyt. Entinen siltapaikka on padon pohjoispuolella, josta itään päin Kuninkaantielle kaartava sorapintainen tieosuus on säilynyt, mutta osin raunioitunut. Idempänä Kuninkaantien ja joen välissä on säilynyt raunioitunut sorapohjainen osuus.[8]

[8] Salminen 1991 s. 63, 90.



Senaatin kartassa 1872 näkyy mylly, pohjoisempana vanha silta ja etelämpänä uusi silta.

Myllymäen kylä

Myllymäki on maarekisterikylä Kehä III:n molemmin puolin. Kylännimi esiintyy 1518–42 Jöns quernbakke, 1542 Quwrnbacka … 1957 Myllymäki, Kvarnbacka. Kylä ei esiinny hallintopitäjän kyläluettelossa 1543, jolloin se on laskettu kuuluvaksi johonkin toiseen kylään.[9]

Samuel Broteruksen kyläkartassa 1699–1700 näkyy kaksi taloa samalla tonttimaalla. Kylässä oli kosken yli silta ja rannalla mylly.[10]

Väinö Voionmaan (1950) mukaan Kvarnbacka on kuulunut Mårtensbyhyn (Martinkylään). Tätä tukee metsäkartta 1699. Samoin kartoissa 1759–1868 kyliä käsitellään yhdessä ja niillä oli Martinkylän etelärajalla jopa yhteisiä niittyjä.[11]

Toisaalta kolmilohkoisen Piispankylän ja nelilohkoisen Lapinkylän lohkojen määrä, kylien lomittuminen ja koot vihjaavat, että Myllymäki olisi ollut Piispankylän yksi lohko. Kylällä oli vainioyhteys myös Piispankylään.[12] Tämä yhdistäisi Piispankylän tärkeään lohikoskeen, jonka lohenkalastusoikeudet kuningas Maunu Eerikinpoika antoi virolaiselle Padisen luostarille 1351.

Kaikki kosken länsipuoleiset kylännimet ovat suhteellisen nuoria: Mårtensby sisältää kristillisen miehennimen, joka viittaa suosittuun pyhimykseen, Pyhään Marttiin, jonka mukaan on nimetty kirkkojakin. Biskopsbölen ja Labbölen loppuosa böle kertoo, että ne ovat olleet yhden uudistalon kyliä ja ovat siten nuorempia kuin by-loppuinen Mårtensby. Nuorin on backa-loppuinen Kvarnbacka, jonka nimi johtuu jokimyllystä[13]. Vanhastaan omaperäismyllyt on erotettu kylästä.[14]

Myllymäen myllypaikka oli erinomainen: 1580-luvulla paikan mainittiin soveltuvan hyvin sekä tulli- että sahamyllyille. 1600-luvulla paikalla oli kaksi suurehkoa myllyä. Toinen niistä oli Viinikkalan ja Vuotilan yhteinen, toinen Myllymäen ja Martinkylän. Myllyt kävivät koko vuoden.[15]

1500-luvun puolivälissä Myllymäessä oli myös kruunun majatalojärjestelmään kuuluvia majapaikkoja ja vuonna 1700 mainitaan krouvi. 1798 Myllymäessä asui kyläseppä Ramstedt.[16]

[9] Kerkkonen 1965 s. 11, 170; myös mm. Kuisma 1990 s. 28–32.
[10] KA MHA B 11 a 4/1, Broterus 1699–1700; Korpinen 1968 s. 45.
[11] MHA 313 c26, 324 c26, 32:XXI, 32:XXIX, 32:XXX; Voionmaa 1950 s. 96. Myös Saulo Kepsu 2005 s. 131, 208.
[12] Vertaa kyläjakokarttaan ja Piispankylän nimen alkuperään.
[13] Voionmaa 1950 s. 96; Lehti, Helsingin pitäjä 1984–85 s. 18.
[14] Fokus tietosanakirja; Fokus 2, I-L, Otava, Keuruu 1964.
[15] Kuisma 1990 s. 119–124.
[16] Kuisma 1990 s. 164; Kuisma 1991 s. 255.

Myllymäen kylän kantatalot

1. Månsas (G) Isäntiä 1540-luvulla Jöns Peersson, 1556 Mats Jönsson, vasta 1618–44 Måns Ersson, jonka nimeen talonnimi perustuu. Talo jaettiin 1850-luvulla: *Nedre Månsas* (Vantaankoskentie 10) ja *Övre Månsas* (Isontammentie 4).

2. Erikas (H) Entinen korpraalinpuustelli *Hendriks*. 1600-luvun lopussa ja 1700-luvun alkupuolella *Myttibacka*, joka oli lähinnä kansanomainen nimitys. Talon nimenä oli Erikas Mårten Matts (Myttibacka). Talonnimi perustuu 1700-luvun alussa taloon vävyksi tulleen Erik Henrikssonin etunimeen. 1703 omistajana oli Erik Hindss. Asiakirjoissa 1725 Hendriks, 1712 Myllibacka (!), 1752 Erikas. (Erikaksenpolku 4).

Kumpikin on sijainnut ennen nykyisen Kehä III:n pohjoispuolella. Kumpikin on ollut ratsutiloja.[17]

● Vantaan ruukki (hävinnyt)

Vantaankoskella oli jo 1700-luvulla koeluontoista ruukkitoimintaa. Kvarnbackan koskelle suunniteltiin 1786–88 Helsingin pitäjän Stansvikistä tulevan rautamalmin sulattamoa. Vuorikollegio hylkäsi anomuksen masuunin perustamiseen Vantaankoskelle, mutta myönsi 1788 luvan koesulatolle. Ylimasuunimestari Bengt Bengtssonin Qvistin koesulatto sai luvan 1788 ja pieni sulatusuuni valmistui 1795. Siinä tehtiin hopean ja lyijyn koesulatusta. Se hyödynsi Degerön (Laajasalon) Stansvikin hopeapitoista malmia, jota sulatettiin muutaman kerran 1795. Toiminta päättyi heti alkuunsa kannattamattomana, koska malminsaanti osoittautui riittämättömäksi.[18]

● Vantaan masuuni (hävinnyt)

1830 vuoriyli-intendentti Nils Nordenskiöld ehdotti Myllymäkeen masuunia maan huomattavimpien rautamalmiesiintymien lähelle. 1837 senaatti antoi privilegion Vantaan ruukille ja rakentaminen alkoi. 1838 perustettiin Vantaan Masuuni -yhtiö, Wanda masugn, joka sai nimensä joesta.

Masuunin lisäksi laitokseen kuului valimo, rouhinvalssi ja pasutusuuni sekä konttorirakennus, johtajan asunto, neljä työväen rakennusta ja talousrakennuksia. 1843 valmistui 14 hiiliuunia. Aiemmin oli jo kokeiltu miilunpolttoa. Puut uitettiin Nurmijärveltä, Hausjärveltä ja Janakkalasta asti. Tuotantokustannukset olivat korkeat eikä 1845 masuunissa sulatettu lainkaan. 1849 ruukki myytiin Viktor Zebor Bremerille, jonka jälkeen rakennettiin uusi pasutusuuni, uusia hiiliuuneja ja uusi masuunipiippu. Masuunipesä uusittiin ja työväen asuntoja kohennettiin. Parhaimmillaan ruukki käsitteli yli 60 % maan vuorirautamalmista. Malmia saatiin Hämeenkylästä ja Munkkiniemestä, ei Sillbölestä. 1853 Helsingistä Hämeenlinnaan kulkeva postilinja määrättiin kulkemaan Vantaan masuunin kautta. 1860 Bremer haki yrityksen konkurssiin. 1862 ruukin osti everstinna Aurora Karamzin (1808–1902), joka suunnitteli myös sahan, öljynpuristamon ja lasitehtaan perustamista, mutta ei onnistunut elvyttämään masuunia toimintaan. Hän peri kahdesta avioliitostaan suuren omaisuuden ja harjoitti hyväntekeväisyyttä. 1866 sisustus oli täysin rappiolla ja vain rakennuksilla katsottiin olevan arvoa. 1873 hän myi maat, mutta laitokset oli jo hävitetty. 1916 välikäsien kautta tuli konkurssi ja huutokauppa. Ruukkiin kuului Månsaksen ja Björkbackan tilat, vuokraoikeudet Petakseen ja Erikakseen, metsiä Nurmijärvellä, Hämeenkylän kaivos ja valtausoikeus joihinkin järviin Viipurin lääniä myöten. Ruukin rakennukset purettiin 1960-luvulla Kehä III:n rakentamisen yhteydessä. Rinteessä on runsaasti hiiltä, slagia eli masuunikuonaa ja rakennusjätettä.[19]

Masuuni on 30–40 m korkea kuilu-uuni, jossa rautamalmi pelkistetään hiilen avulla raudaksi. Masuunia panostetaan ylhäältä malmin, koksin ja kalkkikiven sekoituksella samaa vauhtia kuin alapäästä poistuu kuonaa ja raakarautaa, joten masuuni toimii jatkuvasti täytenä.[20]

[17] 1861 MHA 20:I; Korpinen 1968 s. 45–46, 102; Kuisma 1990 s. 194; Kepsu 2005: 132.
[18] Härö, Helsingin pitäjä 1983 s. 46, 50; Vantaa 1981 s. 152; Kuisma 1991 s. 276, 292, 293.
[19] MHA 608 c4; Perälä 1965 s. 98; Helsingin pitäjä 1964 s. 15, 29; Kotus NA 1971; Vantaa 1981 s. 152–153; Helsingin pitäjä 1981 s. 90; Härö, Helsingin pitäjä 1983 s. 44–56 kuvia; Kuisma 1991 s. 83, 100, 152, 295, 299–313, 387; Helsingin pitäjä 1994 s. 62; Litzen & Vuori 1997 s. 103; Helsingin pitäjä 1998 s. 66; Helsingin pitäjä 2002 s. 12–13; Helsingin pitäjä 2003 s. 65–66; Helsingin pitäjä 2004 s. 119.
[20] Häkkinen, Kaisa 2004 s. 691.

Vantaankoski myllytontilta. Taustalla Vantaankoskensilta ja Viilatehdas. TKa 9.5.2018

● Vantaan masuunin arkeologiset tutkimukset

Masuunin alue on ollut muinaisjäännös, joka edellytti arkeologisia kaivauksia. Museovirasto teki tarkkuusinventoinnin ja koekaivauksen 12. – 16.7.2010, jolloin koeojista löytyi odotetusti masuuniin liittyvää aineistoa, kuten upokkaiden osia ja kuonaa.[21]

Vantaan kaupunginmuseo teki Vantaan masuunin arkeologiset kaivaukset 25.5.– 3.6.2020. Tällöin dokumentoitiin masuunin säilyneet rakenteet ja niihin liittyvät kulttuurikerrokset. Kaivauksissa ruukin alueelta kaivettiin esiin rouhinvalssin perustus sekä masuuniin liittyneet raudanlaskuhuone ja valimo. Itse masuuni on jäänyt vuonna 1928 rakennetun navetan/varaston alle. Rakenteet olivat säilyneet hyvin paksujen täyttökerrosten alla, mutta esinelöytöjä tehtiin vähän.[22] Vuonna 1838 ruukin alueella on ollut 22 erilaista rakennusta.[23]

Kaivausten jälkeen alueella ei ole enää muinaisjäännöstä, joten alue voidaan rakentaa. Masuunin kaivaus on peitetty suodatinkankaalla, joten graniittilohkareet, lasitiilet ja slagi on helposti saatavissa ja käytettävissä rakennustyöhön.

● Vantaankosken sillat

1. Vanhempi Suuren Rantatien siltapaikka on ollut padon ja Kehä III:n välissä. Jaakko Teitin tieluettelossa 1500-luvulla mainitaan siltapaikka Winiteforsin yli, 1662 Qvarnbacka bro. Sillan osakkaat valittivat 1856, etteivät pitäjän asukkaat halunneet olla yhteistyössä sillan rakennustyössä. Silta on purettu.

2. Nykyinen Vantaankoskensilta rakennettiin 1875–1876, jolloin se oli osa Turun – Viipurin maantietä. Puista tukiansasrakennetta uusittiin 1940-luvulla. Kivimaatuet tehtiin 1985.[24] Sillalla on ollut bussiliikennettä vielä 1980-luvun puoliväliin asti, jolloin sillalle tuli 3,5 tonnin painorajoitus. Tämä Vantaan ainoa säilynyt puusilta on suojeltu asemakaavalla 1989.

[21] Museoviraston / Ulrika Köngäs; Vantaan masuuni. Tarkkuusinventointi ja koekaivaus 12.-16.7.2010. Vantaa 2010; Suone 22.9.2010.
[22] Vantaan kaupunginmuseo / Tiina Mikkanen, Noora Salonen, Tanja Ranta 17.9.2020
[23] Mikkanen, Tiina; Helsingin pitäjä 2021 s. 200.
[24] MHA 5:I, 608 c4; Hultin 1930 s. 142; Kultti 1968 s. 121; Vantaa 1981 s. 153–154, 179 kuvia; Helsingin pitäjä 1987 s. 128; Salminen 1991 s. 63, 90; Litzen & Vuori 1997 s. 75.

● Vantaankosken pato

Vuonna 1711 pidettiin katselmus, koska uusi Viinikkalan myllyn pato oli vähentänyt vettä Myllymäen myllyltä. Kivipato näkyy kartassa 1891. Sanottu 1963 kvaarndammen. Pato on suojeltu asemakaavalla 1989 ja restauroitu rakennustutkija Tuula Rautavaara-Braxin johdolla 1990-luvulla.[25]

Vantaankosken pato on erityisen arvokas osa alueen rakennus- ja kulttuurihistoriaa. Pato on ollut olennainen osa sekä Vantaan ruukin (1836–60) että Vantaankosken myllyn (1907-1975) toimintaa. Padolla on itsenäistä historiallista arvoa osana ruukin toimintoja. Padon Vantaankosken myllyn pohjakerroksessa oleva osa, länsisivun lisärakennuksen pohjakerros, on arvokas ja hyvin säilynyt osa patoa. Myös myllyn alla kulkevan vesiuoman sisään- ja ulostuloaukot omaavat vahvan kulttuurihistoriallisen arvon osana myllyn ja siinä toimineen sähkölaitoksen toimintoja. Etenkin padon myllyn puoleinen länsiosa on hyvin säilynyt ja edustava 1800-luvun alkupuolen patorakenne.[26]

● Vantaankosken mylly

Kerrotaan, että Vantaankosken ensimmäiset myllyt olisivat toimineet jo 1300-luvulla. 1586 mainitaan Martinkylän koskimylly sekä Myllymäen, Piispankylän ja Lapinkylän yhdistetty koskimylly, joka toimi vain keväällä ja syksyllä.

Vuonna 1633 Qvarnbackan mylly toimi läpi vuoden, oli rälssiluonteinen ja siinä oli kolme osakasta Martinkylästä, kaksi Lapinkylästä ja kaksi Myllymäestä. 1664 myllyosuuksista tuli riita, jolloin osuudet jaettiin tasan kuuden omistajan kesken. 1682 rakennettiin uusi mylly alemmaksi koskeen. 1758 talonpojat perustivat tullimyllyn, joka oli ratasmylly. Tämä paloi 1776. Paikan osti siltavouti H. G. Slorf, joka rakensi uuden myllyn. Se muuttui 1700-luvun lopulla kotitarvemyllyksi. Hirsirakenteinen mylly toimi vain keväällä ja syksyllä ja siirtyi 1830-luvulla ruukin omistukseen. 1838 paikalle rakennettiin hirsistä kaksikerroksinen mylly[27]. Padon vieressä oli 1854 Mårtensby & Qvarnbacka tullqvarn, uuden sillan alapuolella 1867 Wanda kvarn. Vantaankoskea perattaessa 1891 koski suljettiin kahdella padolla, jolloin Martinkylän–Myllymäen mylly jäi keskelle jokea. Tällöin mylly lunastettiin ja purettiin tulvien ehkäisemiseksi.

1891 W. W. Wahlberg rakensi ajanmukaisemman myllyn joen partaalle ruukin raunioista, siinä toimi 1900-luvun alusta Dahlforsin trasselitehdas. Dalforsin mylly ja sähkölaitos oli valmis 1908, sinne tuli myös trasselitehdas ja myöhemmin tontille rakennettiin myös saha, joka toimi ainakin 1904–1976[28]. Mylly siirrettiin alemman putouksen itäpuolelle ja 1920-luvulla takaisin alkuperäiseen paikkaan. Vuonna 2003 mylly oli huonokuntoinen. Tuhopoltto tapahtui 2009, minkä jälkeen se on ollut rauniona ja oli myös vuokrattuna sepälle, joka rakensi uuden katon.[29] Mylly ja sen lisäosa, jossa on ollut höyrykattila, ja sähkölaitos on suojeltu asemakaavalla 1989.

Mylly on palanut 1928, 1935 ja 2009.[30] Tuhopoltossa 2009 kaikki myllyn puuosat olivat palaneet. Edellisen tulipalon jälkeen oli rakennettu mm. peltikatto, jonka peltisaumausten varassa katto oli kattotuolien palettua. Ikkunakarmit olivat muurauksen sisässä hiiltyneenä. Piippu oli kohtalaisen rapautunut. Rakennus oli kuitenkin mahdollista korjata.[31]

Vantaan kaupunki osti myllyn kiinteistön 1975[32] ja Kanniston tilan 2020.

Kaupunginmuseo on tehnyt myllystä ja padosta rakennushistoriaselvityksen / Heli Haavisto 2020.

[25] SLS, Lönnqvist 1963; Korpinen 1968 s. 254; Vantaa 1981 s. 153.
[26] Haavisto 2020 s. 89.
[27] Pietilä, Helsingin pitäjä 2021 s. 200.
[28] Pietilä, Helsingin pitäjä 2021 s. 206, 208, 210.
[29] MHA 608 c4; 29:XXXII; Helsingin pitäjä 1964 s. 15; Perälä 1965 s. 91; Korpinen 1968 s. 248–249, 251, 254, 257; Helsingin pitäjä 1979 s. 49 kuvia; Helsingin pitäjä 1980 s. 117 kuva; Vantaa 1981 s. 152–153; Helsingin pitäjä 1983 s. 54, 69; Kuisma 1991 s. 232, 234–238; Litzen & Vuori 1997 s. 104, 107–108; Hp 2002 s. 12; Helsingin pitäjä 2003 s. 44; Helsingin pitäjä 2004 s. 118.
[30] Pietilä, Helsingin pitäjä 2021 s. 211.
[31] Vantaan kaupungin suojeluasiain neuvottelukunta 11.2.2009, myös 24.3.2010 ja 22.9.2010.
[32] Pietilä, Helsingin pitäjä 2021, s. 213.

Myllynpyörä. TKa 9.5.2018

Rakennushistoriallinen tutkimus, yhteenveto ja arvot

(Heli Haavisto 2020: 88–89)

Vantaankosken mylly on osa Vantaankosken pitkää myllyperinnettä. Koskessa on ollut myllyjä keskiajalta lähtien, vanhimmat kirjatut tiedot ovat 1500-luvulta. Vantaanjoki on toiminut merkittävänä kulkuväylänä ja asutuksen leviämisreittinä. Vantaankosken voimaa on hyödynnetty vuosisatojen ajan. Kosken lähistölle syntyi useita kyliä, mm. nykyisen myllyn vieressä oleva Myllymäen kylä, jotka hyödynsivät kosken voimaa viljan jauhamisessa.

Suomen teollisuus alkoi kehittyä voimakkaasti 1800-luvulla. Vantaankoskeen tuli aiempien myllyjen paikalle uusi Vantaan ruukin mylly 1838. Vantaan ruukki ja masuuni olivat aikansa merkittävä teollinen yritys Vantaalla. Ruukin ympärille kehittyi ajalle tyypillinen rakennuskanta ja ruukkiyhteisö. Ruukkitoiminnan päätyttyä Vantaankosken mylly jatkoi kyläläisten kotitarvemyllynä 1800-luvun loppuun saakka.

Vuonna 1906 entiset ruukin rakennukset ja kiinteistö siirtyivät uudelle omistajalle, varatuomari Gösta Palmroosille. Palmroos purki vanhan myllyn ja rakennutti sen paikalle nykyisen Vantaankosken myllyn yhteistyökumppaninsa, tehtailija W. W. Wahlbergin kanssa. Kosken itärannalla sijaitsi jo Wahlbergin omistama Dahlforsin viilatehdas rakennuksineen. Viilatehtaalle valmistui uusi tiilinen tehdasrakennus 1903.

Vantaankosken mylly edustaa paitsi vuosisatojen ajan jatkunutta myllyperinnettä, myös 1900-luvun alun teollistumista ja vantaalaista pienyrittäjyyttä. Rakennuksena mylly vertautuu ajan pienteollisuus- ja tehdasrakennuksiin, etenkin vastarannan 1903 valmistuneeseen Dalforsin viilatehtaaseen. Rakennuksiin lisättiin teollisuusrakennuksille tyypillisesti lisätiloja ja laajennusosa tekniikan kehittymisen, koneistumisen ja toimintojen muuttumisen myötä hyvinkin nopeassa tahdissa. Vantaankosken myllyssä toimi viljamyllyn lisäksi trasselien valmistus- ja puhdistuslaitos, sähkövoimala ja saha. Myllyn sähkövoimala tuotti sähköä myös läheiselle kylälle ja Wahlbergin viilatehtaalle.

Rakennuksessa on ollut tehdasrakennukselle tyypilliset suuret, pieniruutuiset ikkunat ja sisätilat on pyritty valaisemaan hyvin. Rakennuksen pinnoissa on edelleen näkyvissä osia hienovaraisesta koristelusta; kuten rapattu valkoinen pinta sekä ikkunoita ja oviaukkoja kehystäneet punamullatut osat, jotka ovat näkyvissä pohjakerroksessa. Katon alaosassa ollut porrastettu koristekuvio ja nurkkien punamullalla maalatut osat ovat hävinneet viimeistään 2009 palossa. 1900-luvun alussa

teollisuusrakennusten koristeellisuus alkoi muuttua pelkistettyyn ja käytännöllisempään suuntaan. Vantaankosken myllyssä on vielä jäljellä joitakin pelkästään esteettisessä tarkoituksessa tehtyjä elementtejä.

Vantaankosken mylly edustaa Vantaalla erittäin harvinaista rakennustyyppiä. Aikanaan yleisiä myllyrakennuksia on nykyään jäljellä kolme. Parhaiten säilynyt on vuonna 1935 valmistunut Söderlingin/Veinin mylly Tikkurilassa. Helsingin pitäjän kirkonkylän mylly lähellä kirkkoa on säilynyt myllypatoineen. Havukosken (Hanaböle) myllyrakennuksesta on jäljellä enää myllyn koneistot, itse rakennus on hävinnyt. Säilyneet myllyt ovat hirsi/lautarakenteisia. Myllyt ovat eri ajoilta, Pitäjän kirkonkylän mylly 1800-luvulta ja Söderlingin mylly 1930-luvulta. Vantaankosken mylly on Vantaan ainoa tiilirakenteinen mylly ja samalla ainoa, jossa myllytoimintojen lisäksi on toiminut sähkövoimala ja pienteollisuutta. Rakennus edustaa hyvin aikansa teollistumista ja sähkövoiman käyttöönottoa.

Myllyn keskeisiä piirteitä ovat rakennuksen sijainti, koko ja muoto, aukotus sekä materiaalit. Alkuperäinen valkoinen rappaus ja punamultamaalaus ovien ja ikkunoiden ympärillä, rakennuksen nurkissa sekä katon alaosassa on ollut rakennukselle tunnusomainen yksityiskohta, samoin tehdasrakennukselle tyypilliset suuret, pieniruutuiset ikkunat. Rakennuksen sisätilat ovat tuhoutuneet pahoin tulipaloissa. Sisätilojen keskeinen piirre on rakennuksen jako pohjois- ja eteläpäätyyn erillisten toimintojen mukaan (mylly ja teollisuus). Myös kerroksellinen rakenne on myllyrakennukselle tyypillinen (vrt. tuhoutuneet välikatot). Mahdollisessa korjaus/uudisrakentamisessa olisi hyvä käyttää aikakaudelle (1900–1910) tyypillisiä rakennustekniikoita, pintoja ja materiaaleja.

Vantaankosken pato on erityisen arvokas osa alueen rakennus- ja kulttuurihistoriaa. Pato on ollut olennainen osa sekä Vantaan ruukin (1836–60) että Vantaankosken myllyn (1907–1975) toimintaa. Padolla on itsenäistä historiallista arvoa osana ruukin toimintoja. Padon Vantaankosken myllyn pohjakerroksessa oleva osa, länsisivun lisärakennuksen pohjakerros, on arvokas ja hyvin säilynyt osa patoa. Myös myllyn alla kulkeva vesiuoman sisään- ja ulostuloaukot omaavat vahvan kulttuurihistoriallisen arvon osana myllyn ja siinä toimineen sähkölaitoksen toimintoja. Etenkin padon myllyn puoleinen länsiosa on hyvin säilynyt ja edustava 1800-luvun alkupuolen patorakenne.

Vantaankosken myllyn ja vastarannan Dalforsin viilatehtaan rakennukset muodostavat arvokkaan rakennetun ympäristön kokonaisuuden. Vantaankosken alue rakennuksineen ja patoineen edustaa monipuolisesti Vantaan varhaista teollista historiaa ja alueen muutosta maataloudesta kohti monipuolista teollisuus- ja yrityskulttuuria.

Vantaankosken myllyn ja padon kulttuurihistorialliset arvot

(Heli Haavisto 2020: 90–92)

1. MYLLYRAKENNUS

Harvinaisuusarvot: Vastaavan kaltaisia rakennuksia on säilynyt vain yksi tai muutamia Vantaan alueella. Vantaalla on säilynyt vain kaksi muuta myllyä, Tikkurilassa ja Helsingin pitäjän kirkonkylässä. Vantaankosken mylly on Vantaan ainoa tiilirakenteinen mylly ja ainoa säilynyt 1900-luvun alun myllyrakennus. Rakennus edustaa alueella harvinaista myllyn, pienteollisuusrakennuksen ja sähkövoimalan yhdistelmää.

Tyypillisyysarvot: Rakennus on historiallisesti tyypillinen omalle alueelleen. Paikalla on ollut myllyjä keskiajalta lähtien. Vanhimmat maininnat Vantaankosken myllyistä ovat 1500-luvulta. Rakennus edustaa oman aikansa (1900-luvun alku) myllyrakentamista, jossa perinteisen myllyn toiminnot koneistuivat, myllyihin hankittiin uutta tekniikkaa ja rakennukseen sisällytettiin useita toimintoja. Rakennuksen toiminta myllyn lisäksi sähkövoimalana oli aikakaudelle tyypillistä. Rakennuksen tyylihistorialliset ja rakennustekniset piirteet toistuvat vastarannalla sijaitsevassa, samalta aikakaudelta olevassa Viilatehtaan rakennuksessa.

Edustavuusarvot: Rakennus on edustava esimerkki alueensa, rakennusaikansa, rakennuttajansa tai lajityyppinsä tyypillisestä rakentamistavasta tai tyylistä. Rakennuksessa on käytetty aikakaudelle tyypillisiä materiaaleja ja hyödynnetty ajan tavan mukaan myös aiempien rakennusten materiaaleja, mm. slagitiilet ja tukirakenteina käytetyt rautakiskot.

Alkuperäisyysarvot: Rakennuksen katto ja sisätilat ovat pääosin tuhoutuneet tulipalon seurauksena. Säilyneitä osia ovat kokonaismuoto, sisätilojen tilajako, aukotus, pohjakerroksessa oleva patomuuri ja pohjakerroksen ovea kehystävä maalaus, seinien tiilimuuraus ja siinä käytetyt slagitiilet sekä myllyn alittavan vesiuoman sisään- ja ulostuloaukot.

Historiallinen todistusvoimaisuus: Rakennuksella on merkitystä historiallisen prosessin, tapahtuman tai ilmiön todisteena tai siitä kertovana ja tietoa lisäävänä esimerkkinä. Vantaankosken mylly edustaa myllyperinteen lisäksi aikakaudelle tyypillistä pienteollisuutta ja erilaisten toimintojen yhdistämistä rakennuksessa; mylly, trasselien valmistus ja puhdistus, sähkövoimala. Rakennus edustaa paitsi myllyhistoriaa, myös 1900-luvun alun pienteollisuutta ja sähköntuotannon historiaa Vantaalla. Mylly ja kosken vastarannalla sijaitseva Viilatehdas muodostavat vuosisadan alun teollisuushistoriasta kertovan kokonaisuuden Vantaankoskella.

Historiallinen kerroksisuus: Rakennuksessa on näkyvissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmenevät myönteisellä tavalla rakentamisen ja käytön historiaa ja jatkuvuutta. Rakennuksessa on teollisuusrakennukselle tyypillisesti eri aikakausina lisättyjä rakennusosia, joita on lisätty muuttuneen käytön ja teknisten uudistusten myötä. Pienteollisuuden tarpeisiin 1910-luvulla lisätty piippu kertoo rakennuksen teollisesta toiminnasta.

Ympäristöarvot: Vantaankosken mylly sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä Vantaanjokilaakson maisema-alueella. Sen pohjoispuolella on Suuri rantatie (RKY), eteläpuolella on Vantaan vanhin puusilta (1876) ja Suuren rantatien myöhempi linjaus. Vantaankosken mylly on merkittävä osa Vantaankosken perinteistä koskimaisemaa. Mylly edustaa paikalla ollutta, vuosisatoja jatkunutta myllytoimintaa ja myöhempää teollista toimintaa. Rakennus muodostaa tärkeän näkymän etenkin Kuninkaantien ylittävältä puusillalta katsottaessa.

Arvotustaso: Paikallisesti arvokas, luokitustunnus R2.

2. SÄHKÖLAITOS

Sähkölaitos sijaitsee erikseen myllyn länsipuolella.

Harvinaisuusarvot: Vastaavan kaltaisia rakennuksia on säilynyt vain yksi tai muutamia Vantaan alueella. Rakennus liittyy kiinteästi Vantaankosken myllyn toimintoihin.

Tyypillisyysarvot: Rakennus on historiallisesti tyypillinen omalle alueelleen. Rakennuksen tyylipiirteet, materiaalit ja rakennustekniikka seuraavat myllyn ja viilatehtaan vastaavia piirteitä, mm. tiilimuuraus, slagitiilet, myllynkivien ja rautakiskojen käyttö rakenteiden tukemisessa.

Alkuperäisyysarvot: Rakennuksessa on säilynyt hyvin sen alkuperäiset materiaalit ja rakenteet. Säilyneitä osia ovat mm. yläkerroksen sisätilat, rautaiset tukirakenteet ja aukotus sekä pohjakerroksen aukotus, länsiseinän luonnonkivimuuraus ja tukirakenteissa käytetyt myllynkivet.

Historiallinen todistusvoimaisuus: Rakennus edustaa osana myllyn kokonaisuutta paitsi myllyhistoriaa, myös 1900-luvun alun sähköntuotannon historiaa Vantaalla.

Ympäristöarvot: Rakennus sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä Vantaanjokilaakson maisema-alueella. Sen pohjoispuolella on Suuri rantatie (RKY), eteläpuolella on Vantaan vanhin puusilta (1876) ja Suuren rantatien myöhempi linjaus. Rakennus muodostaa keskeisen näkymän kiinteistön piha-alueella osana myllyä.

Arvotustaso: Paikallisesti arvokas, luokitustunnus R2.

Pato tulvan aikaan idästä Myllyrannalta katsottuna. Taustalla mylly. TKa 19.2.2020

3. PATO

Harvinaisuusarvot: Vastaavan kaltaisia rakennuksia on säilynyt vain yksi tai muutamia Vantaan alueella. Pato on viimeinen säilynyt osa yli 30 rakennusta käsittäneestä 1830-luvun ruukkiyhteisöstä. Pato on ainoa näkyvissä oleva jäänne Vantaan varhaisimmasta teollisesta toiminnasta, joka sai alkunsa Vantaankoskella vuonna 1788 perustetusta hopea- ja lyijysulatosta. Vantaalla ei ole säilynyt juurikaan vanhoja patoja, kaksi muuta ovat Tikkurilassa ja Helsingin pitäjän kirkonkylässä.

Tyypillisyysarvot: Rakennus on historiallisesti tyypillinen omalle alueelleen. Pato on tyypillinen tapa hyödyntää kosken vesivoimaa mylly- teollisuus ja sähkövoimalakäytössä. Padon piirteet ovat tyypillisiä aikakauden patorakenteille.

Edustavuusarvot: Rakennus on edustava esimerkki rakennusaikansa ja lajityyppinsä tyypillisestä rakentamistavasta tai tyylistä.

Alkuperäisyysarvot: Patorakennelmassa ilmenee tai jatkuu alkuperäinen tai sitä vastaava käyttö, rakentamistapa ja materiaali. Patoa on muutettu, korjattu ja laajennettu useissa vaiheissa, mm. keväisin jäidenlähtö on rikkonut patorakenteita. Tästä huolimatta padon alkuperäiset osat ovat säilyneet hyvin ja siinä on edelleen selvästi nähtävissä 1800-luvun alkupuolen patorakenne luonnonkivimuurauksineen, etenkin myllyn puoleisessa länsipäädyssä. Padon alkuperäinen Vantaankosken ylittävä kokonaisuus on hyvin nähtävissä kosken molemmilla rannoilla.

Historiallinen todistusvoimaisuus: Vantaankosken padolla on suuri merkitys historiallisen prosessin, tapahtuman tai ilmiön todisteena tai siitä kertovana ja tietoa lisäävänä esimerkkinä. Nykyinen patolaite on rakennettu osaksi Vantaan ruukin kokonaisuutta vuosina 1837–1838. Vantaan ruukki oli valtakunnallisesti merkittävä ruukkikokeilu 1800-luvulla. Patolaite on ollut keskeinen myös paikalla sijainneelle myllytoiminnalle ja 1900-luvulla myllyn, sähkölaitoksen ja pienteollisuuden toiminnoille. Pato edustaa paikalla 1830-luvulta lähtien jatkunutta pienteollisuustoimintaa ja kosken voiman monipuolista hyödyntämistä ruukin, myllyn ja sähkölaitoksen toiminnoissa.

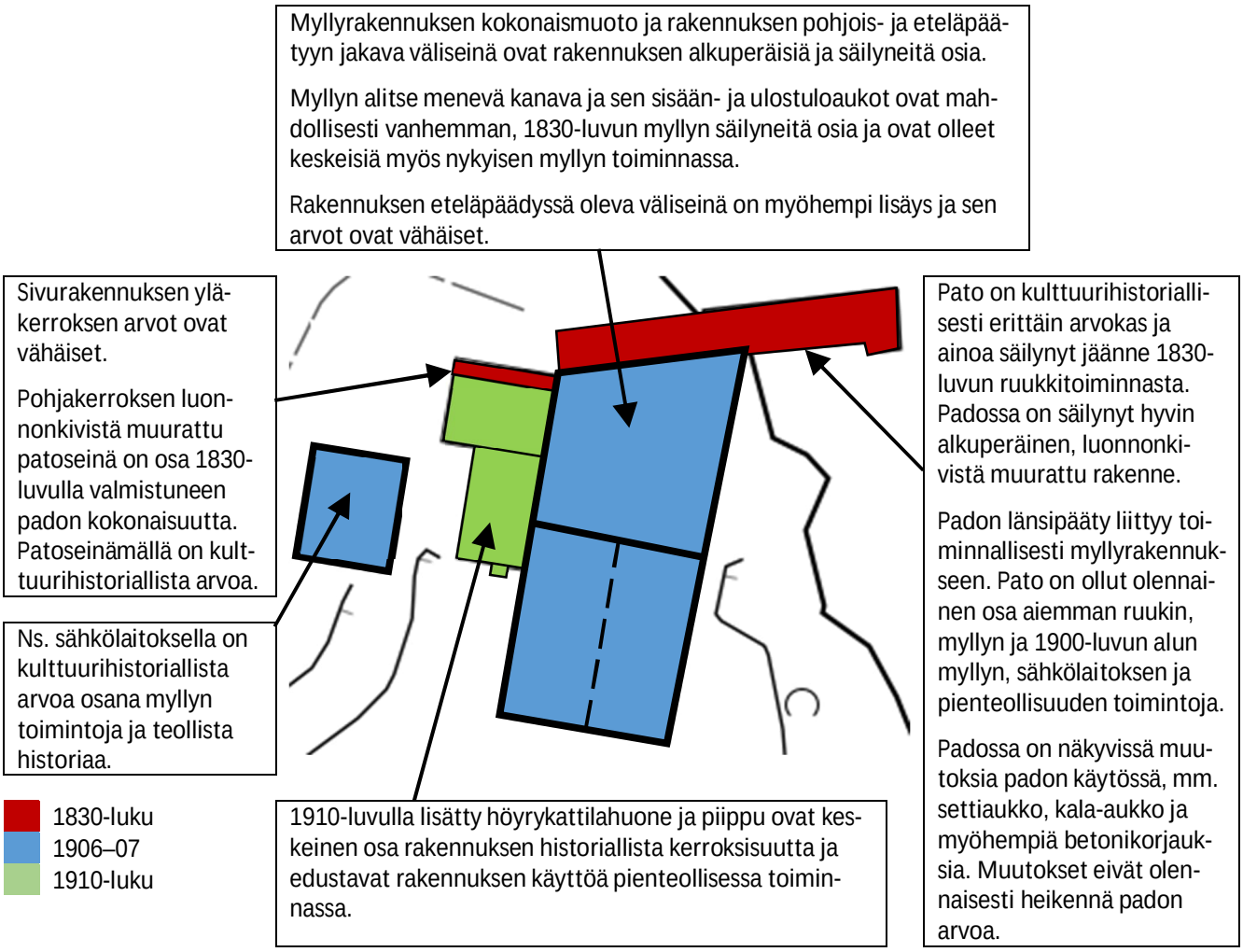
Historiallinen kerroksisuus: Patoa on rakennettu ja korjattu eri aikoina ja käytetty eri toiminnoissa. Padon länsiosassa on 1890-luvulla tukinuittoa varten rakennettu settiaukko ja itäpäätyyn on 1990-luvulla lisätty kalatieaukko. Padossa on näkyvissä myöhempiä betonisia korjauksia mutta tästä huolimatta padon kokonaisuus ilmentää sen historiallista käyttöä.

Ympäristöarvot: Vantaankosken pato sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä Vantaanjokilaakson maisema-alueella. Sen pohjoispuolella on Suuri rantatie (RKY), eteläpuolella on Vantaan vanhin puusilta (1876) ja Suuren rantatien myöhempi linjaus. Vantaankosken pato on merkittävä osa Vantaankosken kulttuuriympäristöä ja perinteistä koskimaisemaa. Pato vesipeileineen ja padon aikaansaama putous koskessa muodostaa vaikuttavan näkymän etenkin Kuninkaantien ylittävältä puusillalta katsottaessa. Pato putouksineen vaikuttaa positiivisesti myös alueen äänimaisemaan peittäen läheisen tien äänet.

Arvotustaso: Paikallisesti arvokas, luokitustunnus R1.

Vantaankosken myllyn ja padon kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennusosat ja ajalliset kerrostumat

(Heli Haavisto 2020: 93)



Maisemaselvitys

(Mirja Vallinoja 18.1.2020)

Erillisenä liitteenä on laaja maisemaselvitys, maisema-arkkitehtiopiskelijan diplomityö *Kosken partaalla – Vantaankosken historian ja nykytilanteen selvitys ja yleissuunnitelma* (kaavan nettisivulla Vantaankosken selvitys ja yleissuunnitelma) 18.1.2022. Yleissuunnitelmassa 1 on katsottu, että uudet majoitusrakennukset voivat olla idän puolelta kolmikerroksisia ja lännen puolelta kaksikerroksisia (s. 97). Telibussi (14,5–15,0 m) mahtuu kääntymään tontilla peruuttamalla (s. 98). Yleissuunnitelmasta on kuvia jäljempänä s. 72 ja 92.

Vanha navetta/varasto sijaitsee masuunin paikalla ja puretaan. TKa 9.5.2018

Myllyrakennuksen mahdolliseen tulevaan käyttöön liittyviä kysymyksiä

(Heli Haavisto 2020: 95)

Rakennuksen korotus: Rakennus ei ole enää alkuperäisessä kunnossa. Sen katto on tuhoutunut tulipalossa 2009 ja sen alkuperäinen korkeus on menetetty. Rakennuksen arkkitehtoninen kokonaishahmo kestää muutoksen. Rakennustyypille (mylly/pienteollisuusrakennus) on tyypillistä rakennusosien lisääminen käytön muuttuessa.

Piippu: Rakennuksen piippu ja siihen liittyvä höyrykattilahuone on lisätty rakennukseen 1910-luvulla osana rakennuksen pienteollista käyttöä. Rakennusosat ovat osa rakennuksen historiallista kerroksisuutta ja kertovat sen käytöstä. Piippu on olennainen teollisen tuotannon ja toimintojen tunnusmerkki. Rakennusosilla on kulttuurihistoriallista arvoa.

Rakennuksen mahdollisessa uudisrakentamisessa suositellaan käyttämään mahdollisimman paljon alkuperäisä tai niitä vastaavia materiaaleja ja tekniikoita. Alkuperäiset suuret, pieniruutuiset puuikkunat ovat olleet rakennuksen tunnusomainen piirre, samoin ovien, ikkunoiden, rakennuksen kulmien ja katonrajan koristemaalaus.

Bussin kääntöpaikka tontilla Tontin eteläosan varasto/navettarakennus (103259372F) on myöhempi osa tontin rakennustoimintaa, eikä liity myllyn kokonaisuuteen. Sen kulttuurihistorialliset arvot ovat vähäiset (kts. kartta alla).

=> Navetan/varaston paikalle rakennetaan uudisrakennus, kievari saunatiloineen. Bussin kääntöpaikka on siirretty myllyn länsipuolelle, josta on esteetön kulku myllyn saliin.

● Vantaan VPK / Vanda FBK

Vanda FBK perustettiin 1909 ja jo samana vuonna valmistui palokunnantalo, jota on nostettu metrillä ylöspäin 2006.[33] Rakennus on suojeltu asemakaavalla 1989. Rinteessä on runsaasti slagia, sysiä ja tiiltä. Vapaapalokunta sai toimitilat 1996 Vantaankosken pelastusasemalle ja 1997 sinne valmistui lisärakennus (Martinkyläntie 3, länsisiipi, talli 9).

[33] Helsingin pitäjä 1983 s. 75–76 kuva; Helsingin pitäjä 1993 s. 104; Litzen & Vuori 1997 s. 216 kuva, 349; Helsingin pitäjä 1998 s. 68; Ahtiainen & Tervonen 2002 s. 174 kuva; Helsingin pitäjä 2002 s. 101; Helsingin pitäjä 2007 s. 212.

Tekninen huolto

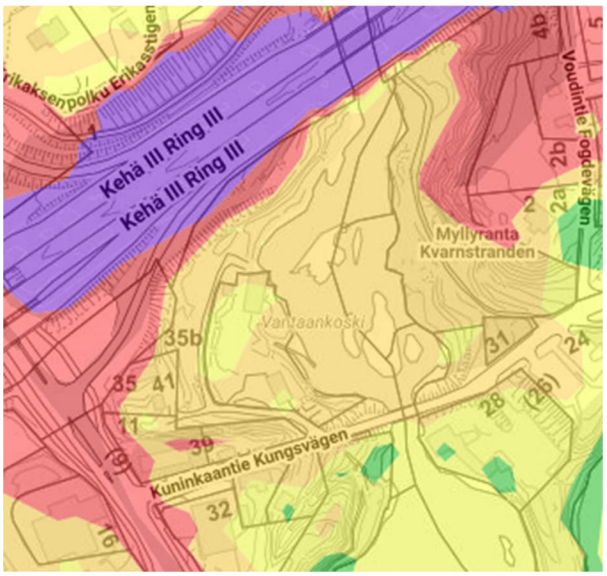
Kuninkaantiellä on valmis kunnallistekniikka (jätevesi, kaukolämpö, sähkö, tietoliikenne, vesijohdot). Osa rakennuksista on liitetty HSY:n vesijohtoon ja jätevesiviemäriin Kuninkaantiellä, painetaso vaihtelee +91,00...95,00. Jätevedet pumpataan HSY:n verkkoon. Alueella on joitain rakennuksia, mutta pääosin alue on läpäisevää pintaa eikä ole luokiteltu pohjavesialueeksi. Alueella ei ole hulevesiviemäröintiä. Hulevedet laskevat Vantaanjokeen, joka on Natura-aluetta. Vesialueilla tehtäville töille vaaditaan vesilain mukainen lupa. Myllyn eteläpuolinen kanava on vesialuetta, mutta myllyn alla kulkeva uoma ei ole vesialuetta ja sen saa sulkea. Alueella voidaan hyödyntää kaukolämpöä ja maalämpöä, mutta aurinkosähköpotentiaali on heikko.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

● Lentomelu

Alueen lentomelutaso Lden on yli 60 dB, minkä vuoksi alueelle ei sallita uusia asuntoja, mutta hotelli voidaan rakentaa. Sen ääneneristävyyden tulee olla ΔL 38 dB*. Toimisto- ja muilta hiljaisilta työtiloilta edellytetään ΔL 35* ääneneristävyys. Lentomelu on tällä tontilla ääneneristävyydelle määräävä.

*) Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2020 § 57.



● Tiemelu

Kehä III:n liikennemäärä on 85 000 ajon/vrk (2016). Tarkempi meluselvitys s. 106–108.

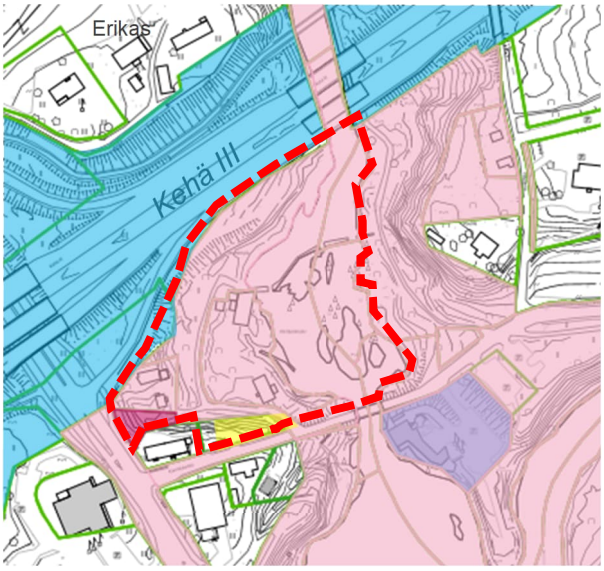
Tiemelutilanne 2021, päivällä klo 7–22 (dB).

45–50 50–55 55–60 60–65
65–70 70–75 75–

Vantaan ympäristökeskus 2021

Tiemelun huomioon ottaminen		
Tiemeluvyöhyke Aeq (dB)	Äänitasoero asunnoissa ΔL (dB)	Äänitasoero toimistoissa ΔL (dB)
65...100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60...64,9	35	30
55...59,9	30	25
50...54,9	30*	–

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010 § 57; *YM asetus 796/2017.



Maanomistus

Tontista valtion omistama alue siirtyy kaupungille kaavamuutoksen jälkeen, kun tiealue lakkautetaan.

Vantaan kaupunki.
Vantaan kaupunki, vuokra-alue.
Vantaan kaupunki, määräala.
Vanda Frivilliga Brandkår rf.
Suomen valtio / Uudenmaan ELY-keskus.
Muut, yksityiset ja yhtiöt.

Suojelupäätökset

- *Valtioneuvoston päätös* Euroopan unionin Natura 2000 -verkoston Suomen ehdotuksen täydentämisestä 1.3.2012. Alueen valintaperusteena on vuollejokisimpukka (Unio crassus), joka on Suomessa uhanalainen ja rauhoitettu. Myös saukko (Lutra lutra) esiintyy säännöllisesti Vantaanjoen pääuomassa. Muuta lajistoa on virtalude. Korkein hallinto-oikeus 10.7.2006 (t. 1778) oli palauttanut aiemman Valtioneuvoston 2.6.2005 tekemän päätöksen. https://www.google.com/search?q=-+Valtioneuvoston+p%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s+Natura+2000+1.3.2012&rlz=1C1GCEA_enFI891FI891&oq=-%09Valtioneuvoston+p%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s+Natura+2000+1.3.2012&aqs=chrome..69i57.24420j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8

- *Mylly, pato ja paloasema* on suojeltu asemakaavalla 180500 Vantaankoski, YM 28.7.1989.

Muut kaava-aluetta koskevat päätökset

- *Valtioneuvoston päätös* valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittaman valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita koskevan inventoinnin korvaamisesta uudella inventoinnilla 18.11.2021. Kohde 9.
  https://www.ymparisto.fi/fi-fi/luonto/maisemat/arvokkaat_maisemaalueet

Kaavan liitteenä olevat selvitykset*

- *Museovirasto / Köngäs*, Ulrika; Vantaa, Vantaan masuuni – tarkkuusinventointi ja koekaivaus 12.–16.7.2010. Päiväämätön.

- *FCG Finnish Consulting Group Oy*; Vantaankosken Myllytontin lepakkoselvitys – raportti, 4.8.2020.

- *Vantaan kaupunki, kaupunginmuseo / Mikkanen*, Tiina, *Salonen*, Nora, ja *Ranta*, Tanja; Vantaan masuuni, arkeologinen tutkimus 25.5. – 3.6.2020, 17.9.2020.

- *Vantaan kaupunki, kaupunginmuseo / Haavisto*, Heli; Vantaankosken mylly ja pato – rakennushistoriaselvitys 2020, 28.10.2020.

- *Ramboll Finland Oy*; Vantaankosken mylly – meluselvitykset, 31.8.2021 ja 18.11.2022.

- *Ramboll Finland Oy*; Vantaankosken myllyn ilmanlaatuselvitys, 20.9.2021.

- *Wsp Finland Oy;* Vantaankosken Myllyn liikenneselvitykset, 20.12.2021 ja 21.11.2022

- *Vantaan kaupunki, yleiskaavoitus / Vallinoja*, Mirja; Vantaankosken historian ja nykytilanteen selvitys ja yleissuunnitelma, diplomityö, 18.1.2022.

- *Vahanen Rakennusfysiikka Oy;* Kivirakenteisten ulkoseinien kuntotutkimus ja perustamistapaselvitys, Vantaankosken mylly, 4.2.2022.

- *Ramboll Finland Oy*; Natura-arviointi, Vantaanjoki FI0100104, Ramboll 15.2.2022.

- *Vahanen Rakennusfysiikka Oy;* Tutkimusselostus, Vantaankosken mylly, rajattu korjattavuusselvitys, 20.5.2022.

- *Vahanen Rakennusfysiikka Oy;* Tutkimusselostus, Vantaankosken mylly, rajattu haitta-ainetutkimus, 20.5.2022.

- *Ramboll Finland Oy*; Vantaankosken mylly, Vantaa, asemakaavoituksen konserttimeluselvitys, 20.5.2022.

* Kaavan liiteselvitykset ovat esityslistan liitteenä ja kaavan nettisivulla:
https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/vantaankosken-mylly-kunnostetaan-tapahtumakayttoon

Lähdekirjallisuus

- *Ahtiainen*, Pekka, & *Tervonen*, Jukka; Vantaan historia 1946–1977 – kasvua, yhteistyötä, hyvinvointia. Gummerus, Jyväskylä 2002.
- *Hornborg*, Eirik; Helsingin kaupungin historia II, ajanjakso 1721–1809. Helsinki 1950.
- *Helsingin pitäjä* -vuosikirjat. Helsingin pitäjän kotiseutuyhdistys ja Vantaa-Seura.
- *Hultin*, Herman; Helsinge församlings historia. Utarbetad på uppdrag av Svenska Odlingens Vänner i Helsinge. Helsingfors 1930. (Suomennos Kultti, Kaisu 1968.)
- *Häkkinen*, Kaisa; Nykysuomen etymologinen sanakirja. WSOY, Juva 2004.
- *Kallaluoto*, Timo; Vantaan kaupunginosien nimet – osa 1, Helsingin pitäjä – Vantaa 2021 s. 160–176.
- *Kepsu*, Saulo; Uuteen maahan – Helsingin ja Vantaan vanha asutus ja nimistö. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1027. SKS, Tammer-paino, Tampere 2005.
- *Kerkkonen*, Gunvor; Keskiaika ja aika 1550-luvulle asti. Teoksessa Helsingin pitäjä I. Helsingin maalaiskunnan julkaisu. Porvoo 1965.
- *Korpinen*, Lauri; Käsikirjoitus Helsingin pitäjän historiaksi 1550–1865. Osa I: Vuodet 1550–1721 Helsingin perustamisesta Uudenkaupungin rauhaan. Nide I:1 s. 1–146, nide I:2 s. 147–384, nide I:3 s. 385–629. Kirjoitettu 1968. Julkaissut Vantaan kaupungin kulttuurilautakunta 1981.
- *Kuisma*, Markku; Helsingin pitäjän historia II, Vanhan Helsingin synnystä isoonvihaan 1550–1713. Julkaissut Vantaan kaupunki. Jyväskylä 1990.
- *Kuisma*, Markku; Helsingin pitäjän historia III, Isostavihasta maalaiskunnan syntyyn 1713–1863. Julkaissut Vantaan kaupunki. Jyväskylä 1991.
- *Kultti*, Kaisu; Helsingin pitäjän seurakunnan historia. Herman Hultinin kirjan (1930) suomennos. Helsinki 1968.
- *Lehti*, Ulpu; Vantaan kylien nimet. Helsingin pitäjä 1984–1985 s. 12–23.
- *Litzen*, Aulikki, & Vuori, Jukka; Helsingin maalaiskunnan historia 1865–1945. Julkaissut Vantaan kaupunki. Jyväskylä 1997.
- *Lönnqvist*, Bo; Ortnamn i Helsinge, vanhojen paikannimien kokoelma 1963 / SLS, Ritarikatu 5
- *Lönnqvist*, Bo; Från jordbruksbygd till förstad. Teoksessa Nikander, Gabriel; Byar och gårdar i Helsinge från 1750 till 1895. Andra utökade upplagan, s. 162-198. Ekenäs 1975.
- *Mikkanen*, Tiina; Vantaan Masuunin arkeologiset tutkimukset, Helsingin pitäjä – Vantaa 2021 s. 216–220.
- *Paikkala*, Sirkka (toim.); Espoon kaupunkisuunnitteluvirasto, nimistöyksikkö: Järvi-Espoo. 1992.
- *Perälä*, Tauno; Helsingin maalaiskunnan historia 1865–1945, I. Helsinki 1965.
- *Pietilä,* Kirsti; Mårtensbyn mylly, Helsingin pitäjä – Vantaa 2021 s. 196–215.
- *Salminen*, Tapio; Tiemuseo: Suuren Rantatien inventointi. 1991.
- *Vantaan kaupunki*; Rakennuskulttuuri Vantaalla - inventointi 1981. Useita tekijöitä. Vantaan kaupunki, kuntasuunnitteluviraston julkaisu C 24:1981.
- *Voionmaa*, Väinö; Helsingin seudun historiaa ennen kaupungin perustamista. Teoksessa Helsingin kaupungin historia I, s. 79–107. Helsinki 1950.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita (VAT) 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. Vertailu s. 94–95.

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet

(VN 18.11.2021)

Kohde 9, Vantaanjokilaakson viljelymaisema
Vantaanjokilaakson arvokas maisema-alue muodostaa arvokkaan maaseutumaisen elinkeinomaisemakokonaisuuden keskelle urbaania ympäristöä. Maisema-alue sisältää rakennettuja alueita 440 ha ja paikoin jokivarren maisemakuva on hyvin urbaani. Viljelymaisema on huomattavan yhtenäinen. Maisemassa näkyy kulttuurihistoria. Maatalouden ohella Vantaanjokilaakso on tarjonnut hyvät edellytykset varhaiselle teollisuudelle. Viljelymaisemia sivuavat ja halkovat monet suuret liikenneväylät, kuten Kehä III ja Kehärata.

Kaavamuutosalueen sijainti.

=> Asemakaavamuutos sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle, mutta lähialueella on maisema-alueella myös runsaasti rakentamista, kuten Viinikkalan ja Voutilan kylät, Åbyn tehdas, Viilatehdas, Kuninkaan Kartano, Maatalousmuseo, Merimiehenkujan pientaloalue sekä itse myllytontti, joka ei ole peltoa eikä maatalouskäytössä. Maisema-alue kuroutuu Vantaankosken kohdalla kapeaksi.

Missä maat on mainiommat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt

(Uudenmaan liitto E 176 – 2006)

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö.
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY-09).
Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (VN 5.1.1995).
Päivitysinventoinnin mukaisesti ehdotettu uusi valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajaus (2013).
Taajama.
Pelto.
288 Vantaanjokilaakson maisema-alue (Vantaa, Helsinki).
”---Vantaankoski otettiin teollisuuskäyttöön jo 1700-luvun lopussa: rautaruukki aloitti kosken partaalla 1830-luvulla, nykyaikaan ovat säilyneet mylly 1880-luvulta---” (s. 93)

=> Vantaanjokilaakso ja mylly ovat maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä.

Nykytilanne, ilmakuva kaava-alueelta.
Google maps 2022

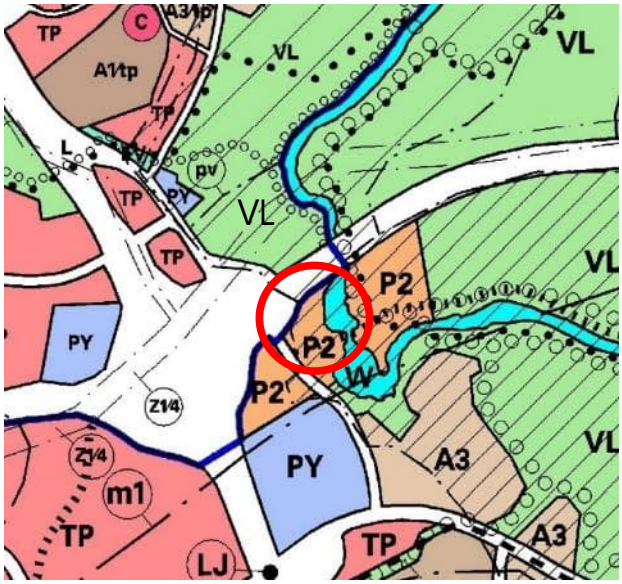
Maakuntakaava

Uusimaa 2050 -kaavan tavoitteena on ohjata kasvua kestävästi. Kaavamuutos sijoittuu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle, natura-alueelle ja lentomelualueelle. Vantaanjoen itärannalla on virkistysaluetta sekä kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta.
(Maakuntavaltuusto 25.8.2020, HHO 24.9.2021)

- Keskustatoimintojen alue, keskus. / Kaupan alue.
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke.
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue.
- Virkistysalue.
- Natura 2000 -alue.
- Lentomelualue (Lden yli 60 dBA).
- Kaavamuutosalueen sijainti.

Maakuntakaavassa todetaan, että maakuntakaavamerkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueidenkäytön ratkaisut tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja viranomaispäätösten yhteydessä.

=> Asemakaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.



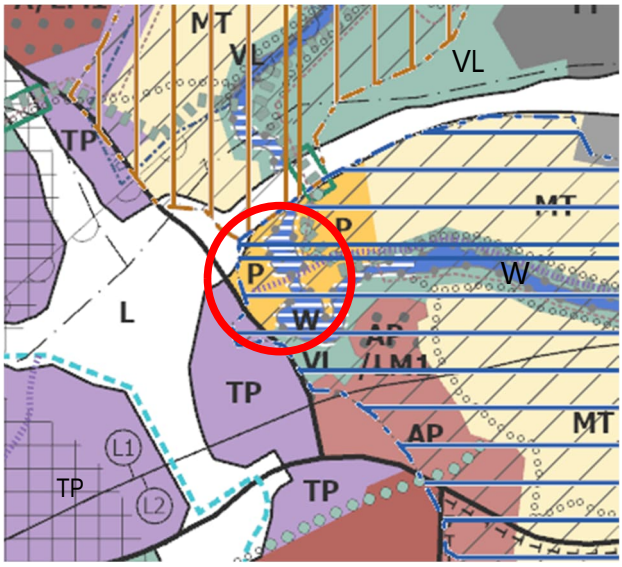
Vanha yleiskaava

Oikeusvaikutteisen yleiskaavan tavoitteita ovat tiivistäminen, täydentäminen ja uudistaminen. Alue on palvelujen aluetta P2, vesialuetta W, kyläkuvallisesti arvokasta aluetta ja lentomeluvyöhykettä 1.
(Kv 17.12.2007, korvautuu uudella yleiskaavalla)

A3	Pientaloalue.	TP	Työpaikka-alue.
P2	Palvelujen alue.	VL	Lähivirkistysalue.
PY	Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.	W	Vesialue.

(m1)- Lentomeluvyöhyke 1 (Lden yli 60 dB).
Kyläkuvallisesti arvokas alue.
Maisemallisesti arvokas alue.
Ohjeellinen ulkoilureitti.
Ohjeellinen ratsastusreitti.
Kaavamuutosalueen sijainti.

=> Asemakaavamuutos on vanhan oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukainen.



Uusi yleiskaava

Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Alue on palveluiden ja hallinnon aluetta P vesialuetta W, arvokasta kulttuuriympäristöä, kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokasta kylämaisemaa, joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykettä ja lentomeluvyöhykettä L1 (Lden yli 60 dB).
(Kv 25.1.2021, HHO 28.6.2022, Kh 28.11.2022 hyväksytty voimaan, kuulutetaan voimaan 11.1.2023)

AP	Pientalovaltainen asuinalue.
L	Liikennealue.
MT	Maatalousvaltainen alue.
P	Palveluiden ja hallinnon alue.
TP	Monipuolinen työpaikka-alue.
VL	Lähivirkistysalue.
W	Vesialue.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke. Arvokas kulttuuriympäristö.
Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö.
Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema.
Natura 2000 -verkoston alue.
Ekologinen runkoyhteys.
Viheryhteyden kehittämiskohta.
Ohjeellinen ulkoilureitti.
Suuri rantatie.
Lentomeluvyöhyke 1 (Lden yli 60 dB).
Kaavamuutosalueen sijainti.

=> Asemakaavamuutos on uuden voimaan hyväksytyn yleiskaavan mukainen.

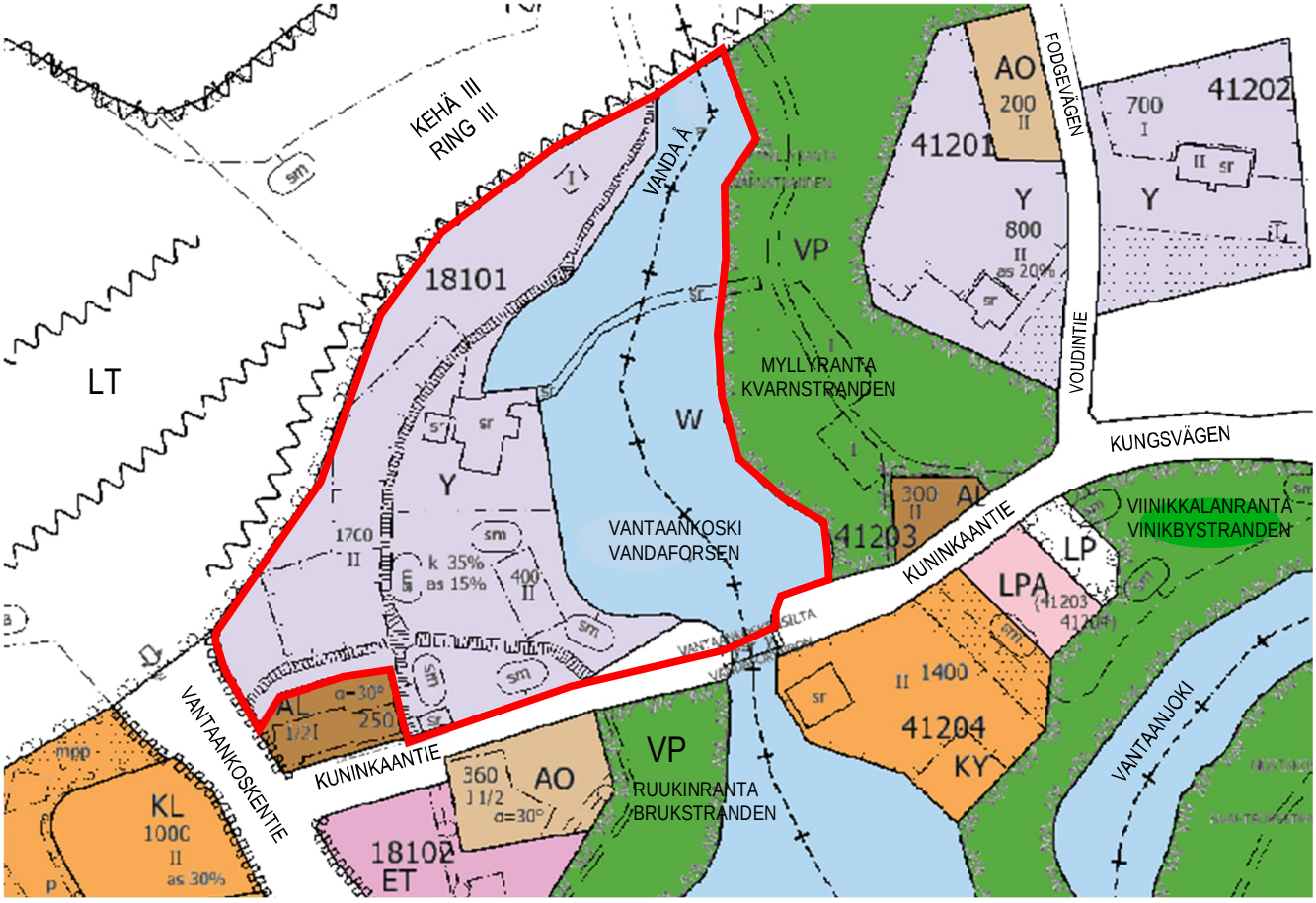
Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne, MAL 2019

Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Vantaankosken myllytontti sijaitsee ensisijaisesti kehitettävällä vyöhykkeellä. Suunnitelma sisältää liikennesuoritteen pienentämisen tiemaksuin (s. 20, 55–59).
(HSL 26.3.2019; Helsingin seudun yhteistyökokous 28.3.2019; Vantaan Kv 20.5.2019)

=> Kaavamuutos on MAL-suunnitelman mukainen.

Voimassa oleva asemakaava

Voimassa olevassa asemakaavassa 180500 Vantaankoski, YM 28.7.1989, alue on yleisten rakennusten korttelialuetta Y ja vesialuetta W. Mylly ja pato on merkitty suojeltaviksi rakennuksiksi tai rakennelmiksi, joita ei saa purkaa (sr); korjaus- ja muutostöiden tulee olla rakennuksen tai rakennelman historialliseen arvoon ja ympäristöön sopivia. Lisäksi Y-tontilla on muinaisjäännösalue, jossa tulee suorittaa arkeologisia tutkimuksia ennen rakennustöiden aloittamista (sm). Sen paikalla on ollut Vantaan masuuni (1838), jolla on tehty arkeologinen tutkimus syksyllä 2020. Siten paikka ole enää muinaisjäännös. Myllytontin rakennusoikeus on 2100 k-m2, josta liiketilaa 35 % (735 k-m2) ja asuntoja 15 % (315 k-m2). Suurin kerrosluku on kaksi (II).



AO	Erillispientalojen korttelialue.	VP	Puisto.
AL	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.	W	Vesialue.
		Y	Yleisten rakennusten korttelialue.
ET	Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.	18101	Korttelin numero.
		1700	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
KL	Liikerakennusten korttelialue.	II	Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.
KY	Liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialue.	kl 35%	Suurin rakennusoikeus liiketiloja varten.
		as 15%	Suurin rakennusoikeus asuntoja varten.
LP	Yleinen pysäköintialue.	sm	Muinaisjäännösalue.
LPA	Autopaikkojen korttelialue.	sr	Suojeltava rakennus tai rakennelma.
LT	Maantien alue.		Kaavamuutosalueen rajaus.

Ajantasa-asemakaava.

Vantaan kaavoja, karttoja ja paikkatietoja voi katsoa tarkemmin: *kartta.vantaa.fi*

Rakennusjärjestys: Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

Tonttijako- ja rekisteri: Vantaan kiinteistörekisteri.

Rakennuskiellot: Ei ole.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

Vantaan masuunin kaivauksilla löytyi perustukset ja lasitettuja tiiliä. Graniittilohkareita on tuotu paikalle Ullanlinnasta. Kaivaus on peitetty. TKa 3.6.2020

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA PÄÄTÖKSET

Kaavamuutoshakemukset

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja asuminen 7.1.2019 haki Vantaankosken myllytontin muutosta yleisten rakennusten korttelialueesta hotellitoimintaan ja kaavoituksessa tarpeelliseksi katsottuihin toimintoihin. Vantaankosken mylly on suojeltu, mutta huonokuntoinen ja pitää korjata toimivaan käyttöön. Yleiskaavassa palvelujen aluetta P. Samalla asemakaavaa muutenkin tarkistetaan.

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat 2.8.2021 haki Y-tontin kaavamuutosta palveluille hotellia, tapahtumakeskusta ja kievaria varten sekä mm. padon osittaista purkua ja uutta siltaa.

Myllyn toimija on kilpailutettu. Hakuaika myllyn toimijaksi on ollut 11.6. – 31.8.2018.

Kaavoitusohjelma

Kaavamuutos sisältyy asemakaavoituksen vuosien 2019–2022 kaavoitusohjelmiin. (Kala 21.1.2019, 14.1.2020, 12.1.2021, 18.1.2022)

Aloituskokoukset

Kaavan aloituskokoukset pidettiin 9.1.2019 ja 7.1.2020.

Museovirasto 26.2.2010 (Dnro 4/602/2009) antoi seuraavan lausunnon:

"*Lausunto Vantaankosken myllyn säilyttämistavoitteista Vantaalla*

Tulipalossa vaurioituneen kulttuurihistoriallisen suojelukohteen, Vantaankosken myllyrakennuksen tilanne on ollut Vantaan kaupunginmuseon seurannassa. Museo on nähnyt tarpeellisena kuulla Museovirastoa kohteen säilyttämisedellytyksistä ja -tavoitteista.

Tehdyn maastokäynnin (7.5.2009) perusteella myllyrakennus ei ole tuhoutunut niin pitkälle, ettei sen korjaaminen olisi mahdollista. Kriittisiä mutta ratkaistavissa olevia kysymyksiä ovat varsinkin maaperän kosteuden ja pintavesien hallinta sekä tiilirakenteiden rapautuminen. Kohde on perusteltua kunnostaa käyttörakennukseksi säilyttäen sen historiallinen ja ympäristöllinen perusluonne ja yleishahmo. Tämä tarkoittaa pyrkimystä käytännölliseen säilyttävään korjaukseen, jossa tuhoutuneen vesikaton ja muiden rakennusosien paikalle rakennetaan uudet rakenteet, joiden yksityiskohtien ei tarvitse täydellisesti vastata alkuperäisiä. Samoin voidaan tarvittaessa mukauttaa rakennuksen sisätiloja myös uuden soveltuvan käyttötarkoituksen kannalta perusteltuihin tarpeisiin. Raunio tulee korjata mahdollisimman pian.

Kohteen ja sen ympäristön kulttuurihistoriallinen merkitys puoltaa kunnostamista ja hyödyntämistä joen vastarannan viilatehtaan esimerkin mukaisesti historiallisen vesimyllyn ja rautaruukin paikkaan soveltuvalla tavalla. Myllyrakennuksen suhde lähiympäristöön, kuten myllypihan muihin rakennelmiin, vesirakenteisiin sekä viereiseen kiinteään muinaisjäännökseen masuuninpaikkaan, tulee ottaa huomioon kohteen kunnostamisen ja vaalimisen lähtökohtana."

Museovirasto ja Vantaan kaupunginmuseo 25.5.2010 tutustuivat paikalla muinaismuistoalueen laajuuteen.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 1 / 31.3.2010

Kaavoituksen aloitusvaiheen MRL 66 § mukainen viranomaisneuvottelu pidettiin 31.3.2010, jolloin Museovirasto kiinnitti huomiota alueella olevaan muinaismuistoon, jossa oli tehtävä arkeologiset tutkimukset ennen rakentamista. – Arkeologiset tutkimukset on tehty 25.5.– 3.6.2020.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 2 / 23.3.2020

MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu uusittiin Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa 23.3.2020, jolloin käsiteltiin kaavan erityiskysymyksiä.

Viranomaisneuvottelun 2 kysymykset ja päätökset sekä ohjeistukset suunnittelutyöhön

1. Vantaanjoen Natura-alue, erityisesti, onko myös myllyltä lähtevä kanaali Natura-aluetta? Kaavamuutoksessa mukana myös vastarantaa, jotta Vantaanjoen natura-alue saadaan kaavaan yhtenäisenä. Kanava on osin tontin puolella. Nyt vesi kulkee kanavaa pitkin rakennuksen läpi.

   Todettiin (ELY): Kanava ja rakennuksen läpi kulkeva vesi on vesialuetta, joka kuuluu natura-alueeseen. Rakennus ei ole osa vesi- tai natura-aluetta, vaan se sijoittuu vesialueen päälle. Varmistettava ELY:ltä lupatarve. Rakennuksen ja kanavan tarkentuneiden suunnitelmien pohjalta arvioidaan luvanvaraisuus.

2. Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue?
   - liikennejärjestelyt ja pysäköinti

   Todettiin: tarvitaan suunnitelma, jossa näkyy mm. liikenne- ja pysäköintiratkaisut, massojen sijoittelu rannan tuntumassa ja alueen tasaussuunnitelma sekä havainnollistavaa materiaalia ratkaisusta. Tämän jälkeen voidaan arvioida suunnitelman vaikutusta suhteessa Vantaankosken maisema-alueen kuvaukseen ja valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä laatia määräykset, jolla maisema-alueen arvot turvataan. Perustelut ja suunnitelman suhde VAT:iin tulee kirjata selkeästi kaavaselostukseen.

3. Kehä III:n maantien alue, a) rakentaminen penkereelle, b) tonttiin kuuluvan maa-alueen lunastus?

   Todettiin (ELY) 3.a): Ilman tarkkaa suunnitelmaa ja selvityksiä, ELY ei voi ottaa kantaa siihen, voiko, kuinka paljon ja miten Kehä III:n rampin penkan vierustaa täyttää ja muokata. Tarvitaan siis tarkempi suunnitelma ja selvitys asiasta. Rakentamisella ei saa olla vaikutuksia penkereen kestävyydelle tai tielle. b.) Tulee selvittää (vastaus Anna Puolamäelle, ELY) kenen kanssa ELYssä on keskusteltu voimassa olevan kaavan Y-tontilla olevan tiealueen lunastuksesta kaupungille. Kaupungilla asiaa on hoitanut ilmeisesti Jorma Hopponen, KIPA.

4. Melutilanne

   Todettiin: Alueen melukysymys on vaikea: alueella liikenne- ja lentomelua sekä kosken pauhua. Tässä kaavassa säädellään sisätilan melua. Voimassa olevassa kaavassa on määräykset melusta. Melun ohella tulee tarkastella liikenteen aiheuttamat pienhiukkaset ja niiden edellyttämät suojaetäisyydet (ilmanlaatukysymykset).

5. Rakennussuojelu, myllyn korjaaminen ja korottaminen 1,2 m, väliosan purkaminen?

   Todettiin: Rakennuksesta on suojeltu vain kiviset ulkoseinät, jotka ovat ainoat alkuperäiset rakennusosat, sisätiloja ei ole suojeltu. Rakennus on palanut kaksi kertaa ja sisätilat ovat täysi tuhoutuneet, katto on uusittu ilman lupaa eikä se vastaa alkuperäistä materiaaleiltaan eikä ratkaisultaan (räystäät liian alhaalla). Tämän perustella voidaan tehdä uusi välipohja ja korottaa rakennusta, joka vastaa paremmin alkuperäistä räystään ja ikkunoiden suhdetta. Kattomateriaalin tulee olla konesaumattua peltiä. Väliosa joudutaan joka tapauksessa purkamaan, koska on palanut. Piippu oli esitetty luonnoksessa. Kaavaselostuksessa tulee avata selkeästi poistuneiden rakenteiden taustat ja kaavaratkaisu. Alueella on tie- ja lentomelua, sisämelua säädellään, olemassa olevassa kaavassa on ääneneristävyysvaatimus majoitustiloissa 38 dB.

6. Patorakenteen suojelumerkinnän osittainen poistaminen; asemakaavavaiheessa edellytettävät selvitykset?

   Todettiin: Patoa tulisi purkaa, jottei se estäisi vaelluskalojen nousua Vantaankoskelta ylöspäin. Padon purkuun liittyy kolme näkökulmaa: rakennussuojelu (kaavassa sr), muinaismuistokysymys, sekä Vantaanjoki Natura-alueena.

   Todettiin rakennussuojelusta: Patoa on jo osin purettu 6 m matkalta vuonna 1998 (padon itäisempi aukko) Vantaankosken kalataloudellisen kunnostushankkeen yhteydessä sekä omatoimisesti edellisen vuokralaisen toimesta. Pato on suojeltu rakennussuojelun perusteella (sr) lainvoimaisessa kaavassa. Suotavaa olisi, että patoa säilyisi mahdollisimman paljon, sillä se on merkittävä kokonaisuus myllyn kanssa. Pato ja koski olivat lähtökohta, että alueelle syntyi 1800-luvulla teollisuutta. Ratkaisu, jossa patoa puretaan rannoilta ja säilytetään keskellä virtaa, on parempi ratkaisu kuin se, että jätetään rannoille (putoamis- ja kulkuesteiden rakentaminen). Näin säilytettävä padon osa voidaan säilyttää sellaisenaan ilman muutoksia. Kaupunki tekee myllystä rakennushistoriallisen selvityksen ja sen yhteydessä selvitetään myös pato ja sen rakennushistorialliset arvot. Suunnitelmien havainnekuvissa tulee näyttää, miten pato liittyy tulevaan ympäristöön. Kaavaselostuksessa tulee perustella, miksi patoa puretaan (vaelluskalojen nousuesteiden purkaminen), mistä puretaan ja perustelut osan säilyttämiselle (muistuma teollisesta historiasta). Rakennussuojelullisesti alustavat purkuajatukset ovat ok.

   Todettiin muinaismuistosta: Padosta ei ole muinaismuistorekisterissä mitään mainintaa (ei poistetuissa eikä olevissa kohteissa). Kaavamerkintäkin on sr eikä sm.
   (sr = suojeltu rakennus / rakennelma. sm = muinaisjäännös.)

   Todettiin luonnonsuojelusta ja Natura-alueesta: Padon purkamisen vaikutuksia tulee arvioida Natura-alueen luontoarvoihin (erityisesti vuollejokisimpukat). Vantaankosken vuollejokisimpukkapaikat on kartoitettu kymmenisen vuotta sitten ja ovat siten tiedossa. Kaavavaiheessa tulee arvioida kaavan toteuttamisen vaikutukset, mm. millaisia aineksia lähtee liikkeelle, kun patoa puretaan tai rantoja muokataan sekä vaikutukset lähialueisiin. Kaavan on oltava toteuttamiskelpoinen: voitava todeta, että hanke ei merkittävästi heikennä Natura-alueen luontoarvoja. Vuollejokisimpukoita on paljon, joten simpukoiden tarkkaa sijaintia ei tarvitse tietää vielä asemakaavavaiheessa laadittavien selvitysten yhteydessä. Lisäksi padon purkamiselle tulee varmistaa vesilain mukaisen luvan tarve ELYltä. Kaupunki on vuonna 1994 vesioikeuteen vuonna toimittamassaan lupahakemuksessa pyytänyt lupaa padon osittaiseen purkamiseen, mutta tällöin kaupunki veti hakemuksen takaisin ja pyysi lupakäsittelyn keskeyttämistä siihen asti, kun padon suojelutilanteen muutokseen tarvittava asemakaavamuutos on saatu vahvistettua

7. Muinaisjäännökset

Rakentamista vuoden 1954 ilmakuvassa. MMH

Alueella sijaitsee kiinteä muinaisjäännös Vantaan masuuni (mj. rek. tunnus 1000014154). Vantaan masuunin paikka sisältyy laajaan, monipuoliseen teollisuus- ja liikennehistorialliseen kokonaisuuteen, ja se on vanhaan myllykoskeen sijoittuneen rautaruukin olennaisimpia jäänteitä. Hämeenkylän ja Sillbölen kaivosten läheisyys teki Vantaankoskesta sopivan paikan masuunille, joka rakennettiin 1837–38, ilmeisesti aikaisemman vuonna 1795 toimineen koesulaton paikalle. Koska suunnittelualue ulottuu Vantaan masuunille määritetylle muinaisjäännösalueelle, on paikalla suoritettava arkeologiset tutkimukset ennen maanmuokkaustöiden aloittamista. Museoviraston kanssa on ennen töiden aloittamista järjestettävä muinaismuistolain 13 §:n mukaiset neuvottelut, jossa todetaan, että muinaisjäännös on mahdollista poistaa riittävien tutkimusten jälkeen. / Vanhemmissa keskusteluissa Vantaankoskesta mainitaan, että myös pato olisi Museoviraston mukaan luokiteltava muinaismuistolain alaiseksi. Tällaisesta ei kuitenkaan löydy merkintöjä virallisissa kartoissa. Pato ei siis ole tällä hetkellä merkitty muinaisjäännökseksi, eikä löydy myöskään poistettujen muinaisjäännöskohteiden joukosta. Näyttää siis siltä, että patoa ei olisi koskaan luokiteltu muinaisjäännökseksi.

Todettiin: Vuonna 2019 alueella tehtiin koekuoppia, joissa 1 m syvyydessä todettiin masuunin jäännöksiä. Alueella on pilaantuneita maita. Alue tutkitaan arkeologisesti pilaantuneiden maiden poiston yhteydessä. Kaavassa ei voi olla ristiriitaista merkintää alueen osalta niin, että muinaismuistoalueelle osoitetaan rakentamista. Kaavan laatimisen yhteydessä tulee järjestää muinaismuistolain 13 §:n viranomaisneuvottelu. Andreas Koivisto hoitaa neuvottelun järjestelyt Museoviraston kanssa.

8. Saako veden tulon myllyyn estää? Nyt vesi virtaa rakennuksen läpi ja korkean veden aikana nousee lattialle. Uusi toimija haluaisi estää veden pääsen rakennuksen alle/läpi.

   Todettiin: Myllyllä on historiallinen vedenkäyttöoikeus voiman lähteenä. Oikeus ei kuitenkaan muutu velvollisuudeksi johtaa vettä rakennuksen läpi. Kanavaan ja vesialueeseen kajoamiseen vaaditaan mahdollisesti vesilain mukainen lupa, mutta veden johtamisen estämiseen ei vaadita lupaa. Kuitenkin muutostoimenpiteet saattavat vaatia luvan. Tämä on varmistettava ELY:n lausunnolla.

9. Muuta: Vantaan yleiskaava 2020 (kaavaehdotus päätöskäsittelyssä ja nähtävillä 4–5/2020) on kolme kokonaisuutta tai merkintää, jotka liittyvät Vantaankosken Myllyntontin kaavatyön kysymyksiin:
   - Joen varren virkistyskäyttövyöhyke, jonka tavoite on mahdollistaa pääsy veden äärelle
   - Vantaanjoki ja sen rannat toimivat ekologisina yhteyksinä
   - Kulttuuriympäristön suojelumääräykset, joissa edellytetään entistä vahvemmin rakennusten ohella myös ympäristörakentamisen sopeuttamista arvokkaaseen maisemaan

Hankkeen toteuttamiselle ei tässä vaiheessa nähty periaatteellista estettä, mutta jatkossa kaavan valmistelu edellyttää tarkempia viitesuunnitelmia ja suunnitelmien havainnollistamista, selvityksiä ja vaikutusten arviointia.

Kanniston asuintalot vuosilta 1920 ja 1969 ovat autioita ja puretaan. TKa 9.5.2018

Viranomaisneuvottelussa edellytetyt selvitykset

1. Suunnitelman tarkistus siten, että piharakentaminen ei ulotu kanavaan, joka on vesialuetta ja natura-aluetta (jos ei vesioikeuden lupaa)
   => Rakentaminen ei ulotu koskeen, kosken rantaan eikä kanavaan. Kanava sijoittuu puistoon.
2. Suunnitelma, jossa näkyy mm. liikenne- ja pysäköintiratkaisut, massojen sijoittelu rannan tuntumassa ja alueen tasaussuunnitelma sekä havainnollistavaa materiaalia ratkaisusta
   => Kaivauksille on tehty palauttava täyttö. Uutta täyttöä tulee vain vähän sisäänajokohtaan, johon rakennetaan muuri kaivaukselta löytyneillä graniittilohkareilla. Muuten ranta-aluetta ei täytetä. Laadittu asemapiirros 1:500, jossa on esitetty liikenne- ja pysäköintiratkaisut sekä tulevat maanpinnan korot. Bussipaikka on siirretty myllyn länsipuolelle. Tehty havainnekuvia.
3. Perustelut ja suunnitelman suhde VAT:iin tulee kirjata selkeästi kaavaselostukseen
   => VAT-vertailu esitetty s. 94–95.
4. Tarkempi suunnitelma ja selvitys, kuinka paljon ja miten Kehä III:n rampin penkan vierustaa voidaan täyttää ja muokata
   => Rakentamista on siirretty, joten se ei ulotu Kehä III:n tiepenkereelle.
5. Valtion maa-alueen siirtyminen ELY-keskukselta kaupungille
   => ELY-keskus luovuttaa tonttiin kuuluvan alueen kaupungille, kun kaava on tullut voimaan.
6. Meluselvitys: lentomelu, tiemelu ja kosken melu
   => Tehty meluselvitykset, myös konserteista (s. 106–108, liitteet).
7. Pienhiukkasselvitys ja pienhiukkasten suojaetäisyydet (HSY:n miniminormit)
   => Tehty ilmanlaatuselvitys (s. 108–109, liite).
8. Rakennushistoriaselvitys myllystä ja padosta ja niiden rakennushistoriallisista arvoista
   => Tehty rakennushistoriaselvitys (s. 13–18, liite).
9. Kaavaselostuksessa tulee avata selkeästi myllyn poistuvien rakenteet ja kaavaratkaisu
   => Myllyn sisäosat ja katto ovat tuhoutuneet tulipalossa, joten myllystä voidaan säilyttää vain kiviset ulkoseinät. Myllyn ja sähköaseman kiviset ulkoseinät ja pääosa padosta suojellaan. Myllyn sisälle rakennetaan tukirakenne, joka lähtee maasta eikä tukeudu myllyn seiniin. Siten myllyä voidaan säilyttää mahdollisimman paljon. Tehty rakentamisluonnoksia 1:100, kuntoselvitys, kunnostettavuusselvitys ja havainnekuvia (s. 77–81, 84–87, 97, liitteet).

10. Patorakenteen osittainen purkaminen ja ratkaisun havainnollistaminen
    => Esitetty s. 74, 88–90, 96–99.

11. Kuinka pato liittyy tulevaan ratkaisuun, mahdollisesti samassa kuvassa kuin aamiaisrakennus-sauna
    => Aamiaisrakennus ja sauna on siirretty navetan/varaston paikalle kievariksi voimassa olevan asemakaavan rakennusalalle. Padosta havainnekuvia s. 74, 88–90, 99.

12. Kaavaselostuksessa tulee perustella, miksi patoa puretaan (vaelluskalojen nousuesteiden purkaminen), mistä puretaan ja perustelut osan säilyttämiselle (muistuma teollisesta historiasta)
    => Esitetty s. 74, 88–90, 96–99.

13. Padon purkamisen vaikutuksia tulee arvioida Natura-alueen luontoarvoihin (erityisesti vuollejokisimpukat)
    => Tehty naturaselvitys (s. 101, liite).

14. Kaavavaiheessa tulee arvioida kaavan toteuttamisen vaikutukset, mm. millaisia aineksia lähtee liikkeelle, kun patoa puretaan tai rantoja muokataan sekä vaikutukset lähialueisiin. Voitava todeta, että hanke ei merkittävästi heikennä Natura-alueen luontoarvoja. Vuollejokisimpukoita on paljon, joten simpukoiden tarkkaa sijaintia ei tarvitse tietää vielä asemakaavavaiheessa.
    => Vaikutukset Natura-alueeseen ovat enintään vähäisiä (s. 89–90, 98–99, 101, liite).

15. Padon purkamiselle tulee varmistaa vesilain mukaisen luvan tarve ELYltä
    => Padon purkamiseen tarvitaan vesioikeuden lupa, Uudenmaan ELY-keskus 23.3.2022 (s. 69).

16. Arkeologiset tutkimukset muinaisjäännösalueella
    => Kaupunginmuseo tehnyt masuunin arkeologiset kaivaukset 25.5.– 3.6.2020 (s. 11, liite). Masuunin alue ei ole enää muinaisjäännös.

17. Muinaismuistolain 13 §:n mukaiset neuvottelut
    => Pidetty 16.4.2020 ja saatu Museoviraston kajoamislupa.

18. Pilaantuneiden maiden poisto
    => Tehty ennen arkeologista kaivausta.

19. Kanavaan ja vesialueeseen kajoamiseen vaaditaan mahdollisesti vesilain mukainen lupa, mutta veden johtamisen estämiseen ei vaadita lupaa. Kuitenkin muutostoimenpiteet saattavat vaatia luvan. Tämä on varmistettava ELY:n lausunnolla.
    => Vesi johdetaan edelleen myllyn ali, jolloin tilanne veden johtamisen suhteen ei muutu. Vesialueeseen ja kanavaan ei kajota. Saatu Uudenmaan ELY-keskuksen vastaus 23.3.2022 (s. 69). Pyydetty ja saatu ELY-keskuksen lausunto.

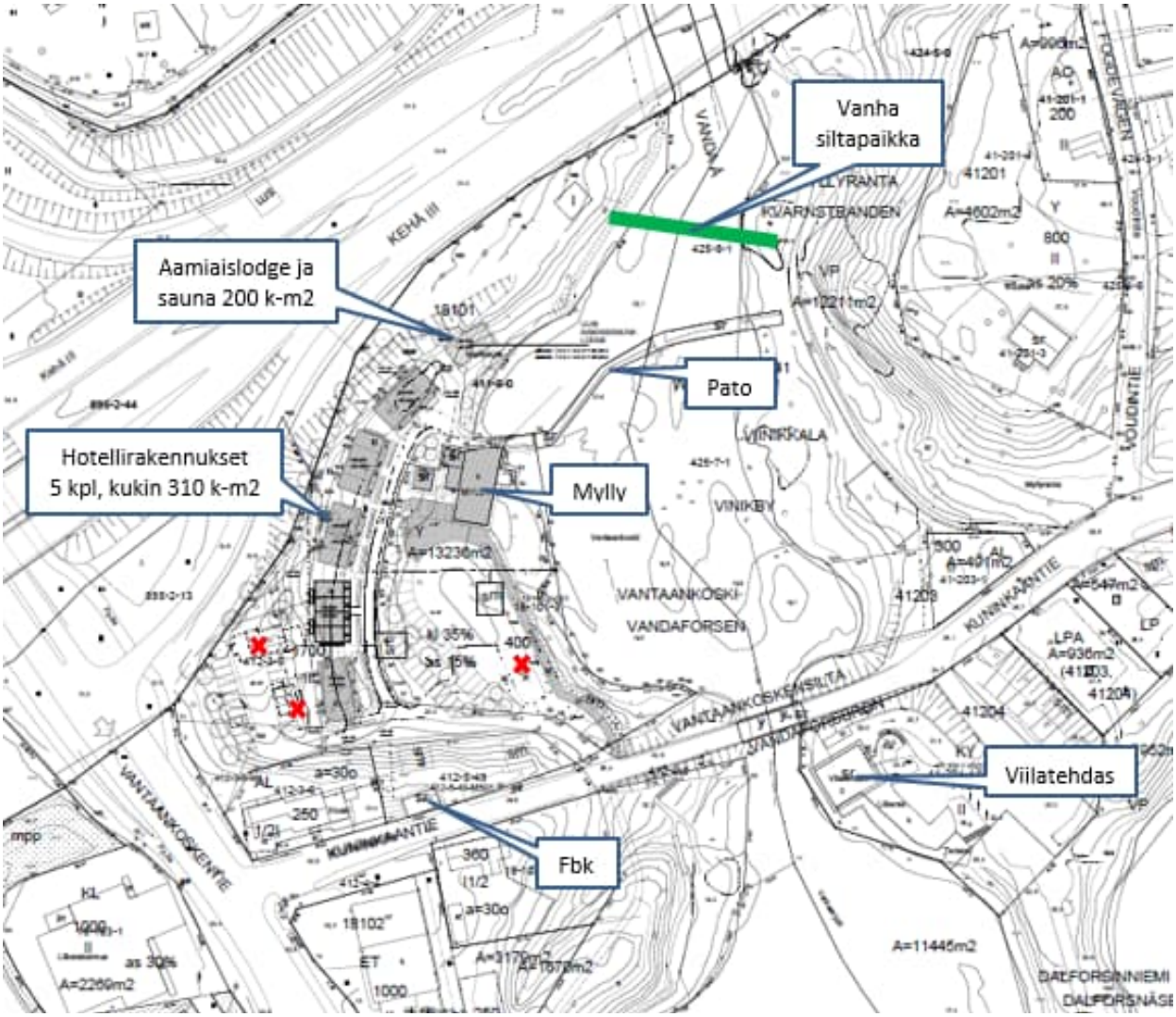
20. Suhde yleiskaavaan, erityisesti joen virkistyskäyttömahdollisuus
    => Suhde yleiskaavaan esitetty s. 23–24, 95. Masuuniranta puistoksi, Myllymäenranta suojaviheralueeksi ja ulkoilureitti tontin läpi. Ulkoilusta annetaan kaavamääräys ja määrätään vuokrasopimuksessa.

21. Kulttuuriympäristön suojelumääräykset
    => Esitetty kaavassa s. 116, 119–120.

Muinaismuistolain 13 §:n mukainen neuvottelu

16.4.2020 Museovirasto totesi, että muinaismuistoon kajoaminen on mahdollista riittävien tutkimusten ja dokumentoinnin jälkeen.
=> Arkeologinen tutkimus on tehty 25.5.– 3.6.2020. Kyseessä ei ole enää muinaisjäännös.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ



x) Purettava rakennus.
Kerrosala: 5 x 310 k-m2 + 200 k-m2 = 1750 k-m2 + säilytettävät rakennukset laajennuksineen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 6.2.2020 esitetty alustava asemapiirros / Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy 7.1.2020. Samalla ilmoitettiin, että suunnitelmaa, rakennusoikeuksia ja autopaikkoja voidaan tarkistaa kaavaehdotuksessa.

Osalliset

Osallisia kaavoituksessa olivat 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 katsovat olevansa osallisia, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Finavia Oyj, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, kaupungin viranomaiset.

Ensimmäinen osallistuminen ja vuorovaikutus, lähtökohdat

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) lähetettiin osallisille ja julkaistiin internetissä 6.2.2020. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 31.3.2020 mennessä.
- Vireille tulo ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 8.2.2010, Myyrmäen uutiskirjeessä 14.2.2020 ja Vantaan kaupungin asukaslehdissä 7.3.2020.
- Hanke uutisoitiin Vantaan Sanomissa 29.1.2020.

- Kaavoituksesta ilmoitettiin myös kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 6.3.2021.
- Aluearkkitehdin ja asemakaava-arkkitehdin ilmoitettiin olevan tavattavissa myllyllä 16.3.2020 klo 17.00–18.00, mutta perustuen valtakunnallisiin suosituksiin koronaviruksen leviämisen estämiseksi, kaavatöihin liittyvät yleisötilaisuudet ja -tapaamiset peruttiin. Peruuttamisesta ilmoitettiin sähköpostein, kirjein naapureille ja paikalla.
- Tarkistetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 16.3.2020 ilmoitettiin, että aluearkkitehti on tavattavissa sähköpostilla ja puhelimitse.
- Asemakaavoituksen kuulutukset julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.

Ensimmäisessä osallistumisessa saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Mielipiteet on anonymisoitu tietosuojalain mukaisesti, joten henkilötiedot, kiinteistötunnukset ja osoitteet on jätetty pois. Mielipiteet on numeroitu saapumisjärjestykseen.

1. Elisa Oyj, 7.2.2020:
”Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavamuutosehdotukseen. Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita, joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli kaapeleita kuitenkin joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla todella hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Siirrot ovat maksullisia (MRL 89 §).”

2. Elisa Oyj, 19.2.2020:
”Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavamuutosehdotukseen. Alueella on Elisa Oyj:n runsaasti tietoliikennekaapeleita (Vantaanlaaksontien varressa kaapelikanava) joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli kaapelia kuitenkin joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla todella hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Siirto on hintava- ja hidas kaapeleiden runsaasta määrästä johtuen. Siirrot ovat maksullisia (MRL 89§).”

=> Vastine: Tietoliikennekaapeleita ei tarvitse siirtää.

3. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 21.2.2020:
”Kaavan jatkovalmistelun yhteydessä tulee selvittää uuden vesihuollon tarve ja sen kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Suunnittelussa tulee myös selvittää alueen liittymisen edellytykset mm. kapasiteetti ja toimintavarmuus.”

=> Vastine: Alueelle ei tarvita uutta yleistä johtoverkkoa. Paloaseman tontille lisätään johtorasite.

4. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy, 24.2.2020:
- Sähköverkko: ”Ei huomauttamista. Alueen tulevat toiminnot voidaan liittää olemassa olevaan jakeluverkkoon. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 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: ”Ei huomautettavaa. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.”

=> Vastine: Maakaapeleita ja kaukolämpöjohtoja ei tarvitse siirtää.

5. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, 11.3.2020:
Ei lausuttavaa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 6.2.2020 esitettyjä alustavia luonnoksia.
Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy 7.1.2020.

6. Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys ry, 30.3.2020:
”Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys (Sllv) on tutustunut alueen suunnitelmaan ja antaa seuraavan mielipiteen:

Sllv on iloinen, että pitkälle tuhoutuneelle myllyrakennukselle löytyy uutta toimintaa. Suunnittelualueen jyrkkärinteisyys kolmella sivulla asettaa haasteita kuten myös arvokkaan koskinäkymän suojelu.

Sllv:n mielestä sauna/lodge-rakennus ei voi sijaita maisemallisesti tärkeällä padon pohjoispuolisella rannalla, johon olisi suora, avoin näkymä koskelta ja historialliselta Kuninkaantieltä. Havainnekuvista tuo kauhunäkymä on jätetty pois. Vanhan myllyn tulisi olla ensisijaisena näkyvä kohde. Kehä III:han on onnistuneesti ollut puuston takana lähes täysin.

Sauna-lodge-rakennus tulee siirtää myllyrakennuksen eteläpuolelle ja järjestellä autojen kääntöpaikka toisin. Myös täälläkään sitä ei pidä sijoittaa rannalle, koska koskeen ei voi päästää ”saunauimareita” eikä siihen sovi rakentaa suvantopaikkaa mihinkään kohtaan, ei siis myöskään tuonne luoteisrannalle, jonne saunarakennusta on esitetty. On mietittävä, voisiko sijainti olla jopa purettavien Kanniston rakennusten sijoilla sovittaen uudelleen viittä hotellirakennusta. Ei kuitenkaan siirtämällä niitä pohjoiseen eli pohjoisin hotellirakennus suunnitelman mukaisella paikallaan. Onko viisi hotellirakennusta ollut minimitarve? Voisiko niitä tiivistää yhdistämällä osin? Onko rakennushanke tuohon maisemaan tuolla massiivisuudella ylimitoitettu? Myllyrakennuksen korottaminen peräti 1,2 metrillä ei mielestämme vastaa sen alkuperäisen suojelun tarkoitusta, vaikka tässä välillä edellinen omistaja ehtikin pilata katon omituisella lisäharjalla.”

=> Vastine: Aamiaisrakennus on siirretty purettavan navetan paikalle kievariksi. Hotellirakennus on yhdistetty kolmiosaiseksi ja osin kolmekerroksiseksi. Rakentaminen sijoittuu alueella olleiden rakennusten paikoille nykyisille rakennusaloille. Myllyn korotus on tarpeen uudelle toiminnalle. Vesialue on natura-aluetta, johon ei kosketa. Rannalle lisätty puisto. Tehty havainnekuvia.

7. Yksityishenkilöt (2), 30.3.2020:
Tämä mielipide on korvattu mielipiteillä nro 21 ja 24, mistä on ilmoitettu 13.9. ja 14.9.2021.

8. Vantaan kaupunginmuseo, 31.3.2020:
”Alueella sijaitsee kiinteä muinaisjäännös Vantaan masuuni (mj. rek. tunnus 1000014154). Vantaan masuunin paikka sisältyy laajaan, monipuoliseen teollisuus- ja liikennehistorialliseen kokonaisuuteen, ja se on vanhaan myllykoskeen sijoittuneen rautaruukin olennaisimpia jäänteitä. Hämeenkylän ja Sillbölen kaivosten läheisyys teki Vantaankoskesta sopivan paikan masuunille, joka rakennettiin 1837–38, ilmeisesti aikaisemman vuonna 1795 toimineen koesulaton paikalle.

Koska suunnittelualue ulottuu Vantaan masuunille määritellylle muinaisjäännösalueelle, on paikalla suoritettava arkeologiset tutkimukset ennen maanmuokkaustöiden aloittamista. Tutkimus tulee tehdä niin, että pintakerrokset poistetaan koneellisesti muinaisjäännösalueen kohdalta

kauttaaltaan. Pintamaan poiston jälkeen katsotaan, löytyykö alueelta vanhoja rakenteita tai kulttuurikerroksia. Mikäli paikalta löytyy Masuunin tai muuhun vanhaan ihmistoimintaan liittyviä merkkejä, tulee ne kaivaa alueelta arkeologisesti ennen kuin paikalla aloitetaan rakennustyöt.

Museoviraston kanssa on ennen töiden aloittamista järjestettävä muinaismuistolain (295/1963) 13 § mukaiset neuvottelut. Museovirasto voi neuvoteltaessa myöntää muinaisjäännöksen kajoamisluvan. Maankaivamista edellyttävän maankäytön aiheuttamien tutkimusten kustannuksista vastaa muinaismuistolain 15 § mukaan maankäyttöhankkeen toteuttaja.

Asemakaavamuutoksen selostuksessa tulee arvioida suunniteltujen hankkeiden vaikutusta valtakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen sekä asemakaavalla suojeltuun teolliseen rakennusperintöön. Alueella olevasta vanhasta myllystä ja siihen liittyvästä patorakenteesta tulisi laatia rakennushistoriallinen selvitys. Arvokkaaseen kulttuuriympäristöön suunniteltujen muutosten arviointi edellyttää ajantasaisia selvityksiä sekä riittäviä havainnepiirroksia alueen muutos-, purku- ja lisärakentamissuunnitelmista.”

=> Vastine: Kaupunginmuseo on neuvotellut Museoviraston kanssa sekä tehnyt arkeologisen kaivauksen (liite) ja rakennushistoriaselvityksen (liite). Koska masuunin alue on tutkittu, se ei ole enää muinaisjäännös. Tehty maisema-arkkitehtuurin diplomityö (liite) ja havainnekuvia. Vaikutusta maisemaan ja teolliseen rakennusperintöön (mylly ja pato) on arvioitu s. 22, 75, 88–89, 96–99.

9. Yksityishenkilö, 31.3.2020:

”Johdanto
Vantaan kaupunki on pitkään yrittänyt saada Vantaankosken myllyalueelle järkevää ratkaisua. Mylly paloi 2009 ja oli vuosia ilman vesikattoa. Myllyn kunnostus Vantaan kaupungin rahoittamana ei ollut realistinen vaihtoehto ennen edes nykyistä koronaviruksen aiheuttamaa kuntatalouden rahoituskriisiä. Tämänhetkisessä taloudellisessa tilanteessa kunnan rahoitus on entistä vaikeampaa. Kaupungin mahdollisuus Vantaankosken myllyn kunnostamiseen on kaavoittaa alueelle rakennusoikeutta, jonka ehdoksi tulisi myllyn korjausvelvoite. Tässä mielipiteessäni käyn läpi seikat, joiden pohjalta myllyalueen rakennushanketta pitäisi tarkastella ja tehdä samalla hankkeen riskikartoitusta. Annan myös oman ehdotukseni myllytontin käytöstä.

Vantaankoski virkistysalueena
Vantaankosken merkitys kaupunkilaisten virkistysalueena on kiistaton. Alueelle tullaan kävellen, polkupyörillä (osa valtakunnallista pyöräilyreittiä) ja autoilla. Esim. 29.3.2020 alueen parkkipaikat olivat täynnä autoja. Kauniilla säällä Vantaan vanhimmalla kapealla museosillalla on ruuhkaa; ihmisiä, lastenvaunuja, polkupyöriä ja koiria. Alue on luontoarvoiltaan korvaamaton, joki ja sen ympäristö on epäilemättä Vantaan yksi kuvatuimpia kohteita. Sillalla saattaa sopivissa sääolosuhteissa olla lukuisia teleskooppikameroilla varustettuja valokuvaajia. Olen ---. Alue on jo nyt huomattavan tärkeä Vantaalaisten virkistyskalastukselle. Etenkin nuorten ja lasten kohdalla sitä ei voi korostaa liikaa. Parhaimmillaan koskialueella on saman aikaisesti kymmeniä kalastajia. --- yhteydessä on tullut myös esille ulkopaikkakuntalaisten merkittävä perhokalastajien määrä. Vantaankoskesta on kehittymässä valtakunnallisesti tärkeä perhokalastuskohde. Vantaankosken paine virkistysalueena tulee kasvamaan tulevaisuudessa, eikä alueelle pidä rakentaa mitään mikä rajoittaa alueen virkistyskäyttöä tai pilaa sen luontoarvoja. Tuhannet Vantaalaiset ovat saaneet iloa, rauhaa ja virkistystä Vantaankoskesta. Kaupungin tehtävänä on suoda sama mahdollisuus myös seuraaville sukupolville.”

=> Vastine: Alue on yleis- ja asemakaavoissa varattu palveluille ja alueella on rakennusoikeutta 2100 k-m2. Masuuniranta jää puistoksi. Ulkoilusta annetaan kaavamääräys.

”Vantaankoski kulttuurimaisemana
Alueella on merkittävää kulttuurimaisemallista arvoa. Vanha silta, kaupungin kunnostama viilatehdas, paloasema, palanut mylly ja myös vanha liki satavuotias navetta, joka kertoo ajasta, jolloin Vantaankoskella asui nykyistä paljon enemmän ihmisiä. Omalta osaltamme perheemme on kunnioittanut aluetta kunnostamalle kotimme --- alueen kulttuurimaisemaan sopivaksi.”

=> Vastine: Palaneen myllyn ulkoseinät, pääosa patoa ja paloasema suojellaan edelleen.

”Myllyalueen rakennushanke
Vantaan kaupunki hakee Vantaankosken myllytontin muutosta tapahtuma- ja hotellikäyttöön. Kuninkaanlohet Oy on aktiivinen toimija Vantaankoskella. Heillä on Vantaan kaupungin kunnostama viilatehdas tilausravintolana ja vanha koulurakennus, Kuninkaankartano joka toimii lounas- ja tilausravintolana. Kuninkaanlohet Oy:n suunnitelmana on rakentaa myllytontille viisi hotellirakennusta, kukin 310 k-m2 (1750 k-m2 yhteensä) sekä 200 k-m2 sauna/aamiaistila. Mylly olisi tarkoitus korjata ja korottaa 1,2 m. Vanha navetta purettaisiin. Businessideana on luoda myllytontille tapahtumakeskus. Istumapaikkoja myllyyn suunnitellaan 250, seisomapaikkoja vielä enemmän, jos tapahtumassa seistään. Hotellipaikkoja tulisi 80 kpl. Kuninkaanlohien omistaja/yrittäjä --- visioi aluetta tapahtumakeskukseksi, jossa järjestetään mm autonäyttelyjä ja konsertteja. Avajaiset elokuussa 2021. (Vantaan Sanomat 30.1.2020). Kyseinen visio on epärealistinen ja hyvin huolestuttava:”

=> Vastine: Hotellirakennuksia yhdistetään ja korotetaan (1400 k-m2). Aamiaisrakennus on siirretty navetan paikalle kievariksi (400 k-m2). Myllyn enimmäishenkilömäärä on 240.

1. ”Alue on lentomelualuetta (Lden yli 60 dB) ja lisäksi tulee Hämeenlinnan tien ja Kehäkolmosen huomattava automelu. Alue ei sovellu meluhäiriön takia musiikkitapahtumiin. Vantaalla on lukuisia niihin erityisesti suunniteltuja tiloja. Suunniteltu edustussauna kehäkolmosen sillan kupeeseen ei myöskään edusta punnittua harkintaa. Saunavirvokkeiden nauttiminen sillan alla vetoaa vain hyvin harvoihin. Saunojien ja kalastajien kohtaaminen samalla reviirillä voi myös johtaa epätoivottuihin tilanteisiin.”

   => Vastine: Tehty meluselvitykset (s. 106–108, liitteet). Aamiaisrakennus-sauna on siirretty navetan paikalle kievariksi. Tontin pohjoisosa muuttuu Myllymäenrannan suojaviheralueeksi.

2. ”Autonäyttelyt eivät sovi lähtökohtaisesti arvokkaan luonto- ja kulttuurikohteen perinteeseen. Autonäyttelyyn osallistuvat eivät tule paikalle kävellen taikka pyöräillen.”

   => Vastine: Autoesittelyt ovat lehdistölle ja maahantuojille, ei yleisölle, ja paikalla on enintään viisi autoa. Näitä on jo nyt Viilatehtaalla. Kuluttajille autoja esitellään autoliikkeissä ja automessuilla.

3. ”Vantaankoski alueena on pieni ja ahdas. Liikennöinti museosillalla on jo viikonloppuisin ja hyvän sään aikana hyvin ruuhkainen. Alue ei sovi suurten tapahtumien järjestämiseen. Liikennöinti tukkeutuisi täysin, jos alueelle saapuu kahdensadan auton rypäs koirien, lastenvaunujen ja muiden ulkoilijoiden joukkoon. Riski onnettomuuksien syntyyn on liian suuri.”

   => Vastine: Tehty liikenneselvitykset (s. 102–106, liite).

4. ”Autojen pysäköinti alueella viikonloppuisin on jo nyt ongelma. Visio 80 hotelliasukkaan, 250 tapahtumavieraan ja järjestävän tahon autojen pysäköinnistä on apokalyptinen [ilmestysmäinen]. Autopaikan minimi on 12,5 m2. Tilaa tarvitsisi järjestää kahdelle sadalle autolle. 2500 neliötä ja lisäksi tarvittava tila autojen kulkureiteille. Myllytontille liikennöinti on hankalaa. Kuninkaantieltä korkeusero on noin 3 m. Liittymässä Kuninkaantieltä on jyrkkä kulma. Maanpintaa tulisi nostaa vähintään kaksi metriä, joka käytännössä toisi sepelivallin joen rantaan. Kuninkaanlohien vaatimus linja-autojen kulusta myllytontille on perusteltu mutta järkevää toteutusta sille ei ole. Pysäköinti sillan toiselle puolen ei myöskään onnistu, museosilta on painorajoitteinen ja kuten edellä jo mainittu kapea ja ruuhkainen. Jos hotellihanke toteutuisi Vantaan kaupunki muistettaisiin siitä, että se asfaltoi Natura kohteen.”

   => Vastine: Tehty asemapiirros pysäköinnin järjestämisestä (s. 74) ja liikenneselvitykset. Tonttiliittymä loivennetaan ja tuetaan graniittimuurilla. Liikenneinsinööri on tutkinut bussin ajouran. Alueelle annetaan asfaltointikielto. Vain vesialue ja kanava ovat natura-aluetta.

L Vantaankoskentie Myllytontti Vantaankoski I

Maastoleikkaus, laserkeilaus. Kosken rannalla puusto on kookasta. Natalia Lindfors 27.5.2021

Mielipide jatkuu:

5. ”Suunnitellun rakentamisen volyymi suhteessa tilaan ja miljööseen on ei ole mitenkään järkevissä mitoissa. Suunnitellut hotellirakennukset ja aamiaislodge-rakennus muodostavat koko tontin mittaisen yhtenäisen rakennusalueen. Koskialueen luonto- ja kulttuurimaisema menetetään. Puusto on päässyt nyt hyvään kasvuun kehäkolmosen ja sen liittymän kohdalla. Tällä on huomattava merkitys maisemallisesti. Puuston suojaama näkymä sillalta ylävirtaan on nyt kohtuullisen hyvä. Kehäkolmonen on näkyvissä vain joen osalta. Suunniteltu rakentaminen tuohoisi tämän vihreän puskurin täysin. Pihan asfalttikenttä ja rakentaminen yhdessä tuhoisivat käytännössä alueen puuston kokonaan. Arkkitehtitoimisto Seppo Kokko on suunnitellut rakennushankkeen. --- on koulutukseltaan rakennusarkkitehti.”

   => Vastine: Kosken ranta muutetaan puistoksi, jolloin korkea puusto säilyy ja peittää uutta rakentamista. Uudet rakennukset sijoittuvat nykyisille rakennusaloille. Hotellia on lyhennetty ja korotettu. Lodge on siirretty navetan paikalle kievariksi. Alueen pohjoisosa muutetaan suojaviheralueeksi. Kehä III:n penger merkitään istutettavaksi alueeksi, jolla on oltava puita ja pensaita. Kaavan laatija on aluearkkitehti. Konsultti on suunnitellut vastaavia hankkeita.

6. ”Hankkeen taloudelliset realiteetit ja riskit tulisi harkita uudestaan. Edessä on taloudellisesti erittäin vaikeat ajat. Kokonaviruksen aiheuttama pandemia muuttaa talouden rakenteita väjäämättä. Pelko sen tai vastaavan pandemian uudestaan tulemisesta jää pysyvästi itämään. Ravintola- ja matkailualan toiminta on tällaisessa tilanteessa lähes pysähdyksissä. Alan riskiluokitus on noussut hyvin korkeaksi. Riski Vantaan kaupungille ja sen asukkaille puolivalmiista tai konkurssiin menneestä hotelli- ja viihdekeskuksesta on otettava vakavana riskinä. Silloin alueen luonto- ja kulttuuriarvot rakentamisen myötä tuhottu ja käsiin on jäänyt 2000 neliötä tilaa, josta kukaan ei huoli. Palanut mylly on tässä skenaariossa pieni murhe, kun joutuu ottamaan vastuuta alueesta kokonaisuutena. Mitään tarvetta Vantaalla hotellirakentamiseen ei ole vielä pitkään aikaan. Esim. Flamingoon avattiin 230 hotellihuoneen lisäsiipi juuri vähän aikaa sitten.”

   => Vastine: Kaupunki selvittää hankkeen rahoituksen, mikä ei kuulu asemakaavaan. Paikka sijaitsee kasvavalla kaupunkiseudulla. Vantaan majoitustilojen käyttöaste on maan suurin. Vantaalla on vähemmän ravintoloita väestömäärään nähden kuin Helsingissä.

7. ”Tilausravintola Kuninkaanlohet Oy:n liikevaihto on laskeva. 2015 liikevaihto oli 2,4 miljoonaa euroa. 2018 se oli laskenut 2,1 miljoonaan euroon. Liiketulos 2018 oli 32 tuhatta euroa. Hankkeessa mukana oleva Arkkitehtitoimisto Seppo Kokko Oy:n liikevaihto 2018 oli 65 tuhatta euroa ja tilikauden tulos 7 tuhatta euroa. Minusta kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen suunnittelu tulisi toteuttaa hyvillä näytöillä olevan SAFA tasoisen arkkitehdin/toimiston toimesta. Vantaan kaupunki on ollut poikkeuksellisen avokätinen tukiessaan Kuninkaanlohien ravintolatoimintaa. Vuoden 2018 liiketulos ei kuitenkaan Kuninkaanlohilla ollut kovin rohkaiseva. Mielestäni Kuninkaanlohet Oy ja Arkkitehtitoimisto Seppo Kokko Oy eivät ole osaamiseltaan ja taloudellisilta voimavaroiltaan riittävän vakuuttavia merkittäviin rakennushankkeisiin Vantaankoskella.”

   => Vastine: Kuninkaan Lohet Oy on jo toteuttanut Vantaankoskelle kaksi ravintolahanketta. Seppo Kokko Oy ei ole kaavan laatija, mutta on hyväksytty pääsuunnittelijaksi vastaavissa rakennuskohteissa. Rakennushankkeen pääsuunnittelijan hyväksyy rakennusvalvonta.

8. ”Kuninkaanlohet Oy on ollut pitkään aktiivinen hotellihankkeessa. Vuoden 2008 hotellihanke keskeytyi ---/Formafutura lahjusoikeudenkäyntiin. Formafutura oli 2008 Kuninkaanlohien hotellihankkeen arkkitehtitoimisto. Sen aikaisen hankkeen vastustamisen allekirjoittaneeseen ja hänen perheeseensä kohdistuneisiin tappouhkauksiin. Uhkaaja toimi tällöin sen aikainen osakas/toimitusjohtaja. Kuninkaanlohien --- soitti minulle 21.3.2000. Ymmärtääkseni --- oletti puhelimessa, että --- olevan ravintolan Kings Cornerin toiminta häiritsee meitä. Todellisuudessa asia on aivan päinvastoin. Käytän heidän palvelujaan kerran pari kuukaudessa ja tervehdimme aina tavatessa. Liittyipä tämä puhelu nyt suunnitteilla olevaan hotellihankkeeseen tai ei, sain --- puheista sen vaikutelman, että hänen olisi mahdollista hoitaa Kings Corner ravintola pois minua häiritsemästä. Sen enempää asiaa spekuloimatta huomautan yleisesti, että eliminointi markkinoilta on markkinatalouden keinoin luonnollisesti hyväksyttävää, mutta jos asiaa esitetään jollain toisella mandaatilla, herättää tämä kysymyksiä, joihin rehellinen ihminen ei halua kuulla vastauksia.”

   => Vastine: Oikeudenkäynnissä Arkkitehtitoimisto Forma-Futura Oy:tä ei tuomittu. Uhkausasiassa on annettu syyttämättäjättämispäätös.

”Mitä myllytontille pitäisi tehdä?
Vantaan kaupunki on tehnyt joutunut käsittelemään asiaan virkamiesvoimin lukemattomia kertoja ja hyvin ymmärrettävää, että palaneen myllyn jatkosta syntyisi vihdoinkin hyvä ratkaisu. Mielestäni mylly voidaan maisemoida raunioksi, kuten monessa paikkaa maissa missä historiallista rakennuskantaa on paljon ja niiden kaikkien kunnossapitäminen on täysin mahdoton tehtävä. Tällä raunioratkaisulla hotellirakentamisen tarve poistuisi ja myllytontti voitaisiin muuttaa puistoksi ja suojella. Vanha navetta on osa nykyistä miljöötä ja sen kunnostamista ja vuokraamista tulisi harkita joko kaupungin tai yksityisen toimesta. Hotellihankkeessa on --- hyvin ymmärrettävä halu päästä ansaitulle eläkkeelle ja rakennuslupa hotellille olisi siinä hyvä lisä. Kunnioitan hänen sitkeyttään viedä asiaa eteenpäin ja suren sitä menetettyä aikaa, jota asioiden valmistelu on varmastikin vaatinut. Meillä jokaisella pitkän uran tehneenä professionaalisella ihmisellä on tarve jättää lagacy [perintö], jota seuraava sukupolvi kunnioittaa ja arvostaa. Myllytontin käytöstä päättävät henkilöt tekevät valintoja seuraaville sukupolville.”

=> Vastine: Mylly ansaitsee uuden tulevaisuuden. Museovirasto 26.2.2010 on edellyttänyt raunion korjaamista. Rakennussuojelun ensisijainen lähtökohta on rakennuksen käyttäminen. Rauniona säilyttämisen edellytykset ovat huonot ja rakennus lopulta tuhoutuu, jos sitä ei korjata (s. 97). Navetalla ei ole suojeluarvoja, joten sen paikalle voidaan rakentaa uusi rakennus. Yleis- ja asemakaavoissa alue on varattu palveluille.

Myöhästyneet mielipiteet

10. Yksityishenkilö, 3.5.2020:
”Eikös uhanalaiset kalalajit kärsi rakentelusta?”

=> Vastine: Rakentaminen ei ulotu Vantaanjoen natura-alueelle. Padon osittainen purkaminen parantaa kalojen nousua koskessa ja muidenkin eläinten elinoloja (s. 88–90, 99). Tehty naturaselvitys (s. 101, liite).

11. Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys ry, 11.5.2020:
”Näen itse hankkeessa näin alustavan tutustumisen perusteella myönteisiäkin puolia, kuten rakennusten kunnossapito ja padon purkaminen. Osaltamme haluaisimme kuitenkin varmistaa, että hankkeen mahdollinen toteutus tapahtuisi ranta-/jokialuetta kunnioittaen uuden yleiskaavan hengessä, eikä rakentaminen ulottuisi aivan rantaan.”

=> Vastine: Rakentaminen ei ulotu Vantaanjoen natura-alueelle eikä rantaan. Aamiaisrakennus on siirretty navetan paikalle kievariksi. Ranta kaavoitetaan pääosin puistoksi ja suojaviheralueeksi. Tehty maisema-arkkitehtuurin diplomityö (liite), havainnekuvia (s. 73–76) ja naturaselvitys (s. 101, liite).

Mylly tulvan aikaan Vantaankoskensillalta kuvattuna. Etualalla kanava. TKa 19.2.2020

12. Myyrmäen alueen kehittämisilta, Teams Live -tilaisuus, 16.3.2021:
Tilaisuudessa esiteltiin kaavoitusohjelmaa ja osallistumisvaiheessa olevia kaavoja. Läsnä oli enimmillään 229 osallistujaa. Kysymyksiä saatiin ennakkoon 29 ja tilaisuudessa 224. Tähän asemakaavaan saadut kysymykset vastauksineen:

1. ”Miksei Vantaankosken myllyä käsitelty tässä? Tullaanko sen osalta pitämään vastaavanlainen tilaisuus”
2. ”Onko vantaa rakentamassa vantaankoskelle oikeasti hotellikylää? Miten ihmeessä semmoinen sopii tuohon luontokohteeseen?”
3. ”ei kai vantaanlaaksoon rakenneta hotellia?”
4. ”Kertokaa Vantaankosken myllystä. Ette kai oikeasti aio pilata sen ulkoilumahdollisuuksia hotellikylällä?”

=> Myyrmäen kehittämisillassa esiteltiin kaavoitusohjelmaa ja osallistumisvaiheessa olevia kaavoja. Vantaankosken myllyyn on järjestetty osallistumiset 6.2. – 31.3.2020 ja 4.8. – 19.9.2021 ja yleisötilaisuus 24.8.2021. Hanke sisältää myllyn korjauksen tapahtumakäyttöön, hotellin ja kievarin. Osa tontista muutetaan puistoksi ja suojaviheralueeksi ja tontilla sallitaan ulkoilu.

Neuvottelut viranomaisten kanssa

23.3.2020 MRL 66 § mukainen viranomaisneuvottelu.
16.4.2020 Muinaismuistolain 13 § neuvottelu / kaupunginmuseo, museovirasto ja asemakaavoitus

Viranomaisten lausuntoja ja kannanottoja

13. Museoviraston lausunto, 1.6.2021:
”Vantaan kaupungilla on käynnissä Vantaankosken myllytontin asemakaavan muutoshanke (nro 002101). Kaavatyön tavoitteena on muuttaa myllytontti tapahtuma- ja hotellikäyttöön. Alueella sijaitsee muinaismuistolain (295/63) suojelema kiinteä muinaisjäännös *Vantaan masuuni* (tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000014154). Vantaan kaupunginmuseo totesi 31.3.2020 kirjatussa lausunnossaan (VKM/030/2020), että suunnittelualue ulottuu Vantaan masuunille määritellylle muinaisjäännösalueelle ja paikalla on suoritettava arkeologisia tutkimuksia. Vantaan masuuni rakennettiin 1837–38, ilmeisesti aikaisemman vuonna 1795 toimineen koesulaton paikalle. Vantaan masuunissa on pääasiallisesti tehty takkirautaa. Masuunirakennuksen keskellä oli tulenkestävästä tiilestä tehty piippu eli kuilu, jossa malmi sulatettiin. Masuuniin on liittynyt raudanlaskuhuone, raastupa, joka on ollut osin rakennettu tiilistä ja osin puusta. Lisäksi alueella on ollut mm. hiilivarastoja.

Muinaisjäännökseen kajoamista ja sen ehtoja koskevat muinaismuistolain 13 §:n mukaiset neuvottelut käytiin 16.4.2020. Neuvotteluissa todettiin, että kajoaminen muinaisjäännökseen on mahdollista riittävien tutkimusten jälkeen. Arkeologisten tutkimusten yhteydessä muinaisjäännös tulisi tutkia kokonaisuudessaan ja dokumentoida kaikki mahdollinen kohteesta esiin saatava tieto. Tähän kuuluu mahdolliset masuuniin liittyvät rakenteet sekä muut muinaiseen ihmistoimintaan viittaavat maakerrokset.

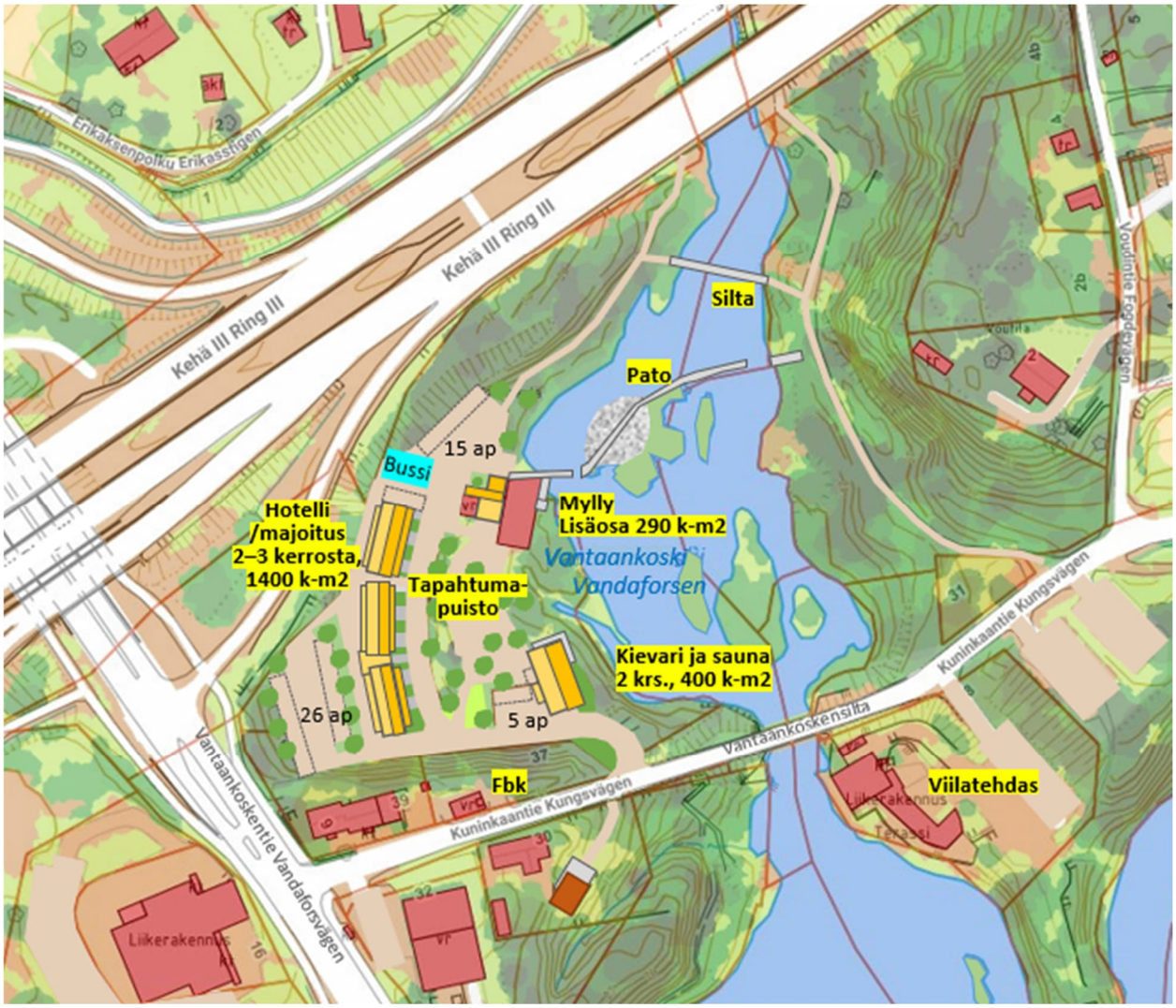
Vantaan kaupunginmuseo toteutti edellytetyt tutkimukset 25.5.-3.6.2020, jolloin tutkittiin noin 180 m2 kokoinen alue. Masuunin kohdalle avattiin kaivinkoneella kaksi kaivausaluetta. Lisäksi masuunin alueelle kaivettiin kaksi koeojaa. Pintamaat poistettiin koneellisesti paikalla olleen pilaantuneen maan vuoksi. Maakerrosten dokumentoinnissa sovellettiin yksikkökaivausmenetelmää. Mittaukset liitetiin jälkityövaiheessa Vantaan kaupungin digitaaliseen kantakarttaan. Dokumentointia tehtiin kartoin ja valokuvin sekä drone-kuvauksena. Aluetta ei kaivettu kokonaisuudessaan pohjamaahan asti, vaan rakenteita tutkittiin avaamalla niiden viereen koekuoppia, jotka kaivettiin pohjamaahan asti. Tutkimusten aikaan talteen otettuja löytöjä ei talletettu Kansallismuseon kokoelmiin, mutta ne luetteloitiin ja valokuvattiin.

Kaivausten aikana ruukin alueelta kaivettiin esiin mm. rouhinvalssin muurattu kiviperustus sekä masuuniin ja ruukkiin liittyneitä seinärakenteita, raudanlaskuhuoneeseen liittyvää tiililattiaa ja valimon jäännöksiä. Itse masuuni on jäänyt vuonna 1928 rakennetun varastorakennuksen alle. Rakenteet olivat säilyneet hyvin paksujen täyttökerrosten alla, mutta esinelöytöjä alueelta tehtiin vähän. Suurin osa löydöistä tuli esiin pintakerroksista, jotka olivat melko sekoittuneita. Osa löydöistä liittyi alueen nuorempiin vaiheisiin. Ruukin aikaisia löytöjä olivat mm. rautanaulat, kuona ja rakennusfragmentit. Todennäköisesti kaikki irtain oli viety pois ruukilta, kun sen toiminta oli päättynyt.

Vantaan kaupunginmuseon kaivausraportin perusteella voidaan Vantaan masuunin tutkimukset ja tutkimusten dokumentointi todeta riittäviksi. Näin ollen muinaismuistolaki ei enää rajoita maanäyttöä tutkitulla alueella ja kaavaa voidaan näiltä osin toteuttaa suunnitelmien mukaisesti.”

14. Vantaan kaupunginmuseo, 18.6.2021:
”Mikäli lämpörappaus olennaisesti parantaa rakennuksen käytettävyyttä ja sitä kautta rakennuksen kunnostamista/säilymistä niin kaupunginmuseo katsoo, että toimenpiteeseen voidaan tässä kohteessa poikkeuksellisesti ryhtyä huomioiden rakennuksen tulipaloissa monin tavoin heikentyneet materiaaliset alkuperäisyysarvot. Kuitenkin niin, että ikkunat tuodaan rakennuksen ulkopintaan, jotta dimensiot säilyvät ennallaan.

Pitää lisäksi huomioida, että kohteelle on myönnetty Museoviraston entistämisavustus ja mikäli se halutaan käyttää, täytyy hakijan varmistaa virastolta, ettei lämpörappaus ole este avustuksen myöntämiselle.”



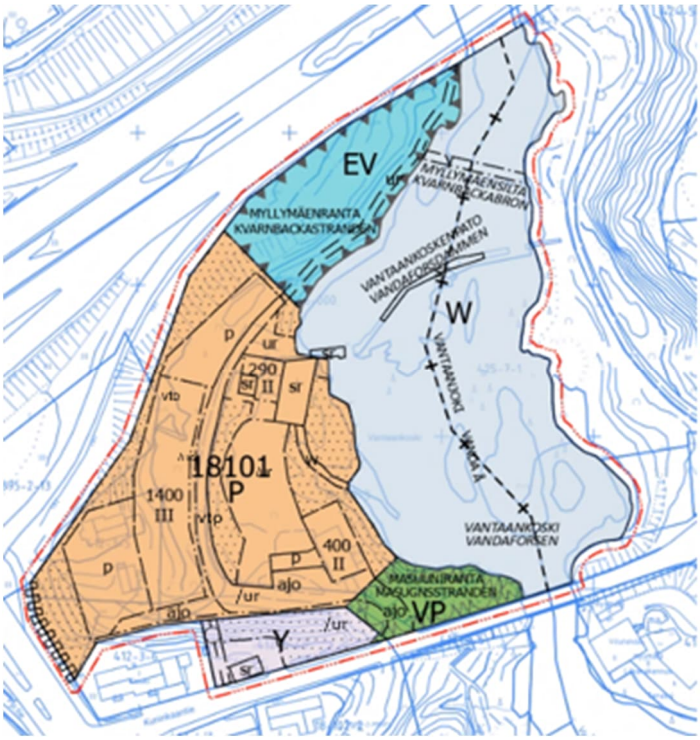
Uudet rakennukset rakennetaan voimassa olevan asemakaavan rakennusaloille.
Kerrosala: hotelli/majoitus 1400 k-m2 + kievari ja sauna 400 k-m2 + myllyn uusi osa 290 k-m2 = 2090 k-m2.
Lisäksi suojellut mylly, pato ja paloasema. Myllytontilla on 46 autopaikkaa ja bussin kääntöpaikka.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 5.8.2021 esitetty alustava luonnos, asemapiirros. Samalla ilmoitettiin, että suunnitelmaa ja asemakaavaratkaisua voidaan tarkistaa asemakaavan muutosehdotuksessa.

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat 2.8.2021 päivitti kaavamuutoshakemuksen tapahtumakeskusta, hotellia ja kievaria sekä padon osittaista purkamista ja uutta siltaa varten.

Toinen osallistuminen ja vuorovaikutus, kaavaluonnos

- Kaavoituksesta ilmoitettiin kaavoituskatsauksissa Vantaan asukaslehdissä 6.3.2021 ja 5.3.2022.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) julkaistiin internetissä 4.8.2021 ja lähetettiin osallisille 5. – 6.8.2021. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 14.9.2021 mennessä.
- Luonnoksen nähtävillä olo 14.8. – 14.9.2021 ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 14.8.2021.
- Asukastilaisuus kaavoituksesta Teams-kokouksena 24.8.2021 klo 17.00–17.45, josta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa, Facebookissa ja Vantaan tapahtumakalenterissa. Video tilaisuudesta oli nähtävillä kaavan nettisivulla 25.8. – 10.9.2021.
- Asemakaavoituksen kuulutukset julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 5.8.2021 esitetty asemakaavamuutoksen luonnos.

EV	Suojaviheralue.
P	Palvelurakennusten korttelialue.
VP	Puisto.
Y	Yleisten rakennusten korttelialue.
W	Vesialue.
18101	Korttelin numero.
1400	Rakennusoikeus (k-m2).
III	Suurin kerrosluku room. numeroin.
ajo	Ajoyhteys.
p	Pysäköintialue.
sr	Suojeltu rakennus.
ur	Ulkoilureitti.
vtp	Tapahtumapuisto.
	Istutettava alueen osa.
	Raja 3 m kaavamuutosalueen ulkopuolella.

Lisäksi esitettiin alustavia asemakaavamääräyksiä.

Toisessa osallistumisessa saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

15. Caruna Oy, 11.8.2021:
”Kyseisen kaavan alueella ei sijaitse Carunan sähköverkkoa.”

16. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 19.8.2021:
- Sähköverkko: ”Ei huomauttamista. Alueen tulevat uudet toiminnot voidaan liittää olemassa olevaan sähkön jakeluverkkoon. ---”
- Kaukolämpöverkko: ”Ei huomauttamista. Alue voidaan liittää kaukolämpöverkkoon. ---”

17. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, 24.8.2021
Ei lausuttavaa.

18. Asukastilaisuus, Teams-kokous 24.8.2021 klo 17.00–17.45, yhteensä 16 osallistujaa

Kokouksen keskustelupalsta ja tarkistetut vastaukset

1. ”Nauhoitetaanko tilaisuus?”
   => Kyllä, video oli nähtävillä 25.8. – 10.9.2021.
2. ”Mitä jos myllyä ei saa kunnostettua, jääkö se raunioksi vai rakennetaanko sen tilalle vielä uusi rakennus?”
   => Rauniona säilyttämisen edellytykset ovat huonot (s. 97). Rakennussuojelun ensisijainen lähtökohta on rakennuksen käyttäminen.
3. ”Onko uusissa suunnitelmissa kasvatettu kerrosalaa verrattuna helmikuussa 2020 julkaistuihin suunnitelmiin? Aiemmassa OAS:ssa taisi olla 1750 ja nyt näyttäisi olevan 2090 k-m2.”
   => Hanke on kehittynyt. Rakennusoikeus on kasvanut vuoden 2020 suunnitelmaan verrattuna, mutta on voimassa olevan asemakaavan 2100 k-m2 mukainen. Lisäys on nyt osallistettu.
4. ”Miksi Natura-selvitystä ei saataisi?”
   => Tehty naturaselvitys (s. 101, liite).
5. ”Suunnitelmat näyttävät ainakin tällä hetkellä erittäin hyviltä.”

6. ”Mitä majoitusta nyt on tulossa? vantaan sanomissa kuninkaan lohien johtaja sanoi, ettei ole hotelli”
   => Kaupunki on hakenut asemakaavamuutosta hotellille ja ravintolalle. Hotelli tarjoaa lyhytaikaista majoitusta maksua vastaan.

7. ”Havainnekuvista tulee mieleen amerikkalaiset moottoritien varrella olevat motellit- tuleeko hotelli siis näyttämään tältä, vai onko niiden suunnittelu vielä kesken?”
   => OAS:issa esitettiin luonnoksia. Asemakaavassa kaavoitetaan käyttötarkoitus, rakennusoikeus ja rakennusalat ja annetaan kaavamääräyksiä. Lisäksi kaavaselostuksessa esitetään havainnekuvia. Rakennusten lopullinen ulkonäkö ratkaistaan rakennusluvissa.

8. ”Tuleehan kaupunki laatimaan liikenneselvityksen, jossa otetaan huomioon lisääntyneen liikenteen vaikutukset alueella ulkoileviin ja asuviin?”
   => Tehty liikenneselvitykset (s. 102–106, liite).

9. ”Riittääkö muka 46 autopaikkaa kun myllyllä on 250 asiakaspaikkaa (istuen), ja hotellissa 150? Mihin loput n 350 hlö jättävät auton?”
   => Tehty liikenneselvitykset (s. 102–106, liite).

10. ”Nykyinen kulkuväylä tontille on aika mahdoton, jyrkkä mäki jossa mutka keskellä. Liikenneyhteys voisi kulkea hotellin ja rampin välistä ja liittymä tulla VPK:n talon jommallekummalle puolelle”
    => Liikenneinsinööri on tutkinut bussin ajouran. Muualle ajoliittymää ei saada.

11. ”Käytännössä kaikki liikenne kulkee vantaankoskentien suuntaan eikä bussilla saa toista kautta kulkeakaan koska sillalla 3.5 tn rajoitus”
    => Kyllä.

12. ”Kuulostaa hurjalta liikennemäärältä jos ajateltaisiin tilannetta, joissa mylly, hotelli, viilatehdas ja kartano olisivat täynnä. Miten liikenne kulkee kun Kuninkaantie on suljettu toisesta päästä?”
    => Tehty liikenneselvitykset (s. 102–106, liite).

13. ”kuninkaan lohet teki hurjat tappiot viime vuonna -130000 euroa ja se sai koronatukea business finlandilla 100000 euroa. Mitä kaupunki tekee jos firma konkkaa kesken rakentamisen?”
    => Kaavaan jäisi hotellin ja ravintolan rakennusoikeus ja kaava sallii muitakin palveluja. Kaupunki ei ole tuomassa alueelle omia palveluita. Kaavaa muutetaan, jotta se sallisi myös yksityisiä palveluja.

14. ”Alue on sijainniltaan erinomaisessa paikassa kun ajatellaan liikenteellisiä yhteyksiä ja riittävän kaukana asutuksesta. Ehdottomasti jatkoon.”

15. ”Minkä takia myllyä on tarkoitus korottaa 1,2 metriä?”
    => Korotus mahdollistaa parven ja riittävän paikkamäärän. Suojeltuja ovat vain ulkoseinät.

16. ”Tuleeko tontti olemaan oikeasti avoin kaikille? Nythän Viilatehtaalla on suurimman osan ajasta portit kiinni, vaikka ymmärtääkseni myös sen vuokrasopimuksessa on samanlainen järjestely.”
    => Kaavamääräyksin alueella sallitaan ulkoilu, mutta tapahtuma-alueen saa toki sulkea tapahtumien aikaan. Myös tontin vuokrasopimukseen tulee sopimusehtoja ulkoilusta. Rantaan kaavoitetaan puisto.

17. ”Eikö uudessa OAS:ssa VP alue ole käytännössä suljettu yleisöltä, sillä ajoväylän laajentaminen edellyttää käytännössä korkeaa pengertä?”
    => Ranta on yleisessä käytössä. Rantaan on nytkin jyrkkä lasku, joten puisto jäänee luonnontilaan. Ajotien mutka tehdään loivemmaksi ja voidaan tukea kaivauksilla löytyneillä graniittilohkareilla.

18. ”Tuleeko Vantaa varmistamaan että yrityksen taloustiedot ovat kunnossa? Vantaa on tukenut yrityksen nykyisiä ravintoloita vuosikymmeniä (perimällä vain nimellistä vuokraa) ja etenkin

korona-aikana yritys on selvinnyt vain nostamalla maksimitukia. Ei ole Vantaan tai veronmaksajien etu tukea taas uudelleen Kuninkaan lohien "yrittäjyyttä".”
=> Kaupunki varmistaa hankkeen talouden, mutta se ei kuulu asemakaavaan.

19. ”Onko selvitetty että onko tarvetta hotellille: lentokenttähotelleita on jo riittämiin lähempänä kenttää. Tuleeko kukaan oikeasti "kotimaan matkalle" hotelliin, jonka huoneet ovat käytännössä kehäkolmosen yläpuolella.”
=> Kaupunki kaavoittaa mahdollisuuksia erilaisille toiminnoille. Yrittäjä katsoo, että hotelli pärjää. Vantaalla on maan suurin majoitustilojen käyttöaste ja kaupunki kasvaa.

20. ”Materiaalissa ja lehdissä on liikkunut vähän eriävää tietoa siitä, kuinka paljon asiakkaita myllyyn mahtuu. Ilmeisesti istuen 250 henkilöä. Entäs seisten?”
=> Rakennukseen annetaan enimmäishenkilömäärä, kuinka paljon ihmisiä saa sisälle ottaa.

21. ”Tehdäänkö hankkeen yheydessä liito-oravaselvitys? Kuten alussa todettiin kaavoitettavan alueen vieressä kulkee liito-oraville tärkeä väylän ylityspaikka ja merkittävä ekologinen yhteys.”
=> Ekologinen yhteys on kosken itärannalla. Myllytontilla ei ole havaittu merkkejä liito-oravista Länsi-Vantaan liito-oravaselvityksissä 2016 ja 2021.

22. ”Mielestäni olisi vantaan etu selvittää, että onko tarvetta hotellille eikä vaan luottaa yrittäjän toiveisiin”
=> Vantaalla on maan suurin majoitustilojen käyttöaste ja kaupunki kasvaa.

23. ”Miksi muuten kalastuskeskushanke kaatui?”
=> Hanke sisälsi myyntiä, majoituksen ja kahvilan, mutta pikkutarkat rakentamisvaatimukset kaatoivat hankkeen.

24. ”Jaahas, mikki ei toimi. Kuninkaan Lohien tarkoitus oli siis Vantaan Sanomien mukaan tehdä alueesta Vantaan Ruukki. Tämä siis tarkennuksena edelliseen kysymykseen.”
=> Vantaan Ruukki on Kuninkaan Lohien käyttämä markkinointinimi. Tontilla on toiminut muun muassa 1500-luvulta mylly, 1700-luvulla rautaruukki ja 1800-luvulla masuuni.

25. ”Eli on yksi kompleksi.”

26. ”Harmi! Kalastuskeskus olisi sopinut hyvin”

Suullisesti

27. ”Miksi tehdään?”
=> Taustalla on poltettu mylly. Tontille on ollut kysyntää, joten järjestettiin tarjoutuminen, johon saatiin yksi tarjoutuja. Alue on varattu yleiskaavassa palveluille.

28. ”Onko samaa kompleksia kuin Viilatehdas?”
=> Jos toimija on sama, niin toiminnalla on synergiaa.

29. ”Kuninkaan Lohien oli tarkoitus tehdä Vantaan Ruukki.”
=> Vantaan Ruukki on tapahtumapaikan markkinointinimi.

19. Liikunnan palvelualue, 3.9.2021:
”Vantaankosken ja Mustakosken välinen Vantaankosken kalastuslupa-alue on Suomen suosituimpia koskikalastuskohteita. Kosken rannat ovat myös muiden ulkoilijoiden voimakkaassa virkistyskäytössä, minkä johdosta kosken rannat ovat ajoittain ruuhkaisia. Tämän vuoksi on tärkeää, että kaavamuutoksen yhteydessä alueelta ei poistu yleisessä virkistyskäytössä olevia rantoja yhtään enempää kuin on aivan välttämätöntä.

Kaavaluonnoksessa kosken länsirannalla oleva yleisten rakennusten korttelialue ollaan muuttamassa palvelurakennusten korttelialueeksi, suojaviheralueeksi ja puistoksi. Kaavamääräysten mukaan palvelurakennusten korttelialueen läpi tulee järjestää huoltoajo- ja ulkoiluyhteys Kuninkaantieltä Myllymäenrannan suojaviheralueelle ja tätä yhteyttä ei saa sulkea. Liikunnan palvelualue pitää tätä kaavamääräystä välttämättömänä.

Palvelualueen korttelialueen eteläpäähän on asemapiirrosluonnoksessa sijoitettu 400 k-m2 kievari ja saunarakennus. Liikunnan palvelualue esittää, että kyseinen rakennus sijoitetaan kauemmas rannasta ja Kuninkaantien pohjoispuolella olevaa puistoaluetta kasvatetaan pohjoiseen kievari ja saunarakennuksen ja rannan väliin jäävälle alueelle myllyn tasolle asti, jolloin varmistetaan virkistyskäytössä olevan ranta-alueen säilyminen mahdollisimman suurena myös mahdollisten omistajavaihdosten jälkeen.

Vantaanjoella on tehty määrätietoisesti toimia erittäin uhanalaiseksi luokitellun meritaimenkannan elvyttämiseksi. Kunnostusten, kalastuksen säätelyn ja vesiensuojelutoimien ansiosta Vantaanjoesta on kehittynyt Suomenlahden merkittävin taimenjoki.

Vantaanjokeen nousee syksyisin meritaimenia kutemaan joen latva-alueille asti. Vantaankosken myllypatoa on osittain purettu taimenen vaellusmahdollisuuden parantamiseksi. Tästä huolimatta taimenten nousuvaellus Vantaankosken myllyn ohi on vaikeaa, mikäli joessa on nousuaikaan voimakas virtaama. Osa nousevista taimenista voi vahingoittua tai jopa kuolla yrittäessään päästä läpi myllypadon säännöstelyaukosta tai 1990-luvulla rakennetusta kalatiestä.

Liikunnan palvelualue esittää vesialueen (W) kaavamääräyksiin kirjattavaksi, että patoa voidaan purkaa osittain kalatien parantamiseksi. Asia on esitetty asemakaavaluonnoksen teksteissä, mutta sitä ei ole kirjattu kaavamääräyksiin. Padon osittainen purkaminen mahdollistaisi kudulle nousevien taimenten ja mereen laskeutuvien taimenen vaelluspoikasten vaellusmahdollisuuksien parantamisen."

=> Vastine: Rantapuisto jatketaan myllylle asti. Kievari sijoittuu nykyisen rakennuksen paikalle. Padon suojelumerkintää poistetaan osittain, mikä sallii osittaisen purkamisen. Kaavaan annetaan määräys, jonka mukaan patoa saa osittain purkaa vesioikeuden luvalla.

20. Yksityishenkilöt (2), 6.9.2021:
"Meitä huolestuttavat toisaalta rakennusaikaiset häiriöt Kuninkaantien käytettävyydessä Vantaankosken kohdalla, ja toisaalta Kuninkaantien sujuva liikennöinti hotellin valmistuttua. Rakennusaikaisista häiriöistä olemme saaneet runsaasti esimakua jo kesän 2021 aikana jolloin Kuninkaantien Vantaankosken päädyssä tehtiin kaukolämpötöitä. Autoliikenne Kuninkaantien kautta oli tällöin lähes päivittäin estynyt ennalta ilmoittamattomina aikoina.

--- asukkaina olemme olleet jo pidempään liikennemotissa. Kuninkaantie on ollut suljettuna Ylästöön päin jo vuodesta 2019 saakka, eikä loppua ole näkyvissä. Kulku Myyrmäen suuntaan Kehä III:n kautta on erittäin hankalaa; jokainen voi kokeilla miten se hoituu ruuhka-aikana, kun jo liittyminen Hommaksentieltä Tuupakantielle on tuskaista. Mikäli kulkumme Vantaankoskenkin kautta hankaloituu, tulemme olemaan Vantaan asukkaina entistä enemmän epätasa-arvoisessa asemassa sujuvien liikennejärjestelyiden puutteen takia.

Hotellihanke tuleekin aloittaa ehdottomasti vasta sen jälkeen, kun Kuninkaantie on saatu korjattua (kaupungin suunnitelmissa aikaisintaan kenties vuonna 2025)."

=> Vastine: Tehty liikenneselvitykset (s. 102–106, liite). Rakennusaikaiset haitat ovat tilapäisiä. Kuninkaantien itäosan korjaaminen on kunnallistekniikan toteutussuunnitelmassa vuodelle 2025.

21. Yksityishenkilö, 13.9.2021:
1. "Vantaan kaupunki on pyytänyt mielipiteitä koskien Vantaankosken myllytontin kaavamuutoksen johdosta laadittua osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Koen olevani osallinen, koska ---."

=> 1. Mielipiteen antaja on ilmoittanut 14.9.2021, että tämä mielipide korvaa mielipiteen nro 7.

2. "Suoraan sanottuna osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saa kuvan, ettei kaavaa suunniteltaessa olla nähty metsää puilta. Kaavassa on keskitytty myllyn uudistamiseen ja uuteen hotellikompleksiin, mutta sen vaikutukset nykyiseen tonttiin ja sen ympäristöön ovat jääneet huomioimatta. Myllytontin siistiminen ja alueen kehittäminen on positiivista, mutta kun aluetta suunnitel-

laan muutettavaksi näinkin radikaalisti, täytyy ensin tutkia muutosten vaikutukset lähiympäristöön ennen kuin tehdään peruuttamattomia toimia. Aluetta tulee kehittää kunnioittaen nykyisiä rakennuksia, aluetta ja luontoa. Kaavan tulee myös varmistaa, että alueen viihtyisyys ja turvallisuus ei kärsi uusien suunnitelmien myötä. Ei voida tehdä ratkaisuja, jotka toisivat lyhytaikaisen hyödyn (Vantaa pääsee vihdoin "eroon" myllytontista), mutta pitkällä aikavälillä tuhoaisivat alueen luonnon, turvallisuuden, viihtyisyyden ja ainutlaatuisen historian."

=> 2. Tehty merkittävien vaikutusten arviointi ja havainnekuvia (s. 79–83, 88–110).

3. "Vantaankoski on Vantaan upeimpia alueita ja on syystäkin yksi Vantaan kuvatuimmista kohteista. Sen lisäksi alue on tärkeä paikka kalastajille, pyöräilijöille ja muille ulkoilijoille. Paikka on upea siitä huolimatta, että Kehä III on ihan sen vieressä. Nykyinen myllytontti ja sen metsikkö peittävät suurilta osin näkymän moottoritielle ja suojaavat myös myllyntonttia ja Vantaankosken aluetta sen melulta. Alueen luonne ja ulkomuoto muuttuisi täysin jos suurin osa tontin puista kaadetaan, myllyn ulkomuoto muutetaan tunnistamattomaksi sekä rakennetaan kolmen kerroksen uudisrakennuksia. Puhumattakaan lisääntyneestä melusta, joka alkaisi jo rakentamisen aikana ja lisääntyisi entisestään kun 250 asiakkaan ravintola, 150 asiakkaan hotelli sekä tapahtumapuisto, johon suunnitellaan mm. auto- ja muotinäytöksiä sekä konsertteja, valmistuisivat."

=> 3. Rantapuistoa laajennetaan. Myllytontin ulkoalueet säilytetään kaikille avoimina.

4. "Vantaan virkamiesten kertoman perusteella myllyn kunnostaminen on erittäin kallista ja sen onnistuminen on hyvin epävarmaa. Asukastilaisuudessa aluekaava-arkkitehti kertoi että Vantaa on esittänyt, että mylly suojellaan raunioksi, jos sen kunnostus ei onnistu. Tämä on ehdottomasti oikea päätös ja siitä tulee määrätä kaavassa. Myllyn tilalle ei saa missään nimessä rakentaa vielä uutta uudisrakennusta tai muuten käyttää siitä vapautuvaa rakennusoikeutta täyttämään tonttia entisestään."

=> 4. Mylly ansaitsee uuden tulevaisuuden. Museovirasto 26.2.2010 edellytti raunion korjaamista. Rakennussuojelun ensisijainen lähtökohta on rakennuksen käyttäminen. Rauniona säilyttämisen edellytykset ovat huonot (s. 97). Tehty kunto- ja kunnostettavuusselvitykset (s. 84–87, liitteet).

5. "Vantaa on ollut tietoinen alueen uniikista historiasta ja siitä että se on kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue. Kaupunki on uutta toimijaa hakiessa etsinyt toimijaa, "joka sitoutuu kunnostamaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaan myllyn sivurakennuksineen ja järjestämään myllylle sen luonteeseen soveltuvaa toimintaa". Mylly tulee näin ollen kunnostaa arvostaen sen historiaa, eikä muokata sitä täysin tunnistamattomaksi. Suunnittelussa tulee varmistaa ettei myllyä muokata uuteen hotellikompleksiin sopivaksi, vaan että uudet rakennukset sopivat olemassa olevaan rakennuskantaan. Nykyisissä suunnitelmissa hotellirakennukset näyttävät selkeästi päärakennukselta, johtuen niiden kirkkaan punaisesta värityksestä verrattuna myllyn hienovaraisemmasta vaaleasta värityksestä sekä erityisesti siitä, että hotellirakennukset ovat selkeästi korkeampia kuin myllyrakennus. Myllyn tulee olla selkeästi korkein rakennus vastarannalta katsottuna. Kolmikerroksiset hotellirakennukset ovat liian hallitsevia, jonka takia vaadin, että hotellirakennukset saavat olla maksimissaan kaksikerroksisia. Sen lisäksi vaadin, että myllyn ulkokuori tulee säilyttää mahdollisimman lähellä alkuperäistä ulkomuotoa. Myllyn korottaminen ja suuren terassin rakentaminen kiinni sen ulkoseiniin muokkaavat liian merkittävästi sen ulkomuotoa eivätkä kunnioita rakennusta, aluetta tai niiden historiaa. Terassin sijainti tulee vähintään muuttaa niin, ettei se näy vastarannalta. Vaadin myös, että kaavaan tulee määrätä, minkälainen toiminta on myllyn historian luonteeseen soveltuvaa. Kuninkaan Lohien julkisu udessa mainitsemat auto- ja muotinäytökset sekä konsertit eivät täytä näitä kriteerejä lainkaan ja Vantaan tulee varmistaa ettei niitä järjestetä."

=> 5. Maisemaselvityksessä s. 97 on katsottu, että hotelli voi olla osin kolme- ja osin kaksikerroksinen. Tehty perspektiivikuvat (s. 75), joista ilmenee, että hotelli ei hallitse maisemakuvaa. Uudisrakennusten väri on muutettu tervanväriseksi. Myllyn katto on tuhoutunut, joten vain kiviset ulkoseinät on suojeltu. Rakennuksen arkkitehtoninen kokonaishahmo kestää muutoksen. Rakennustyypille mylly/pienteollisuusrakennus on tyypillistä rakennusosien lisääminen käytön muuttuessa.

6. ”Kuninkaantie on merkittävin tie koko Suomen historiassa ja sen välittömään läheisyyteen rakennettava “saunabaari” ei kunnioita tämän kulttuurihistoriallisesti merkittävän alueen perinteitä tai historiaa. Saunabaarin ja sen myötä alastomien ja örveltävien ihmisten sijoittaminen näin lähelle yleistä kulkuväylää, joka on muun muassa lapsiperheiden suosittu ulkoilukohde, on täysin epäsopivaa ja vastuutonta. On kyseenalaista että sopiiko tämänlainen toiminta ollenkaan kulttuurihistoriallisesti merkittävään kohteeseen, joten tulee suunnitella että edes sen sijainti on mahdollisimman häiritsemätön. Edellisen luonnoksen suunniteltu sijainti moottoritien sillan alla on sopivampi paikka saunabaarille.”

=> 6. Alueella on ollut krouveja ja kestikievareita ja on nyt ravintoloita. Aamiaisrakennusta ei suunniteltu sillan alle, joka on tiealuetta, vaan myllyn pohjoispuolelle, joka on kuitenkin paras kalapaikka. Siksi aamiaisrakennus-sauna on siirretty navetan paikalle kievariksi.

7. ”Alueen maisemat ja luonne eivät saa kärsiä hotellihankkeen myötä. Alue on tärkeä virkistys- ja ulkoilualue. Kaavan tulee varmistaa, että näkymät suosittujen ulkoilureittien varrella (eli Kuninkaantien ja kosken toisella puolelta) muuttuvat mahdollisimman vähän. Asemakaava-arkkitehti kertoi tiedotustilaisuudessa, että jatkossa myllytontti voitaisiin sulkea mm. yksityistilaisuuksien aikana. Alue on määrätty virkistysalueeksi ja sen tulee pysyä avoinna. Kaavassa tulee varmistaa että alueelle on jatkossa vapaa pääsy ulkoilijoille ja että kalastuspaikat pysyvät avoimina. Aluetta ei saa jatkossa sulkea, edes yksityistilaisuuksien aikana. Puita tulee säilyttää tontin rajoilla mahdollisimman paljon niin, että maisema Kuninkaantieltä ja kosken vastarannalta muuttuvat mahdollisimman vähän. Kaavassa tulee määrätä tarkasti, mitkä puut on säilytettävä. Uusien puiden istuttaminen kaadettujen tilalle ei riitä. Myös valaistuksen tulee olla tarkasti määrätty kaavaan. Valaistuksen tulee olla hillitty, jotta se sopii miljööseen eikä siitä saa olla haittaa alueen luonnolle. Ymmärtääkseni hankkeeseen tehty lepakkoselvitys oli antanut ohjeistuksia valaistukseen liittyen. Näiden lisäksi meluselvitys täytyy tehdä. Lisääntyneen melun määrä pitää olla selvillä ennen näin suuren hankkeen aloittamista. Melusta ei saa olla haittaa lähialueen asukkaille, ulkoilijoille tai eläimille. Alueella on jo moottoritie- ja lentokonemelua, eikä ole varaa lisätä alueen melua entisestään. Esimerkiksi konsertit lisäisivät alueen melua liian merkittävästi.”

=> 7. Alue on asemakaavassa yleisten rakennusten tontti ja yleiskaavassa palvelujen aluetta. Rantapuistoa laajennetaan. Myllytontilla sallitaan ulkoilu ja merkitään ulkoilureitti, mutta tapahtuma-alue voidaan toki aidata tilaisuuksien ajaksi. Valaistuksesta annetaan kaavamääräys. Tehty meluselvitys, myös konserteista (s. 106–108, liitteet). Ulkokonsertteja ei tule lentomelun vuoksi.

8. ”Vantaankosken silta ja Kuninkaantie ovat kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä kohteita. Suunnitelmissa tulee varmistaa, etteivät tulevat hankkeet uhkaa näiden kohteiden historiaa, perinnettä tai kuntoa. On yleistä tietoa ettei Kuninkaantien kunto ole hyvä eikä se kestä kulutusta. Tie on sortuman takia jo suljettu kosken toisella puolella ja sen lisäksi toiseltakin alueelta liikkuminen on rajoitettu sortumavaaran takia. Kuten on myös tiedossa, Vantaalla ei ole varaa tai halua korjata edes nykyistä sortuma-aluetta joten kaupunki tuskin olisi valmis korjaamaan vielä suurempaa sortuma-aluetta tulevaisuudessa. Kaavoituksen tulee siis varmistaa, että Kuninkaantien ehjät osat eivät tuhoudu tämän hankkeen myötä. Vantaankosken silta on sekä Vantaan vanhin maatiesilta, että Vantaan ainoa säilynyt puusilta. Silta on painorajoitettu, eikä sen yli saa kulkea yli 3,5 t kulkuneuvot. Siitä huolimatta, olen huomannut useasti kun sillan yli kulkee bussit ja muut suuret ajoneuvot. Liikenneyhteydet myllytontille eivät ole kummoiset ja juna-asemat ovat noin kahdenkymmenen minuutin kävelymatkan päässä tontista. On siis oletettavaa, että merkittävä osa mahdollisista tulevista asiakkaista tulisivat kulkemaan alueelle henkilöautoilla. Hotelliin ja myllyyn on suunniteltu vain 46 autopaikkaa, vaikka asiakaspaikkoja on suunniteltu noin 400. Lähialueen ainoat yleiset parkkipaikat ovat Vantaankosken sillan toisella puolella. On siis varmaa, että asiakaspaikkojen suuren määrän ja myllytontin parkkipaikkojen vähyyden takia, sillan yli tulee kulkemaan huomattava määrä autoja. Sen lisäksi asiakastilaisuudessa asemakaava-arkkitehti kertoi, että kaavan suunnittelussa on varauduttu siihen, että autojen määrä hankkeen myötä lisääntyisi vain 46 auton verran vaikka asiakaspaikkoja on moninkertainen määrä. Asemakaava-arkkitehti kertoi että Vantaankosken- ja Kuninkaantie välittää lisääntyneen liikennemäärän, jos liikenne lisääntyy vain

46 autolla nykyiseen verrattuna. Tämä on täysin utopistista haaveajattelua ja täysin humpuukia. Vaadin, että selvitetään todenmukainen liikenteen määrä ja että miten tämä lisääntynyt liikenne vaikuttaa sillan ja tien kuntoon ja varmistaa että Vantaan historiallisesti arvokkain silta ja tie kestävät huomattavasti lisääntyneen kuorman. Vaadin myös että parkkipaikkojen määrä tarkistetaan ja korjataan, ettei lähialueen parkkipaikat ruuhkaudu."

=> 8. Kuninkaantien korjaus on ohjelmoitu vuodelle 2025. Tehty liikenneselvitykset (s. 102–106, liite).

9. "Vantaankosken toinen valttikortti on sen rauhallisuus ja sen helppokulkuisuus, jonka takia se onkin suosittu ulkoilualue. Tällä hetkellä autojen liikennöinti Kuninkaantiellä on suhteellisen pientä, sillä korona on rajoittanut lähellä olevien tilausravintoloiden toimintaa ja Kuninkaantie on suljettu suurilta osin. Siitä huolimatta, nykyiset suhteellisen vähäiset automäärät aiheuttavat vaaratilanteita. Sen lisäksi Kuninkaantiellä kulkee paljon pyöräilijöitä, sillä se on merkittävä pyöräilyreitti. Tie ja silta ovat kapeita ja silta on sen lisäksi painorajoitettu. Kuninkaantietä ja sillan yli kävellessä on jo nyt turvaton olo, sillä autot ja pyörät eivät tällä hetkelläkään pääse kulkemaan sujuvasti. Liikenneselvitys tulee tehdä, jotta tiedetään mitkä vaikutukset olisivat siinä tilanteessa, jossa mylly, hotelli, kartano ja viilatehdas olisivat täynnä. Pitää varmistaa, että liikenne on sujuvaa ja lähialueen asukkaat ja alueella ulkoilevat pystyvät kulkemaan turvallisesti. Liikenneselvityksessä tulee varmistaa, että lähialueen asukkailla on jatkossa turvallinen ja sujuva pääsy omille tonteille. Koskea ympäröi suosittu luontopolku, jota kuljetaan osittain pitkospuita pitkin. Pitkospuut ovat kapeat ja paikoittain sijaitsevat korkealla maasta. Paikoittain reitti on niin kapea, että muiden ulkoilijoiden ohittaminen polulla on mahdotonta. Ulkoilureitti ei tulisi kestämään lisääntynyttä ruuhkaisuutta, jota suunniteltu, alueen ominaisuuksien kannalta ylimitoitettu toiminta, toisi reitille."

=> 9. Tehty liikenneselvitykset (s. 102–106, liite). Pitkospuureitti ei kuulu kaavamuutokseen.

10. "Mielestäni on suoraan sanottuna edesvastuutonta, ettei Vantaan kaupunki asukastilaisuudessa kuullun mukaisesti katso tarpeelliseksi selvittää, onko hotellille edes kysyntää. Lentokenttähotelleja ja muita hotelleja Vantaalla on jo suuri määrä. Iso osa näistä on lisäksi vasta rakenteilla. Julkisuudessa on kerrottu että myllytontille rakennettavan hotellin suunniteltu asiakaskunta tulisi koostumaan entokenttä- ja kotimaanmatkailijoista. Vantaankosken mylly ei ole missään nimessä järkevä tai realistinen kohde lentokenttämatkailijoille "stopover -paikaksi" sillä julkiset yhteydet myllyltä lentokentälle ovat surkeat ja se sijaitsee suhteellisen kaukana lentokentästä verrattuna muihin lentokenttähotelleihin. Ainoa seikka, jonka takia tulevan hotellin voisi mitenkään yhdistää lentokenttähotelliksi, on alueen lentomelu. Tuskin kotimaalaisiakaan asiakkaita kiinnostaisi yöpyä "highway motel" tyyppisessä majoituksessa lento- ja moottoritiemelussa. Yleisenä sääntönä voisi pitää, että rakennus on liian lähellä moottoritietä, kun havainnekuviin on jouduttu erikseen selventää, että "hotelli ei ulotu kehä III:n luiskalle"."

=> 10. Vantaan majoituspaikoissa on maamme paras käyttöaste. Tehty meluselvitys (s. 106–108, liitteet). Tien luiska oli mainittu vastauksena ELY-keskukselle maaperän tutkimisesta.

11. "Hotellin tarve tulee selvittää ennen kuin kaavaa muutetaan näin olennaisesti. Ei voi sokeasti luottaa yrittäjän sanaan, etenkin kun tässä tilanteessa yrittäjän nykyinenkin yritystoiminta vaikuttaa lukujen valossa olevan hankaluuksissa (Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy teki vuonna 2020 tappiota 127 000 euroa ja sen omavaraisuusaste on laskenut 30% siitä huolimatta, että yritys sai erinäisiä tukia mm. Business Finlandilta ja Valtiokonttorilta noin 200 000 euroa). Vantaankosken myllyn toimijan haku on ollut vuonna 2018. Hakijoiden on tällöin pitänyt antaa selvitys yrityksen tuloslaskelmasta ja tase viimeiseltä kahdelta toimintavuodelta sekä selvitys hankkeen rahoituksesta. Vantaalle on selkeästi siis ollut merkitystä, että toimijan talous on kunnossa ja että myllyhankkeen rahoitus on varmaa. On selvää, että Kuninkaan Lohien taloustiedot ovat merkittävästi laskeneet viimeisen vuoden aikana. Kaavoitus ymmärrettävästi ei aina mene suunnitellun aikataulun mukaan, mutta näissä tilanteissa kun kaavoitus kestää usean vuoden, kaavoituksen tulee varmistaa, että yrityksen perustiedot ovat ajan tasalla ja sen lisäksi sopeuttaa suunnitelmat nykyaikaan sopivaksi. Uuden hotellin tarve alueella on laskenut näiden kolmen vuoden aikana, kun

muita hotelleja ovat valmistuneet ja puhumattakaan siitä, että korona on vähentänyt niiden tarvetta. Ei ole Vantaan tai meidän veronmaksajien eduksi että jouduttaisiin jatkossa pelastamaan Kuninkaan Lohet siinä mahdollisessa tilanteessa, jossa hotelli ja uusi tapahtumaravintola ja – puisto olisivat jo rakenteilla, mutta asiakkaita tai jopa yrittäjää ei enää ole. Asemakaava tulee valmistaa sellaista toimintaa ja toimijaa varten, joka menestyy alueella, kohottaa alueen arvoa, huomioi toimintaan liittyvät riskit ja parantaa Vantaan taloutta."

=> 11. Kaupunki selvittää hankkeen rahoituksen, mutta se ei kuulu asemakaavaan.

12. "Ensimmäisen myllyn kaavaluonnoksen julkaisun jälkeen tuli selkeä vastareaktio vantaalaisilta. Luonnoksesta jätettiin mielipiteitä ja hankkeesta koottiin adressi, jonka on allekirjoittanut noin 800 henkilöä. Yleinen konsensus oli, että hanke on liian suuri alueelle ja että suunniteltu toiminta ei sovi miljööseen. Positiivisina asioina ajateltiin mm. padon purkamista. Sen lisäksi omasta mielestäni aamupala-lodge oli ensimmäisessä luonnoksessa hyvä idea. On harmittavaa, ettei nykyisen kaavan valmistelussa olla huomioitu näitä mielipiteitä ollenkaan. Hotellin huonelukumäärää on käsittääkseni kasvatettu ja hotelli on vielä suurempi kuin mitä aikaisemmin suunniteltiin. Myllyn asiakaspaikkoja on lisätty entisestään ja pienehkö sauna- ja aamupala-lodge syrjäisessä paikassa on kasvatettu kaksi kertaa suuremmaksi saunabaariksi, heti historiallisen Kuninkaantien viereen. Nykyisessä luonnoksessa ei olla edelleenkään määrätty, että millainen toiminta sopii alueeseen. Sen lisäksi aikaisemmassa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa luki, että patoa on tarkoitus purkaa osittain, mutta nyt uudessa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa jostain syystä patoa "voidaan" enää purkaa osittain, eli sen purku näyttää epätodennäköisemmältä. Vantaan kaupungin asemakaava-arkkitehdin tulee ottaa huomioon ihmisten mielipiteet."

=> 12. Adressia ei ole saatu kaavan mielipiteenä kaupungin kirjaamoon. Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen. Kaava ei määrää purkamaan vaan oikeuttaa purkamaan osan padosta.

13. "Hanketta seuratessani on myös harmittanut Kuninkaan Lohien edustajien jokseenkin harhaanjohtavat kommentit mediassa, jotka heijastuvat täysin Vantaaseen ja heikentävät Vantaan imagoa. Hanketta yritetään myydä ihmisille sillä, että mylly kunnostetaan, Vantaankosken aluetta kohennetaan, pato puretaan ja kalavesiä parannetaan. Sen lisäksi jostain ihmeellisestä syystä he ovat harmitelleet sitä, että heidän hankkeen yhteydessä puhutaan hotellista. Tämä on erikoista, sillä mm. asemakaava-arkkitehti on vahvistanut, että kaavamuutosta on haettu hotellille. Todellisuudessa mylly on Vantaan omien selvitysten perusteella lähes mahdoton ja erittäin kallis korjata, liikenne- tai meluselvityksiä ei olla tehty, padon purkamista ei olla lähdetty edes selvittämään Natura selvityksellä ja käsittääkseni Kuninkaan Lohien tarkoituksena oli jossain vaiheessa rakentaa vesialueen päälle, jolla voisi olla haitallisia vaikutuksia esimerkiksi Vantaankosken kaloille. Kuten asemakaava-arkkitehtikin asukastiedotustilaisuudessa painotti, Vantaan arvoihin kuuluu avoimuus. Vantaan tulee varmistaa, että hanke esitetään jatkossa avoimesti ja totuudenmukaisesti."

=> 13. Kaupunki hakee kaavamuutosta hotellille. Tehty kunto-, korjattavuus- ja naturaselvitykset (s. 84–87, 101, liitteet). Vesialueelle saa rakentaa vain sillan ilman veteen ulottuvia pilareita.

14. "Alueella ja sen välittömässä läheisyydessä todistetusti esiintyy uhanalaisia, suojeltavia eläinlajeja, muun muassa saukkoja, vuollejokisimpukoita ja liito-oravia. Hotellihanke ei saa missään nimessä aiheuttaa haittaa näille suojeltaville eläinlajeille, eikä kaavoitus saa laiminlyödä heidän velvollisuutta tehdä keskeisiä selvityksiä. Asemakaava-arkkitehti kertoi asiakastilaisuudessa että joitakin oleellisia selvityksiä mahdollisesti siirretään pois myllyn kaavoituksen vastuulta muiden hankkeiden selvitettäväksi. Syynä oli se, että myllytontin hotellin kaava halutaan saada nopeammin valmiiksi. Tämä ei ole missään nimessä hyväksyttävää. Tähän hankkeeseen liittyvät selvitykset tulee tehdä kunnolla ennen kaavan julkistamista, eikä siirtää niitä hamaan tulevaisuuteen. Siinä on todellinen riski että, jos selvityksestä löytyisi jotakin huomautettavaa, olisi liian myöhäistä ottaa ne tässä kaavassa huomioon. Sen lisäksi ei ole edes varmaa että selvityksiä ylipäätään tehdään ollenkaan, jos toiset kaavahankkeet jostakin syystä kaatuisivat."

=> 14. Tehty naturaselvitys. Vantaan liito-oravaselvityksissä 2016 ja 2021 ei havaittu merkkejä liito-oravista (s. 99). Kaupunki on tehnyt kaavaselvitykset ja toimija rakentamissuunnitelmat.

15. ”Vantaankosken alue on ainutlaatuinen paikka, sillä harvaa luontokohdetta ympäröi yhtä urbaaninen alue. Tämä tekee samalla Vantaankosken alueen haavoittuvaksi, sillä pieneltäkin vaikuttavat muutokset saattavat tuhota alueen luonteen täysin. Vantaan tulee vaalia sen luontokohteita, koska niitä ei saa enää takaisin. Onko näin massiivisen hotellikylän ja tapahtumaravintolan tarve ja arvo todella niin suuri, että se oikeuttaa mullistamaan koko alueen ja oikeuttaa unohtamaan suunnitteluissa Vantaankosken luonnon, historian ja kulttuurin ja ihmisten turvallisuuden?”

=> 15. Alueelle soveltuva toiminta (palvelut) on harkittu yleiskaavassa.

22. Yksityishenkilö, 13.9.2021:
”Johdanto
Vantaan kaupunki on pitkään yrittänyt saada Vantaankosken myllyalueelle järkevää ratkaisua. Mylly paloi 2009 ja oli vuosia ilman vesikattoa. Myllyn kunnostus Vantaan kaupungin rahoittamana ei ollut realistinen vaihtoehto ennen edes nykyistä koronaviruksen aiheuttamaa kuntatalouden rahoituskriisiä. Tämänhetkisessä taloudellisessa tilanteessa kunnan rahoitus on entistä vaikeampaa. Kaupungin mahdollisuus Vantaankosken myllyn kunnostamiseen on kaavoittaa alueelle rakennusoikeutta, jonka ehdoksi tulisi myllyn korjausvelvoite. Tässä mielipiteessäni käyn läpi seikat, joiden pohjalta myllyalueen rakennushanketta pitäisi tarkastella ja tehdä samalla hankkeen riskikartoitusta. Annan myös oman ehdotukseni myllytontin käytöstä.

Vantaankoski virkistysalueena
Vantaankosken merkitys kaupunkilaisten virkistysalueena on kiistaton. Alueelle tullaan kävellen, polkupyörillä (osa valtakunnallista pyöräilyreittiä) ja autoilla. Esim. 29.3.2020 alueen parkkipaikat olivat täynnä autoja. Kauniilla säällä Vantaan vanhimalla kapealla museosillalla on ruuhkaa; ihmisiä, lastenvaunuja, polkupyöriä ja koiria. Alue on luontoarvoiltaan korvaamaton, joki ja sen ympäristö on epäilemättä Vantaan yksi kuvatuimpia kohteita. Sillalla saattaa sopivissa sääolosuhteissa olla lukuisia teleskooppikameroilla varustettuja valokuvaajia. Olen ---. Alue on jo nyt huomattavan tärkeä Vantaalaisten virkistyskalastukselle. Etenkin nuorten ja lasten kohdalla sitä ei voi korostaa liikaa. Parhaimmillaan koskialueella on saman aikaisesti kymmeniä kalastajia. --- yhteydessä on tullut myös esille ulkopaikkakuntalaisten merkittävä perhokalastajien määrä. Vantaankoskesta on kehittymässä valtakunnallisesti tärkeä perhokalastuskohde. Vantaankosken paine virkistysalueena tulee kasvamaan tulevaisuudessa, eikä alueelle pidä rakentaa mitään mikä rajoittaa alueen virkistyskäyttöä tai pilaa sen luontoarvoja. Tuhannet vantaalaiset ovat saaneet iloa, rauhaa ja virkistystä Vantaankoskesta. Kaupungin tehtävänä on suoda sama mahdollisuus myös seuraaville sukupolville.”

=> Vastine: Alue on varattu nykyisessä asemakaavassa yleisille rakennuksille 2100 k-m2 ja yleiskaavassa palveluille. Masuuniranta jää puistoksi. Ulkoilusta annetaan kaavamääräys.

”Vantaankoski kulttuurimaisemana
Alueella on merkittävää kulttuurimaisemallista arvoa. Vanha silta, kaupungin kunnostama viilatehdas, paloasema, palanut mylly ja myös vanha liki satavuotias navetta, joka kertoo ajasta, jolloin Vantaankoskella asui nykyistä paljon enemmän ihmisiä. Omalta osaltamme perheemme on kunnioittanut aluetta kunnostamalla kotimme --- alueen kulttuurimaisemaan sopivaksi.”

=> Vastine: Palaneen myllyn ulkoseinät, pääosa patoa ja paloasema suojellaan edelleen.

”Myllyalueen rakennushanke
Vantaan kaupunki hakee Vantaankosken myllytontin muutosta tapahtuma- ja hotellikäyttöön. Kuninkaanlohet Oy on aktiivinen toimija Vantaankoskella. Heillä on Vantaan kaupungin kunnostama viilatehdas tilausravintolana ja vanha koulurakennus, Kuninkaankartano, joka toimii lounas- ja tilausravintolana. Kuninkaanlohet Oy:n suunnitelmana on rakentaa myllytontille 40 huoneen hotelli, kievari ja sauna sekä myllyyn lisäosa, yhteensä 2090 k-m2. Mylly olisi tarkoitus korjata ja korottaa 1,2m. Vanha navetta purettaisiin. Businessideana on luoda myllytontille tapahtumakeskus. Istumapaikkoja myllyyn suunnitellaan 250, seisomapaikkoja vielä enemmän, jos tapahtu-

massa seistään. Hotellipaikkoja tulisi 80kpl. Kuninkaanlohien omistaja/yrittäjä --- visioi aluetta tapahtumakeskukseksi, jossa järjestetään mm autonäyttelyjä ja konsertteja. (Vantaan Sanomat 30.1.2020). Kyseinen visio on epärealistinen ja hyvin huolestuttava:"

=> Vastine: Voimassa olevan asemakaavan rakennusoikeus 2100 k-m2 ei kasva. Navetan paikalle rakennetaan kievari. Myllyn enimmäishenkilömäärä on 240.

1. "Alue on lentomelualuetta (Lden yli 60 dB) ja lisäksi tulee Hämeenlinnan tien ja Kehäkolmosen huomattava automelu. Alue ei sovellu meluhäiriön takia musiikkitapahtumiin. Vantaalla on lukuisia niihin erityisesti suunniteltuja tiloja."

   => 1. Tehty meluselvitys, myös konserteista (s. 106–108, liitteet). Ulkokonsertteja ei tule.

2. "Autonäyttelyt eivät sovi lähtökohtaisesti arvokkaan luonto- ja kulttuurikohteen perinteeseen. Autonäyttelyyn osallistuvat eivät tule paikalle kävellen taikka pyöräillen."

   => 2. Hotelleissa järjestetään autoesittelyitä lehdistölle ja maahantuojille, ei yleisölle.

3. "Vantaankoski alueena on pieni ja ahdas. Liikennöinti museosillalla on jo viikonloppuisin ja hyvän sään aikana hyvin ruuhkainen. Alue ei sovi suurten tapahtumien järjestämiseen. Liikennöinti tukkeutuisi täysin, jos alueelle saapuu kahdensadan auton rypäs koirien, lastenvaunujen ja muiden ulkoilijoiden joukkoon. Riski onnettomuuksien syntyyn on liian suuri."

4. "Autojen pysäköinti alueella viikonloppuisin on jo nyt ongelma. Visio 80 hotelliasukkaan, 220 tapahtumavieraan, kievarin asiakkaiden ja järjestävän tahon autojen pysäköinnistä on apokalyptinen [ilmestysmäinen]. Autopaikan minimi on 12,5 m2. Tilaa tarvitsisi järjestää kahdelle sadalle autolle. 2500 neliötä ja lisäksi tarvittava tila autojen kulkureiteille. Myllytontille liikennöinti on hankalaa. Kuninkaantieltä korkoero on noin 3m. Liittymässä Kuninkaantieltä on jyrkkä kulma. Kuninkaanlohien vaatimus linja-autojen kulusta myllytontille on perusteltu mutta järkevää toteutusta sille ei ole. Pysäköinti sillan toiselle puolen ei myöskään onnistu, museosilta on painorajoitteinen ja kuten edellä jo mainittu kapea ja ruuhkainen. Lisäksi Kuninkaantien idän suuntaan on suljettu, eikä sen korjaamisen aikataulusta ole mitään tietoa. Aluearkkitehti --- ei kysyttäessä 24.8.2021 antanut mitään vastausta siihen, miten liikennöinti ja autojen pysäköinti tullaan oikeasti järjestämään. Liikenneselvitystä ei yksinkertaisesti ole tehty. Suunniteltu 46 autopaikan ja bussin kääntöpaikka ei vastaa todellisuutta ja johtaa autopaikkojen lisärakentamiseen ja alueen luonto- ja kulttuuriarvojen tuhoon. Parkkialue natura kohteen vieressä ei ole tätä päivää."

   => 3.–4. Tehty liikenne-, melu- ja naturaselvitykset (s. 101–108, liitteet). Pysäköinti on siirretty pois natura-alueen vierestä. Bussin ajouran on mitoittanut liikenneinsinööri.

5. "Suunnitellun rakentamisen volyymi suhteessa tilaan ja miljööseen on ei ole mitenkään järkevissä mitoissa, rakennusneliöitä on jopa lisätty vuoden 2020 suunnitelmasta. Suunniteltu hotelli, kievari ja parkkialueet täyttävät alueen niin että koskialueen luonto- ja kulttuurimaisema menetetään."

   => 5. Hanke on kehittynyt. Alue on varattu nykyisessä asemakaavassa yleisille rakennuksille 2100 k-m2 ja yleiskaavassa palveluille.

6. "Hankkeen taloudelliset realiteetit ja riskit tulisi harkita uudestaan. Edessä on taloudellisesti erittäin epävarmat ajat ja kokonaviruksen aiheuttama pandemia muuttaa talouden rakenteita vääjäämättä. Pelko sen tai vastaavan pandemian uudestaan tulemisesta jää pysyvästi itämään. Ravintola- ja matkailualan toiminta on tällaisessa tilanteessa erittäin ahtaalla ja alan riskiluokitus on noussut hyvin korkeaksi. Riski Vantaan kaupungille ja sen asukkaille puolivalmiista tai konkurssiin menneestä hotelli- ja viihdekeskuksesta on otettava vakavasti. Alueen luonto- ja kulttuuriarvot on rakentamisen myötä tuhottu ja käsiin on jäänyt 2000 neliötä tilaa, josta kukaan ei huoli. Palanut mylly on tässä skenaariossa pieni murhe, kun joutuu ottamaan vastuuta alueesta kokonaisuutena ja pitkällä sukupolvien ylittävällä aikajanalla. Mitään tarvetta Vantaalla hotellirakentamiseen ei ole vielä pitkään aikaan. Esim. Flamingoon avattiin

230 hotellihuoneen lisäsiipi juuri vähän aikaa sitten. Minulle syntyi --- kertomasta (24.8.2021) se käsitys, että kaupunki ei ota vastuuta yksityisen yrityksen konkurssista myllytontilla. Tämä on lyhytnäköistä ja edesvastuutonta. Kaupunki ei kaavoita Tilausravintola Kuninkaanlohien tarpeiden mukaan vaan vantaalaisten ja heidän hyvinvointia ensisijaisesti edistäen."

7. "Tilausravintola Kuninkaanlohet Oy:n liikevaihto on 2020 oli 979 000 euroa. Tappioksi oli kirjattu 127 000 euroa. Tappio olisi ollut yli kaksinkertainen mutta Business Finlandian ja Valtiokonttorin tuki 137 000 euron tuki loivensivat tappiota. Oma pääosa on kutistunut 326 000 euroon ja velkaa yrityksellä on noin 1,5 miljoonaa. Tämä vuosi ei ole ollut kyseisellä toimialalla edellistä parempi, vaan tukirahojen ehtyessä liiketulokset voivat heiketä yhä edelleen. Koronapandemiaa ei ole voitettu ja sen vaikutuksen ravintola- tapahtuma-alalle ovat vaikeasti ennustettavissa. Mielestäni Kuninkaanlohet Oy ei ole taloudellisten riittävän vahva rakennushankkeisiin Vantaankoskella."

   => 6.–7. Kaupunki selvittää hankkeen rahoituksen, mutta rakentamisen rahoituskysymykset eivät kuulu asemakaavaan. Vantaalla on kysyntää hotelli- ja ravintolatiloille.

8. "Kuninkaanlohet Oy on ollut pitkään aktiivinen hotellihankkeessa. Vuoden 2011 hotellihanke keskeytyi ---/Formafutura lahjusoikeudenkäyntiin. Formafutura oli 2011 Kuninkaanlohien hotellihankkeen arkkitehtitoimisto. Hankkeen vastustaminen johti allekirjoittaneeseen ja hänen perheeseensä kohdistuneisiin tappouhkauksiin."

   => 8. Oikeudenkäynnissä Arkkitehtitoimisto Forma-Futura Oy:tä ei tuomittu. Uhkausasiassa on annettu syyttämättäjättämispäätös.

9. "Viime vuonna adressi "Ei hotellikylää Vantaankoskelle" keräsi 795 allekirjoitusta. Vantaalaiset ovat oikeasti huolissaan heille niin tärkeän virkistysalueen tuhoutumisesta. (www.adressit.com)."

   => 9. Adressia ei ole saatu kaavan mielipiteenä kaupungin kirjaamoon. Adressi on kuitenkin kaavan erillisenä liitteenä, jossa siihen vastataan. Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen.

"Mitä myllytontille pitäisi tehdä?
Vantaan kaupunki on joutunut käsittelemään asiaan virkamiesvoimin lukemattomia kertoja ja hyvin ymmärrettävää, että palaneen myllyn jatkosta syntyisi vihdoinkin hyvä ratkaisu. Mielestäni mylly voidaan maisemoida raunioksi, kuten monessa paikkaa maissa, missä historiallista rakennuskantaa on paljon ja niiden kaikkien kunnossapitäminen on täysin mahdoton tehtävä. Tällä raunioratkaisulla hotellirakentamisen tarve poistuisi ja myllytontti voitaisiin muuttaa puistoksi ja suojella. Vanha navetta on osa nykyistä miljöötä ja sen kunnostamista ja vuokraamista tulisi harkita joko kaupungin tai yksityisen toimesta. Meillä jokaisella pitkän uran tehneenä professionaalisella ihmisellä on tarve jättää perintö, jota seuraava sukupolvi kunnioittaa ja arvostaa. Myllytontin käytöstä päättävät henkilöt tekevät valintoja seuraaville sukupolville. Toivon myös, että mielipiteeni menee nyt kokonaisuudessaan päättäjille tiedoksi. Viime vuonna 31.3.2020 päivättyyn ja kirjaamoon toimittamastani kirjeestä oli jostain syystä jätetty osia pois ilmeisesti --- toimesta ja asiaa jouduttiin selvittelemään jälkikäteen."

=> Vastine: Mylly ansaitsee uuden tulevaisuuden. Rakennussuojelun ensisijainen lähtökohta on rakennuksen käyttäminen. Rauniona säilyttämisen edellytykset ovat huonot (s. 97). Navetalla ei ole suojeluarvoja, joten sen paikalle voidaan rakentaa uusi rakennus. Mielipiteet pyydettiin hankkimaan kokonaisina asiakaspalvelusta ja ne on myös annettu kokonaisina kahteen kertaan (asiakaspalvelusta ja 2.4.2020 sähköpostina).

23. Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys, Sllv, 14.9.2021:
"Pohjoisimmaksi edellisessä versiossa suunniteltu aamiaislodge-sauna-rakennus on nyt siirretty myllyn eteläpuolelle purettavan navettarakennuksen paikalle nimellä "Kievari ja sauna". Tämä siirto on Sllv:n mielestä erinomainen muutos. Näin Kehä III säilyy edelleen vankan puuston takana. Padon purku kalatien parantamiseksi on kiireisesti toteutettava suunnitelma. Lisäksi on kiitettävää, että ranta säilyy kaikille vapaana eikä mikään uusi rakenne tule ulottumaan vesialueeseen.

Verrattaessa kerrosaloja suunnitelmien välillä voidaan todeta, että 1750 k-m2 on kasvatettu 2090 k-m2:iin. Tästä kasvusta kuitenkin suuri osa on myllyn ja entisen sähkölaitoksen väliin rakennettavaa uudisosaa. Sen sijaan kolmesta hotellista kaksi on nyt kolmikerroksia, ja hallitsevat liikaa koskelta näkyvää maisemaa myllyä tummemmasta väristä huolimatta. Vanhan myllyrakennuksen päärakennuksena tulisi olla se hallitseva. Myllyrakennuksen korottaminen peräti 1,2 metrillä ei mielestämme kuitenkaan vastaa sen alkuperäisen suojelun tarkoitusta, mutta jos sillä korvataan uudisrakentamista, Sllv hyväksyy sen. Kaksi uutta hotellirakennusta nousevat Kehä III:n rampin yläpuolelle. Pohjoisnäkymän havainnekuvaan on piirretty puita hotellien ja rampin väliin muka peittämään, mutta lehdettömänä aikana näkymä on avoin, ja varsinkin jos puut vasta aiotaan istuttaa! Ilmeisesti syksy-kevät välillä ei hotelliin ole suunniteltu toimintaa sillä vain kesäisin kasvillisuus vaimentaa liikenteen melun. Silti lentomelu jää haitaksi. Kaava-alueen tila on lopulta pieni. Sllv katsoo, että yöpyvä turistimäärä on ylimitoitettu, joten hotellin kolmannet kerrokset tulee poistaa.

Aluetta ei myöskään saa valaista kirkkaasti eikä asentaa esim. julkisivuja korostavia valaistuslaitteita. Jokiluonnolle on suotava pimeän vuorokaudenajan rauha. Kaupunki on jo aiemmin sitoutunut siihen, että Vantaankosken kaikki suunnitelmat on lähetettävä lausunnolle Museovirastolle. Ovatko ”Alustavien asemakaavamääräysten” sisällön rajoitukset tulleet Museovirastolta? Ne ovat tälle alueelle todella tarpeelliset. Jos eivät, Museovirastolta pitää pyytää lausunto myllyn korottamisesta ja kolmikerroksisten rakennusten sopimisesta maisemaan. Museovirastosta mainitaan ainoastaan, että se on tehnyt masuunin tarkkuusinventoinnin ja koekaivauksia vuonna 2010.”

=> Vastine: Rantapuistoa on laajennettu. Rakentamisesta on tehty perspektiivikuvat, niissä mylly korostuu päärakennuksena. Myllyn korotus tarvitaan myllyn muuttamiseksi toimintakeskukseksi. Tehty melu- ja liikenneselvitykset. Annetaan valaistusmääräys. Museovirasto on delegoinut Vantaan arkeologian ja rakennusperinnön Vantaan kaupunginmuseolle.

”Liite 1
Vantaan ympäristöyhdistys ry 18.8.2004
KUNNALLISALOITE

Esitämme, että Vantaan kaupunki ryhtyisi toimenpiteisiin Vantaankosken myllyn ja sen lähialueen kehittämiseksi luontokeskukseksi. Alue on mielestämme mitä sopivin tähän tarkoitukseen niin kasvillisuuden kuin vesielementin (koski) vuoksi. Sinne on myös hyvät liikenneyhteydet. Mylly on osa Vantaan keskeisintä kulttuurihistoriallista maisemakokonaisuutta, lähellä mm. viilatehtaan kunnostettu niemi. Myllyrakennuksesta saisi oivan koulutus-, opastus- ja näyttelytilan koskialueesta ja Vantaan kaupunkiluonnon erityispiirteistä kaikkina vuodenaikoina. Luontokeskus kohottaisi koko alueen arvostusta ja antaisi kuntalaisille elämyksiä ja ainutlaatuisen kosketuksen Vantaanjokeen. Toivomme saavamme olla mukana tulevan luontokeskuksen suunnittelussa.
Vantaan ympäristöyhdistys ry, Länsi-Vantaan työryhmä

Liite 2
Vantaan ympäristöyhdistys ry 25.5.2005
LISÄESITYS ALOITTEESEEMME VANTAANKOSKEN MYLLYSTÄ

Vantaan kaupunki totesi vastauksessaan Vantaan ympäristöyhdistyksen luontokeskusaloitteeseen (18.8.2004) Vantaakosken myllystä, ettei ole kaavoituksellista estettä toteutukseen. Kaupungin mukaan esteet ovat taloudelliset.

Muistutamme kaupunkia edelleen viilatehtaasta, jota ennen paloa yritettiin vuosia saada kunnostukseen, vaan eipä rahaa silloin löytynyt! Vasta palon jälkeen, kun purku oli jo päätetty, saimme lukuisat yhdistykset, museoviraston ja median viilatehtaan taakse. Tästä alkoi uusi taistelu viilatehtaan rakennuksen puolesta. Nykyisin viilatehdas on merkittävä kaupungin ylpeyden aihe. Siksi haluamme nyt tulkita, että kaupunki lähtisi mielihyvin toteuttamaan luontokeskusta, varsinkin kun mylly on joka tapauksessa suojeltu. Suojelun ylläpidolla on kustannuksensa, mutta käytössä rakennus säilyisi nykyistä paremmin.

Esitämmekin, että Vantaan kaupunki viipymättä asettaisi esim. työryhmän suunnittelemaan ja ideoimaan, miten eri rahoituksia voisi luontokeskukselle saada. Uskomme, että kunnostettuna Vantaankosken mylly antaa kuntalaisille kestävän kehityksen mukaisia ja upeita luontoelämyksiä sekä tuo kunnalle säästöjä ja tuloja. Koska lähiseutua kehitetään paraikaa mm. maatalousmuseolla, ja ympäristössä on muitakin kulttuurirakennuksia, olisi myös myllyrakennus saatava arvoiseensa kuntoon ja käyttöön. Voisiko mylly jopa tuottaa sähkönkulutuksensa?

Haluamme edelleen olla mukana toteuttamassa luontokeskusta.

Vantaan ympäristöyhdistys ry:n Länsi-Vantaan työryhmä"

=> Vastine liitteisiin: Mylly on poltettu 2009. SIlv ei osallistunut tarjoutumiseen 2018 eikä enää mielipiteessään esitä luontokeskuksen rakentamista. Yleiskaavassa alue on varattu palveluille.

24. Yksityishenkilö, 13.9.2021:

"1. Asian tausta
Vantaan kaupunki on asettanut 14.8. – 14.9.2021 nähtäville Vantaankosken myllytontin asemakaavahankkeen 5.8.2021 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman (jäljempänä "OAS").

Kaavan taustalla on Vantaan kaupungin järjestämä toimijan haku, jonka yhteydessä kaupunki tarjosi Vantaankosken myllyä ja sen sivurakennuksia ostettavaksi paikan luonteeseen soveltuvan toiminnan järjestämistä varten sillä edellytyksellä, että rakennukset kunnostetaan.1 Hakuprosessin perusteella toimijaksi on valittu Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy (jäljempänä "Kuninkaan Lohet"). OAS:n mukaan kyseessä olevalla hankelähtöisellä asemakaavalla on tarkoitus mahdollistaa tapahtuma-, hotelli- ja ravintolatoiminta Vantaankosken myllytontilla.
1 Ks. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/139845_Vantaankosken_mylly_toimijan_haku.pdf, s. 2.

Mielipiteen antaja on osallinen, sillä hän on ---.

Mielipiteen antaja on antanut aikaisemmin mielipiteen 30.3.2020 hankkeeseen liittyvästä 16.3.2020 päivätystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Mielipiteen antaja huomauttaa, että tämä mielipide kumoaa hänen osaltaan aiemmin annetun mielipiteen.

2. Mielipide
Mielipiteen antaja ei pidä OAS:ssa esitetyn asemakaavan laatimista mahdollisena eikä tarpeellisena.

Hankkeen toteuttamiseen nyt OAS:ssa esitetyssä muodossa liittyy huomattava määrä ongelmia, joista osa on hyvinkin perustavanlaatuisia. Yksinkertaisesti OAS:ssa esitetyssä ehdotuksessa tulevaksi asemakaavaksi ei riittävässä määrin huomioida alueella jo voimassa olevia kaavoja, valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita eikä velvoittavaa lainsäädäntöä. Hankkeen vaikutuksia ei myöskään ole selvitetty lainsäädännön edellyttämällä tavalla."

=> Vastine: Vaikutuksia valtakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen sekä teolliseen rakennus- ja kulttuuriperintöön on arvioitu (s. 22, 75, 88–89, 96–99) ja tehty diplomityö (liite).

"3. Yksityiskohtaiset perustelut

3.1. Hanke ei ole voimassa olevan lainsäädännön ja hierarkkisesti ylempien kaavojen mukainen

3.1.1. Kaava-alue on maakuntakaavan mukaan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue ja virkistysalue sekä yleiskaavan mukaan kyläkuvallisesti arvokas alue

Kaavoitettava alue on osoitettu sekä voimassa olevassa että uudessa toistaiseksi vailla lainvoimaa olevassa maakuntakaavassa muun muassa kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Lisäksi alue sijaitsee valtioneuvoston periaatepäätöksellä hyväksymällä valtakunnallisesti merkittävällä maisema-alueella (1995)."

=> Vastine: Uusi maakuntakaava (2020) on tullut tältä osin voimaan. Se on hyvin yleispiirteinen (1:100 000), mutta tarkkaan katsottaessa Hämeenlinnanväylän, Kehä III:n ja Vantaanjoen välialue

on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja lentomelualuetta, Vantaanjoki on natura-aluetta. Sen sijaan Vantaanjoen itäranta, joka ei kuulu kaavamuutokseen, on virkistysaluetta sekä kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta. Valtioneuvosto on antanut uuden päätöksen 18.11.2021 valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista, joihin kaava-alue kuuluu.

”Maakuntakaavan kaavamääräysten mukaan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeän alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen ja turvattava merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen. Tällaisia alueita kaavoitettaessa tulee yksityiskohtaisemman suunnittelun pohjautua ajantasaisiin yksityiskohtaisiin selvityksiin ja analysointeihin kunkin osa-alueen arvoista. Kulttuuriympäristön erityisominaisuudet antavat lähtökohtia suunnittelulle ja toteutukselle ja vaikka ne usein asettavat myös reunaehtoja, ne eivät estä alueiden tai kohteiden monipuolista käyttöä ja kehittämistä.”

=> Vastine: Nyt voimassa olevassa maakuntakaavassa alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä. Maakuntakaava on hyvin yleispiirteinen. Kaavamääräys ei estä rakentamista.

”Kulttuuriympäristöjen ominaispiirteet ilmentävät alueen kulttuurin vaiheita sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta. Koska uudet rakennukset ja rakenteet, täydennysrakentaminen ja käytön muutokset muuttavat ja luovat kulttuuriympäristöä, uutta rakennettaessa on huomioitava olemassa oleva rakennuskanta ja ympäristö.

Edellä mainitun lisäksi kaavoitettava alue on osoitettu sekä voimassa olevassa että uudessa toistaiseksi vailla lainvoimaa olevassa maakuntakaavassa virkistysalueeksi, joka tulee varata yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava virkistyskäyttöedellytyksien säilyminen, alueen saavutettavuus, riittävä palvelu- ja varustetaso sekä ympäristöarvot ja osoittaa maakuntakaavakartalle merkittyjen ulkoilureittien jatkuvuus virkistysalueella. Virkistysalueiden suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueiden ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta. Virkistysalueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa vaikutusten arvioinnin perusteella yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta tarpeellisia paikallisia väyliä ja yhdyskuntateknisen huollon laitteita ja rakenteita. Välttämättömien väylien suunnittelussa on turvattava virkistysyhteyksien mahdollisimman esteetön ja turvallinen jatkuminen.”

=> Vastine: Lainvoimaisessa maakuntakaavassa (2020) virkistysalue on tällä kohdalla Vantaankosken itäpuolella, samoin sekä vanhassa että uudessa yleiskaavassa (s. 23–24).

”Lisäksi Vantaan voimassa olevassa yleiskaavassa (2007) Vantaankosken myllytontti on määritelty kyläkuvallisesti arvokkaaksi alueeksi.

Kulttuurihistoriallisesti arvokas kylämaisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sen kylämaisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, rakennukset pihapiireineen tai puistoineen, maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet ja yksittäispuut sekä pellot on säilytettävä. Alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa sen kyläkuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Alueella olevia rakennuksia ei saa purkaa ilman lupaa eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on niin ikään luvanvaraista.”

=> Vastine: OAS:issa todetaan, että kaavaselostuksessa esitetään suhde valtakunnallisiini alueidenkäyttötavoitteisiin, maakuntakaavaan ja yleiskaavaan. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on huomioitu ja tarkennettu maakuntakaavassa ja maakuntakaava yleiskaavassa. Yleiskaavassa alue on varattu palveluille, joten niitä saa alueelle rakentaa. Rakentamisesta on laadittu havainnekuvia.

”3.1.1.1. Uudis- ja korjausrakentaminen ei sovellu olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäristöön.

OAS:n kirjatun alustavan kaavamääräyksen mukaan myllyn tulee erottua tontin päärakennuksena. Mielipiteen laatija pitää kyseistä kaavamääräystä hyvänä ja toteaa, että määräyksen tosiasiallinen noudattaminen on äärimmäisen tärkeää maakuntakaavan, yleiskaavan, valtioneuvoston periaatepäätöksen sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (2017) edellyttämän kulttuuriympäristön ja maiseman turvaamisen vaatimuksen täyttämiseksi ja sen varmistamiseksi, että alueella tapahtuva rakentaminen sopeutetaan sen kyläkuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Valitettavasti OAS:in sisällytetyistä luonnoskuvista ilmenee, ettei kyseistä kaavamääräystä ole nykyisten suunnitelmien myötä mahdollista tosiasiallisesti noudattaa.

OAS:in sisällytetyistä luonnoskuvista ilmenee, että suunniteltujen kahden kolmikerroksisen hotellirakennusten koko kolmas kerros nousee hotellirakennusten edessä olevan kievarin yläpuolelle vieden katsojan silmän automaattisesti kyseisiin hotellirakennuksiin myllyn sijaan (ks. OAS:in sisällytetty kuva nimeltään ”Näkymä koskelle itään, luonnos.”). Pohjoisesta katsottuna kolmikerroksiset hotellirakennukset vievät vastaavasti katsojan huomion pois myllystä niiden koon sekä sen, että kyseisten hotellirakennusten harja nousee myllyä korkeammalle, takia (ks. OAS:in sisällytetty kuva nimeltään ”Näkymä pohjoiseen, luonnos.”). Kaava-alueen lounaispuolelta katsottuna myllyä ei näkyisi ollenkaan kahden kolmikerroksisen hotellirakennuksen peittäessä sen kokonaisuudessaan taakseen. Näin ollen tarkasteltaessa hotellirakennuksia mistä tahansa ilmansuunnasta kolmikerroksiset hotellirakennukset vesittävät käytännössä OAS:in kirjatun alustavan kaavamääräyksen myllyn erottumisesta tontin päärakennuksena.”

=> Vastine: Asemakaavamuutoksen päätavoite on myllyn korjaaminen toimivaan käyttöön. Hanke sisältää hotellin, jonka rakennusmassa on kolmeosainen. Maisemaselvityksessä s. 97 on katsottu, että hotelli voi olla osin kolme- ja osin kaksikerroksinen. Tehty perspektiivikuvat (s. 75), jotka osoittavat, että hotellin kolmekerroksinen osa sopii maisemaan. Myllyn lähellä hotelli on kaksikerroksinen. Valkoista myllyä korotetaan. Hotellista ja kievarista tulee tervanväriset. Uusi rakentaminen korostaa myllyä historiallisen ympäristön keskipisteenä.

Viitekuvia.

=> Vastine: Päärakennus ei välttämättä ole alueen isoin eikä korkein rakennus, vaan rakennusta voidaan korostaa sijoittelulla, muodolla, värillä ja arkkitehtuurilla. Ratkaisusta esitetään havainnekuvia. Mylly ei näy etelästä, lounaasta, lännestä, luoteesta eikä pohjoisesta puuston vuoksi eikä Kehä III:n rampin vieressä ole kevyen liikenteen raittia, josta paikkaa voisi tarkastella. Tärkeimmät näkymät ovat koskelta päin ja niistä on tehty perspektiivikuvat. Vantaankoskensillaltakin katsottuna puusto peittää nykyisen navetan ja tulevan hotellin kolmikerroksisen osan.

”Toisaalta on myös hyvin nurinkurista, että myllyyn tehtäväksi esitetty ja sen ulkoasua olennaisesti muokkaava muutos – myllyn korotus 1,2 metrillä – on oikeastaan ainoa syy, jonka myötä voisi olla mahdollista perustella myllyn erottuvan tontin päärakennuksena siinäkin tapauksessa, jossa hotellirakennukset olisivat vain kaksikerroksisia. Tähän seikkaan kiteytyy OAS:ssa esitettyihin suunnitelmiin liittyvä perustavanlaatuinen ongelma: vastoin hierarkkisesti ylempien kaavojen sekä valtioneuvoston periaatepäätöksen määräyksiä OAS:an toteuttamisen myötä nykyinen rakennuskanta ja ympäristö joutuu sopeutumaan uudisrakentamiseen, eikä päinvastoin.”

=> Vastine: Mylly ei kerro vain historiasta vaan myös tulevaisuudesta. Myllystä on suojeltu vain kiviset ulkoseinät, koska myllyn sisusta ja katto ovat palaneet. Siten myllyä voidaan korottaa uuden toiminnan tarvitsemaa parvea varten. Ilman uutta toimintaa mylly raunioituu.

”Yli kaksikerroksisen uudisrakentamisen ei voida perustellusti katsoa soveltuvan olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäristöön myöskään sen takia, että Vantaankosken myllytontin lähialueen asemakaavat sallivat vain maksimissaan kaksikerroksisia rakennuksia. Mielipiteen antaja katsoo, ettei kaavan voida katsoa noudattavan hierarkkisesti ylempiä kaavoja ja valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita tilanteessa, jossa myllytontille laadittavassa kaavassa sallitaan kolmikerroksisten hotellirakennusten rakentaminen.”

=> Vastine: Ylempiasteisissa kaavoissa ei määritellä kerroslukuja. Tontilla on sijainnut korkea masuuni. Uudisrakentaminen sijoittuu huomattavasti Kuninkaantiellä olevaa muuta rakentamista alemmaksi notkoon. Tehty maisemaselvitys sekä havainne- ja perspektiivikuvia (s. 75–76, 98).

”OAS:ssa esitetty myllyyn suhteen toteutettavat muutostyöt eivät myöskään täysin sovellu myllyn, alueen ja ympäristön ominaisuuksiin. Vantaankosken myllyn ja padon rakennushistoriaselvityksessä 2020 myllyn on todettu olevan edustava esimerkki muun muassa alueensa, rakennusaikansa, tai lajityyppinsä tyypillisestä tyylistä, sekä yhden myllyn alkuperäisyysarvon on todettu olevan sen säilynyt kokonaismuoto. Myllyn on todettu muodostavan tärkeän näkymän etenkin Vantaankosken sillalta katsottaessa.2

2 Heli Haavisto ja Vantaan kaupungin museo, Vantaankosken mylly ja pato – rakennushistoriaselvitys 2020 (Vantaan kaupunginmuseo 28.10.2020), s. 90.”

=> Vastine: Rakennushistoriaselvityksessä 28.10.2020 s. 95 katsotaan, että myllyä voidaan korottaa: ”Rakennus ei ole enää alkuperäisessä kunnossa. Sen katto on tuhoutunut tulipalossa 2009 ja alkuperäinen korkeus on menetetty. Rakennuksen arkkitehtoninen kokonaishahmo kestää muutoksen. Rakennustyypille (mylly/pienteollisuusrakennus) on tyypillistä rakennusosien lisääminen käytön muuttuessa.” Kaupunginmuseo on antanut lausunnot 14.9.2021 (nro 25) ja 15.8.2022 (liite).

”OAS:an kirjatun alustavan kaavamääräyksen mukaan myllyyn saa liittyä terassi, joka on suunnattu kosken suuntaan. Vantaankosken sillalta katsottuna tällaisen terassin rakentaminen muuttaisi myllyn alkuperäisyysarvoihin sisältyvää kokonaismuotoa ja ulkoasua tavalla, jonka voidaan todeta turmelevan myllyn kulttuurihistoriallisesti arvokasta luonnetta. Terassin rakentaminen kasvattaisi myös Vantaanjokeen kohdistuvia riskejä (ml. esimerkiksi riski siitä, että terassilla oleskelijat heittäisivät tupakantumppejaan Natura-alueeksi luokiteltuun Vantaanjokeen) sekä lisäisi Vantaankosken ulkoalueella jo huomattavissa määrin ilmaantuvaa melusaastetta. Mielipiteen antaja katsoo, ettei kaavan voida katsoa noudattavan hierarkkisesti ylempiä kaavoja ja valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita tilanteessa, jossa se sallii terassin rakentamisen myllyn yhteyteen.”

=> Vastine: Terasseja ja parvekkeita saa rakentaa ilman kaavamääräystäkin rakennusalan ulkopuolelle, jos ne sallitaan rakennusluvassa. Siten kaavamääräys voidaan poistaa.

”3.1.1.2. Alueen kerrosalamäärä on ylimitoitettu

Kaava-alueella voimassa oleva asemakaava on 32 vuotta vanha ja se on laadittu nk. kasinosuunnittelun aikakaudella, jolle oli ominaista kiinteistöjen jalostaminen pääoma- ja kiinteistömarkkinoita varten ja nytkin kyseessä olevaa hanketta vastaavat hankelähtöiset kaavamuutokset. Kyseisellä aikakaudella yhtiöt saattoivat luoda kuvitteellisia rakennushankkeita ja hakea kaupungilta kaavamuutoksen kautta lisää rakennusoikeutta, joka johti yhtiön omistaman tontin arvon nousuun ja vahvisti yhtiön tasetta. Tietyllä kaava-alueella toteutettavasta hankkeesta saattoi lopulta jäädä jäljelle vain alueelle kaavoitettu lisärakennusoikeus ja/tai monttu, kuten on todettu käyneen esimerkiksi surullisenkuuluisan kiinteistösijoitusyhtiö Notareal Oy:n (lue: Not a real) tapauksessa. Kasinosuunnittelun aikakaudella kaupungin kaavoitusta erityisesti Kehä III:en ympäristössä ohjasi pitkälti nousukautta elävien yritysten halu laajentua.3

3 Sari Hirvonen ja Vantaan kaupunki, Ruraali urbaani – Vantaan kaupunkisuunnittelun historia (Vantaan kaupunki C18:2005), s. 155-161.”

=> Vastine: Asemakaavan Y-tontti on yleisten rakennusten korttelialue ja on siten kaavoitettu kaupungin omiin tarpeisiin eikä kasinomarkkinoille. Rakennusalat sijoittuvat olevien tai purettujen rakennusten paikoille. Asemakaavan vanhentuminen edellyttää, että merkittävä osa asemakaavasta

olisi toteuttamatta (MRL 60 §), joten yksittäinen rakentamatta jäänyt tontti ei tee asemakaavaa vanhentuneeksi. Tämä tontti ei myöskään ole rakentamaton.

”Mielipiteen antaja on taipuvainen olettamaan, että Kehä III:en välittömässä läheisyydessä olisi mahdollisesti ylikorostettu laadittavien asemakaavojen rakennustehokkuutta muiden kaavaan liittyvien seikkojen kustannuksella myllytontin voimassa olevan asemakaavan laatimisajankohtana, jotta kaupungin oli mahdollista täyttää hankkeita käynnistäneiden tahojen intressit ja nauttia kaupungille kaavahankkeiden jalostamisen johdosta koituvista taloudellisista hyödyistä4. Sekä kaava-alue että alue sen ympärillä on kuitenkin kehittynyt sekä muokkautunut näiden kymmenien vuosien saatossa ennen muuta tärkeäksi ulkoilu- sekä virkistysalueeksi vastoin kyseisellä aikakaudella vallinnutta käsitystä kyseisten alueiden kehityksestä tulevaisuudessa.
4 Vantaan kaupungin hyödyistä, ks. ibid., s. 157.”

=> Vastine: Asemakaavan 180500 Vantaankoski kaavaselostuksen 20.4.1988 s. 6 mukaan asemakaavalla on pyritty luomaan edellytykset lähinnä virkistys-, kulttuuri- ja matkailutoimintojen sijoittumiselle alueelle ja käsi- ja taideteollisuusoppilaitoksen kurssikeskus vanhaan myllyyn.

”Alustavissa 6.2.2020 ja 16.3.2020 päivätyissä osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa oli suunniteltu, että alueen kerrosalamäärä tulisi kaavan hyväksymisen myötä olemaan 1750 k-m2 + säilytettävät rakennukset laajennuksineen. Useat osalliset huomauttivat olevansa huolissaan jo edellä mainituista osallistumis- ja arviointisuunnitelmista annetuissa mielipiteissä siitä, että suunnitelmat olisivat kooltaan ylimitoitetut ottaen huomioon sekä Vantaankosken myllytontin että koko Vantaankosken alueen ympäristön, koon ja ominaisuudet. Edellä mainituista huomioista huolimatta nyt uusitussa OAS:ssa ehdotetaan, että kaavan hyväksymisen myötä alueen kerrosalamäärä tulisi olemaan 2090 k-m2. Lisäksi asemakaavaa valmisteleva asemakaava-arkkitehti totesi 24.8.2021 pidetyssä asukastilaisuudessa, että OAS:ssa esitetty alueen kerrosala on kasvanut verrattuna 6.2.2020 ja 16.3.2020 päivättyihin osallistumis- ja arviointisuunnitelmiin.”

=> Vastine: Hanke on kehittynyt. Kerrosala on kasvanut suhteessa vuoden 2020 luonnoksiin, mutta on likimain sama (2090 k-m2) kuin voimassa olevassa asemakaavassa (2100 k-m2). Lisäyksestä 290 k-m2 sijoittuu myllyn purettavien osien paikalle, mistä ei aiemmin ilmoitettu kerrosalaa.

”Se, että kaava-alueen nykyinen 2100 k-m2 kokoinen rakennusoikeus jäisi juuri ja juuri ylittymättä ei mielipiteen antajan käsityksen mukaan missään nimessä tarkoita sitä, etteikö nyt OAS:ssa suunniteltua rakentamista voitaisi pitäisi liian tehokkaana kaava-alueen ja sen välittömässä ympäristössä olevien alueiden ja ympäristön kannalta ottaen huomioon sen, mitkä tekijät ohjasivat myllytontilla voimassa olevan kaavan kaavoitusta sen laatimisen aikaan ja erityisesti sen, miten alue on tosiasiallisesti kehittynyt viimeisen 32 vuoden aikana. Erinomaisena esimerkkinä OAS:sta ilmenevästä korkean rakennustehokkuuden ongelmatiikasta ja sen vaikutuksista esimerkiksi uudisrakennusten massoitteluun toimii se, että OAS:ssa on katsottu tarpeelliseksi tarkentaa, että ”Hotellirakennus ei ulotu Kehä III:n luiskalle”. On selvää, että kaava sallii liian tehokkaan rakentamisen sen ympäristöön nähden, mikäli sen laatija katsoo tarpeelliseksi huomauttaa, etteivät kaava-alueen rakennukset ulotu kehätielle.”

=> Vastine: Rakennusalat on sijoitettu voimassa olevan asemakaavan, paikalla olevien (mylly, navetta, vpk) ja aiemmin olleiden rakennusten paikoille. Rakentaminen mahtuu hyvin tontille. Voimassa olevan asemakaavan rakennusoikeus ei ylity. Alueella on toiminut mm. masuuni ja saha. Kehä III:n luiska mainitaan vastauksena Uudenmaan ELY-keskuksen kannanottoon 23.3.2020.

”Mielipiteen antaja haluaakin alleviivata nyt jo useaan otteeseen ja usean tahon toimesta kaavan suhteen esitettyä huolta siitä, että alueelle suunniteltu rakentaminen ei sovellu mittasuhteiltaan alueen ympäristöön ja sen arvoihin. Erityisesti vanhojen rakennusten säilyttämisen ja muutoinkin ympäristönäkökohtien huomioon ottamisen on todettu edellyttävän tietyissä tilanteissa voimassa olevassa kaavassa jo vahvistetun rakennusoikeuden alentamista5. Mielipiteen antaja katsoo, että alueelle suunniteltu kerrosalamäärä on ylimitoitettu ja sitä tulisi alentaa maakuntakaava, yleiskaavan ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden määräysten noudattamiseksi.

5 Pekka Hallberg – Auvo Haapanala – Ritva Koljonen – Hannu Ranta – Jukka Reinikainen, Maankäyttö- ja rakennuslaki (Alma Talent 2020), s. 36."

=> Vastine: Rakentaminen mahtuu alueelle hyvin, mylly ja paloasema säilyttäen. Tontti sijaitsee ympäröivää rakentamista alempana. Maisemaan sopivuudesta on laadittu perspektiivikuvia.

"3.1.1.3. Alueella sallitaan harjoitettavaksi toiminta, joka ei sovellu alueen luonteeseen

Kuten todettu kohdassa 1 Vantaan kaupunki on alun perin tarjonnut Vantaankosken myllyä ja sen sivurakennuksia ostettavaksi paikan luonteeseen soveltuvan toiminnan järjestämistä varten. OAS:in sisällytetyistä alustavista kaavamääräyksistä ilmenee, että alueelle saisi sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluja, kuten toiminta- tai tapahtumakeskuksen, hotellin, koulutus-, ravintola-, kylpylä-, sauna- ja muita liike- ja palvelutiloja, ei kuitenkaan asuntoja, palveluasuntoja, päiväkotia, eikä päivittäistavarakauppaa.

Kuninkaan Lohet on Vantaan kaupungin järjestämän toimijan haun jälkeen visioineet julkisesti, että alueella voisi järjestää muun muassa autonäyttelyitä, muotinäytöksiä ja konsertteja.6 Useat osalliset (ml. mielipiteen antaja) ovat jo 16.3.2020 päivätystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antamissaan mielipiteissä todenneet, että Kuninkaan Lohien myllytontille visioima toiminta ei sovellu myllytontin luonteeseen. Ottaen huomioon voimassa olevan maakuntakaavan, valtioneuvoston periaatepäätöksen, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, alueen ominaispiirteet, Kuninkaan Lohien ja osallisten eriävät näkemykset myllytontille sopivasta toiminnasta ja sen, että Vantaa on tarjonnut myllyä ostettavaksi nimenomaan myllytontin luonteeseen soveltuvan toiminnan järjestämistä varten, mielipiteen antaja katsoo, että kaavassa tulisi määritellä nyt ehdotettua tarkemmin se, mitä toimintaa Vantaa sallii alueella harjoitettavan.
6 Vantaan Sanomat, "Vantaankosken arvorakennus saa uuden alun: myllystä suunnitellaan tapahtumataloa ja sen viereen majoitustiloja" (30.1.2020)."

=> Vastine: Alueelle soveltuva toiminta on harkittu yleiskaavassa, joka sallii palvelut. Hotelleissa ja ravintoloissa järjestetään yleisesti erilaisia tapahtumia, kuten autoesittelyjä, muotinäytöksiä, häitä ja konsertteja. Näitä on ollut jo vuosia myös Viilatehtaalla. Autoesittelyt on suunnattu lehdistölle ja maahantuojille, ei yleisölle. Ne ovat koulutuspainotteisia yritystapahtumia ja niissä esitellään enintään viittä autoa. Kuluttajille autoja esitellään autoliikkeissä ja automessuilla.

"Tieto Kuninkaan Lohien visiosta on nyt saatettu Vantaan kaupungin tietoon useamman kerran ja usean tahon toimesta. Mikäli Vantaan kaupunki vastoin edellisessä kappaleessa esitettyä ei määrittelisi asemakaavassa tarkemmin alueen luonteeseen soveltuvaa ja sillä harjoitettavaksi sallittua toimintaa, mielipiteen antaja katsoo Vantaan kaupungin vahvistavan passiivisuudellaan sen, että alueella tulee ainakin saada pitää autonäyttelyitä, muotinäytöksiä sekä konsertteja. Osallisten mielipiteiden perusteella on selvää, ettei siitä, sopiiko kyseinen toiminta myllytontin luonteeseen, ole nyt eikä ole ollut olemassa konsensusta toimijan haun järjestämisen aikaan. Näin ollen objektiivisesti tarkasteltuna mahdolliset toimijan haun järjestämisen aikaan myllytontista kiinnostuneet toimijat eivät ole voineet olla tietoisia siitä, minkälaisen toiminnan Vantaan kaupunki on katsonut soveltuvan luonnon ympäröimälle ja kulttuurihistoriallisesti merkittävälle myllytontille. Mielipiteen antaja katsookin, että yhdenvertaisen kohtelun ja mahdollisuuksien tasa-arvon varmistamiseksi Vantaan kaupungin tulisi tässä tilanteessa järjestää uusi toimijan haku ennen kaavan laatimista, johon pääsisivät osallistumaan myös sellaiset tahot, jotka eivät ole mahdollisesti osallistuneet aikaisempaan hakuun alueella harjoitettavaksi esitetyn toiminnan rajauksen takia."

=> Vastine: Toimijan haun aikana (2018) on ollut voimassa palvelut salliva yleiskaava (2007).

"Niin ikään ollessaan tietoinen Kuninkaan Lohien visiosta, Vantaan kaupungin tulee huomioida kyseinen visio nyt valmisteltavan kaavan valmistelussa. Toisin sanoen mielipiteen antaja katsoo, että Vantaan kaupungin tulisi huomioida se, että alueella tullaan mahdollisesti järjestämään muun muassa autonäyttelyitä ja konsertteja kaikissa alueen suhteen laadituissa sekä vielä mahdollisesti laadittavissa selvityksissä."

=> Vastine: Tehty liikenneselvitykset ja vertailu vastaaviin kohteisiin (s. 102–106, liite).

”3.1.1.4. Suunnitelmat rajoittavat virkistystä ja ulkoilua

OAS:in sisällytetyistä alustavista kaavamääräyksistä ilmenee muun muassa, että Vantaankosken välitöntä ranta-aluetta ei saa rajata tai sulkea ja kulkeminen alueella tulee sallia, ulkoalueet tulee säilyttää kaikille avoimina, alueelle ei saa pystyttää aitoja eikä tonttia saa aidata. Mielipiteen antaja pitää kyseisiä kaavamääräyksiä hyvinä ja uskoo niiden olevan tärkeitä sen varmistamiseksi, että maakuntakaavan virkistysaluetta koskevat määräykset sekä valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sisällytetty edellytys huolehtia virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta otetaan huomioon ja alueen virkistysmahdollisuudet säilytetään.

Mielipiteen antaja kuitenkin huomauttaa, että vastoin OAS:an sisällytettyjä alustavia asemakaavamääräyksiä asemakaavaa valmisteleva asemakaava-arkkitehti totesi 24.8.2021 pidetyssä asukastilaisuudessa, että kaava-alueella sijaitsevaa tapahtumapuistoa voidaan pitää kiinni.

Kaavoitettava alue on varattu maakuntakaavassa nimenomaan yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun – ei yksityistapahtumien järjestämiseen – ja tästä syystä mielipiteen antaja katsoo, ettei mitään osaa kaava-alueen ulkoalueista tulisi saada rajata missään tapauksissa niin, että yleisölle ei olisi yleistä ja vapaata pääsyä kyseiselle ulkoalueelle. Kaavan, joka sallii osan myllyntontin yleisen ulkoilualueen sulkemisesta yleisöltä ja rajoittaa näin alueen virkistyskäyttöedellytyksiä, ei voida katsoa olevan hierarkkisesti ylemmän maakuntakaavan sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen. Yksityistapahtumia voidaan järjestää luonnollisesti kaava-alueen rakennusten sisätiloissa.”

=> Vastine: Uusi maakuntakaava (2020) sallii rakentamista. Puistoa laajennetaan ranta-alueelle ja tontilla sallitaan ulkoilu, mutta tontin tapahtuma-alueen saa toki aidata tapahtumien ajaksi.

”3.1.1.5. Alustavat kaavamääräykset eivät turvaa alueen virkistyskäyttöedellytyksiä ja ympäristöarvoja

Mielipiteen antajan näkemyksen mukaan hierarkkisesti ylemmän maakuntakaavan virkistysaluemerkinnän noudattaminen sekä valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sisällytetty edellytys huolehtia virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta edellyttää, että myllytontista osoitetaan palvelurakennusten korttelialueeksi vain ja ainoastaan se alue, joka on välttämätön alueella harjoitettavan toiminnan suhteen. Siksi mielipiteen antaja pitää hyvänä OAS:an sisällytettyä mainintaa siitä, että palvelurakennusten korttelialueeksi (P) osoitetaan vain toiminnan välttämättä tarvitsema alue.”

=> Vastine: Maakuntakaavassa alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä. Masuunirannan puistoa laajennetaan ranta-alueelle ja Myllymäenrannan suojaviheraluetta Kehä III:n luiskalle.

”Yllä mainitusta huolimatta OAS:ssa on osoitettu myllyn itäpuoleiseen seinään ja kaava-alueen keskellä olevan ur-alueen itärajaan, padon eteläiseen osaan, navetan pohjoispuoleiseen seinään ja puistoksi (VP) osoitetun alueen pohjoiseen reunaan sekä Vantaanjoen läntiseen törmään rajautuva kanava-alue palvelurakennusten korttelialueeksi (P) (jäljempänä ”Kanava-alue”). Mielipiteen antaja on siinä käsityksessä, että Kanava-alueelle ei olla OAS:n mukaan rakentamassa mitään ja alueella sijaitsee Vantaanjokeen kuuluva kanava, jonka asemakaava-arkkitehdin on todennut 24.8.2021 pidetyssä asukastilaisuudessa kuuluvan Natura-alueeseen. Koska Kanava-alueen käyttö ei ole välttämätöntä myllytontilla harjoitettavan toiminnan näkökulmasta ja ranta-alueet on tarkoitus jättää virkistäytyjien saavutettaviin ja käytettäväksi mielipiteen antaja katsoo, että kyseinen alue tulee muuttaa puistoksi (VP).”

=> Vastine: Kanava-alue muutetaan osaksi Masuunirannan puistoa.

”Kaava ei tule noudattamaan hierarkkisesti ylempien kaavojen sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden määräyksiä, mikäli alue osoitetaan palvelurakennusten korttelialueeksi (P) tilanteessa, jossa sen ei voida selvästi todeta olevan toiminnan välttämättä tarvitsemaa aluetta.

Vastaavasti OAS:ssa on osoitettu myllytontin itäiseen ja eteläiseen rajaan, hotellirakennusten ja niiden yhteydessä olevien p-alueiden itäiseen seinään ja rajaan sekä suojaviheralueeksi (EV) osoitetun alueen eteläiseen reunaan rajautuva Kehä III:en varrella oleva alue palvelurakennusten korttelialueeksi (P) (jäljempänä ”Välialue”). Välialueelle ei olla OAS:n mukaan rakentamassa mitään ja se koostuu käytännössä pelkästään puustoisesta rinteestä, joka ei mahdollista minkäänlaisen toiminnan harjoittamista Välialueella. Mielipiteen antajan näkemyksen mukaan Välialueen tulisi olla mahdollisimman tiheästä puustosta koostuva alue, jonka päätehtävänä olisi suojata myllytonttia ja Vantaankosken aluetta liikenteen melu- ym. haitoilta parantaen näin alueen ympäristöarvoja. Koska Välialueen käyttö ei ole välttämätöntä myllytontilla harjoitettavan toiminnan näkökulmasta mielipiteen antaja katsoo, että kyseinen alue tulee muuttaa suojaviheralueeksi (EV) ympäristönsuojelun edistämiseksi ja ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi. Kaava ei tule noudattamaan hierarkkisesti ylempien kaavojen määräyksiä, mikäli alue osoitetaan palvelurakennusten korttelialueeksi (P) tilanteessa, jossa sen ei voida selvästi todeta olevan toiminnan välttämättä tarvitsemaa aluetta.”

=> Vastine: Maakuntakaava ja yleiskaava ovat yleispiirteisiä ja ohjeellisia. Aluerajaukset tarkentuvat asemakaavassa. Myllymäenrannan suojaviheraluetta laajennetaan.

”Lisäksi FCG Finnish Consulting Group Oy:n (jäljempänä ”FCG”) tekemässä Vantaankosken Myllytontin lepakkoselvityksessä (4.8.2020) on esitetty useita suosituksia keinoista, joilla keinovalaistuksen haittavaikutuksia lepakoille (erityisesti myllytontilla esiintyvälle vesisiipalle) voidaan vähentää. Keinoja ovat mm. lamppujen poissa päältä pitäminen touko-syyskuussa, lyhyiden valopylväiden käyttäminen ja valojen alas tielle suuntaaminen, valopylväiden sijoittelu harvaan, vain joka toisen lampun pitäminen päällä kesällä sekä LED-lamppujen käyttäminen.

OAS:in sisällytetyistä alustavien kaavamääräysten mukaan korttelialueella käytettävän valaistuksen tulee olla ympäristöön sopivaa. Kyseinen kaavamääräys on liian lavea ja tulkinnanvarainen, eikä se näin ollen ota riittävissä määrin huomioon FCG:n raportissa esitettyjä yksityiskohtaisia suosituksia valosaasteen vähentämiseksi. Mielipiteen antaja katsoo, ettei tämä kaavamääräys ole riittävän yksityiskohtainen myllytontille asennettavan keinovalaistuksen haittavaikutusten minimoimiseksi ottaen huomioon yleiset maankäyttö- ja rakennuslaista (132/1999, jäljempänä ”MRL”) 5 §:stä ilmenevät alueiden käytön suunnittelun tavoitteet sekä maakuntakaavan velvoitteen kiinnittää huomiota myllytontin ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä myllytontin merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta. Kaava ei noudata hierarkkisesti ylempiä kaavoja eikä sen voida perustellusti katsoa edistävän ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä ilman yksityiskohtaisempia määräyksiä koskien myllytontin valaistusta.”

=> Vastine: Valaistuksesta annetaan lepakkoselvitystä vastaava kaavamääräys.

”3.2. Hankkeen vaikutuksia ei ole selvitetty

3.2.1. Vantaankosken alueeseen keskittyvää yksityiskohtaista liikennehaittoja koskevaa vaikutustenarviointia ei ole tehty

MRL:n 9 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999, jäljempänä ”MRA”) 1 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset muun muassa liikenteeseen sekä ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön. MRL:n 54 §:n mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset liikenteen järjestämiselle.

Kuninkaantien (ent. Suuri Rantatie) on todettu olevan Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen tie. Kulttuurihistoriallisen merkittävyytensä lisäksi Kuninkaantiellä on usein jopa ruuhkaa kävelijöistä ja pyöräilijöistä sen johtaessa Vantaan vetovoimakohteeksi luokittelemalle

Vantaankosken alueelle7, joka on maakuntakaavassa määritelty virkistysalueeksi. Alue on yksi Etelä-Suomen suosituimmista kalastuspaikoista ja sen läpi kulkeva Kuninkaantie on suosittu pyöräilykohde, jolla kulkee yksi Vantaan kaupungin virallisista pyöräilyreiteistä8.
7 Vantaan kaupunki, Vantaan viheralueohjelma 2011 – 2020 (Vantaan kaupunki 2012) s. 34.
8 Ks. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/151219_lansi-vantaa-luonnonsuojelualuekierros-18052020.pdf.

Vantaankosken myllytontille on OAS:n mukaan tarkoitus järjestää kulku niin henkilöautoille kuin myös linja-autoille. Useat seikat tekevät kulkemisesta Vantaankosken myllytontille autolla hankalaa ja joissain tapauksissa jopa oletettavasti mahdotonta.

Tontille kulkee vain yksi ajoväylä (nk. pääajoväylä), joka sijaitsee jyrkässä ja tiukasti kaartuvassa mäessä. Myllytontilta noustessa pääajoväylä johtaa suoraan lännen suuntaan niin ikään jyrkästi nousevalle Kuninkaantielle. Toiminnalliselta luokaltaan liityntäkaduksi (ts. tonttikaduksi) luokiteltu Kuninkaantie on myllytontin suunnitellun pääajoväylän lähistöllä kapea sen ollessa 1+1-kaistainen katu, jonka vapaa leveys on vain 5 metriä. Kuninkaantiellä ei niin ikään ole erotettu jalankulkua saatikka pyöräilyä ajoneuvoliikenteestä siitäkin huolimatta, että tonttikaduilla ympäristöä ja turvallisuutta on perinteisesti pidetty keskeisinä tekijöinä9. Pääajoväylän ja Kuninkaantien jyrkkyyden sekä jälkimmäisen kapeuden voidaan perustellusti odottaa aiheuttavan hankaluuksia erityisesti linja-autojen liikennöinnin suhteen linja-auton kääntymiseen tarvittavan 12,5 metrin säteen vuoksi. Todettakoon myös, että Vantaan kaupunkitilaohjeiden mukaan tonttikaduilla ei ole linja-autoliikennettä10 ja nyt tällaisella kadulla ollaan nimenomaisesti hyväksymässä linja-autoliikenne. Suunnitelluilla toimilla voidaan olettaa olevan huomattava vaikutus liikenteen turvallisuuteen Kuninkaantiellä. Lisäksi ottaen huomioon pääajoväylän ja Kuninkaantien topografian sekä jälkimmäisen kapeuden liikennöinti linja-autoilla ja muulla raskaammalla kalustolla (esim. rakentamisen tai tontilla järjestettävien tapahtumien edellyttämiä rakenteita kuljettavat kuorma-autot) myllytontille ja myllytontilla tulee olemaan käytännössä mahdotonta esimerkiksi erityisen lumisina talvina. Lumisten talvien ja liikenteen ongelmatiikkaa ei helpota myöskään se, että Vantaan kaupunki on luokitellut Kuninkaantien alimpaan katujen kunnossapitoluokkaan11 tarkoittaen sitä, että esimerkiksi Kuninkaantien auraus suoritetaan viime kädessä verrattuna ylempien kunnossapitoluokkien katuihin.
9 Ks. esim. https://katu2020.info/2020/2020/09/30/geometrinen-suunnittelu/.
10 Ks. https://www.vantaankaupunkitilaohje.fi/2019/10/03/tonttikatu.
11 Ks. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/136878_kunnossapitoluokat_vantaa_2017.pdf.”

=> Vastine: Voudintiestä länteen Kuninkaantie ei ole ollut keskiaikaista Suurta Rantatietä, joka on kulkenut padon pohjoispuolella olleen sillan kautta, kunnes nykyinen silta valmistui 1870-luvulla. Kuninkaantie on vanhaa Turun – Viipurin maantietä ja sillä on ollut myös linja-autoliikennettä. Kuninkaantielle ja tontille pääsee telibussilla. Tutkittu bussin ajoura ja tehty liikenneselvitykset.

”Kuninkaantie on sortunut Hommaksentieltä itään, eikä kaupungilla ole suunnitelmia saatikka tarkkaa aikataulua tien korjaamiseksi. Vantaan kaupungin liikenneinsinöörin mukaan myös Hommaksentiellä on sortumavaara ja siksi vain huoltoajo on sallittu Hommaksentieltä länteen kohti Kuninkaantie – Viinikkalantie liittymää. Viinikkalantien kulkiessa Kehä III alta kulku Kuninkaantielle on mahdollista vain ajoneuvoilla, joiden korkeus on alle 3,9 metriä. Lisäksi idästä tultaessa ennen Vantaankosken myllytontin pääajoväylää sijaitsee Vantaankosken silta, joka on Vantaan vanhin säilynyt maantiesilta ja jonka painorajoitus on 3,5 tuhatta kiloa. Käytännössä voidaan odottaa, että idästä Vantaankosken myllytontille suuntaava liikenne ohjautuisi kulkemaan historiallisesti Kehä III:en ruuhkaisimmalle osuudelle (Vantaankosken ja Lentoasemantien välinen osuus) purkautuen liittymästä 39A kohti Kuninkaantie – Vantaankoskentie liittymää. Mikäli Vantaankosken myllytontille ei ole mahdollista järjestää kulkua suoraan esimerkiksi Vantaankoskentieltä, Kuninkaantie – Vantaankoskentie liittymä olisi luonnollisesti sopivin liittymä saavuttaessa Vantaankosken myllytontille myös muista ilmansuunnista. Kulku yli 3,5 tuhatta kiloa painavilla ja/tai yli 3,9 metriä korkeilla autoilla (ml. kuorma- ja linja-autoilla) tulisi pakon sanelemana tapahtumaan Kuninkaantietä pitkin vain ja ainoastaan Kuninkaantie – Vantaankoskentie liittymästä.

Autoliikenne Vantaankosken myllyntontille ja sieltä pois kulkisi siis käytännössä vain yhden jyrkän ajoväylän kautta (pääajoväylä), yhtä jyrkkää, kyseisessä kohdassa kapeana kulkevaa ja ulkoilijoiden sekä pyöräilijöiden suosimaa tonttikatua pitkin (Kuninkaantie) ja pääasiallisesti vain yhden ainoan tonttikadun pääkatuun yhdistävän risteyksen kautta (Kuninkaantie – Vantaankoskentie) aiheuttaen pistemäisen lisäkuormituksen alueen autoliikenteeseen ja sillä ulkoileville sekä asuville. Ainoan kulkuväylän ongelma muodostaa myös merkittävän turvallisuusriskin esimerkiksi tilanteessa, jossa liikenne on ruuhkautunut/muuten estynyt ja tontilla sattuu jokin pelastuskalustoa edellyttävä tapahtuma.

Mielipiteen antajan näkemyksen mukaan liikenteen vaikutusten arvioinnin tärkeyttä korostaa myös se, että ihmisten jatkuvasti kasvava ympäristöarvostus tulee lisäämään virkistäytyjien määrää Vantaankoskella, sekä se, että Vantaankosken alueella on vireillä toinenkin alueen liikennettä mahdollisesti lisäävä kaavahanke12. Vastaavasti liikennehaittoja koskeva vaikutusten arvioinnin tärkeyttä korostaa myös se, että alueella liikennöidään tälläkin hetkellä vastoin sääntöjä; Kuninkaan Lohet ovat ilmoittaneet Vantaan kaupungin liikenneinsinöörille kirjallisesti 12.5.2021, että asiakkaita saapuu heidän nykyisille toimipaikoilleen Vanhalle Viilatehtaalle ja Kuninkaan Kartanoon Hommaksentien kautta. Yksityisautoilla Hommaksentien kautta tapahtuva kulku Kuninkaan Lohien tiloille ei pääsääntöisesti ole tieliikennelain (729/2018) liitteen 3.8 H25:en mukaista huoltoajoa ja siksi tällainen kulku tapahtuu tälläkin hetkellä luvattomasti.
12 Ks. Asemakaavan muutos nro 002054 / Voudintie.

Kaikesta edellä mainitusta huolimatta OAS:an ja asemakaava-arkkitehdin 24.8.2021 pidetyssä asukastilaisuudessa esittämien huomioiden perusteella on selvää, ettei Vantaankosken myllytontin kaavan laatimisen vaikutuksia Vantaankosken alueen liikenteeseen ole selvitetty.

Mielipiteen antajan näkemyksen mukaan kaupunki laiminlyö velvollisuutensa selvittää kaavan vaikutuksia ja luoda edellytykset liikenteen järjestämiselle tilanteessa, jossa se ei tee myllytonttia koskevan kaavaprosessin yhteydessä koko Vantaankosken alueeseen keskittyvää yksityiskohtaista liikennehaittoja koskevaa vaikutustenarviointia, jossa kiinnitetään erityistä huomiota Kuninkaantie – Vantaankoskentie liittymän, Kuninkaantien sekä Vantaankosken myllyntontin pääajoväylän välityskykyyn ja mitoitukseen ottaen huomioon linja-autoliikenteen, Vantaankosken alueen kulun turvallisuuteen sekä myllytontin lumihuoltoon, pelastusteihin sekä pysäköintiin. Niin ikään mielipiteen antaja katsoo, ettei kaupunki ole pyrkinyt turvaamaan Vantaankosken alueen virkistysyhteyksien mahdollisimman esteetöntä ja turvallista jatkumista maakuntakaavan edellyttämällä tavalla jättäessään tekemättä edellä mainitun vaikutustenarvioinnin.”

=> Vastine: Kulku tontille tapahtuu pääasiassa Vantaankoskentien suunnasta. Kuninkaantien itäosa korjataan vuonna 2025. OAS:issa todetaan liikenneselvityksen tarve ja selvitykset on tehty.

”3.2.2. Natura-arviointia ei ole tehty

MRL:n 9 §:n ja MRA:n 1 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset muun muassa kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin. MRL:n 54 §:n mukaan asemakaavassa tulee vaalia luonnonympäristöä eikä siihen liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Lisäksi valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on nimenomaisesti edellytetty luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymisen edistämistä.

Vantaanjoki on luokiteltu Natura 2000 -kohteeksi pääasiallisesti siksi, että alueella on merkittävin vuollejokisimpukan esiintymä Suomessa ja saukkoa esiintyy säännöllisesti Vantaanjoen pääuomassa.13 EU:n tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan luonnonsuojelulain (1096/1996, jäljempänä ”LSL”) 65 §:ssä säädetty Natura-arviointi on aina tehtävä, ellei ole objektiivisten seikkojen perusteella poissuljettua, että hanke tai suunnitelma ei vaikuta Natura-alueeksi luokitellun alueen

suojelutavoitteisiin merkittävästi joko erikseen tai yhdessä muiden alueella toteutettavien hankkeiden tai suunnitelmien kanssa14. Merkittävien vaikutusten todennäköisyys ei ole välttämättä seurausta ainoastaan suojeltavan alueen (eli Vantaanjoen) sisällä toteutettavista suunnitelmista tai hankkeista vaan myös sen ulkopuolella toteutettavista suunnitelmista tai hankkeista15. Natura-arviointi on niin ikään tehtävä, jos on epäilyksiä merkittävien vaikutusten aiheutumatta jäämisestä16.

13 Ks. https://www.ymparisto.fi/download/noname/%7B35C49752-EA1D-4B8E-AE70-CC6DD88E2E8F%7D/94519.
14 Ks. esim. EUTI:n ratkaisu C-127/02 7.9.2004 kohta 45.
15 Ks. esim. EUTI:n ratkaisu C-142/16 26.4.2017 kohta 29.
16 Ks. esim. EUTI:n ratkaisu C-538/09 26.5.2011 kohta 41.

OAS:n mukaan asemakaavamuutoksen selostuksessa arvioidaan kaavan merkittäviä vaikutuksia ja esitetään suhde Naturaan. Mielipiteen antajan käsityksen mukaan tämä tarkoittaa sitä, että kaupunki on katsonut tarpeelliseksi tehdä vähintäänkin Natura-arvioinnin Vantaankosken myllytontin kaavoitushankkeen yhteydessä. Mielipiteen antajan käsityksen mukaan Natura-arviointia ei ole kuitenkaan tehty.

Mielipiteen antajan mielestä on välttämätöntä, että Natura-arviointi tullaan tekemään myös tapauksessa, jossa kaavahankkeen yhteydessä päätettäisiin sen yhteydessä annetuista tiedoista ja osallisten kannustuksesta huolimatta olla purkamatta Vantaankosken patoa. Talvella kauemmin sulana pysyvät ja suuren virtausvoimakkuuden omaavat vesistöt – kuten Vantaankosken myllytontin kaava-alueeseen kuuluva vesialue (W) – saattaa houkutella saukkoja saalistamaan alueelle. Siinä missä vuollejokisimpukkaa esiintyy vain vesialueella, on selvää, että saukko käyttää elin- ja liikkumisalueinaan myös vesistöjen varsia sekä saattaa liikkua maalla jopa useita kilometrejä.17 Vantaan ympäristökeskuksen saukkoselvityksessä (2015) on mainittu näköhavainto saukosta Vantaankosken kohdalla. Ei ole myöskään ennenkuulumatonta, että saukkoa tavattaisi Vantaankosken maa-alueilla; Kuninkaan Lohien mukaan alueella on esiintynyt saukko, joka kärsi lopulta valitettavan kohtalon jäädessään auton alle Vantaankosken sillalla.18 Ei siis voida sulkea pois myöskään sitä mahdollisuutta, että saukkoa esiintyisi sekä Vantaankosken myllytontin vesialueella (W) että myös tontin maa-alueilla.

17 Saukkoja koskevien huomioiden suhteen ks. Seija Väre, Marjaana Huhta ja Anne Martin, Eläinten kulkujärjestelyt tiealueen poikki (Tiehallinto 2003) s. 58-59.
18 Ks. facebook.com/kuninkaanlohet/photos/saukko-rouva-kalasteli-vuosikausia-vantaankoskella/1854711014563062.

Mielipiteen antaja uskoo, ettei Vantaankosken myllytonttia koskevan kaavahankkeen yhteydessä ole mahdollista poissulkea objektiivisten seikkojen perusteella sitä, etteikö kaava erikseen tai muiden alueella toteutettavien hankkeiden kanssa voisi vaikuttaa Natura-alueeksi luokitellun Vantaanjoen suojelutavoitteisiin merkittävästi välillisesti siinäkin tapauksessa, jos pato päätettäisiin jättää purkamatta.

LSL:n 66 §:ää ja EU:n tuomioistuimen oikeuskäytäntöä mukaillen kaupunki voi hyväksyä kaavan vasta varmistuttuaan asianmukaisen arvioinnin perusteella, ettei se vaikuta haitallisesti Vantaanjoen koskemattomuuteen.19 Näin on silloin, kun ei ole olemassa mitään tieteelliseltä kannalta järkevää epäilyä tällaisten vaikutusten aiheutumatta jäämisestä. Ottaen huomioon kaiken edellä mainitun lisäksi EU:n ympäristöpolitiikan ja -oikeuden keskeisenä oikeusperiaatteena toimivan varovaisuusperiaatteen (tunnetaan myös nimellä ennalta varautumisen periaate) mielipiteen antaja katsoo, ettei kaavaa voida hyväksyä ennen Natura-arvioinnin valmistumista. Todettakoon vielä, että toteuttamalla lisäksi erillisen Vantaankosken alueeseen keskittyvän saukkoselvityksen kaavan valmistelun yhteydessä kaupunki voisi osoittaa olevansa edelläkävijä luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvien riskien ehkäisemisen saralla.

19 Ks. EUTI:n ratkaisu C-127/02 7.9.2004 kohta 61.”

=> Vastine: OAS:issa todetaan naturaselvityksen tarve ja selvitys on tehty.

”3.2.3. Sekä myllytonttiin että Vantaankosken alueeseen keskittyvää meluselvitystä ei ole tehty

MRL:n 9 §:n ja MRA:n 1 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset muun muassa ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön. MRL:n 54 §:n mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset muun muassa terveelliselle ja viihtyisälle elinympäristölle. Lisäksi valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on nimenomaisesti edellytetty melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvien ympäristö- ja terveyshaittojen ehkäisemistä. Melu kuuluukin ympäristönsuojelulain (527/2014, jäljempänä ”YSL”) 5 §:ssä tarkoitettuihin päästöihin. YSL 27 §:n mukaan ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavaan toimintaan on oltava ympäristölupa. Lisäksi YSL 118 §:ssä säädetään melua aiheuttavasta tilapäisestä toiminnasta tehtävästä ilmoituksesta.

Vantaankosken myllytontti ja sen ympäristö sijaitsee kovimmalla lentomelualueella (Lden yli 60 dB) ja Kehä III:sta johtuva tiemelu vaihtelee myllytontilla paikan mukaan 55-70 dB välillä. Lisäksi Vantaankosken alueella ja myllytontilla on Vantaankoskesta johtuvaa koskimelua.

Mielipiteen laatija katsoo, että myllytontille kaavoitettavan toiminnan mahdolliset meluhaitat pitäisi huomioida jo ennakkoon eikä niin, että meluvaikutuksista joudutaan riitelemään myöhemmin, kuten esimerkiksi tapauksessa KKO 2015:2120. Kaavassa tulee huolehtia riittävällä tavalla siitä, ettei myllytontille sijoittuva toiminta aiheuta meluhaittoja esimerkiksi asutukselle.
20 Tapauksessa korkein oikeus totesi, että ”A Oy oli harjoittanut ravintolatoimintaa Helsingin keskustassa sijaitsevissa tiloissa vuodesta 1994 lähtien. B Oy oli aloittanut hotellin pitämisen vuonna 2008 ravintolan naapurissa sijaitsevassa rakennuksessa. Ravintolassa esitetystä musiikista johtunutta, terveyshaitaksi luokiteltavaa melua oli kuulunut kahteen hotellihuoneeseen aiheuttaen huoneiden käytön estymisen vuoksi B Oy:lle tulonmenetystä. Melusta katsottiin aiheutuneen eräistä naapuruussuhteista annetun lain (26/1920) 17 §:ssä tarkoitettua kohtuutonta rasitusta, minkä vuoksi B Oy:llä oli oikeus vahingonkorvaukseen.”

Näin ollen mielipiteen antaja katsoo, että myllytontin kaavahankkeen yhteydessä tulee tehdä meluselvitys, jossa yhtäältä arvioidaan sitä, minkälaiset raamit Vantaankosken alueen nykyiset meluolosuhteet asettavat myllyntontille sijoitettavalle rakentamiselle ja toisaalta, miten nyt myllytontille kaavoitettava toiminta tulee vaikuttamaan koko Vantaankosken alueen ja myllytontin välittömässä läheisyydessä sijaitsevan asutuksen meluolosuhteisiin. Mielipiteen antajan näkemyksen mukaan selvityksessä tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, miten meluolosuhteet muuttuisivat, mikäli myllytontilla harjoitettava toiminta sallittaisiin harjoitettavaksi vain sisätiloissa. Mielipiteen antaja katsoo, ettei kaavoituksen voida perustellusti katsoa edistävän turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elin- ja toimintaympäristön luomista ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä tilanteessa, jossa edellä kuvatun kaltainen meluselvitys jätetään tekemättä.”

=> Vastine: OAS:issa todetaan meluselvityksen tarve ja selvitys on tehty, myös konserttien osalta.

”3.2.4. Vaikutuksia toimivan kilpailun kehittymiseen ei ole selvitetty

MRL 5 §:n mukaan alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää muun muassa elinkeinoelämän toiminta-edellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä. MRA 1 §:n mukaan kaavan vaikutuksia koskevien selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset muun muassa elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Toimivalla kilpailulla tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että alalla on elinkeinonharjoittamisen vapaus ja useampia keskenään kilpailevia yrityksiä, joilla on tasapuoliset toimintaedellytykset, eikä alalle tulolle, sieltä poistumiselle tai siellä toimimiselle ole perusteettomia esteitä. Tasapuoliset toimintaedellytykset tarkoittavat muun ohella sitä, että isompia toimijoita ei perusteettomasti

suosita pienempien toimijoiden kustannuksella.21 MRA:en säännöksen perusteella kaavoituksessa tulisi kiinnittää erityisesti huomiota siihen, ettei suunnitteluratkaisulla estetä kilpailun syntymistä.22

21 HE 334/2014 vp, s. 13.

22 Ympäristöministeriö, Muistio: Valtioneuvoston asetus maankäyttö- ja rakennusasetuksen muuttamisesta (8.2.2016), s. 1.

Toimivat markkinat ja kilpailu valjastavat taloudelliset ja muut resurssit tehokkaaseen käyttöön. Kilpailu kannustaa yrityksiä innovoimaan sekä tuottamaan palveluja ja tuotteita laadukkaammin ja tehokkaammin. Kilpailu ei välttämättä toimi, ellei kokonaistarjonta jakaudu riittävän monen toimijan kesken. Huonosti toimiva kilpailu voi näkyä esim. korkeina hintoina ja yleisenä toiminnan tehottomuutena.23

23 Ympäristöministeriö, ”Toimivan kilpailun ja kunnan maapolitiikan edistämisen näkökulmat maankäyttö- ja rakennuslaissa” julkaisussa Faktaa rakennetusta ympäristöstä (Ympäristöministeriö 2015) s. 2.

23 Ympäristöministeriö, ”Toimivan kilpailun ja kunnan maapolitiikan edistämisen näkökulmat maankäyttö- ja rakennuslaissa” julkaisussa Faktaa rakennetusta ympäristöstä (Ympäristöministeriö 2015) s. 2.

OAS:ssa on lueteltu niitä vaikutuksia, joita tullaan selvittämään ja arvioimaan kaavoitusprosessin aikana. Tähän luetteloon ei ole sisällytetty niitä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia, joita kaavahankkeella on elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Kaupunki on määritellyt Vantaankosken vetovoimakohteeksi, eli kaupungin asukkaille erityisen merkitykselliseksi viheralueeksi, joka sisältää luonnon tai maiseman erityisarvoja24. Mielipiteen antaja huomauttaa, että Vantaankosken uniikki miljöö, sillä sijaitsevat kulttuurihistoriallisia arvoja omaavat rakennukset ja edellä mainittujen luomat toimintaedellytykset ovat jo itsessään kilpailuetu alueella toimiville yrityksille. Vantaankosken alueella tulee sijaitsemaan neljä tapahtuma- ja/tai ravintolakäytössä olevaa toimipaikkaa nyt kyseessä olevan hankelähtöisen kaavamuutoksen toteutuessa OAS:ssa esitetyllä tavalla: uusina toimipaikkoina Vantaankosken mylly ja myllytontin kievari sekä entisestään Vanha Viilatehdas ja Kuninkaan Kartano. Kaikissa näissä toimipaikoissa tullaan harjoittamaan enemmän tai vähemmän samaa taloudellista toimintaa yhden ja saman yksityisen toimijan, eli Kuninkaan Lohien, toimesta. Todettakoon, että koko Vantaanlaakso – Piispankylä – Viinikkala-alueella on mielipiteen antajan käsityksen mukaan Kuninkaan Lohien lisäksi vain yksi edellisen kanssa kilpaileva yksityisessä omistuksessa oleva tapahtumapalveluja tarjoava kaupallinen toimija, joka toimii Villa Smedsissä. On selvää, että OAS:ssa esitettyjen suunnitelmien toteutuessa tapahtuma- ja ravintola-alan kokonaistarjonta ainakin edellä mainituilla alueilla tulee olemaan rajoittunutta.

24 Vantaan kaupunki, Vantaan viheralueohjelma 2011–2020 (Vantaan kaupunki 2012) s. 34.

Mielipiteen antaja katsoo, ettei kaavan vaikutuksia ole selvitetty tilanteessa, jossa kaupunki ei ole hankkinut riittäviä tietoja kaavan välittömistä ja välillisistä vaikutuksista elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen ja varmistanut, ettei kyseessä olevan hankelähtöisen kaavamuutoksen laatiminen estä kilpailun syntymistä.”

=> Vastine: Toimijan julkinen haku on ollut 2018. Majoitustilojen käyttöaste on Vantaalla muuta maata suurempi. Vantaalla on suhteessa väestömäärään vähemmän ravintoloita kuin Helsingissä. Kaupunki kasvaa. Siten hotellille, ravintolalle ja tapahtumatiloille riittää Vantaalla kysyntää.

25. Vantaan kaupunginmuseo, 14.9.2021:
”Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Museo on aiemmin esittänyt mielipiteensä kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 31.3.2020 (VKM/030/2020).

Kaupunginmuseo edellytti mielipiteessään VKM/030/2020 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta arkeologisten tutkimusten tekemistä ennen kuin kaavassa voidaan esittää rakentamista muinaisjäännösalueelle. Muinaisjäännökseen kajoamista ja sen ehtoja koskevat muinaismuistolain 13 §:n mukaiset neuvottelut käytiin 16.4.2020. Neuvotteluissa todettiin, että kajoaminen muinaisjäännökseen on mahdollista vasta riittävien tutkimusten jälkeen.

Vantaan kaupunginmuseo toteutti edellytetyt tutkimukset 25.5.-3.6.2020, jolloin tutkittiin arkeologisesti noin 180 m² kokoinen alue. Museovirasto totesi 1.6.2021 kirjatussa lausunnossaan (MV/89/05.01.00/2021), että Vantaan kaupunginmuseon kaivausraportin perusteella voidaan Vantaan masuunin arkeologiset tutkimukset ja niiden dokumentointi todeta riittäviksi. Näin ollen muinaismuistolaki ei enää rajoita maankäyttöä tutkitulla alueella ja kaava voidaan näiltä osin toteuttaa suunnitelmien mukaisesti.

Vantaan kaupunginmuseo esitti OAS:sta antamassaan mielipiteessä, että asemakaavamuutoksen selostuksessa tulee arvioida suunniteltujen hankkeiden vaikutusta valtakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen sekä asemakaavalla suojeltuun teolliseen rakennusperintöön. Voimassa olevassa asemakaavassa on suojeltu mylly- ja siihen liittyvä sähkölaitosrakennus, Vantaankosken pato sekä Kuninkaantien varrella oleva Wanda FBK:n vanha paloasema. Museon esitti, että alueella olevasta vanhasta myllystä ja siihen liittyvästä patorakenteesta tulisi laatia rakennushistoriallinen selvitys, jotta niiden suojelun edellytykset olisi mahdollista päivittää asemakaavamuutoksen yhteydessä. Selvitys on tehty kesällä 2020 (Vantaankosken mylly ja pato. Rakennushistoriaselvitys 2020. Vantaan kaupunki).

Rakennushistoriaselvityksen perusteella pahoin tulipalossa vaurioituneesta myllystä ja sähkölaitoksesta on säilynyt vain tiiliset julkisivuseinät sekä punatiilinen piippu, jotka nekin ovat osittain sortuneet ja halkeilleet. Rakennuskokonaisuuden erityisiä vaalittavia ominaispiirteitä ovat niiden sijainti, koko ja muoto sekä ikkunoiden ja ovien aukotukset ja palossa säilyneet rakennusmateriaalit. Alkuperäinen valkoinen rappaus ja punamultamaalaus ovien ja ikkunoiden ympärillä sekä rakennuksen nurkissa ja katon alaosassa, ovat olleet rakennukselle tunnusomaisia yksityiskohtia, samoin tehdasrakennukselle tyypilliset suuret, pieniruutuiset ikkunat. Edellä mainittuja tunnusomaisia yksityiskohtia tulisi palauttaa korjausrakentamisen yhteydessä.

Vantaankosken pato on erityisen arvokas osa alueen rakennus- ja kulttuurihistoriaa. Pato on ollut olennainen osa sekä Vantaan ruukin että Vantaankosken myllyn toimintahistoriaa. Myllyn pohjakerroksessa sijaitseva osa patoa on arvokas ja hyvin säilynyt osa. Myös myllyn alla kulkevan vesiuoman sisään- ja ulostuloaukot omaavat kulttuurihistoriallista arvoa osana myllyn ja siinä toimineen sähkölaitoksen toimintoja. Etenkin padon myllyn puoleinen länsiosa on edustava 1800-luvun alkupuolen patorakenne, joka kytkeytyy olennaisena toiminnallisena osana myllyrakennuksen käyttöhistoriaan.

Kaavaluonnoksessa on esitetty alustavia asemakaavamääräyksiä. Suojeltaville rakennuksille (mylly, sähkölaitos ja paloasema) sekä patorakennelmalle on annettava yksilöidyt suojelumääräykset, jotta niiden erityis- ja ominaispiirteiden suojelutavoitteet voidaan turvata asemakaavamuutoksen yhteydessä."

=> Vastine: Rakennushistoriaselvityksessä 28.10.2020 s. 95 todetaan: "Rakennuksen korotus: Rakennus ei ole enää alkuperäisessä kunnossa. Sen katto on tuhoutunut tulipalossa 2009 ja alkuperäinen korkeus on menetetty. Rakennuksen arkkitehtoninen kokonaishahmo kestää muutoksen. Rakennustyypille (mylly/pienteollisuusrakennus) on tyypillistä rakennusosien lisääminen käytön muuttuessa." Tehty maisema-arkkitehtuurin diplomityö (liite) ja havainnekuvia. Vaikutusta maisemaan ja teolliseen rakennusperintöön (mylly ja pato) on arvioitu (s. 22, 75, 88–89, 96–99). Kaavan suojelumääräykset, jotka sisältävät myllyn korottamisen, on laadittu yhdessä kaupunginmuseon kanssa.

26. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 14.9.2021:
"Suunnittelualueella ja sen läheisyydessä on rakennettua vesihuoltoverkostoa. Mahdollinen vesihuollon lisärakentamisen tarve on kuitenkin tutkittava huolellisesti kaavaprosessin myöhemmissä vaiheissa."

=> Vastine: Alueelle ei tarvita uutta yleistä johtoverkkoa. Paloaseman tontille lisätään johtorasite.

28. Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry, 14.9.2021:
”Kaavamuutoksessa pitää toteutua mm. seuraavat asiat:

1. Kaavamuutoksen pitää sisältää padon osittaisen purkamisen mahdollisuus padon molemmissa päissä ja toimivien luonnonmukaisten kalateiden rakentamisen mahdollisuus padon molempiin päihin. Tällä hetkellä Vantaankosken padolla on vaelluskalojen nousuongelmia, joita on esitetty tämän linkin vanhassa jutussa, jossa esitellään myös muutamien muiden Vantaanjoen vesistön patojen ongelmia: https://virtavesi.com/index.php?setPage=1&newsid=248
2. Vaelluskalojen nousu- ja laskeutumismahdollisuudet Vantaankoskella eivät saa missään kaavamuutoksen alueella huonontua nykyisestä, vaan niitä pitää parantaa edellisessä kohdassa mainitulla tavalla.
3. Kalojen elinympäristöä ei saa huonontaa missään kaavamuutoksen alueella.
4. Asfalttipäällystettä ei saa käyttää kaavamuutoksen alueella.
5. Kaava-alueen käytön aikaiset hulevedet on viivytettävä ja imeytettävä maahan. Rakennusluvan yhteydessä on laadittava hulevesien hallintasuunnitelma.
6. Kaava-alueen rakennustyömaiden hulevesiä ei saa johtaa jokeen.
7. Kaava-alueen rakennustyömailta ei saa tulla kiintoainesta jokeen.
8. Vantaanjoen veden laatu ei saa heikentyä kaavamuutoksen eikä paikalla tapahtuvan rakentamisen, eikä alueen käytön takia.
9. Mikään rannalle rakennettu uusi rakenne ei saa ulottua vesialueeseen.
10. Vesialuetta ei saa muuttaa padon osittaista purkamista ja toimivien kalateiden rakentamista lukuun ottamatta.
11. Maa-aluetta rantaviivalla ei saa muuttaa missään kaavamuutoksen alueella.

Tietoa Vantaanjoen vesistön tämän hetkisestä tilanteesta löytyy tästä viime syksyn taimenen kudusta kertovasta jutusta, jossa kerrotaan myös koko vesistön tilanne:
https://virho.fi/taimenen-kutu-vantaanjoen-vesistossa-vuonna-2020/”

=> Vastine: 1. Kaava sallii padon osittaisen purkamisen kummankin aukon kohdalla.
2. Arvioitu s. 88–90, 99, 101, hulevesistä s. 93.
3.–11. Näistä annetaan kaavamääräyksiä.

29. Vantaan kaupunginmuseo, 15.10.2021:
”siteerasin lausunnossa rakennushistoriaselvitystä, jossa todetaan että ” Myllyn keskeisiä piirteitä ovat rakennuksen sijainti, koko ja muoto, aukotus sekä materiaalit”. Näitä piirteitä ei voi vain sivuuttaa. Museo ei kuitenkaan yksityiskohtaisesti lausunnossa eritellyt jokaista rakennuksen tärkeää piirrettä, joka tulee muuttumaan tulevaisuudessa korjaustöiden yhteydessä. Rakennuksen sijainti voidaan säilyttää, mutta nämä kaikki puut keskeiset piirteet tulevat jossakin määrin muuttumaan. Koko tulee muuttumaan, kun myllyn ja sähkölaitoksen välissä olevia rakennusosia puretaan, kattoa korotetaan ja piipun kokoa muutetaan. Muoto tulee muuttumaan kun osia rakennuksista puretaan ja rakennetaan terassia yms. Aukotukset tulevat ainakin osittain muuttumaan nykyisestä ja materiaalit muuttuvat lämpörappauksen yms. johdosta. Kaikkia tulevia muutoksia ei voi asemakaavavaiheessa edes vielä ennustaa, vaan ne tarkentuvat rakennuslupavaiheessa. Mielestäni on hyvä, että kaavamääräysluonnoksiin on laitettu yleismääräys: ”Suojeltavassa rakennuksessa tehtävien korjaus- tai muutostöiden on oltava sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöiden tulee olla rakennuksen tai rakennelman historialliseen arvoon ja ympäristöön soveltuvia”. Tämän pohjalta lupavaiheessa voidaan soveltaa määräystä aina sellaisten korjaustyön tarpeisiin, joita ei vielä kaavan laatimisen aikana osattu ottaa huomioon.

Mutta tuohon katon korotusasiaan tarkemmin. En tosiaan ottanut tuohon yksittäiseen alustavaan kaavamääräykseen tässä luonnosvaiheen lausunnossa kantaa (”Myllyn saa korottaa noin 1,2 metriä”), enkä muihinkaan yksittäisiin määräyksiin. Lausuntoon kirjoitin, että ”Suojeltaville rakennuksille (mylly, sähkölaitos ja paloasema) sekä patorakennelmalle on annettava yksilöidyt suojelumääräykset, jotta niiden erityis- ja ominaispiirteiden suojelutavoitteet voidaan turvata asemakaavamuutoksen yhteydessä.” Yleissuojelumääräyksen lisäksi olisi siis tarpeen kirjoittaa näille kaikille rakennuksille omat selkeät suojelumääräykset kaavaehdotukseen.

Nyt esitetyt määräysluonnokset olivat tosiaan luonnosmaisia, ja esim. FBK:n palolaitokselle ei ollut kirjoitettu määräyksiä lainkaan. Ikävää jos lausunnosta tuli vaikutelma, että museo vastustaisi juuri tuota yhtä kaavamääräystä, eli katon korotusta, sillä sitä ei erikseen lausunnossa mainita. Aiemmissa keskusteluissa olen mielestäni tuonut ilmi, että pariin kertaan palaneiden rakennusten kunnostus tulee joka tapauksessa vaatimaan lähes uudisrakentamiseen verrattavaa korjausta. Tässä vaiheessa esitetyt muutostarpeet olivat sen mukaisia mitä on alustavasti keskusteltu. Ehdotusvaiheen lausunnossa päästään varmasti jo tarkemmin pureutumaan jokaisen rakennuksen suojelumääräykseen yksityiskohtaisesti. Kaavaehdotuksen selostuksessa tullaan myös varmasti avaamaan enemmän perusteluita eri muutostarpeille, ja esitetään muutosten vaikutusten arviointia. Nyt en löytänyt tekstistä mm. mitään perustelua katon 1,2:n metrin korotustarpeelle. Eli en olisi voinut tuohon muutoksen tarpeellisuuteen edes ottaa kantaa.”

=> Ilman uutta toimintaa mylly raunioituu. Rakennushistoriaselvityksessä 28.10.2020 s. 95 todetaan: ”Rakennuksen korotus: Rakennus ei ole enää alkuperäisessä kunnossa. Sen katto on tuhoutunut tulipalossa 2009 ja alkuperäinen korkeus on menetetty. Rakennuksen arkkitehtoninen kokonaishahmo kestää muutoksen. Rakennustyypille (mylly/pienteollisuusrakennus) on tyypillistä rakennusosien lisääminen käytön muuttuessa.”

OAS 5.8.2021 s. 2: ”Vantaankosken mylly on tarkoitus kunnostaa, korottaa noin 1,2 metriä ja laajentaa tapahtumakäyttöön (noin 240 asiakaspaikkaa)”. Korotusosaan tulee juhlatilan parvi (pohjapiirros ja leikkaus s. 79), joka tarvitaan riittävän paikkamäärän saamiseksi juhliin.

Kaavan suojelumääräykset, jotka sisältävät myllyn korottamisen, on laadittu yhdessä kaupunginmuseon kanssa.

Muut neuvottelut viranomaisten kanssa

1. 24.1.2022, 2.2.2022 Vantaan kaupunginmuseo: suojelumääräykset.
2. 23.3.2022 Uudenmaan ELY-keskus: Padon purkamiseen tarvitaan vesioikeuden lupa, jos patoa puretaan merkittävästi tai osittain, koska purkaminen vaikuttaa veden korkeuteen. Myllyn alla vesiuoman sulkemiseen ei tarvita vesioikeuden lupaa, koska se voi olla muutenkin suljettuna.

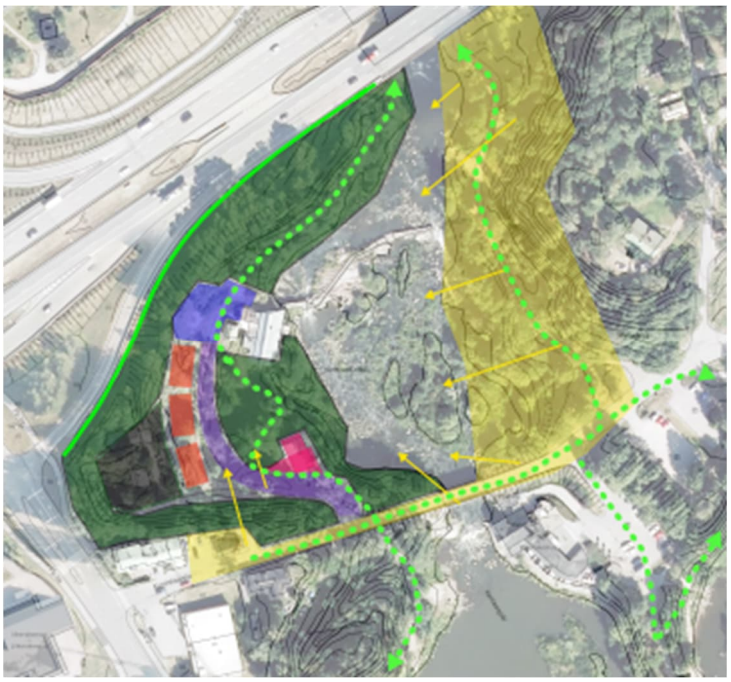
Kaavoituksen vaihe ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 5.3.2022.

Kaavan nähtävillä olo, muistutukset ja lausunnot

Kaupunkisuunnittelulautakunta 7.6.2022 päätti asettaa asemakaavan muutosehdotuksen nähtäville, ja se oli nähtävillä MRA 27 §:n nojalla 22.6. – 22.8.2022. Tällöin saatiin neljä muistutusta. Lausuntoja pyydettiin ja saatiin kaksi. Nämä sekä naapurin keräämä nettiadressi ovat vastineineen erillisinä liitteinä.

Muistutusten ja lausuntojen vuoksi
- Kaavasta on rajattu pois yksityinen maanomistus Kuninkaantien katualueella.
- Tilattu täydennetyt liikenne- ja meluselvitykset vuoteen 2050.
- Kaavaselostus on tarkistettu.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET



Alustava maankäyttökaavio.

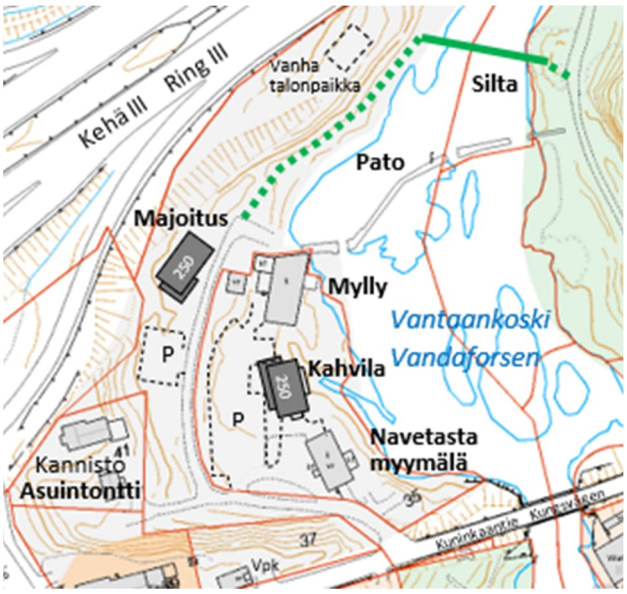
- Mahdollisimman vehreänä säästettävä alue.
- Ajopenger ja huoltopiha.
- Majoitusrakennukset.
- Sauna-kahvila-baari.
- Pysäköintipaikkoja hotelliasiakkaille.
- Säilytettävät ja kehitettävät ulkoilureitit.
- Tärkeät näkymäsuunnat.
- Rakennettu melukaide (2011).

Mirja Vallinoja 13.4.2021

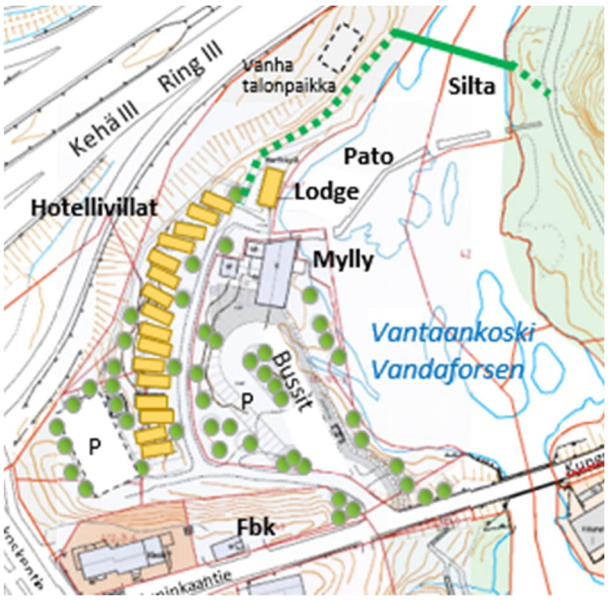
Asemakaavamuutoksen päätavoitteet

1. Suojeltujen myllyn ja sähkölaitoksen korjaaminen käyttöön, vain ulkokiviseinät on suojeltu.
2. Myllytontin käyttötarkoituksen muutos yleiskaavan mukaisesti julkisten palvelujen sijaan myös yksityisille palveluille sopivaksi sekä osin puisto- ja suojaviheralueiksi.
3. Myllyn laajennus ja korotus toimintakeskukseksi historia huomioiden, väliosa puretaan.
4. Hotelli noin 1400 k-m2, noin 40 huonetta, 2–3 kerrosta, nykyiselle rakennusalalle.
5. Kievari ja sauna noin 400 k-m2, 2 kerrosta, nykyiselle rakennusalalle.
6. Uuden rakentamisen sopeutuminen maisemaan ja kulttuuriympäristöön.
7. Vesialueen ja natura-alueen rajaukset. Ranta ja rantapuusto säilyvät.
8. Padon osittainen purkaminen kalatien parantamiseksi, päädyt ja keskiosa säilyttäen.
9. Uusi siltapaikka puretun Suuren Rantatien sillan paikalle, tulevaisuuden varaus.
10. Alueen virkistys- ja ulkoilutarpeiden ja kalastuspaikkojen huomioiminen, rantaan vapaa pääsy.
11. Vihertehokkuus ja hulevesien viivyttäminen.
12. Ulkoilureitti ja huoltoajoyhteys myllytontin läpi.
13. Bussin ajo tontille ja kääntöpaikka, 46 autopaikkaa ja tapahtumapuisto.
14. Vantaan vpk:n tontti, suojeltu paloasema ja johtorasite.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT



1. Vuonna 2011 tutkittu kalastuskeskus, jossa mylly majoitustilaksi. Hanke ei toteutunut, koska kahvilarakennus herätti arvostelua.



2. Vuonna 2019 tutkittu 16 yksittäisestä villasta muodostuva kalastajakylän tyyppinen hotelli 16 x 40 k-m2 + aamiaislodge ja sauna 200 k-m2. Pysäköinti kosken rannalla herätti arvostelua.

3. Hotellivillat osin kosken puolella. Lodge ja sauna navetan paikalle 400 k-m2.

4. Hotellivillat kosken rannalla kylän tapaan. Mylly kyläraitin päätteenä.

Moderni kalastajakylä. Myllystä tulisi tapahtumakeskus. Hotellissa oli vain 16 huonetta, mikä on liian vähän. Tarve on 40–44 hotellihuoneelle, mikä on mahdollista nykyisen rakennusoikeuden puitteissa. Myös lodgen ja saunan sijainti myllyn pohjoispuolella parhaalla kalastuspaikalla herätti arvostelua, joten ne on siirretty navetan paikalle.

5

5. Kaksikerroksiset hotellit, joissa 40 huonetta, 5 x 310 k-m2. Aamiaislodge ja sauna 200 k-m2. - Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy 2020

Tutkielma mahdollisista bussin ajourista ja kääntöpaikoista. - Roni Tallus 2020

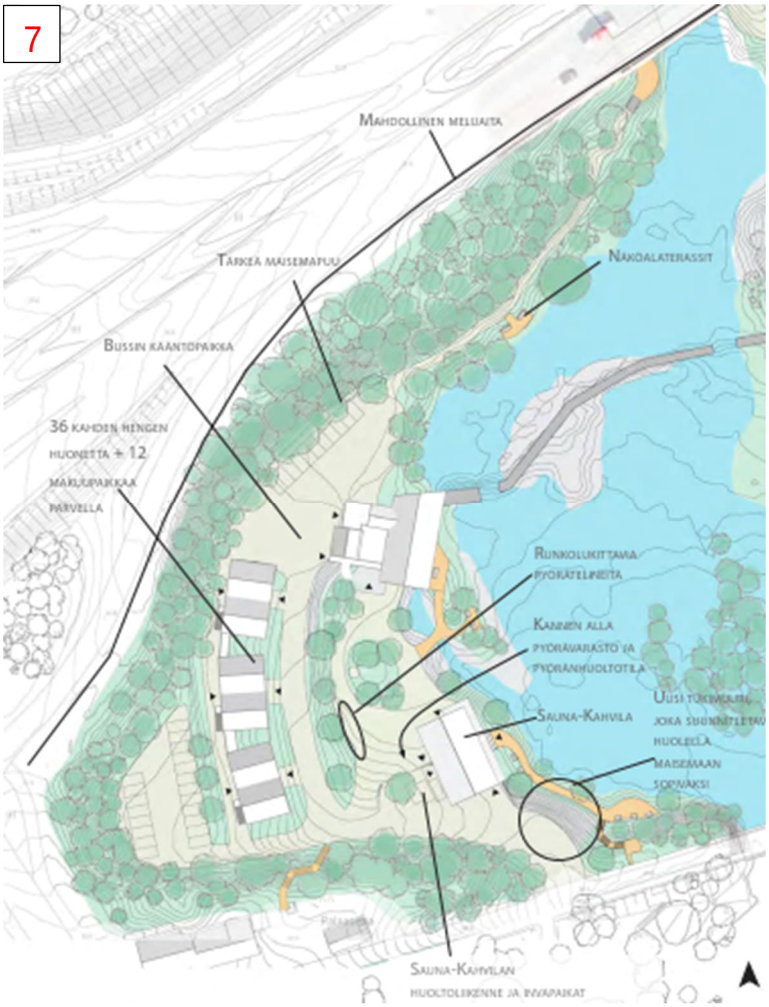
Rakentaminen ulottuu myllyn pohjoispuolelle, joka on paras kalastuspaikka.

Myllyn eteläpuoleisen pihan käyttö pysäköintialueena ja bussin kääntöpaikkana (A, B) herätti arvostelua.

6

6. Kolme kolmekerroksista hotellirakennusta. Huoneita on liian vähän, vain 36 kpl. Ravintola ja sauna on siirretty navetan paikalle. Bussin kääntöpaikka on myllyn takana, josta on esteetön sisäänkäynti myllyyn. Myllyn eteen saadaan tapahtumapuisto. Ranta säilyy yleisessä käytössä. -Mirja Vallinoja 11.3.2021

7

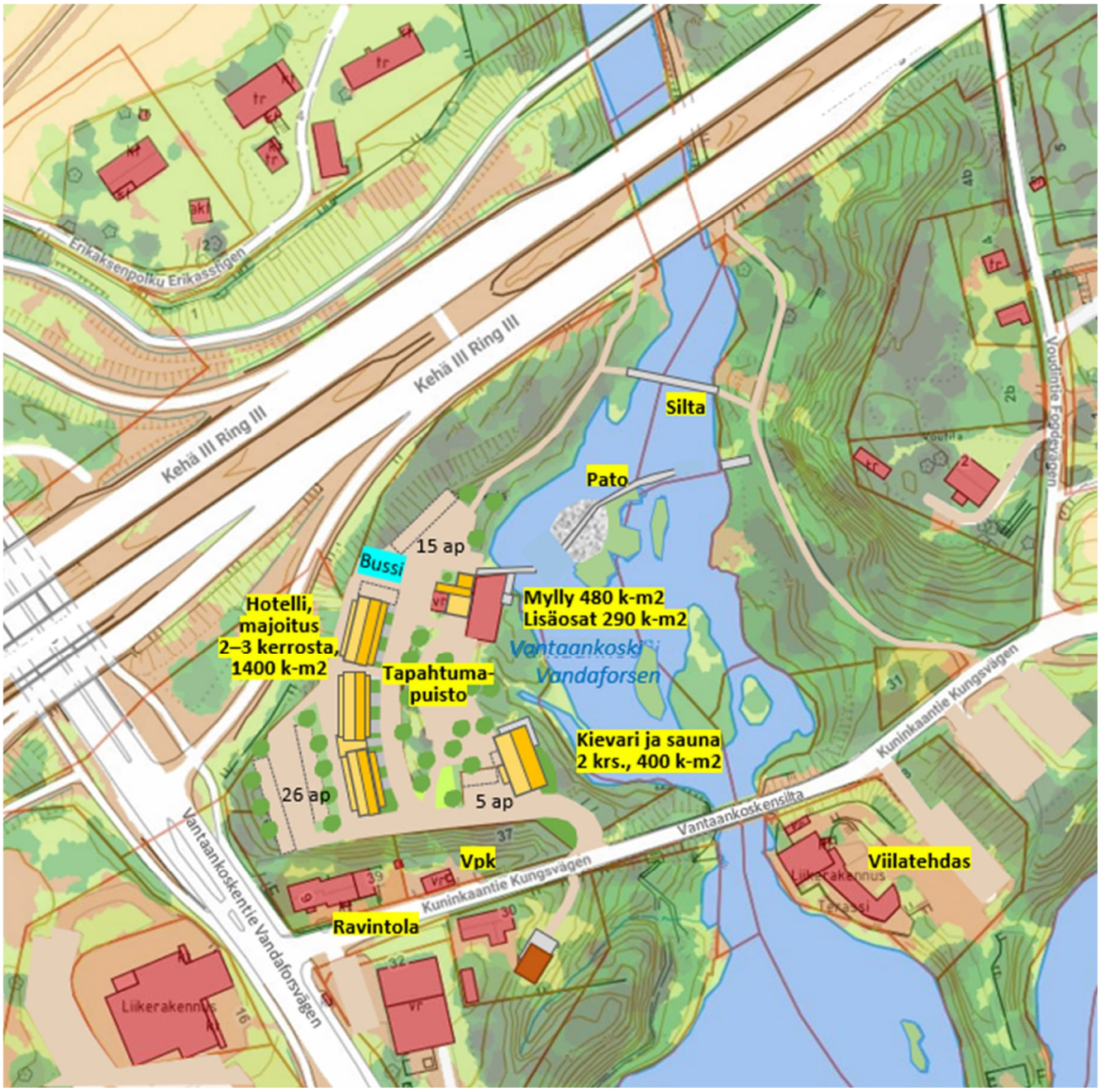


7. Vantaankosken yleissuunnitelma, diplomityö, jonka ratkaisuja on sovellettu asemakaavaan, mutta suunnitelma on osin alimitoitettu. - Mirja Vallinoja 18.1.2022

8. Asemakaavaehdotuksessa hotellirakennukset on yhdistetty. Tällöin hotelliin saadaan tarvittavat 40 huonetta, pohjoisin hotellirakennus on kaksikerroksinen ja muut kolmekerroksisia. Bussin kääntöpaikka sijoittuu myllyn länsipuolelle ja ravintola navetan paikalle. Pysäköintialueen mitoitus on tarkistettu (48 ap). Kaavaratkaisu s. 73–90, 98.

9. Jos kaavamuutosta ei tehdä, tapahtumakeskus ja hotelli jäävät toteutumatta ja myllyn säilyttämisen edellytykset rauniona ovat huonot. Tarkemmin s. 97.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

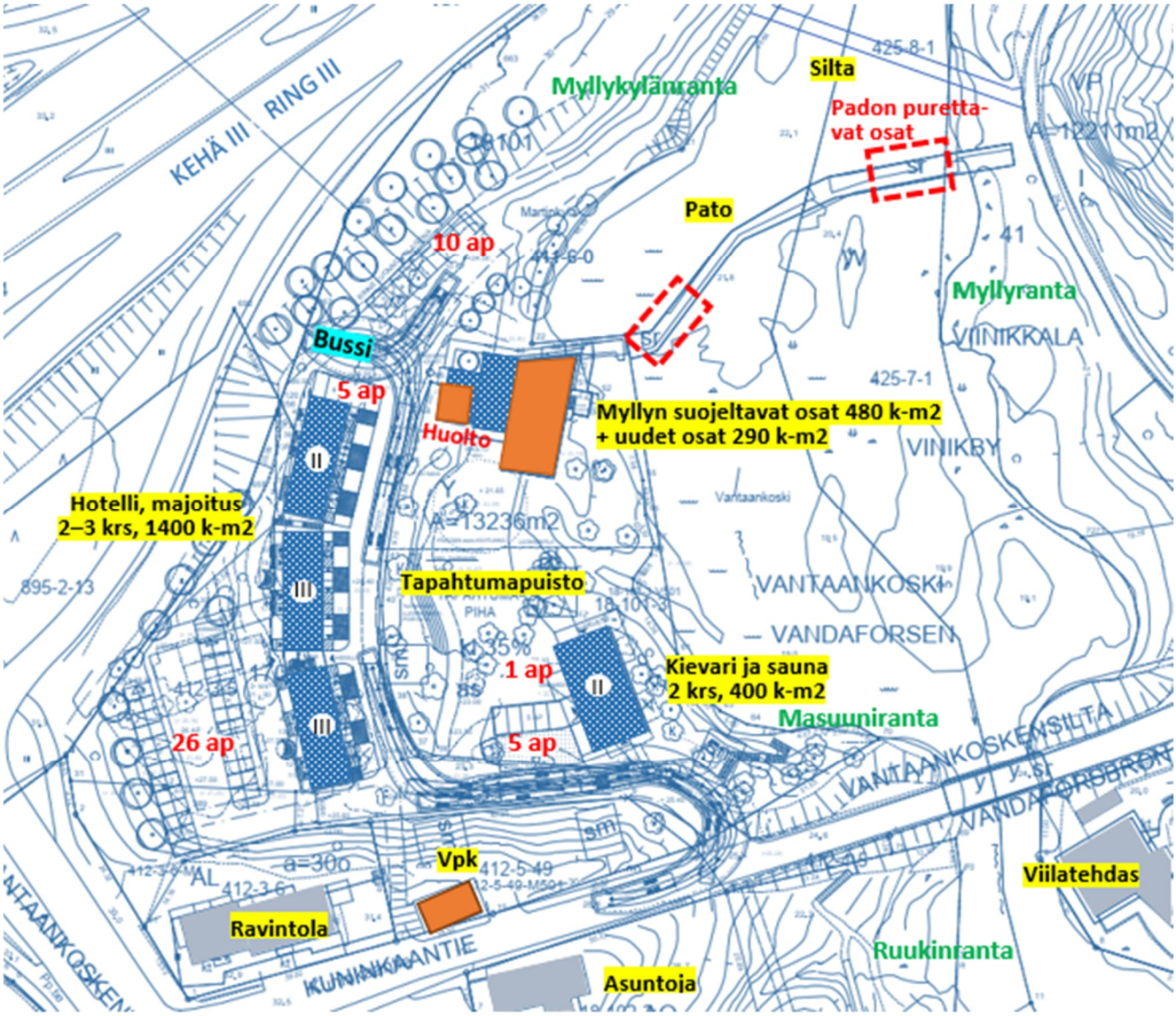


Rakentamisen sijoittuminen Vantaankosken maisemaan. Uudet rakennukset rakennetaan vanhojen ja aiemmin paikalla olleiden paikoille. Kallaluoto 7.6.2022

Vantaankosken mylly korjataan ja korotetaan tapahtumataloksi. Uusi rakentaminen korostaa valkoista myllyä historiallisen ympäristön keskipisteenä.

Kaavamuutos on yleiskaavan (P) mukainen. Kaavalla sallitaan yksityisiä palveluja (P) kaupungin omien palvelujen (Y) sijaan. Rakennusoikeus vastaa nykyistä rakennusoikeutta.

Rakennussuojelua puretaan myllyn väliosan osalta ja osittain padon osalta.



Uudet rakennukset rakennetaan voimassa olevan asemakaavan rakennusaloille. Kerrosluvut roomalaisin luvuin. Kerrosala: 1400 k-m2 + 400 k-m2 + 290 k-m2 = 2090 k-m2 + suojeltavat rakennukset (mylly ja paloasema). Myllytontilla on 48 autopaikkaa ja telibussin kääntöpaikka. Kuvassa on esitetty bussin ajoura.

Asemapiirros. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, Jarmo Tuomala & Kallaluoto 2022

4.1 KAAVAN RAKENNE

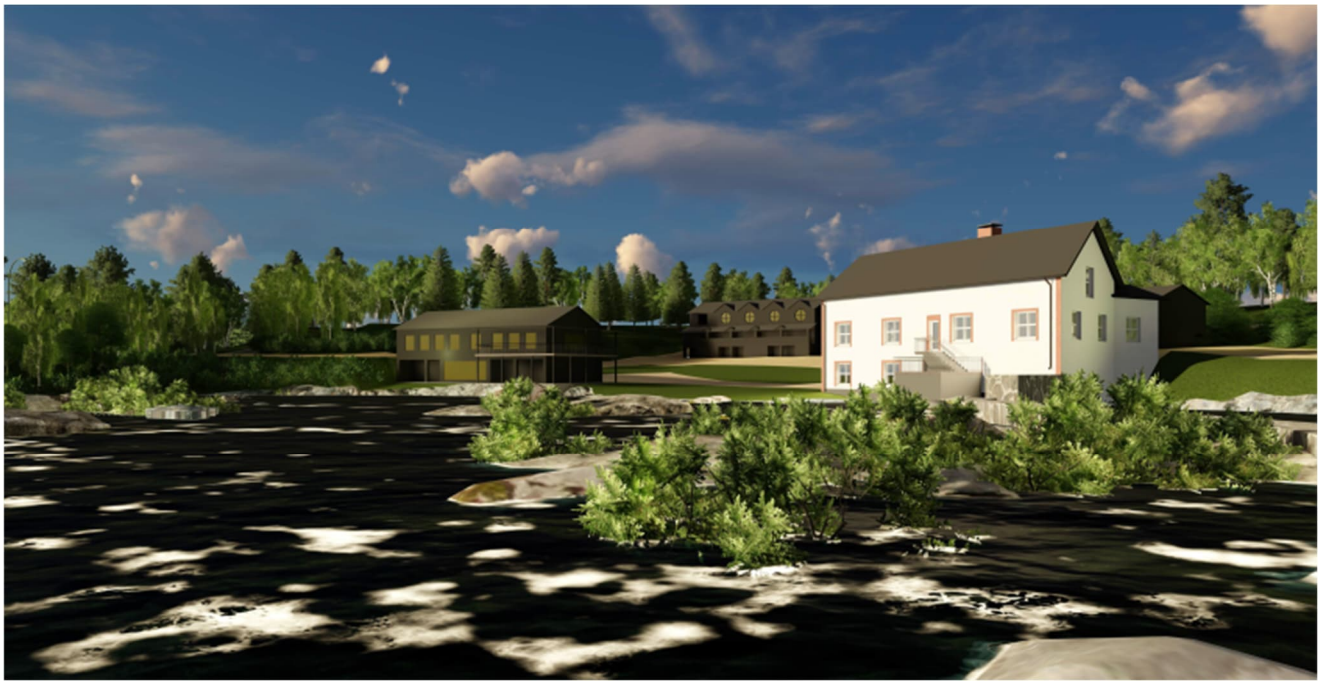
Mylly kunnostetaan tapahtumataloksi, johon mahtuu 240 asiakasta ja esiintymislava. Tämän saavuttamiseksi myllyä korotetaan 1,2 metriä. Myllyn luokse tulee päästä bussilla ja huoltoajolla.

Alueelta puretaan myllyn heikkokuntoinen väliosa, navetta sekä Kanniston tilan autiot ja heikkokuntoiset asuintalot, jotka eivät ole rakennusperintökohteita ja joita ei ole suojeltu. Myllyn säilyvät osat ovat 480 k-m2. Myllyn väliosan paikalle ja korotukseen rakennetaan uudistiloja 290 k-m2.

Myllyn länsipuolelle rakennetaan 40 huoneen hotelli kahteen ja kolmeen kerrokseen 1400 k-m2 sekä purettavan navetan paikalle kievari ja sauna 400 k-m2. Myllyn eteläpuolelle sijoittuu myllypiha – tapahtumapuisto – jota rakennukset kehystävät.

Suojeltua patoa puretaan osittain niin, että molemmat päät ja keskiosa jäävät entiselleen. Tällöin kalatie paranee, mutta purkamisen maisemallinen vaikutus on vähäinen. Suuren Rantatien vanhalle siltapaikalle voidaan rakentaa uusi kävelysilta.

Kosken ranta kaavoitetaan Masuunirannan puistoksi ja Myllymäenrannan suojaviheralueeksi.



Näkymä Vantaankosken itärannalta padolta. Tuomas Niemi 2.2.2022

Tuomas Niemi 10.1.2022

Google 2022

Tapahtumakeskus, hotelli ja kievari koskella. Näkymä Vantaankoskensillalta. Rakentamisen havainnollistamiseksi rantapuustoa ei ole esitetty. Todellisuudessa puusto peittää näkymää, kuten vasemmalla nykynäkymässä, jossa varasto ei näy lainkaan. Hotelli ei hallitse maisemakuvaa, koska se sijaitsee kauempana ja pienenee perspektiivissä. Mylly erottuu valkoisena päärakennuksena. Uudet rakennukset ovat tervanvärisiä.

Julkisivut koskelle, projektio, luonnos. Tuomala & Kallaluoto 2022

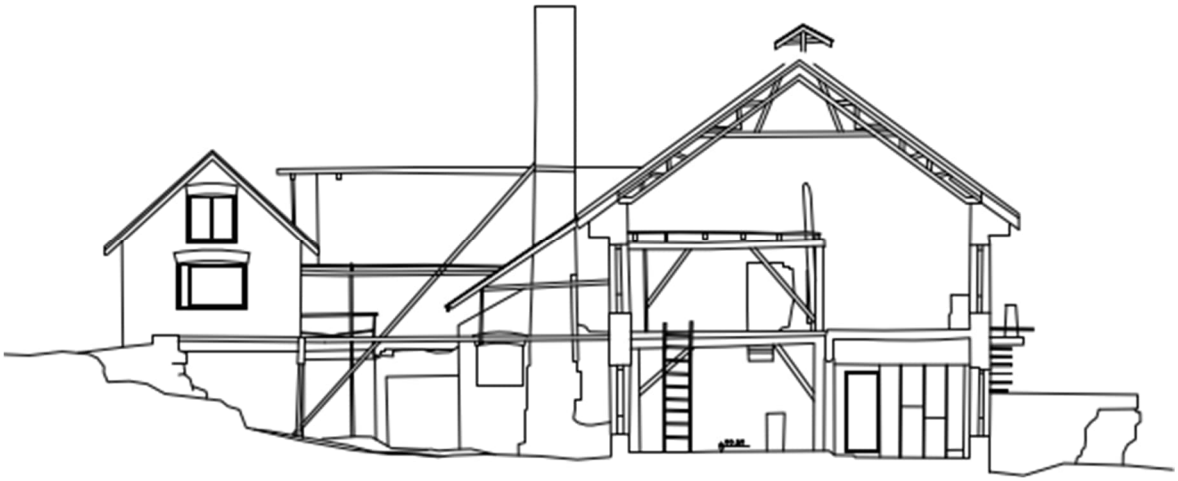
Julkisivut koskelle ilman peittävää rantapuustoa, projektio, luonnos. Tuomala & Kallaluoto 2022

Havainnekuvissa rantapuusto on esitetty viitteellisesti oikeaa puustoa huomattavasti pienempänä. Isojen puiden takaa rakennukset eivät näkyisi lainkaan. Todellisuudessa puusto on huomattavasti runsaampaa ja kookkaampaa, mikä näkyy valokuvista s. 3, 6, 11, 18, 39, 75, 88, 96, 110 ja laserkeilauksesta s. 37. Ranta jää puistoksi eikä siellä sijaitsevaa puustoa kaadeta.

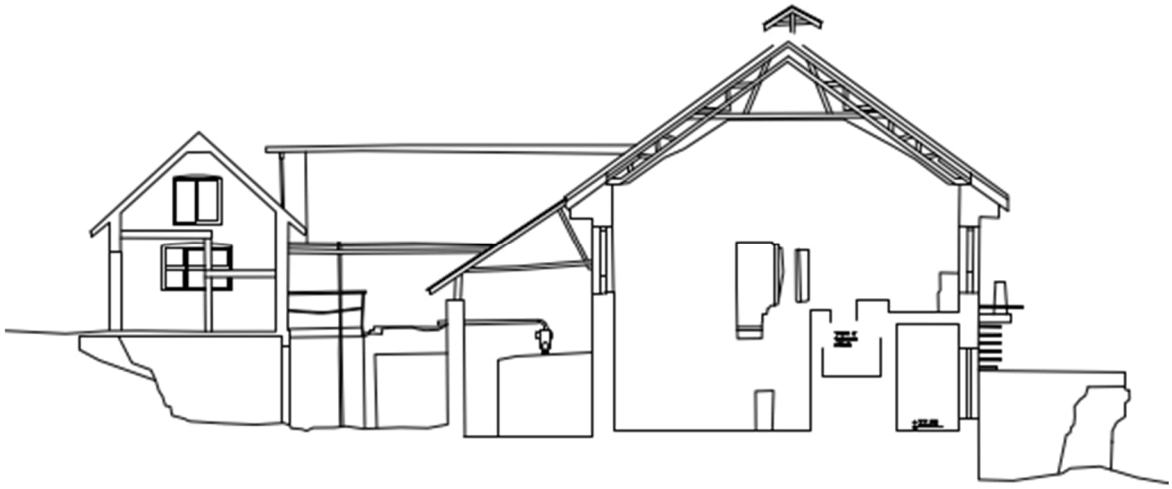
Hotelli pihatielle itään, luonnos. Tuomala & Kallaluoto 2022

Hotelli pysäköintialueelle länteen, luonnos. Tuomala & Kallaluoto 2022

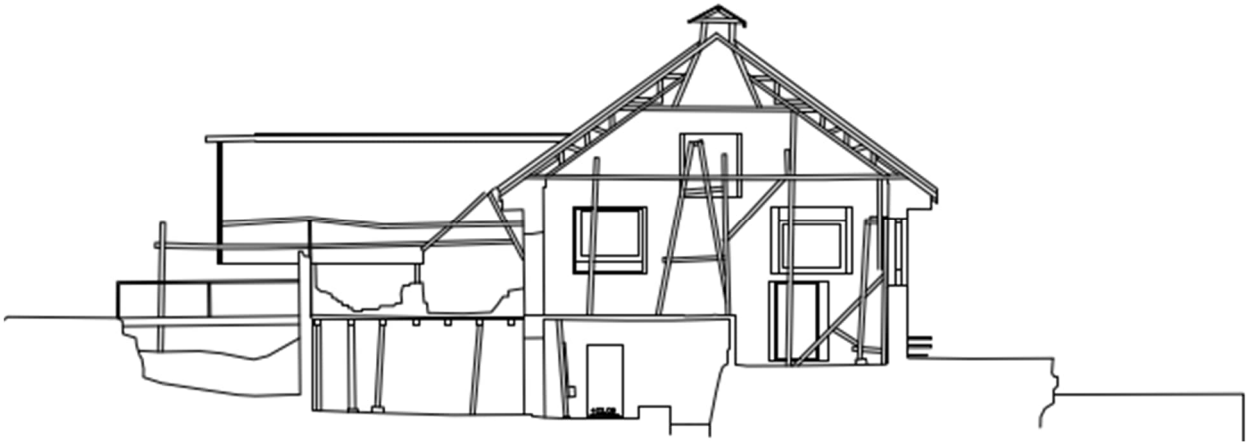
Mylly erottuu valkoisena päärakennuksena. Hotelli ja kievari ovat tervanvärisiä.
Länteen päin hotelli on rinteen vuoksi kerrosta matalampi.
Asemakaavassa ratkaistaan rakennusten massoittelu ja kaavamääräykset.
Kaavaselostuksessa esitetään kaavaratkaisua havainnollistavia havainnekuvia.
Julkisivut, pohjat, yksityiskohdat ja lopulliset pihajärjestelyt ratkaistaan rakennusluvissa.



Mylly, nykytilanne, mittauspiirustus, leikkaus A-A. Neotri Oy 2020.

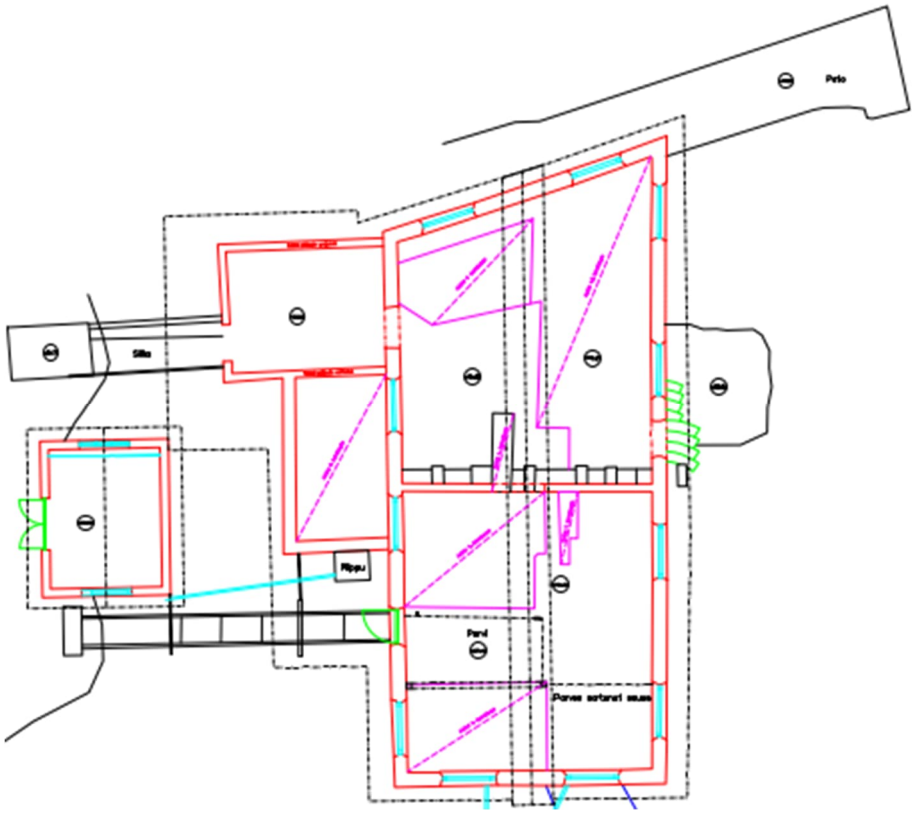


Mylly, nykytilanne, mittauspiirustus, leikkaus B-B. Neotri Oy 2020.

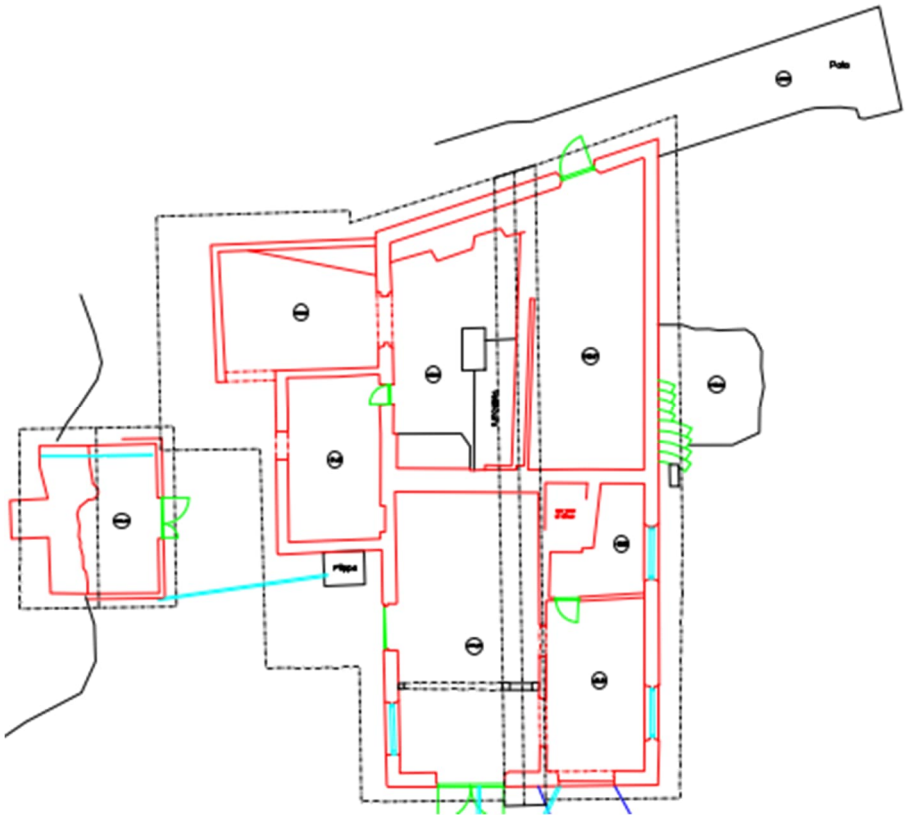


Mylly, nykytilanne, mittauspiirustus, leikkaus C-C. Neotri Oy 2020.

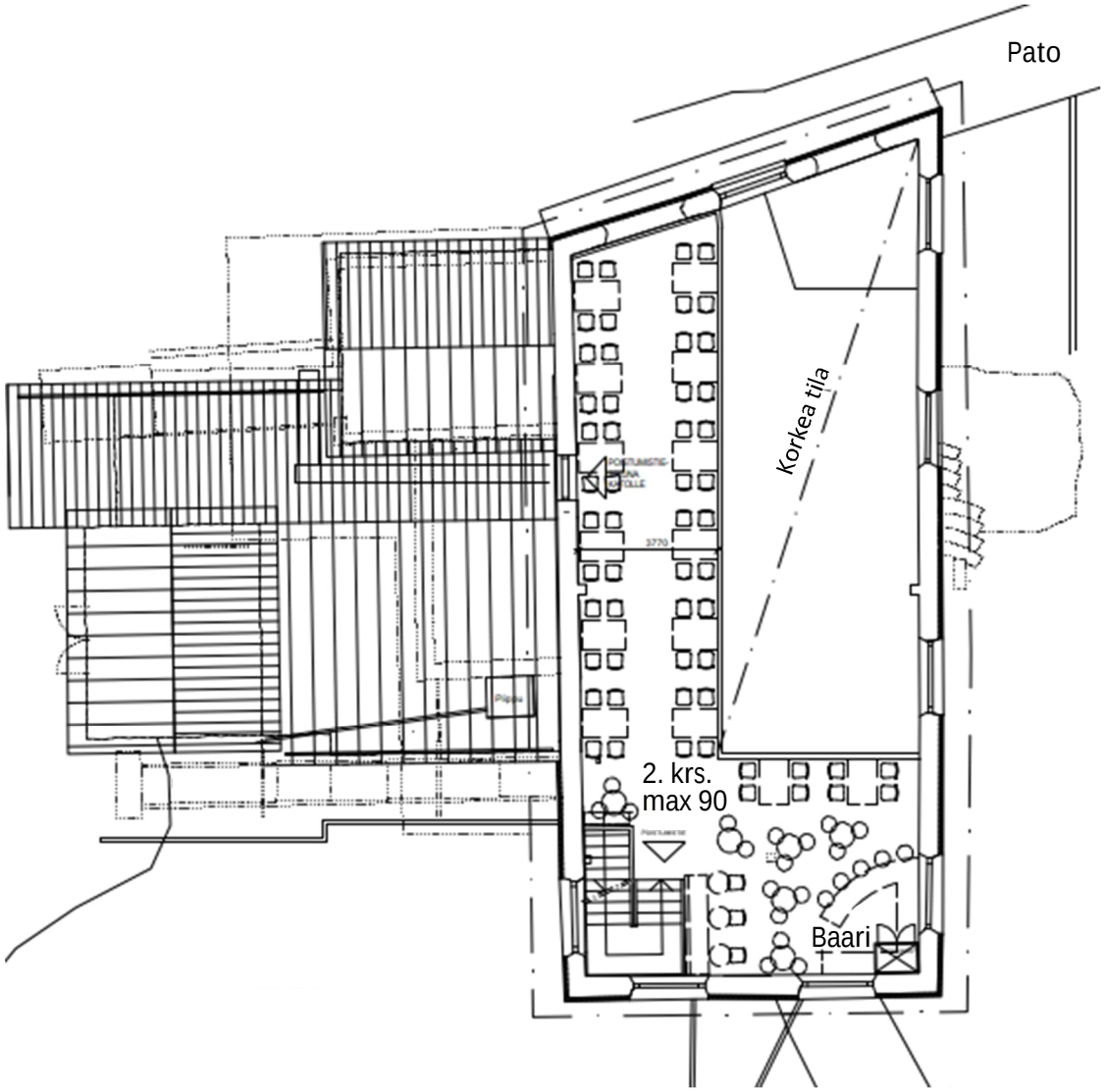
Rakennuksesta voidaan säilyttää vain kiviset ulkoseinät, muut rakenteet ovat huonokuntoisia.



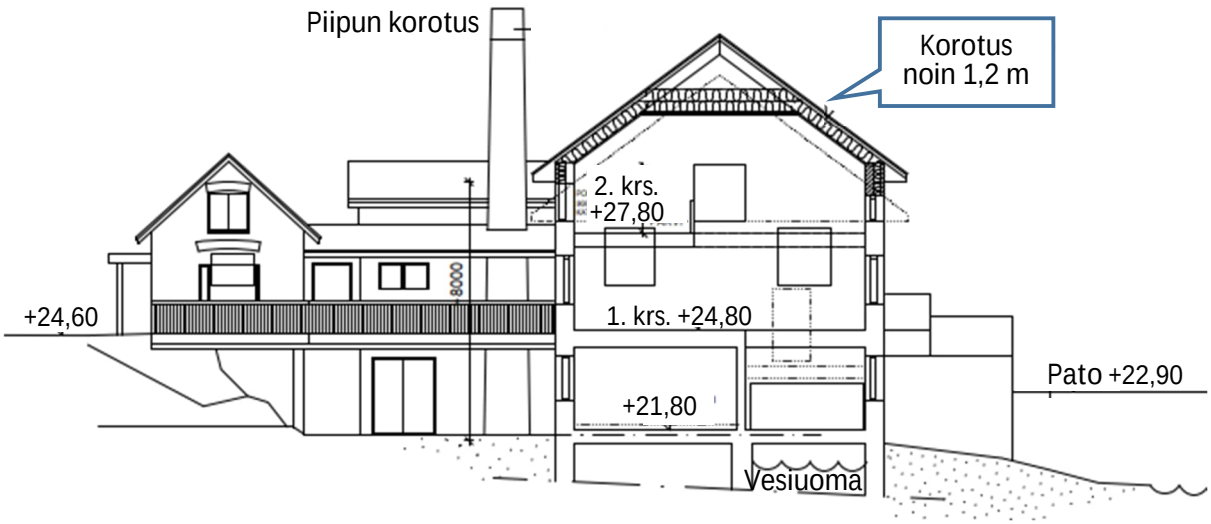
Mylly, nykytilanne, mittauspiirustus, 2. kerros. Neotri Oy 2020.



Mylly, nykytilanne, mittauspiirustus, 1. kerros. Neotri Oy 2020.

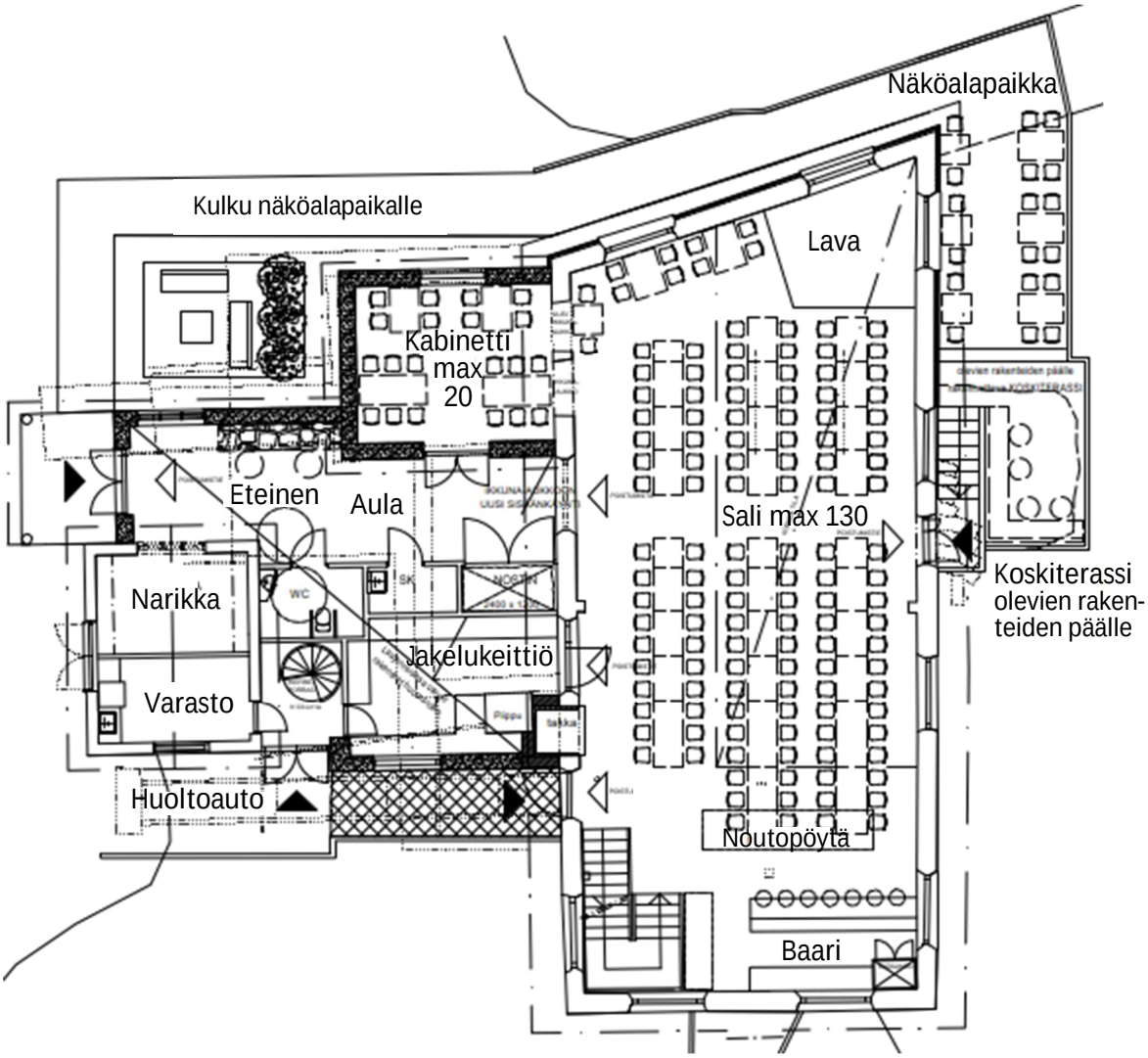


Mylly, 2. kerros. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, luonnos 18.5.2021

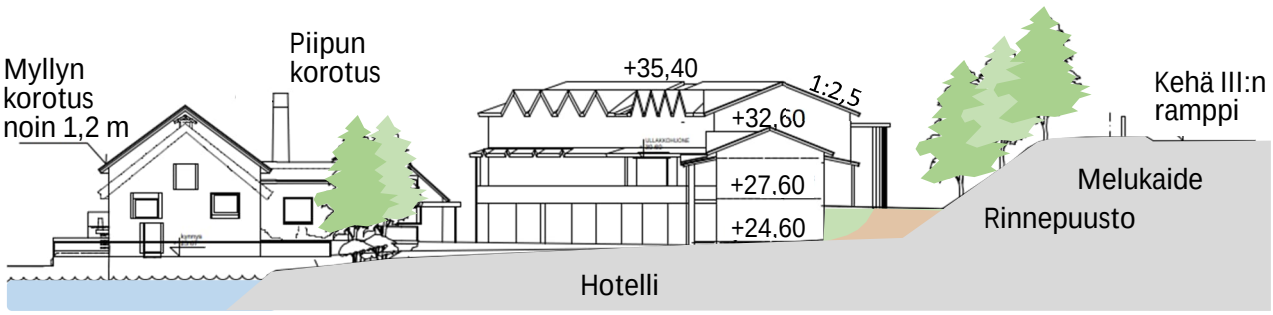


Myllyn leikkaus etelään. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, luonnos 18.5.2021.

Myllyn korotus on välttämätön muutos, jolla myllyyn saadaan riittävä paikkamäärä tapahtumakäyttöön.



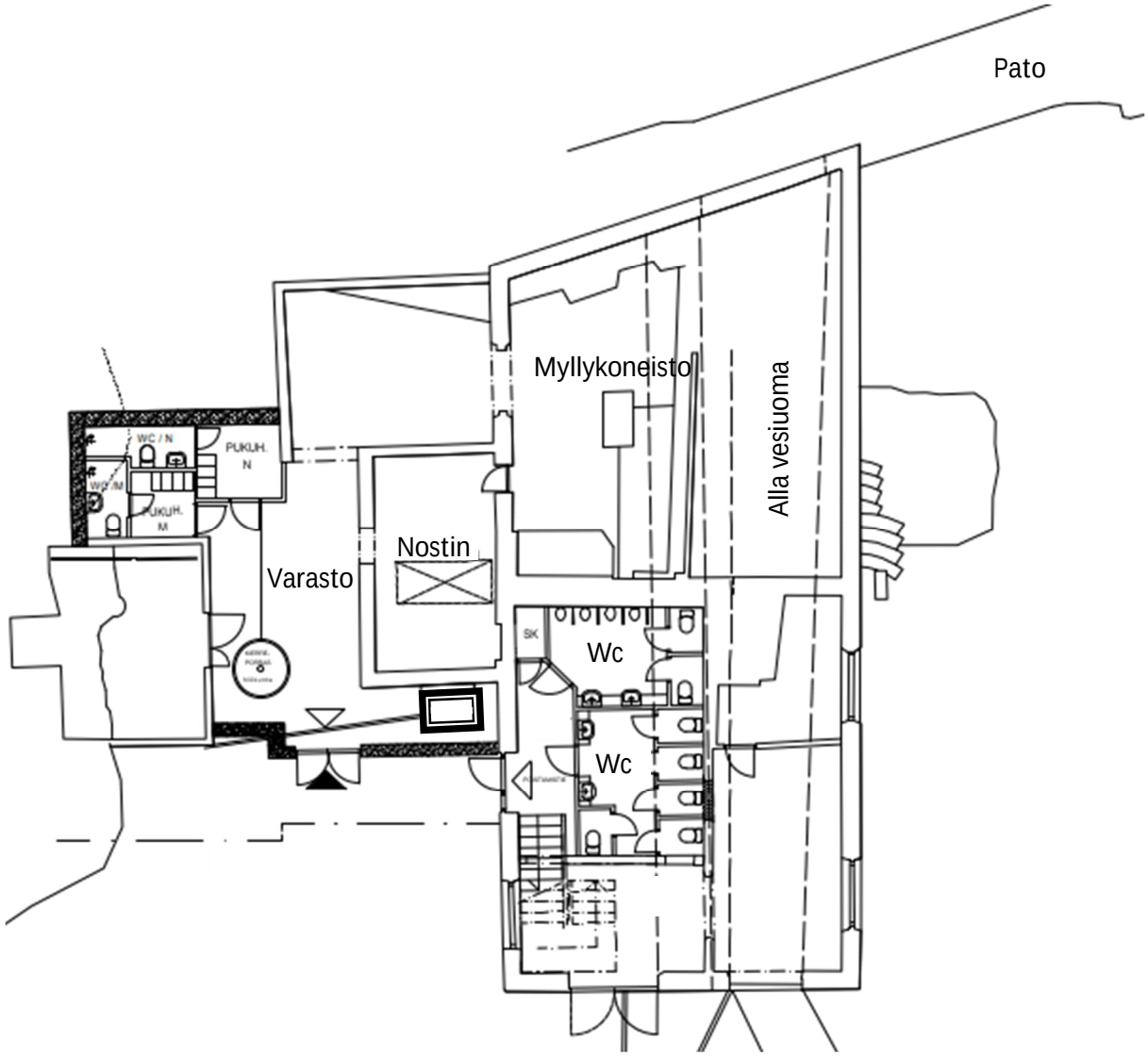
Mylly, 1. kerros. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy. luonnos 18.5.2021



Mylly ja hotellit, julkisivut pohjoiseen. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, Tuomala & Kallaluoto, luonnos 2021

Myllyn uusi kantava rakenne toteutetaan vanhan kiviseinärakenteen sisäpuolelle.

Hotellirakennus ei ulotu Kehä III:n luiskalle.



Mylly, kellari. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko, luonnos Oy 25.5.2021

Rakennusoikeus

Nykyinen rakennusoikeus	1700 + 400 + mylly 536 + paloasema 55 = 2691 k-m2
Nyt rakennettu	Kannisto 161 + mylly 536 + navetta 250 + paloas. 55 = 1002
Puretaan	Kannisto 161 + myllyn väliosa 56 + navetta 250 = 467 k-m2

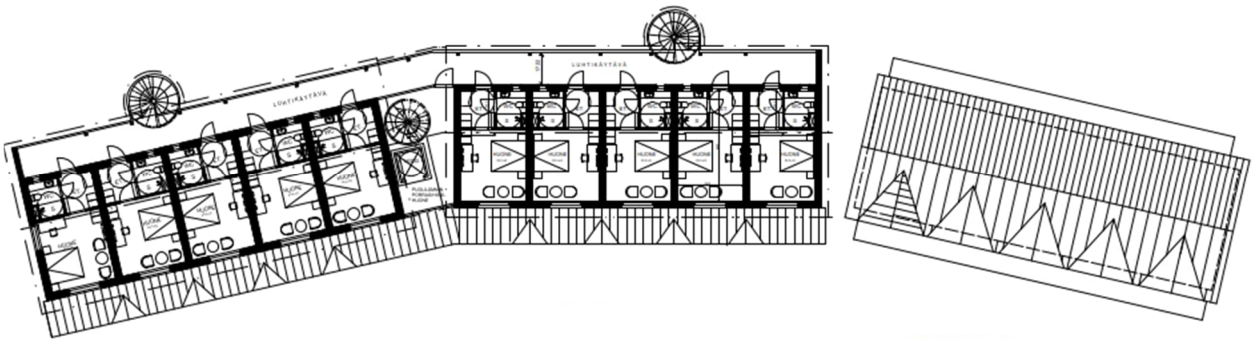
Uudisrakentaminen

- Majoitusrakennukset 1 395 k-m2, kaavaan pyöristettynä 1 400 k-m2
- Kievari 400 k-m2, rakennusoikeus on voimassa olevan asemakaavan mukainen
- Myllyn uudisosat 290 k-m2, myllystä puretaan väliosa 56 m2
- Yhteensä 2 085 k-m2 => kaavaan 2 090 k-m2 + suojeltavat myllynosat ja paloasema

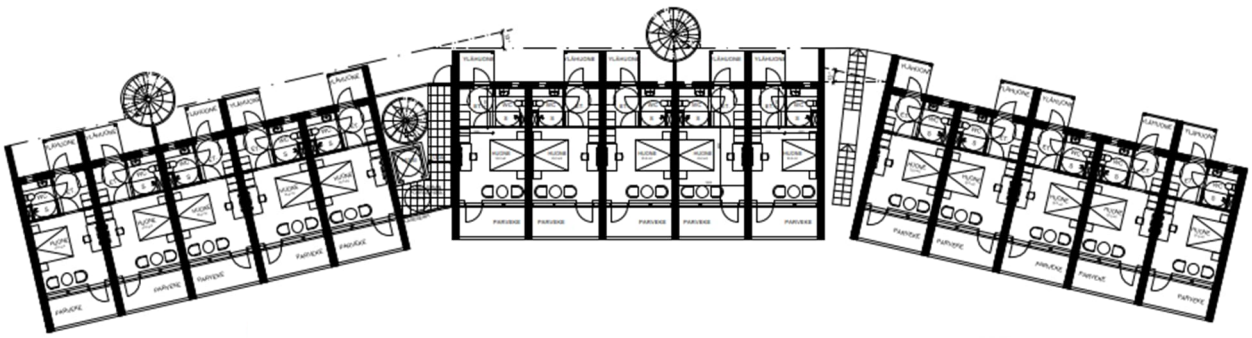
Kaavaehdotuksen rakennusoikeus	1400 + 400 + 290 + myllyn suojeltavat osat 480 + suojeltu paloasema 55 = 2625 k-m2
Rakennusoikeus vähenee	66 k-m2

Autopaikat

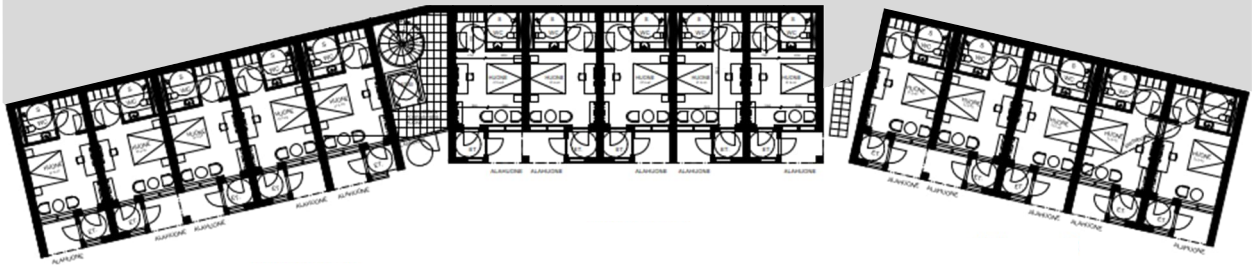
Tapahtumakeskus, hotelli ja kievari	48 ap, joista 2 liikuntaesteisille, ja bussin kääntöpaikka Autopaikat ovat eri toimintojen yhteiskäytössä
Paloasema	Nykyiset 2 ap



Majoitus, 3. kerros, +30,60. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, luonnos 18.5.2021



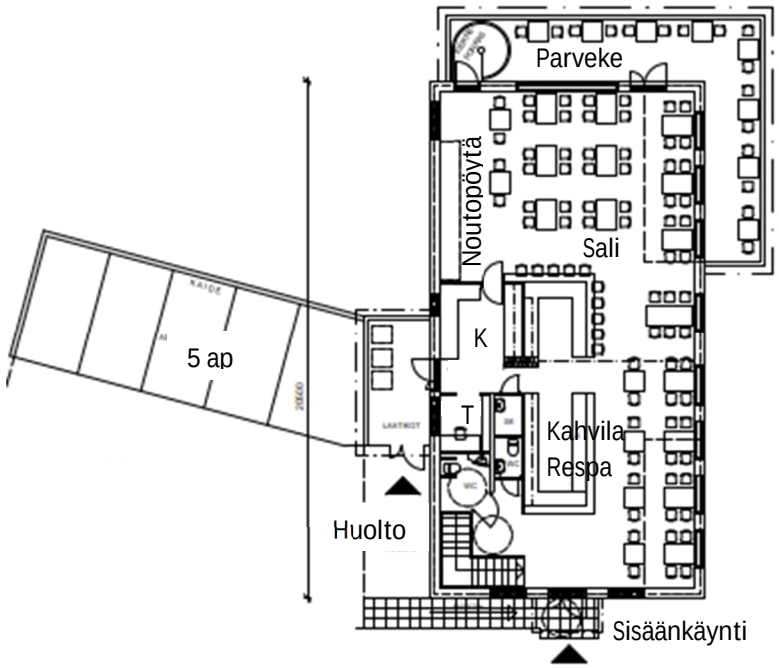
Majoitus, 2. kerros, +27,60. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, luonnos 18.5.2021



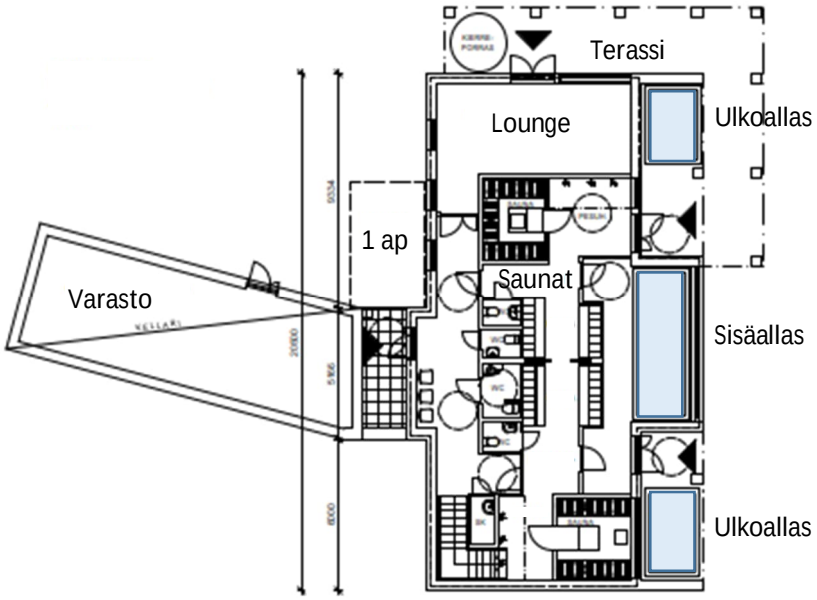
Majoitus, 1. kerros, + 24,60. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, luonnos 18.5.2021

Majoituksessa on yhteensä 40 kahden hengen huonetta. Rakennus sijaitsee rinteessä ja on itään päin kolme- ja kaksikerroksinen, mutta länteen päin kaksi- ja yksikerroksinen. Kolmannessa kerroksessa ei ole parvekkeita.

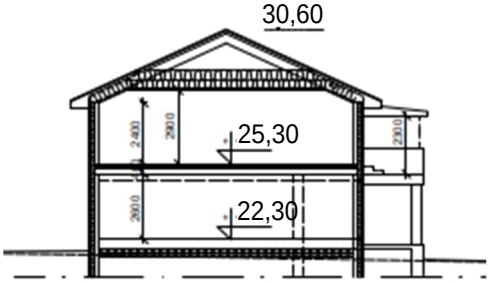
Majoituksen kerrosala on luonnoksessa 1395 k-m2, kaavaan pyöristettynä 1400 k-m2.



Kievari, yläkerta. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, luonnos 25.5.2021



Kievari, alakerta. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, luonnos 25.5.2021



Kievari, leikkaus. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, 25.5.2021

Mylly ei kerro vain historiasta vaan myös tulevaisuudesta. Mylly etelästä. Kiviseinät säilyvät, myllyä korotetaan, keskiosa puretaan, piippu uusitaan. Mylly saa uuden elämän. TKa 2.5.2021

Myllyn kivirakenteisten ulkoseinien kuntotutkimus ja perustamistapaselvitys, johtopäätökset / Vahanen Rakennustekniikka Oy 4.2.2022

Betonirakenteiset ulkoseinät
Myllyrakennuksen betonirakennusten seinien kunto on kokemusperäisesti aistinvaraisesti arvioituna huono. Betonirakenteiden kokonaisuudessaan ja niissä käytetyn betonin laatu on alun perinkin ollut varsin heikko, mikä on vanhoissa betonirakenteissa yleistä. Kallista sementtiä on pyritty käyttämään mahdollisimman vähän, samoin raudoitusterästä, ja yleensä betonin määrää rakenteessa on pienennetty lisäämällä sekaan suuria ”säästökiviä”. Rakennustyömaalla valmistetun betonimassan koostumus vaihteli suuresti ja valettavaan rakenteeseen muodostui helposti tahattomia työsaumoja valutyön hitaan etenemisen sekä tuoreen betonin puutteellisen tiivistämisen seurauksena. Nämä rakenteeseen jääneet luonnolliset epäjatkuvuuskohdat ovat toimineet rapautumisen ja kulumisen alkukohtina erityisesti sen jälkeen, kun rakenteet ovat jääneet lämmittämättömiksi ja alttiiksi säärasitukselle. Vielä erityisesti ajanjaksot, jolloin rakennuksella ei ole ollut suojaavaa vesikattoa, ovat kiihdyttäneet rakenteiden vaurioitumista merkittävästi.

Rakennuksen betonirakenteisten ulkoseinien kunto on betonin jo alun perin heikon laadun ja pitkään jatkuneen rapautumisen yhteisvaikutuksesta niin huono, ettei niiden korjaamista ja käyttöä uusien rakennusosien kantavina rakenteina voida suositella. Rakennukseen on suunniteltu toteutettavaksi mm. korotus sekä asiakastiloja suurelle ihmisjoukolle. Ulkoseinien kantavuus on kuitenkin betonirakenteen ulkoisen ja sisäisen vaurioitumisen (mm. harvavalukohtien ja työnaikaiset saumakohtien rapautuminen, säästökivien sekä raudoitteiden tartunnan heikkeneminen, lämpö- ja kosteusliikkeiden sekä perustusten liikkeiden aiheuttamat halkeamat, tulipalon aiheuttama pinnan rapautuminen) johdosta erittäin epävarma ja perustellusti oletettavasti hyvin alhainen. Betonin kunnon tutkiminen rakennesuunnitteluun tarvittavalla tarkkuudella on pistokoeluonteisten laboratorionäytteiden avulla erittäin epäluotettavaa rakenteen suuren epähomogeenisuuden vuoksi. Ulkoseinärakenteet eivät siksi sovellu uusien rakenteiden kantavaksi osaksi. Tämän takia, jos betoniseinät säästetään osana uutta rakennusta, tulisi kunnostustyöt suunnitella siten, että vanhan rakennuksen sisäpuolelle rakennetaan uusi kantava runko, johon tukeutuisivat kaikki sisäpuoliset rakenteet sekä uusi vesikatto, ja vanha rakennus jäisi ainoastaan itsekantavaksi kuoreksi ulkopintaan.

=> Myllyn ulkoseinissä on halkeamia. Kuten edellä suositellaan, kiviseiniä ei käytetä kantavana rakenteena. Ulkoseinät ovat säilytettävissä, kun sisälle rakennetaan uusi kantava tukirakenne, joka lähtee maasta eikä tukeudu myllyn seiniin. Muut rakenteet tuetaan tähän tukirunkoon. Tällöin myllyn kiviseinät voidaan säilyttää ja myllyä voidaan korottaa.

Tiiliseinät
Tiilirakenteiset ulkoseinät ovat osin käytännössä kokonaan tuhoutuneet. Jäljellä olevissa seinissä esiintyy paikoin voimakasta muurauslaastin ja tiilien rapautumista. Muuraus ulottuu ympäröivän maanpinnan tason alapuolelle, joten seinien alaosien kosteusrasitus on erittäin suuri kapillaarikosteuden takia. Rapautumisen lisäksi pitkäaikainen kohonnut kosteus mahdollistaa tiilirakenteeseen myös mikrobikasvuston kehittymisen. Käytännössä tiiliseinät on kokonaisuudessaan muurattava uudestaan.

=> Myllyn ja sähkölaitoksen väliosa puretaan. Rakennetaan uudisosa ja uusi ulkoseinärakenne.

Piippu
Tiilirakenteinen savupiippu on niin pitkälle rapautunut, että sen säilyttävä kunnostaminen ja korottaminen ei ole turvallisuuden kannalta luotettavasti mahdollista. Piipun tämänhetkinen kunto on niin huono, että rakenteessa on kaatumis-/romahtamisvaara. Käytännössä piippu tulee rakentaa uudelleen, jos rakenne halutaan säilyttää osana miljöötä. Uudelleenmuurauksessa voidaan haluttaessa käyttää valikoituja vanhoja, huolellisesti purettuja tiiliä (piipusta ja purettavista ulkoseinistä).

=> Piippu rakennetaan uudelleen korotettuna.

Perustustapa
Rakennus on perustettu osin louhitun kalliopinnan, osin suurien maanvaraisten kivilohkareiden varaan. Perustustapaa ei korkean vedenpinnantason vuoksi päästy tutkimaan jokiuoman puolelta, mutta oletettavasti rakennuksen perustus on kuitenkin toteutettu samalla tavalla eri puolilla rakennusta. Perustuksissa on ajan kuluessa tapahtunut jonkin verran epätasaista painumista mahdollisesti maaperän voimakkaasti vaihtelevan kosteuspitoisuuden (jokiuoman tulviminen vs. kesäajan kuivuminen) sekä routimisen (rakennuksen jäätyä kylmilleen) yhteisvaikutuksesta.

=> Uusi teräskehikko perustetaan kallioon tai kantavaan maaperään.

Sähkölaitos
Ulkopuolelta arvioituna sähkölaitos (sivurakennus) on selvästi myllyä paremmassa kunnossa ja kunnostettavissa uudelleen käyttöön. Tarvittavien korjaustoimenpiteiden laajuus ja kustannukset täsmentyvät tulevan käyttötarkoituksen perusteella tehtävien sisäpuolisten selvitysten jälkeen.

Haitta-aineet
Rakennuksen ulkoseinistä ei otettu haitta-ainenäytteitä, koska rakenteet arvioitiin suunniteltuun uudiskäyttöön soveltumattomiksi ja mahdollisten sisäilmavaikutusten tarkempi arviointi on siksi tässä yhteydessä tarpeetonta. Ulkoseinärakenteiden osalta ei kuitenkaan aistinvaraisesti havaittu viitteitä haitallisista aineista yksittäistä öljyistä kohtaa lukuun ottamatta. Jos rakenteet myöhemmin päädytään purkamaan, tulee purkujätteen kaatopaikkakelpoisuus tarkistaa erillisillä tutkimuksilla kaikkien rakennuksen rakenteiden osalta.

Rajattu korjattavuusselvitys, johtopäätökset / Vahanen Rakennusfysiikka Oy 20.5.2022
Mikrobikasvu edellyttää, että olosuhteet ovat tarpeeksi pitkään suotuisat eli kosteutta ja lämpöä on sopivasti (kivimateriaaleilla kosteus >90 %RH ja t ~10…50°C) ja ravintoa ja happea on käytettävissä. Uusi betoni tai kalkkihiekkatiili laastisaumoineen eivät ole mikrobikasvulle erityisen suotuisia materiaaleja. Mikrobikasvu näissä materiaaleissa edellyttää, että rakenteeseen on kertynyt orgaanista ainesta, joka toimii mikrobien ravintona. Orgaaninen aines voi kertyä materiaaliin pölynä tai vesiliuoksena imeytymällä. Jos ravinteita on kertynyt ja kosteus- ja lämpöolosuhteet ovat tarpeeksi pitkään mikrobikasvun mahdollistavat, voi betoni- tai kalkkihiekkatiilirakenteessa tapahtua mikrobikasvua, erityisesti, jos näissä on halkeamia ja jos materiaalit ovat vanhoja. Kalkkihiekkatiilirakenteessa herkimpiä mikrobivaurioitumaan ovat laastisaumat.

Myllyn katto on tehty väärin, palkki on haljennut ja katto romahtanut. Sisällä ollut tulipalo jälleen elokuussa 2021. Korjattuna salista tulee juhlatila. TKa 20.8.2021

Materiaalinäytteiden mikrobianalyysien perusteella rakennusten ulkoseinien sisäpinnat ovat yleisesti mikrobivaurioituneet; myllyrakennuksessa mikrobikasvustoa todettiin kaikissa tutkituissa kohdissa ja voimalaitoksessa joka toisessa tutkitussa kohdassa. Tutkitut kohdat edustivat silmämääräisesti arvioituna huonokuntoisia vauriokohtia ja parempikuntoisia vertailukohtia. Näiden välillä ei todettu eroa mikrobivaurioituneisuudessa, joten mikrobivaurioalueita ei ole mahdollista rajata silmämääräisen arvion perusteella.

Kummankaan rakennuksen ulkoseinissä ei todettu syvälle rakenteeseen ulottuvia mikrobikasvustoja edes betonin epäjatkuvuuskohdissa. Näytteet seinän sisäpinnasta otettiin syvyydeltä noin 0…50 mm ja on todennäköistä, että mikrobivauriot sijoittuvat lähelle rakenteen sisäpintaa, koska syvemmältä (noin 100…150 mm) otetuissa näytteissä ei todettu lainkaan kohonneita mikrobipitoisuuksia. Mikäli kasvu olisi edennyt rakenteessa merkittävästi, olisi ainakin osassa syvältä otettuja näytteitä havaittu jonkinlaista mikrobipoikkeamaa.

Myllyrakennuksen seinärakenteiden sisäpintoihin on todennäköisesti kertynyt sen alkuperäisen käytön aikana jauhopölyä myllytoiminnasta ja kangaspölyä trasseleiden käsittelystä. Rakennuksen ollessa tyhjillään mikrobikasvun mahdollistavia epäpuhtauksia sekä ulkoilman mikrobeja on lisäksi kerääntynyt rakennuksen pinnoille ulkoilmasta ikkuna-aukkojen ollessa avoimia ja rakennuksen ollessa jonkin aikaa ilman kattoa. Koska käytetty betoni on laadultaan vaihtelevaa ja siinä on runsaasti epäjatkuvuuskohtia, ovat epäpuhtaudet kertyneet seinien pintakerrokseen.

Voimalaitoksen ulkoseinien sisäpinnoilla todetut mikrobikasvustot ovat todennäköisesti pääosin seurausta ulkoilmasta seinien sisäpintaan kertyneistä ravinteista sekä mikrobeista. Ikkuna-aukon alapuolella kyse on osittain myös kosteusvauriosta, koska seinän sisäpinnassa oli kyseisessä kohdassa selkeitä valumajälkiä.

Sisäilman laatuun vaikuttavia haitta-aineita todettiin myllyrakennuksessa. PAH(16)-yhdisteitä todettiin rakennuksen keskellä olevaan väliseinään liittyvissä rakenteissa (HA8) ja ulkoseinässä (HA6) väliseinän lähellä. Öljyhiilivetyjä todettiin kellarikerroksen joen puoleisessa seinässä (HA3) ja ensimmäisen kerroksen samoissa näytteissä kuin PAH(16)-yhdisteitä sekä eteläisen tilan joen puoleisessa seinässä (HA5) ja pohjoisen tilan voimalaitoksen puoleisessa seinässä (HA7). Todettujen haitta-aineiden vaikutus sisäilman laatuun lisääntyy lämpötilan noustessa. Kun rakennusta aletaan lämmittää, haitta-aineiden vaikutus sisäilman laatuun voimistuu.

Todetuista haitta-aineista PAH(16)-yhdisteiden sisäilmariskiä voidaan hallita kapseloimalla. Öljyhiilivetypilaantuneille rakenteille ei toistaiseksi ole kehitetty kapselointiaineita, vaan ainoa tapa hallita niiden aiheuttamaa sisäilmariskiä, on poistaa pilaantunut materiaali. Suositeltavaa on poistaa öljyhiilivetypilaantuneet materiaalit rakenteista. Samalla todennäköisesti saadaan poistettua myös PAH(16)-yhdistepitoiset materiaalit, jolloin rakenteisiin ei jää PAH(16)-pitoisten materiaalien kapselointitarvetta. Korjaussuunnittelua varten on suositeltavaa tehdä kattavampi haitta-ainetutkimus, jonka avulla määritetään rakenteiden pilaantuneisuuden laajuus.

Koska mikrobikasvustot ovat tutkimusten perusteella myllyrakennuksessa keskittyneet ulkoseinien sisäpinnoille, on suositeltavaa rakennuksen korjauksen yhteydessä puhdistaa ulkoseinien sisäpinnat mekaanisesti esimerkiksi hiekkapuhalluksella, jotta seinien sisäpintoihin kertyneet epäpuhtaudet saadaan poistettua. Tämän jälkeen seinien sisäpinnat tulee lisäksi sulkea rakennekerroksella, joka estää mahdollisesti rakenteeseen jäävien epäpuhtauksien kulkeutumisen sisätiloihin. Korjaussuunnittelussa tulee huomioida rakennusfysikaalinen toimivuus: korjausratkaisut eivät saa heikentää rakenteen kuivumiskykyä.

Voimalaitoksessa on suositeltavaa myös puhdistaa ulkoseinien sisäpinnat mekaanisesti esimerkiksi hiekkapuhalluksella, jonka lisäksi suositellaan selkeästi kosteusvaurioituneissa kohdissa kuten ikkuna-aukkojen alapuolella, uusimaan muuraussaumat noin 30 mm syvyydeltä. Lisäksi on suositeltava pinnoittaa myös voimalaitoksen ulkoseinien sisäpinnat, kuten edellä on suositeltu myllyrakennukselle.

Koska rakennusten kiviaineisissa seinissä todettiin mikrobikasvustoja, on todennäköistä, että rakennusten herkemmin vaurioituvissa orgaanisissa materiaaleissa on myös kasvustoja. Siksi korjauksessa on suositeltavaa poistaa kaikki orgaaninen materiaali rakennuksista.

Rakenteisiin jää edellä suositeltujen korjaustoimenpiteiden jälkeenkin todennäköisesti jonkin verran mikrobikasvustoja sekä haitta-aineita, joten rakennuksen tulevan käyttötarkoituksen on suositeltavaa olla sellaista, ettei kukaan oleskele tiloissa jatkuvasti.

Koska rakennukset ovat olleet useita vuosia kylmillään ja rakenteet ovat edelleen kosteita, on mahdollista, että rakenteisiin jäävien mikrobien kasvu voi aluksi kiihtyä, kun rakennusta aletaan lämmittää, mutta taantuu, kun ravinteet ja kosteus vähenevät.

Myllyn haitta-ainetutkimus, johtopäätökset / Vahanen Rakennusfysiikka Oy 20.5.2022

Sisäilman laatuun vaikuttavia haitta-aineita todettiin myllyrakennuksessa. PAH(16)-yhdisteitä todettiin rakennuksen keskellä olevaan väliseinään liittyvissä rakenteissa (HA8) ja ulkoseinässä (HA6) väliseinän lähellä. Öljyhiilivetyjä todettiin kellarikerroksen joen puoleisessa seinässä (HA3) ja ensimmäisen kerroksen samoissa näytteissä kuin PAH(16)-yhdisteitä sekä eteläisen tilan joen puoleisessa seinässä (HA5) ja pohjoisen tilan voimalaitoksen puoleisessa seinässä (HA7). Todettujen haitta-aineiden vaikutus sisäilman laatuun lisääntyy lämpötilan noustessa. Kun rakennusta aletaan lämmittää, haitta-aineiden vaikutus sisäilman laatuun voimistuu.

Todetuista haitta-aineista PAH(16)-yhdisteiden sisäilmariskiä voidaan hallita kapseloimalla. Öljyhiilivetypilaantuneille rakenteille ei toistaiseksi ole kehitetty kapselointiaineita, vaan ainoa tapa hallita niiden aiheuttamaa sisäilmariskiä, on poistaa pilaantunut materiaali. Kohteessa on suositeltavaa poistaa öljyhiilivetypilaantuneet materiaalit rakenteista. Samalla todennäköisesti saadaan poistettua myös PAH(16)-yhdistepitoiset materiaalit, jolloin rakenteisiin ei jää PAH(16)-pitoisten materiaalien kapselointitarvetta.

Kohteeseen suositellaan imeytyneiden haitta-aineiden jatkotutkimuksia, sillä tämä alustava tutkimus ei itsessään riitä korjaussuunnitteluun.

=> Pilaantunut materiaali poistetaan.

Pato. Nykytilanne, kaksi pientä aukkoa. TKa 22.1.2022

Padon osittainen purkaminen. Aukkoja levitetään keskelle päin, jolloin reunat ja keskiosa säilyvät nykyisinä ja vaikutus maisemaan on vähäisin. Mitä isommat aukot, sen parempi kalatie. TKa 2022

Padon osittainen purkaminen

Tavoitteet

Tavoitteena on parantaa kalojen kulkumahdollisuuksia Vantaankoskessa. Nykyinen pato, joka on asemakaavassa suojeltu, estää vaelluskalojen pääsyä vahingoittumana Vantaankoskelta ylöspäin. Tarkoituksena on avata koski vaelluskaloille sekä helpottaa retkeilymelojien liikkumista. Esiselvitykset asian hoitamiseksi on käynnistetty keväällä 2016. Padon suojelumerkinnän (sr) osittainen poistaminen asemakaavamuutoksessa mahdollistaa tulevaisuudessa laadittavat tarkemmat suunnitelmat ja vesioikeuden luvan padon osien purkamisesta.

Perusteluna osan säilyttämiselle on teollisen rakennusperinnön säilyttäminen. Erityisesti padosta säilytetään rakennushistoriallisesti tärkeä myllyyn liittyvä länsiosa ja maisemallisesti tärkeä keskiosa.

Padon osittainen purkaminen

- parantaa kalaston ja muun vesieliöstön elinolosuhteita; helpottaa uhanalaisen meritaimenen nousua sekä kehittää taimenen lisääntymismahdollisuuksia. Myös muiden vaelluskalojen, kuten lohen, vimman ja nahkiaisen, sekä joessa elävän saukon elinolosuhteet paranevat,
- parantaa joen virkistyskäyttöarvoa muun muassa mahdollistamalla koskimelonnan.

Lähtökohdat

Vantaanjoella on varsin paljon vaelluskaloille sopivia kutualueita ja niitä on kunnostettu. Padon osittaisella purkamisella poistetaan vaelluskalojen nousuesteitä. Patoa puretaan laajentamalla nykyisiä aukkoja, jolloin vaikutus maisemaan ja padon suojeluun on vähäinen. Padon suojelu säilyy pääosin, jolloin pato säilyy muistumana alueen teollisesta historiasta. Padon osittainen purkaminen tarvitsee vesioikeuden luvan. Vaikutukset Natura-alueen luontoarvoihin on selvitetty (Ramboll 15.2.2021). Vuollejokisimpukan sukellukset tehdään hankkeen toteuttamissuunnitelman yhteydessä. Vastaava padon osittainen purkaminen on toteutettu Tikkurilankoskella 2019.

Insinööritoimisto Väylä on laatinut asiakirjan Kalaportaan rakentaminen Vantaanjoen Vantaankosken vesiasetuksen 60 § mukaiset selvitykset 1990. IVO on laatinut Vantaankosken padon kuntoselvityksen 1995. Uudenmaan ympäristökeskus on laatinut Vantaankosken kalataloudellisen kunnostussuunnitelman 1998.

Nykyisen patorakenteen aukot: Vantaankosken padossa on tällä hetkellä kaksi kapeaa aukkoa, länsi- ja itäpuolinen aukko, joista kalat voivat nousta.

Länsipuolisessa aukossa ei ole tällä hetkellä lainkaan kalatietä. Vantaankosken kalataloudellisen kunnostushankkeen yhteydessä länsipuolelle toteutettiin pohjakynnykset ja kutusoraikot. Länsipuolinen aukko on kovalla virtaamalla vaikeasti kalojen noustavissa oleva nousueste.

Padon itäisempään aukkoon on toteutettu 1998 luonnonmukainen kalatie padon kunnostuksen yhteydessä. Vantaankosken kalataloudellinen kunnostushanke käsitti Vantaankosken ja sen yläosan kunnostuksen, ja kunnostukseen kuului noin 80 m pitkä itäpuolen kalatie. Tällöin patoa purettiin kalatien kohdalta noin kuuden metrin matkalta, mitä kautta ohjataan noin puolet virtaamasta. Vuosien saatossa itäpuolen kalatien kunto on huonontunut.

Padon osittainen purkaminen, alustava suunnitelma.

Suunnitelma

1. Myllyn puoleinen kulttuurihistoriallisesti erityisen merkittävä läntinen pato-osuus säilytetään.
2. Läntisen haaran aukko, leveys vähintään 10 m. Asemakaavassa sr-merkinnän poistoleveydeksi esitetään 20 m, joka mahdollistaa vaihtoehtojen tutkimisen jatkosuunnittelussa. Vaatii mm. kallion louhintaa vedenpinnan alta sekä alapuolista allastusta.
3. Itäisen haaran nykyisen, noin kuuden metrin aukon suurennus 12–20 m leveäksi. Kaavassa sr-merkinnän poistoleveydeksi esitetään 20 m, joka mahdollistaa vaihtoehtojen tutkimisen jatkosuunnittelussa. Vaatii alapuolista allastusta.

Padon osittaisen purkamisen vaikutukset

- Hankkeen haittavaikutukset liittyvät pääasiassa kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin tekijöihin, jotka huomioidaan säilyttämällä padon länsi- keski- ja itäosat.
- Vaikutukset vedenkorkeuksiin ja virtauksiin sekä työnaikaiseen vedenlaatuun ja pohjaeläimistöön arvioidaan vähäisiksi ja paikallisiksi.
- Töiden haittavaikutus uhanalaiseen vuollejokisimpukkaan minimoidaan siirtämällä simpukat pois alueilta, joihin kohdistuu mekaanista häirintää sekä alueilta, jotka ovat vaarassa jäädä kuiville vedenpinnan laskun vuoksi. Hankkeella saavutettavien hyötyjen arvioidaan olevan huomattavasti haittoja suuremmat.
- Varaudutaan jatkoselvityksiin ja muutostöiden aikaisiin riskeihin Vantaanjoen vedenlaadulle ja eliöstön turvaamiselle koskialueella ja sen alajuoksulla. Padon osittaisella purulla on kuitenkin huomattavat lohikalojen nousu- ja lisääntymisolosuhteita sekä jokialueen virkistysarvoa parantavat vaikutukset.

Padon länsipää on arvokkain osa patoa ja osa myllyn perustusta. TKa 19.2.2020

Vantaan virtavesiselvityksessä (2010–2011) todetaan, että Vantaankoski on vaelluskalojen kannalta ongelmallinen paikka, vaikka kosken patorakenteeseen on toteutettu kalatie 1999. Kosken alapuolella havaittiin kaloja, jotka eivät päässeet nousemaan padon ohi. Raportti suosittelee parantamaan kalojen ohitusmahdollisuuksia padolla ja arvioi kokonaishyödyn suureksi.

Padon purkaminen parantaa kalaston ja muun vesieliöstön elinolosuhteita sekä parantaa jokialueen virkistyskäyttöarvoa. Padon purkaminen helpottaa uhanalaisen meritaimenen nousua sekä kehittää taimenen lisääntymismahdollisuuksia. Myös muiden vaelluskalojen, kuten lohen, vimman ja nahkiaisen elinolosuhteet paranevat. Koskimelonta mahdollistuu padon purkamisen myötä.

Natura-selvityksessä vaikutukset vedenkorkeuksiin ja virtauksiin sekä työnaikaiseen vedenlaatuun ja pohjaeläimistöön arvioitiin vähäisiksi ja paikallisiksi.

Padon osittainen purku aukottamalla vähentäisi myös kosken melua, kun padon yli pauhaava vesipatsas muodostuisi vain tulvatilanteissa ja silloinkin nykyistä merkittävästi pienempänä. Hyvä esimerkki vastaavasta putousmelun poistumisesta on Tikkurilankoski, jonka viereisellä Vernissatehtaan terassilla voi nykyään keskustella huutamatta.

Padon osittaisen purkamisen toteutus
Rakentamisen aikaisia vaikutuksia voidaan lieventää käsittelemällä työmaalla syntyvä hulevesiä esimerkiksi laskeutusaltaissa. Rakentamisen aikana työmaalta ei saa laskea kiintoainesta, lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä suoraan vesistöön. Padon purkamisen yhteydessä on laadittava työmaan rakentamisaikainen suunnitelma (työmaavesisuunnitelma), jossa hulevesien hallinta on huomioitu.

Padon purkaminen vaatii vesiluvan. Vuollejokisimpukoiden esiintyminen padon lähettyvillä tulee selvittää viimeistään vesilupavaiheessa ja simpukat on siirrettävä soveltuvaan paikkaan ennen töiden aloitusta. Töiden haittavaikutus uhanalaiseen vuollejokisimpukkaan minimoidaan siirtämällä simpukat pois alueilta, joihin kohdistuu mekaanista häirintää sekä alueilta, jotka ovat vaarassa jäädä kuiville vedenpinnan laskun vuoksi.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

1. Pilaantuneiden maiden puhdistus masuunin paikalta on tehty 2020.
2. Masuunin arkeologinen tutkimus on tehty 2020 eikä paikka ole enää muinaisjäännös.
3. Myllyn ja padon rakennushistoriaselvitys on tehty 2020. Myllyn kiviseinät säilyvät. Arkkitehtoninen kokonaishahmo kestää korotuksen. Padon rakennushistoriallisesti arvokas länsiosa säilyy. Navetan ja Kanniston tilan kulttuurihistorialliset arvot ovat vähäiset ja ne puretaan.
4. Padon osien purkamisen vaikutus on kaloille positiivinen ja vaikutus maisemaan on pieni.
5. Naturaselvityksen mukaan hankkeen vaikutukset Natura-alueeseen ovat enintään vähäiset.
6. Lepakkoselvityksessä esitetty kesävalaistus huomioidaan kaavamääräyksessä.
7. Liikenneselvitys osoittaa, että hanke on toteutettavissa.
8. Melu- ja pienhiukkasselvitykset osoittavat, että hanke on toteutettavissa.
9. Kunto-, korjattavuus- ja haitta-aineselvitysten mukaan mylly on korjattavissa esitettyyn tapahtumakäyttöön kiviset ulkoseinät säilyttäen ja haitta-aineet poistettuna.
10. Vantaanjoen virkistyskäyttöselvitys on tehty 2022 ja virkistysalueita on laajennettu.
11. Kaavaselostus sisältää rakentamisluonnosten pohja-, leikkaus-, julkisivu- ja havainnekuvia, jotka osoittavat, että hanke soveltuu tontille ja Vantaanjokimaisemaan.
12. Kaavaselostukseen sisältyy myös kulttuurihistoriallinen selvitys, vihertehokkuuslaskelma ja hulevesisuunnitelman luonnos. Lähialueella on ollut krouveja ja kestikievareita.
13. Alueella ei voida järjestää ulkokonsertteja lentomelun vuoksi.

4.3 ALUEVARAUKSET

Palvelujen korttelialue P

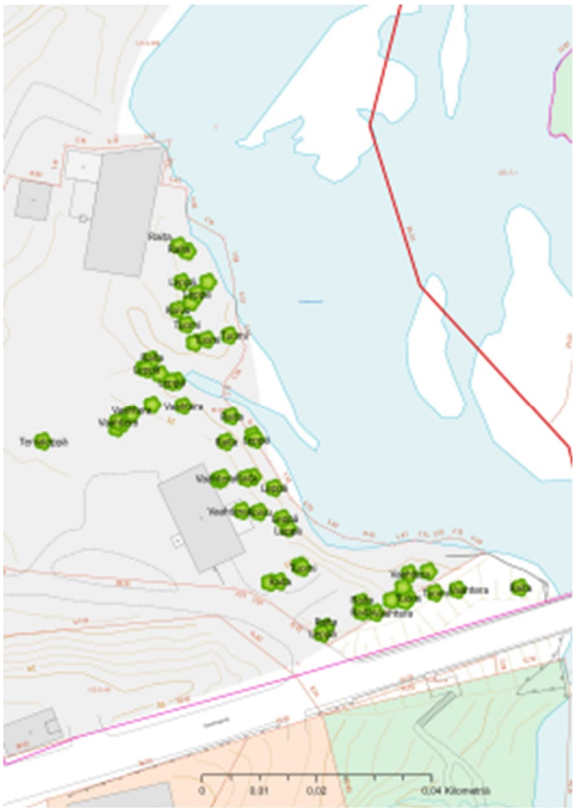
Yleisten rakennusten korttelialue Y muutetaan palvelujen korttelialueeksi P, jolloin alueelle voidaan sijoittaa sekä julkisia että yksityisiä palveluja kuten toiminta- tai tapahtumakeskuksen, hotellin, koulutus-, ravintola-, kylpylä-, sauna- ja muita liike- ja palvelutiloja, ei kuitenkaan asuntoja, palveluasuntoja, hoitolaitoksia, päiväkotia, eikä päivittäistavarakauppaa.

Myllytontin rakennusoikeudeksi annetaan yhteensä 2 090 k-m2 (vähenee 10 k-m2) sekä suojellut myllyn osat ja sähkölaitos. Myllyä voidaan korottaa noin 1,2 metriä, jolloin myllyyn saadaan lisättyä osittainen toinen kerros. Myllyn väliosan ja toisen kerroksen lisärakennusoikeus on 290 k-m2. Hotelli 1400 k-m2 ja kievari 400 k-m2 rakennetaan voimassa olevan asemakaavan rakennusaloille. Suurimmat kerrosluvut ovat kievarille kaksi (II) ja hotellille kolme (III), osin kaksi (II). Jokiranta muutetaan puistoksi ja tontin pohjoisosa suojaviheralueeksi. Ulkoilu- ja huoltoajoyhteydestä Kuninkaantieltä tontin kautta Myllymäenrannan suojaviheralueelle annetaan kaavamääräys.

Tontilta poistuu muinaisjäännöksen merkintä, koska muinaisjäännös on tutkittu.

Yleisten rakennusten korttelialue Y

Alueella on Vantaan vapaapalokunnan paloasema, joka on suojeltu. Alueen kautta kulkevan jalankulkuyhteyden tilalle, joka on liian jyrkkä, merkitään 5,0 metrin levyinen johtorasite P-alueelle. Tällöin ei tarvita lisää yleistä johtoverkkoa eikä pumppaamoa eikä Kuninkaantietä tarvitse kaivaa. Jyrkkä pohjoisrinne merkitään istutettavaksi alueen osaksi. Y-tontin itäpäästä varataan 7,6 m2 puistoalueeksi ajoyhteyttä varten P-tontille. Alueen maankäyttömerkintä Y ei muutu.



Jokirannan arvopuut.
Elina Ekroos 12.1.2022

Vantaanjokirannan virkistyskäyttöehdotus.
Mirja Vallinoja 7.1.2022

Suojaviheralue EV

Kehä III:n ja Vantaankosken yläosan välinen rinne merkitään Myllymäenrannan suojaviheralueeksi. Alueelle ulottuu Kehä III:n penger. Alueella on ollut rakennus, jonka rakennusala poistuu. Alueelle voidaan rakentaa ulkoilureitti (ur) mahdolliselle Vantaanjoen ylittävälle sillalle.

Puisto VP

Masuunirannan puistoon kuuluu kosken länsiranta, jota ei välttämättä tarvita palvelurakennusten korttelialueeksi ja jää näin yleiseen käyttöön. Alueen kautta osoitetaan ajo- ja ulkoilureitti (ajo/ur) P-korttelialueelle ja edelleen Myllymäenrannan suojaviheralueelle. Puistoon sijoittuu suurin osa jokirannan arvopuista. Puistoon on tehty virkistyskäyttöehdotus, joka on tutkittava tarkemmin myöhemmin puistosuunnitelmassa. Vaihtoehtona on alueen jättäminen luonnontilaan. Puistoon kuuluva kanaali on vesialuetta (w) ja natura-aluetta.

Vesialue W

Vantaanjoen vesialue on Natura-aluetta. Vesialueen raja noudattaa ELY:n määrittämää Natura-alueen rajausta. Tämä eroaa todellisesta vesirajasta, joka on muuttunut ja muuttuu virtausten myötä ja vaihtelee vuodenajoittain. Vesialueen rajaus ei muuta korttelin, tontin, puiston eikä suojaviheralueen rajoja.

Alueella sijaitsee suojeltu pato ja Suuren Rantatien vanha siltapaikka. Padon suojelua puretaan osittain, jotta nykyisiä aukkoja voidaan leventää kalatien parantamiseksi. Suuren Rantatien vanha siltapaikka merkitään asemakaavaan ohjeellisena, jolloin sillan paikka ja toteutus voidaan suunnitella myöhemmin tarkemmin. Siltaan ei saa tehdä veteen Natura-alueeseen ulottuvia pilareita.

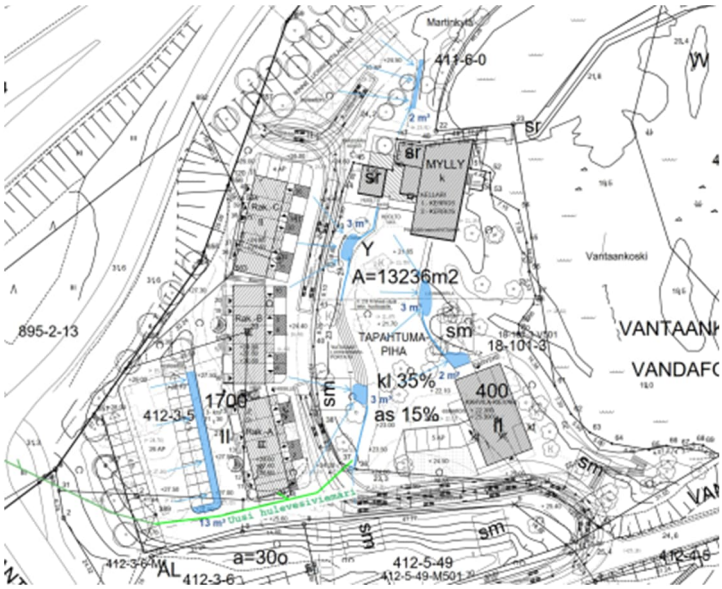
Tekninen huolto

(Henri Hyttinen ja Elina Kettunen 15.3.2022)

Vantaalla on tehty virtavesiselvitys (2010–2011), hulevesiohjelma (2009) ja hulevesien hallinnan toimintamalli (2014). Lisäksi on tehty asemakaavan Natura-arviointi (2021).

Vesihuolto

Uutta yleistä vesihuoltoa ei rakenneta. Tontti liittyy HSY:n vesijohto- ja jätevesiviemäriverkkoon. Tontin jätevedet pumpataan jätevesiviemäriin kiinteistökohtaisella pumppaamolla.



Hulevesien hallintasuunnitelma, esimerkki hulevesien hallitsemiseksi tontilla.
Elina Kettunen 12.4.2022

Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinnan tavoitteena on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen hulevesivirtaamien kasvu. Hulevesiä viivytetään niin, että alueelta purkautuva maksimivirtaama vastaa luonnontilaisen virtaaman suuruutta myös suunnitellun maankäytön toteuduttua.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla on hyvä varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin suunnittelemalla turvalliset tulvareitit.

Ohuet viherkatot, kuten maksaruohokatot, tulkitaan puoliläpäiseviksi, joten ne eivät kokonaan poista katolta tulevan huleveden viivytystarvetta. Paksummalla kasvualustalla kattorakenne voidaan tulkita vettä viivyttäväksi, jolloin erillistä viivytystä näille kattovesille ei tarvita.

Työmaavesien hallintaan ja puhdistamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota, koska sijaitaan aivan Vantaanjoen natura-alueen vieressä. Työmaalta valuvat vedet tulee laskeuttaa ennen niiden johtamista Vantaanjokeen, jotta kiintoainesta saadaan kerättyä talteen. Työmaavesien hallinnasta tulee laatia suunnitelma rakennusvalvonnalle.

Hulevesisuunnitelman ja työmaavesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesiohjelma ja työmaavesiohje. Suunnitelmat hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Natura-arvioinnissa hankkeesta muodostuvan huleveden vaikutus Vantaanjoen vedenlaatuun arvioitiin väliaikaiseksi ja vuollejokisimpukoihin kohdistuvien vaikutusten arvioitiin olevan vähäisiä. Suurin hulevesikuormitus syntyy rakentamisen aikana, minkä takia tässä hankkeessa on erityisen tärkeää kiinnittää huomiota työmaavesien hallintaan. Työmaavesiä voidaan hallita esimerkiksi laskeuttamalla vesiä altaaseen tai laskeutuskonttiin ennen vesien johtamista Vantaanjokeen.

Toteutus

Kaavaa varten on laadittu esimerkinomainen hulevesien hallintasuunnitelma, joka osoittaa yhden mahdollisen tavan viivyttää ja puhdistaa hulevesiä tontilla ennen hulevesien johtamista Vantaanjokeen. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hulevesisuunnitelma ja työmaavesisuunnitelma.

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Mylly ei kerro vain historiasta vaan myös tulevaisuudesta. Korjaaminen takaa myllyn tulevaisuuden. Tapahtumakeskus luo uusia yhteyksiä seutuun, paikkaan ja ihmisiin. Ilman korjausta ja uutta käyttötarkoitusta mylly raunioituisi ja lopulta tuhoutuisi. Kyse ei ole vain myllyn säilyttämisestä. Myllylle alkaa uusi tarina.

Kaavamuutos tarjoaa mahdollisuuden suojeltujen myllyn ja sähkölaitoksen kunnostukselle ja käytölle tapahtumapaikkana sekä alueen kehittämiselle hotellitoimintaan. Kaavamuutos tuottaa yleiskaavan tarkoittamat yksityiset palvelut, koska aluetta ei tarvita voimassa olevan asemakaavan mukaisille kaupungin palveluille.

Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

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)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on huomioitu maakuntakaavassa ja yleiskaavassa.

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. 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. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

=> Kaava perustuu hyviin liikenneyhteyksiin ja edistää elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämistä. Kaava tukeutuu vähähiilisesti ja resurssiviisaasti vanhan myllyn kunnostukseen ja hyötykäyttöön. Kaava sijoittuu olevaan yhdyskuntarakenteeseen, vahvistaa sen eheyttä ja edistää palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta (saapuminen bussilla, esteettömyys). Kaava tukeutuu yrityksen nykyiseen toimintaan ja logistiikkaan. Paikka on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen.

2. 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.

Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

=> Kaava tukeutuu nykyiseen tie- ja katuverkkoon ja kunnallistekniikkaan, uutta verkkoa ei tarvita.

3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

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. Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.

=> Uusi rakentaminen sijoittuu tulvan yläpuolelle. Melutilanne hallitaan rakennusten ääneneristävyydellä ja ilmanlaatu riittävin suodattimin. Rakentaminen suojaa pihaa tiemelulta.

4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.

Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kannalta merkittävien alueiden säilymisestä.

=> Kaavaratkaisu suojelee palaneen myllyn ja sähkölaitoksen säilyneet kiviseinät sekä paloaseman ja osittain padon, paitsi kalatien parantamisen osalta, ja säilyttää natura-alueen ja kosken rannat. Vanhalle siltapaikalle voidaan rakentaa uusi silta. Myllyn korjaaminen käyttöön tuo rakennukselle ja paikalle uuden tulevaisuuden tapahtumakeskuksena, jossa ihmiset kohtaavat. Uusi rakentaminen sijoittuu paikoille, joissa rakentamista on nyt (mylly, kievari) tai on ennenkin ollut (majoitus). Virkistysyhteys alueen läpi säilyy. Kalastusmahdollisuus alueella säilyy. Rakentamisessa voidaan hyödyntää ja tuoda esiin masuunin kivi- ja tiilirakenteita, jotka ovat nyt peitettyinä. Myllykoneisto säilyy. Myllyssä piilossa oleva generaattori voidaan tuoda pihalle esiin.

5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto
Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin. Tuulivoimalat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin.
Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.

=> Alueelle ei sijoitu energiantuotantoa vaan hanke hyödyntää nykyistä sähköverkkoa. Tontilla on mahdollista käyttää kaukolämpöä ja maalämpöä. Aurinkosähköpotentiaali on tontilla heikko.

Suhde maakuntakaavaan
Rakentaminen sijoittuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle.

Suhde yleiskaavaan
Rakentaminen sijoittuu yleiskaavan palveluiden alueelle. Asemakaavaan annetaan hyväksytyn yleiskaavan määräyksiä kulttuuriympäristöstä, rakentamisesta ja ympäristörakentamisesta. Jokiranta kaavoitetaan puistoksi ja suojaviheralueeksi. Mikään rakenne ei ulotu natura-alueeseen.

Suhde voimassa olevaan asemakaavaan
Kun voimassa oleva asemakaava on sallinut julkista palvelurakentamista ja asemakaavamuutos sallii yksityistä palvelurakentamista, niin kaavamuutoksen vaikutuksia ei voi pitää merkittävinä yksin palvelujen järjestäjän vaihtumisen vuoksi. Mylly on poltettu, joten rakennuksesta on suojeltavissa vain kiviseinät. Siksi rakennussuojelua puretaan myllyn heikkokuntoisen väliosan osalta. Kaavamuutoksella alueen rakennusoikeus vähenee 66 k-m2, kun huomioidaan myllystä purettava väliosa. Suurin kerrosluku on osin kolme (nyt kaksi), mistä on tehty havainnekuvia.

Mylly ja sähkölaitos pohjoispuolelta. Keskiosa puretaan. Sen paikalle tulee aulatiloja ja kabinetti.
TKa 22.5.2021

Maisemaan ja rakennettuun ympäristöön merkittävä vaikutus on rappiolla olevan suojellun myllyn korjaaminen käyttöön, mikä säilyttää suojellun myllyn pääosin, heikkokuntoista keskiosaa lukuun ottamatta. Myllyä korotetaan tapahtumakeskuksen tarpeisiin. Purettavia myllyn keskiosia korvataan uudisrakentamisella. Kanniston asuinrakennukset ja vanha navetta, joita ei ole suojeltu, puretaan, mikä on välttämätöntä hankkeen toteuttamiseksi. Ajo bussilla ja huoltoajolla myllylle on välttämätöntä tapahtumien järjestämiseksi. Kievari- ja saunarakennus sijoittuu navetan paikalle eikä siten muuta merkittävästi luonnonmaisemaa, mutta mahdollistaa elämyksellisen ruokailun ja saunomisen. Majoitusrakennukset sijoittuvat paikalle, jossa on ollut ennenkin rakennuksia ja joka on jo nyt asemakaavoitettu rakentamiseen. Kosken länsirannalta on aiemmin ollut teollisuusrakennuksia – ruukki, masuuni ja saha –, jotka ovat hallinneet maisemakuvaa.

Kuninkaantiellä on ollut bussiliikennettä vielä 1980-luvulla. Bussi esiintyy maisemassa vain sen aikaa, kun se tuo tai hakee matkustajia, joten sen vaikutus maisemaan ei ole merkittävä.

Suhde teolliseen rakennusperintöön ja kulttuuriperintöön

Paikalla on ollut teollista rakentamista: 1500-luvulta myllyjä, 1700-luvulla rautasulatto, 1800-luvulla masuuni, 1900-luvulla sähkölaitos, trasselitehdas ja saha sekä 2000-luvulla sepän paja. Lisäksi Vantaankoskella on ollut 1500-luvulla majapaikkoja, 1700-luvulla kaksi krouvia, 1800-luvulla kestikievari eri taloissa, 1900-luvulla kaupungin kurssikeskus ja 2000-luvulla ravintoloita.

Masuuni on 25–40 m korkea kuilu-uuni. Hotelli olisi enimmillään noin 11 metriä korkea.

Yleiskaavassa alue on osoitettu hallinnon ja palvelujen alueeksi P. Alue kaavoitetaan palvelurakennusten korttelialueeksi P, joka sallii sekä kaupungin että yksityisiä palveluita. Myllyn ja sähkölaitoksen suojellut kiviset ulkoseinät säilyvät. Katto on tuhoutunut tulipalossa ja uusittu, joten myllyä voidaan korottaa. Teollisuus- ja tuotantorakennusten laajentaminen ja korottaminen on tavallista. Heikkokuntoinen keskiosa korvataan uudisrakentamisella. Alueen käyttö tapahtumakeskuksena sekä hotelli- ja ravintolatoimintaan on sekä alueen kulttuuriperinteen että yleiskaavan mukaista.

Myllyn erityisiä arvoja ovat paikka, ulkoseinät ja pieniruutuiset ikkunat, joita voidaan palauttaa. Nykyinenkään suojelumääräys (sr) ei suojele sisätiloja, joten suojeluun ei tule heikennystä. Myllyn ikkunat ja katto ovat tuhoutuneet. Myllyn ominaispiirteitä ovat pieniruutuiset ikkunat, koristeet ikkunoiden ympärillä ja räystään alla punamullattuja sekä myllykoneisto. Myllyn portaat on rakennettu myllyn kierrätetyistä rautaosista. Nämä ominaispiirteet säilyvät.

Myllystä purettavat osat: katto, sisäänkäynti, keskiosa (höyrykattilahuone), katos ja piippu, jotka kaikki ovat heikkokuntoisia. Katto on rakennettu väärin ja pitää purkaa joka tapauksessa. Piippu rakennetaan uudelleen. Google earth 2021

Alkuperäinen katto on palossa hävinnyt, palanut pois, joten kattoa ei voida enää suojella. Katon ja katemateriaalin osalta kulttuurihistorialliset arvot on menetetty tulipalossa. Nykyinen katto on rakennettu väärin ja romahtanut 2021, joten joka tapauksessa katto on poistettava ja rakennettava uusiksi. Katon korjaus on mahdollista ja välttämätöntä, jotta rakennus säilyy. Rakennuksen uusi käyttö edellyttää korotusta ja rakennuksen muotokieli kestää korotuksen.

Raunioon liittyy epävarmuuksia. Sen on oltava täysin turvallinen, joten rakennusta pitäisi purkaa paljon, kiviseinät olisi tuettava ja kohde olisi aidattava. Siten rauniona säilyttämisen edellytykset ovat huonot. Raunio on myös vaikea ylläpitää. Sisäänpääsy ja kiipeily on estettävä. Rakennukselta ei saa pudota. Siksi lähtökohtana on rakennuksen kunnostaminen.

Hotellin ja kievarin tervanväriset julkisivut liittävät rakennukset omaan aikaansa. Yksityiskohdissa on viitteitä ympäristön vanhoista rakennuksista, kuten harjakatto ja hotellin pyöreät ikkunat. Näitä on Viilatehtaassa, joka on samanaikainen rakennus kuin mylly. Navetassa on tervattuja osia. Kuninkaantien eteläpuolella on uusi musta asuinrakennus.

Suhde kulttuuriympäristöön

Valkoinen mylly ja sähkölaitos ja kosken vastarannalla valkoinen viilatehdas ovat samalta ajalta. Kaavamuutos jatkaa myllyn elinkaarta. Rakennussuojelun ensisijainen lähtökohta on rakennuksen käyttäminen. Ilman uutta käyttöä mylly jouduttaisiin suojelemaan rauniona.

Raunion on oltava täysin turvallinen. Sisäänpääsy ja kiipeily on estettävä eikä rakennukselta saa pudota. Siksi rakennusta pitäisi purkaa paljon, seinät olisi tuettava ja kohde olisi aidattava. Myös väärin rakennettu ja romahtanut katto olisi purettava, ja ilman kattoa mylly raunioituisi ajan myötä lisää. Raunio on myös vaikea ylläpitää. Siten rauniona säilyttämisen edellytykset ovat huonot.

Nykyinenkään suojelumääräys (sr) ei suojele sisätiloja, joten suojeluun ei tule heikennystä. Myllyn ikkunat ja katto ovat tuhoutuneet. Ominaispiirteet säilyvät: valkoiset rapatut seinät, punamullatut koristeet ikkunoiden ympärillä ja räystään alla, myllykoneisto sekä myllyn ulkoportaat, jotka on rakennettu myllyn kierrätetyistä rautaosista. Pieniruutuiset ikkunat palautetaan.

Siipirattaat ja akselit säilyvät myllyn sisällä. Generaattorin (noin 2 m3) saa nostaa pihalle esille.

Myllyn käyttöönotto tapahtumakeskukseksi edellyttää rakennuksen korottamista. Katto on hävinnyt tulipalossa, joten sitä ei voida enää suojella. Katon ja katemateriaalin osalta kulttuurihistorialliset arvot on menetetty. Myös väärin uusittu katto on romahtanut 2021 ja on poistettava ja rakennettava uusiksi. Katon korjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, jotta rakennus säilyy. Rakennusten noppamainen muoto ja selkeä muotokieli kestävät katon korotuksen.

Poikkileikkaus Kuninkaantie – paloasema – Kehä III, laserkeilaus, nykytilanne. Natalia Lindfors 27.5.2021

E Kuninkaantie Paloasema Hotelli Kehä III P

Poikkileikkaus Kuninkaantie – paloasema – hotelli – Kehä III, luonnos. Kallaluoto 2021

Myllytontilla on ollut peräti 22 rakennusta. Uusi rakentaminen sijoittuu Kuninkaantiellä olevaa rakentamista merkittävästi alemmaksi. Uudet rakennukset sijoittuvat Helsingin pitäjän vanhojen kyläraittien tapaan ajotien viereen ja niille paikoille, jossa rakentamista on ennenkin ollut.

Mylly esiintyy alueella päärakennuksena, hotelli asuinrakennuksena ja kievari alisteisena rakennuksena kuten lato tai riihi. Rakentamisesta annetaan kulttuuriympäristön suojelumääräyksiä.

Hotelli on tontilla uusi rakennustyyppi, vaikka tontilla on ollut myös asuinrakennuksia. Rakennuksen yksityiskohdissa on viitteitä ympäristön vanhoista rakennuksista, kuten harjakatto ja pyöreät ikkunat, joita on myös Viilatehtaassa, joka on samanaikainen rakennus kuin mylly. Hotellin ja kievarin tervanväriset julkisivut liittävät rakennukset oman aikaansa. Myös Kuninkaantien eteläpuolella on uusi musta asuinrakennus.

Suhde kyläkuvallisesti merkittävään alueeseen, kylämaisemaan ja kaupunkikuvaan

Hotelli ei ylitä puuston korkeutta eikä Kuninkaantiellä olevan asuinrakennuksen harjakorkeutta ja paloasemankin harjakorkeuden vain alle metrillä. Paloaseman torni korostuu hotellia korkeampana. Kuninkaantie säilyy entisen levyisenä. Suuren Rantatien vanhalle siltapaikalle voidaan rakentaa uusi silta. Patoa puretaan osittain, siitä jäljempänä. Myllymäen kylän kantatalot (Erikas ja Nedre Månsas) eivät näy kaava-alueelle eivätkä vastarannalla Viinikkalan kantatalot. Kuninkaantiellä on punainen paloasema (1909) ja punainen vanha asuintalo (1910). Lännempänä on myös uudemmat tietoliikennerakennus (1928) ja liike- ja asuinrakennus (1989), joihin kaava ei merkittävästi vaikuta. Kanniston heikkokuntoiset ja autiot talot puretaan, samoin navetta/varasto, joka on nyt tyhjillään. Näistä vain Nedre Månsas ja paloasema on suojeltu.

Uusi rakentaminen sijoittuu paikoille, joilla on ollut ennenkin rakentamista. Myllyä korotetaan ja se näkyy koskella valkoisena päärakennuksena kuten vastarannalla Viilatehdas. Kievarista ja hotellista tulee julkisivuiltaan tervanväriset, mikä on nyt osittain myös navetan väri. Lisäksi heti Kuninkaantien eteläpuolelle on valmistunut uusi musta asuinrakennus (2022). Rakentamisen alta kaadettavia puita korvataan uusilla puilla. Kosken ranta säilyy puisto- ja suojaviheralueina. Koskelta on laadittu rakentamista havainnollistavat perspektiivikuvat (s. 75).

Maisemaan vaikuttavat myllyn korottaminen, rakentaminen kosken rannan lähellä, padon osittainen purkaminen ja mahdollinen uusi silta, eivät kuitenkaan merkittävästi. Myllyn korottaminen 1,2 metriä korostaa myllyn merkitystä maisemassa. Majoitusrakennukset sijoittuvat voimassa olevan asemakaavan rakennusalalle, missä on ennenkin ollut rakennuksia. Kievari sijoittuu navetan paikalle. Padosta jäävät jäljelle maisemallisesti merkittävimmät päät ja keskiosa. Uusi silta sijoittuu Suuren Rantatien vanhalle siltapaikalle. Myllymäenrantaa ei voida kaavoittaa melutason vuoksi virkistysalueeksi, vaan suojaviheralueeksi, mutta alue säilyy virkistyskäytössä. Rantapuusto säilyy puisto- ja suojaviheralueilla.

Hotellin rakentaminen osin kolmikerroksisena ei näy merkittävästi Vantaanjokimaisemassa. Hotellin myllyn puoleinen osa on kaksikerroksinen. Hotellin kolmikerroksisen osan korkeus on itään päin noin 11 metriä ja länteen päin noin 8 metriä. Tontilla on ollut 25–40 metriä korkea masuuni.

Rakentaminen kosken äärelle mahdollistaa elämyksellisten tapahtumien järjestämisen.

Luonnonympäristöön ei kohdistu merkittäviä muutoksia. Koskeen ei ulotu uusia rakenteita eikä veden virtausta myllyn ali estetä. Vantaanjoessa elää vuollejokisimpukka, minkä vuoksi joki on Natura-aluetta, ja siellä esiintyy myös saukko. Koski on myös suosittu kalastuspaikka. Joen ylittävä silta voidaan rakentaa ilman jokeen tulevia pilareita, jolloin silta ei häiritse Natura-aluetta. Padon osittainen purkaminen tutkitaan myöhemmin tarkemmin ja vaatii vesioikeuden luvan. Padon aukkojen leventäminen parantaa eläinten liikkumismahdollisuuksia koskessa. Vastaava muutos on tehty aiemmin Tikkurilankoskella. Kaavan toteuttamisen vaikutus Natura-alueeseen on enintään vähäinen.

Vantaankosken padon osittaisen purkamisen vaikutukset

(Ari Asikainen 16.6.2021)

Padon osittaisen purun arvioidaan parantavan kalojen liikkumista ja muutos on positiivinen myös saukon liikkumisen kannalta. Padon purun vaikutus ylävirran vedenkorkeuteen on hyvin paikallinen ja ulottuu mallinnuksen mukaan Kehä III siltaan, jolloin vaikutusalue jää pieneksi (noin 1 300 m2).

Padon osittainen purkaminen. Vasemmalla nykytila, oikealla osin purettuna. Ari Asikainen 23.6.2021

Padon osittainen purku aukottamalla parantaa vuollejokisimpukoiden elin- ja leviämismahdollisuuksia, koska niiden lisääntymiskierto ja muodonmuutos toukasta simpukaksi tapahtuu kaloihin kiinnittyneenä. Kalojen ja muiden eliöiden vapaampi liikkuminen padon ohitse, etenkin ylävirtaan, edesauttaa muutenkin luonnon monimuotoisuutta. Samoin padon yläpuolisen lähikoskialueen palautuminen lähemmäksi luonnontilaa luo paremmat olosuhteet niin vuollejokisimpukoille kuin muillekin lajeille. Siten hanke parantaa Natura-alueen luontoarvojen tilaa ja kehitystä.

Osittaisen purun hydrologinen vaikutusalue rajautuisi padon ja Kehä III:n väliselle alueelle, koska padon harja on alempana kuin joen pohjan korko Kehä III:n alapuolella. Padon alapuolella vaikutusalue olisi vain muutamia metrejä padosta alavirtaan. Suurin vaikutus vesitilanteeseen aukotuksella olisi padon säilyvään keskiosaan ja rantatukiin, jotka olisivat suurilta osin kuivilla luukuunottamatta tulvavirtaamia. Padon osat olisivat siten paremmin nähtävissä.

Osittaisen purun yhteydessä liikkeelle lähtevä humus ja maamassat ovat mitättömiä tai lähes olemattomia, koska hydrologinen vaikutusalue on pieni eikä padon yläpuolella ole merkittävää allastusta. Lisäksi alue on jo nyt koskialuetta, joka on tottunut luontaisesti voimakkaaseen virtausvaihteluun ja sitä kautta joen pohja ja rannat ovat olosuhteisiin nähden hyvin stabiilit.

Liito-oravat

Kaupunki on tehnyt liito-oravaselvityksiä Länsi-Vantaalla 2016 ja 2021 / Ramboll.

Kaava-alueella ei ole liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Kosken itäpuolelta on papanahavaintoja, mutta ei kolopuita eikä liito-oravalle soveltuvaa aluetta, mutta siellä on merkittävä yhteys, koska Kehä III:n kohdalla on ainoa mahdollinen ylityspaikka. Myös hyväksytyssä yleiskaavassa ekologinen runkoyhteys kulkee kosken itäpuolella. Kosken länsipuolella ei ole papanahavaintoja eikä se ole liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä. (Ramboll, Emilia Vainikainen 28.3.2022)

Lepakkoselvitys, johtopäätökset ja suositukset / FCG 4.8.2020

Selvitysalueella esiintyy kolmea lepakkolajia; pohjanlepakkoa, vesisiippaa sekä korvayökköä.

Näistä pohjanlepakko esiintyy runsaslukuisimpana ja muiden lajien osalta havainnot olivat yksittäisiä. Pohjanlepakon kannalta alueen tärkein ja maankäytön muutosten kannalta herkin kohde on alueen pohjoisosan metsikkö, joka toimii lajin ruokailualueena keskikesän valoisina öinä. Koska selvitysalue on melko pienialainen (2,2 ha), alue edustaa kuitenkin vain pientä osaa alueella havaittujen pohjanlepakoiden ruokailualueesta. Tätä tukee myös havainto, että lepakoita havaittiin molemmilla kartoituskerroilla vain osan aikaa yöstä. Tyypillisesti pohjanlepakon ruokailualue on lisääntymiskaudella noin 20 hehtaarin laajuinen – syksyllä paljon laajempi. Yleisesti pohjanlepakkoa ei pidetä maankäytön muutoksille erityisen herkkänä lajina, koska laji viihtyy monenlaisissa ihmisen muuttamissa elinympäristöissä. Pohjanlepakot eivät ole myöskään valolle kovin herkkiä, vaan ne jopa käyttävät keinovalaistusta hyväkseen. Keinovalo (etenkin valkoinen valo) vetää puoleensa hyönteisiä, joita pohjanlepakot saalistavat mm. katulamppujen ympäriltä etenkin syksyisin.

Vesisiippa on pohjanlepakkoa erikoistuneempi laji ja herkempi maankäytön muutoksille. Etenkin alkukesällä vesisiipat ruokailevat rantametsissä, jotka eivät ole liian tiheitä. Ranta-alueiden puustoa tulisikin mahdollisuuksien mukaan säästää. Näin ne säilyvät vesisiipan kannalta soveliaina ruokailualueina ja siirtymäreitteinä. Mikäli rantapuustoa joudutaan rakennusvaiheessa poistamaan esim. rakennusteknisistä syistä, voidaan vaikutuksia lieventää istuttamalla samoille alueille uutta puustoa rakennusvaiheen jälkeen. Näin heikennys jää pitkällä aikavälillä tarkasteltuna vähäiseksi.

Alueen kautta ei todennäköisesti kulje lepakoille tärkeitä siirtymäreittejä. Aluetta rajaa pohjoisessa Kehä III ja tiealueen voimakas valaistus todennäköisesti karkottaa lepakoita tiealueen välittömästä läheisyydestä. Myös Vantaankoskensillan alapuoli on voimakkaasti valaistu.

Vesisiipat karttavat sekä luonnonvaloa että keinovalaistuja alueita. Tämän vuoksi alueen valaistussuunnitteluun on suositeltavaa kiinnittää huomiota. Keinovalaistuksen haittavaikutuksia kesäaikaan voidaan vähentää seuraavin keinoin:

- Siipoille tärkeitä alueita ei valaista touko-syyskuun aikana eli lamput ovat poissa päältä.
- ”Valosaastetta” vähennetään suuntaamalla valot alas tielle ja käyttämällä lyhyitä valopylväitä.
- Valopylväät sijoitetaan harvaan.
- Pidetään kesällä päällä vain joka toinen lamppu.
- Otetaan tärkeillä lepakkoalueilla piha- ja katuvaloihin käyttöön liiketunnistimet.
- Käytetään LED –lamppuja, joiden haitallisten vaikutusten on todettu olevan vähäisempiä valoa karttaville lepakoille (Lewanzik & Voigt 2016).

Selvitysalueelle sijoittuvista rakennuksista ei havaittu auringonnousun aikaan lähtevän tai niihin auringonlaskun aikaan palaavan lepakoita eikä niihin sijoitu lain suojaamia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Maastohavaintojen perusteella vanha navettarakennus voi kuitenkin toimia vesisiipan päivehtimispaikkana. Lepakot tyypillisesti vaihtavat päivälepopaikkaansa usein ja kelpuuttavat sellaisiksi hyvin monenlaisia kohteita. Satunnaisia päivehtimispaikkoja ei yleisesti tulkita direktiivin mukaisiksi lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi, sillä levähdyspaikkojen käytön tulee direktiivin tulkintaohjeen mukaisesti olla säännöllistä (Euroopan komissio 2007).

Natura-vaikutusten arviointi, johtopäätökset / Ramboll 9.2.2022

Natura-arvioinnissa arvioitiin asemakaavan muutoksen ympäristövaikutuksia Vantaanjoen Natura-alueeseen (FI0100104).

Palvelukorttelin rakennustyömaalla muodostuvan huleveden vaikutus Vantaanjoen vedenlaatuun arvioitiin väliaikaiseksi ja paikalliseksi ja vuollejokisimpukoihin kohdistuvien vaikutusten arvioitiin olevan merkittävyydeltään enintään *vähäisiä*. Rakentamisen aikana saukkoon kohdistuvien vaikutusten arvioitiin olevan lähinnä väliaikaisia häiriö- tai estevaikutuksia ja merkittävyydeltään enintään *vähäisiä*. Uomaan kohdistuvat fyysiset muutokset jäävät hyvin pienialaisiksi ja ovat töiden aikaisia (lähinnä padon purku) ja mahdolliset vuollejokisimpukkaan ja saukkoon kohdistuvat haitat arvioitiin merkittävyydeltään enintään *vähäisiksi*. Asemakaava-alueelle suunnitellut rakennustyöt eivät heikennä vuollejokisimpukoiden tai saukon suojelun suotuisaa tasoa.

Rakentamisen aikaisia vaikutuksia voidaan lieventää käsittelemällä työmaalla syntyvä hulevesi esim. laskeutusaltaissa. Padon purkaminen vaatii vesiluvan. Vuollejokisimpukoiden esiintyminen padon lähettyvillä tulee selvittää viimeistään vesilupavaiheessa ja simpukat on siirrettävä soveltuvaan paikkaan ennen töiden aloitusta. Kävelysillan rakentamisen aikaiset vaikutukset voidaan ehkäistä käyttämällä työtapoja, jotka eivät vaadi työsillan rakentamista.

Vuollejokisimpukka. Ramboll 30.11.2021

Asemakaava-alueen valmistuttua hulevesivalunta alueelta kasvaa, mutta kaavamääräyksissä on todettu, että muodostuva hulevesi tulee viivyttää ja käsitellä ennen johtamista Vantaanjokeen, niin ettei Vantaanjoen laatu heikkene. Alueelta lähtevän purkuvirtaaman tulisi vastata mahdollisuuksien mukaan luonnontilaista virtaamaa (13 l/s). Alueelle ehdotettu kasvillisuuspainanne tasaa hulevesivirtaamaa ja parantaa johdettavan huleveden laatua. Hulevesivalunnan vaikutukset vuollejokisimpukan elinolosuhteisiin arvioitiin olevan *merkityksettömiä*.

Asemakaava-alueelle ei ole suunnitteilla rakenteita, jotka heikentävät saukon liikkumista jokivarressa, mutta eläinten turvallinen liikkuminen alueella tulee varmistaa esimerkiksi siltarakenteeseen lisätyllä kuivapolulla, joka osaltaan parantaa ekologisten käytävien toimivuutta. Padon osittaisen purun arvioidaan parantavan kalojen liikkumista ja muutos on positiivinen myös saukon liikkumisen kannalta.

Padon purun vaikutus ylävirran vedenkorkeuteen on hyvin paikallinen ja ulottuu mallinnuksen mukaan Kehä III siltaan, jolloin vaikutusalue jää pieneksi (noin 1 300 m2). Koskialueen vuollejokisimpukkatiheys arvioidaan alhaiseksi. Vedenkorkeuden vähäinen muutos saattaa kuitenkin vähäisessä määrin pienentää simpukoille soveltuvaa ympäristöä kyseisellä alueella. Vuollejokisimpukkaan kohdistuvan vaikutuksen merkittävyys arvioitiin *vähäiseksi*. Mahdollinen haitta on niin pienialainen, että kyseessä ei ole lisääntymis- tai levähdyspaikan heikentäminen. Padon osittainen purku ei heikennä vuollejokisimpukan suotuisan suojelun tasoa Natura-alueella.

Vaikutusta voidaan lieventää siirtämällä vuollejokisimpukat padon yläpuoleiselta koskialueelta simpukoille soveltuvaan elinympäristöön joessa. Siirrettävien simpukoiden määrän arvioidaan olevan alle 300 yksilöä. Pitkällä aikavälillä padon osittaisen purun arvioidaan parantavan Vantaanjoen tilaa erityisesti vaelluskalojen kannalta.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, ettei asemakaavamuutos heikennä vuollejokisimpukoiden tai saukon suojelun suotuisaa tasoa. Se ei hävitä tai heikennä niiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja, eikä suojeluarvoihin kohdistu tulosten perusteella merkittäviä heikentäviä vaikutuksia.

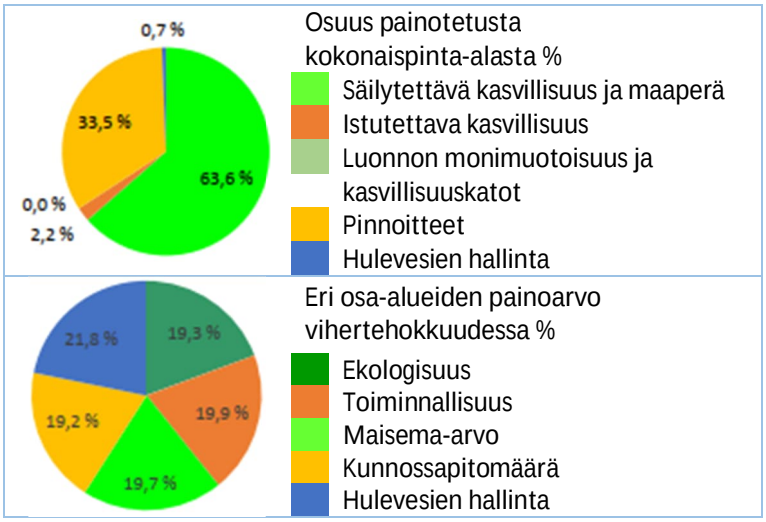
P-korttelin vihertehokkuuslaskelma / Ramboll 9.2.2022

Vihertehokkuuslaskelma	
Viher-tehokkuus	1,7
Tavoitetaso	0,8

Vihertehokkuustavoite täyttyy erinomaisesti.

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit		
Elementtityypit	Elementtejä käytetty kpl	Elementtityypin kokonaismäärä kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	3	7
Istutettava kasvillisuus	1	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	ei elementtiä	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	6	36

Hulevesimäärä m3	20,8
Valumakerroin C	0,5
Viivytystilavuustarve m3	20,8
Jää viivyttämättä m3	0,0
Esitettyjen hulevesi-ratkaisujen viivytys-tilavuus m3	22,5
Läpäisemättömän pinnan osuus %	0,0



Liikenteelliset vaikutukset

Hanke sijaitsee lähellä Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymiä, joten valtaosa liikenteestä suuntautuu Kuninkaantietä länteen Vantaankoskentielle. Kuninkaantien sillalla on 3,5 tonnin painorajoitus, joten kaikki sitä raskaampi liikenne kulkee Vantaankoskentielle.

Kuninkaantie on ollut Voutilassa suljettu sortuman vuoksi, joten tietä ei ole voitu käyttää. Tämä osuus vaatii myös perustuksen kunnostuksen, joten hanke maksaa 1,3 M€ ja on siirretty vuoteen 2025. Myös Hommaksentie on ollut suljettuna läpiajolta sortumavaaran vuoksi, mutta huoltoajo on sallittu vuonna 2021, koska ainoa yhteys Viilatehtaalle on ollut Vantaankoskensillan yli, jolla on 3,5 tonnin painorajoitus. Tämän vuoksi sillalla on ollut painorajoituksen ylittävää liikennettä, jota ei enää ole. Lisäksi kaikki muukin Kuninkaan Lohien liikenne on joutunut käyttämään siltaa.

Suunnittelutilanteessa 2025, kun Kuninkaantien kunnostus on valmistunut, Kuninkaan Lohien liikenteestä noin 2/3 suuntautuu länteen ja 1/3 itään, jolloin liikenne sillalla ei merkittävästi kasva.

Bussin kulku myllylle on välttämätöntä, jotta asiakkaat saadaan myllyn sisäänkäynnin luokse. Liikuntaesteisillä ja vanhuksilla on tarve päästä bussilla mahdollisimman lähelle tapahtumatalon sisäänkäyntiä. Samoin roudauksen ja huollon tulee päästä sisäänkäynnille.

Bussien ja huoltoautojen liikennemäärästä karkea arvio (ajoneuvoa / vuorokaudessa)
- 2 kertaa päivässä kuorma-auto (tukku) tai roska-auto huoltoliikennettä
- 2–3 kertaa viikossa asiakasryhmän kuljetukset bussilla tai pikkubussilla
- 5–7 kertaa päivässä pakettiautolla kuljetusta toimipaikkojen välillä

(Kuninkaan Lohet Oy, Mika Turunen 7.6.2021)

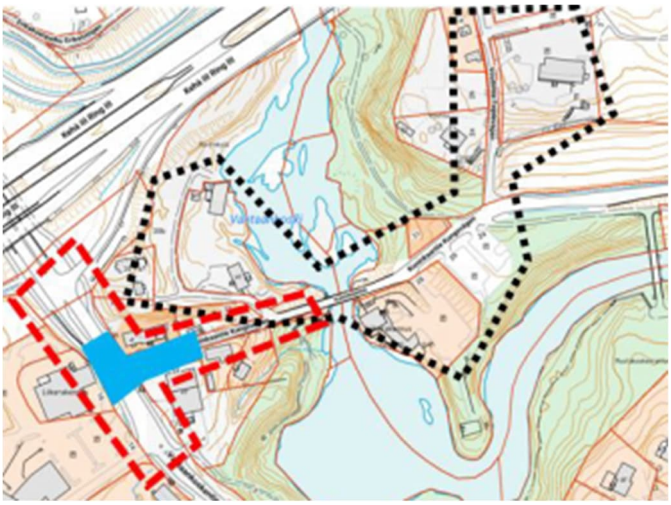
Henkilöautojen määrä on arvioitu seuraavassa Wsp:n arvioinnissa.

Liikenteellisten vaikutusten arviointi / Wsp 20.12.2021 ja 21.11.2022

1. Lähtökohdat

Wsp:n liikenneselvitys käsittelee Vantaankosken myllyn aluetta, jonne kaavaillaan tapahtumatoimintaa (noin 240 asiakaspaikkaa) ja majoitustoimintaa. Vantaan kaupunki on suunnitellut tontin liikennejärjestelyjä sekä liittymän tontille nykyisen liittymän paikalle. Liittymä on mitoitettu tilausbusseille, jotka lähtökohtaisesti eivät pysäköi tontille, vaan ainoastaan vievät ja hakevat ihmisiä. Vantaankoskentien itäreunalla on 2. luokan pääpyöräreitti, joka on nykyisin noin 3,0 m leveä (tavoiteleveys 4,0 m).

Konsulttityössä tarkasteltiin nykytilanteen liikennemääriä ja tulevan tilanteen pysäköintipaikkojen riittävyyttä. Lisäksi tehtiin toimivuustarkastelut ja kevyt parantamissuunnitelma Vantaankoskentien ja Kuninkaantien liittymän alueelle.



2. Pysäköintipaikkojen määrän arviointi

Nykyisin Vantaankosken alueella on arvioitu olevan autopaikkoja seuraavasti

- Vanha Viilatehdas ~15 ap
- Vanhan Viilatehtaan viereiset LPA- ja LP-alueet ~35 ap
- Kuninkaan Kartano ~30 ap
- Autopaikkoja yhteensä ~80 ap

Vantaankosken myllyn suunnitelmassa on autopaikkoja seuraavasti

- Kahvila-kievari 5 ap + pihalla 1 ap esteetön
- Majoituksen takapiha 26 ap
- Myllyn takapiha 15 ap + huoltopaikka
- Autopaikkoja yhteensä 48 ap

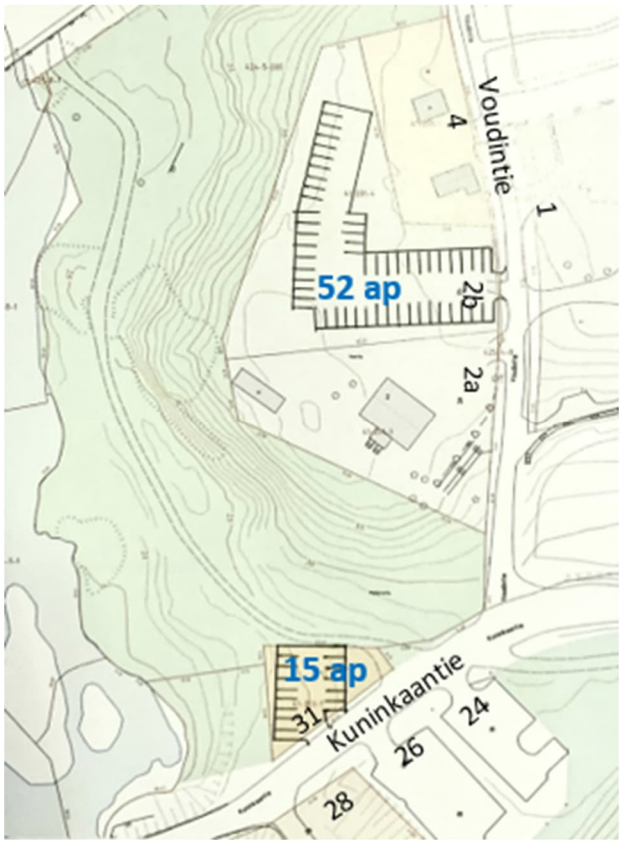
Vertailukohteita

Kohde	Asiakasmäärät	Autopaikat
HANKE, Vantaankosken Mylly	Kokoukset, juhlat 240 hlöä, tapahtumia, majoitus 80 hlöä	48
Jollas 89, Helsinki	Kokoukset, juhlat 250 hlöä, tapahtumia, majoitus 32 hlöä	63
Sveitsin Maja, Hyvinkää	Kokoukset, juhlat 85 hlöä, majoitus 20 hlöä	30
Kokouspoukama, Porvoo	Kokoukset, juhlat 200 hlöä, majoitus 74 hlöä (norm. 50)	30–40
Villa Härmälänranta, Tampere	Kokoukset, juhlat 80–100 hlöä, ei majoitusta	24
Kytäjän juhlatila, Hyvinkää	Juhlat 100 hlöä, majoitus 20 hlöä	28
Mustion Linna, Mustio	Juhlat, kokoukset 200–350 hlöä, majoitus noin 100 hlöä	noin 30

Vertailukohteiden perusteella Vantaankosken Myllyn toimintaan suunniteltu paikkamäärä vaikuttaa realistiselta. Tarvittaessa muut kaupungin LP- ja LPA-alueiden pysäköintipaikat Vantaankosken itäpuolella noin 200 metrin päässä myllystä pystyvät toimimaan varaventtiilinä myllyn tapahtu-

mien aikaan, mikäli Viilatehtaalla tai Kartanossa ei ole samaan aikaan suuria tapahtumia käynnissä. Lisäksi kaupungin omistamille Kuninkaantie 31:n rakentamattomalle AL-tontille voidaan tarvittaessa rakentaa 15 ap ja Voudintie 2b:n rakentamattomalle Y-tontille 52 ap, joten pysäköintipaikkojen riittävyys alueella ei muodostu ongelmaksi. Paikalle on myös hyvä joukkoliikenne.

Voudintie 2b:n Y-tontille mahtuu 52 ap.
Kuninkaantie 31:n AL-tontille mahtuu 15 ap. →



3. Liikennemäärät ja toimivuustarkastelut
Wsp:n toimivuustarkastelut perustuvat kaupungilta saatuihin liikennemääriin, keskiviikkona 1.12.2021 klo 15–17 tehtyyn liikennelaskentaan ja drone-kuvauksiin. Iltahuipputunti on noin 10 % vuorokausiliikenteestä.

Liikennemääräarviot
Toimintojen liikennetuotosluvut on lisätty liikennelaskennan tuloksiin.
Vapaa-ajan toiminnot, Vantaankosken länsipuoli
- Hotelli, kievari ja sauna, mylly
  1400 + 400 + 290 k-m2, yhteensä 2090 k-m2
  Arviolta 20 käyntiä / 100 k-m2 (vaihteluväli 4–22 käyntiä)

Henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste vapaa-ajan kohteisiin suuntautuvilla matkoilla: 1,87 henkilöä
  Henkilöauton kulkutapaosuus: 69 %, joukkoliikenteen kulkutapaosuus 12 % (Helsingin seudun autovyöhyke)

Arki-ilta liikenteen iltahuipputunnilla (klo 16–17)
- Viikonpäivän osuus koko viikon liikenteestä: 14,2 % (tiistai)
- Kuukauden osuus koko vuoden liikenteestä: 9,7 % (syyskuu)
- 178 käyntiä vuorokaudessa
- Iltahuipputunnin aikana 9,6 % saapuu, 7,4 % poistuu
- Iltahuipputunnin aikana 17 saapuvaa ja 13 poistuvaa henkilöautoa sekä arviolta 2 saapuvaa ja 2 poistuvaa bussia

Viikonlopun tapahtumahuippu (klo 18–19)
- Viikonpäivän osuus koko viikon liikenteestä: 17,3 % (lauantai)
- Kuukauden osuus koko vuoden liikenteestä: 9,7 % (syyskuu)
- 217 käyntiä vuorokaudessa
- Tapahtumahuipun aikana 16,8 % saapuu, 11,4 % poistuu
- Tapahtumahuipun aikana 37 saapuvaa ja 25 poistuvaa henkilöautoa sekä arviolta 3 saapuvaa ja 3 poistuvaa bussia
- Länsipuolen 45 autopaikoista 80 % täyttyy ja 54 % tyhjenee
- Taustaliikenteen määrä Vantaankoskentiellä klo 18–19 on noin 70 % arki-iltahuipusta

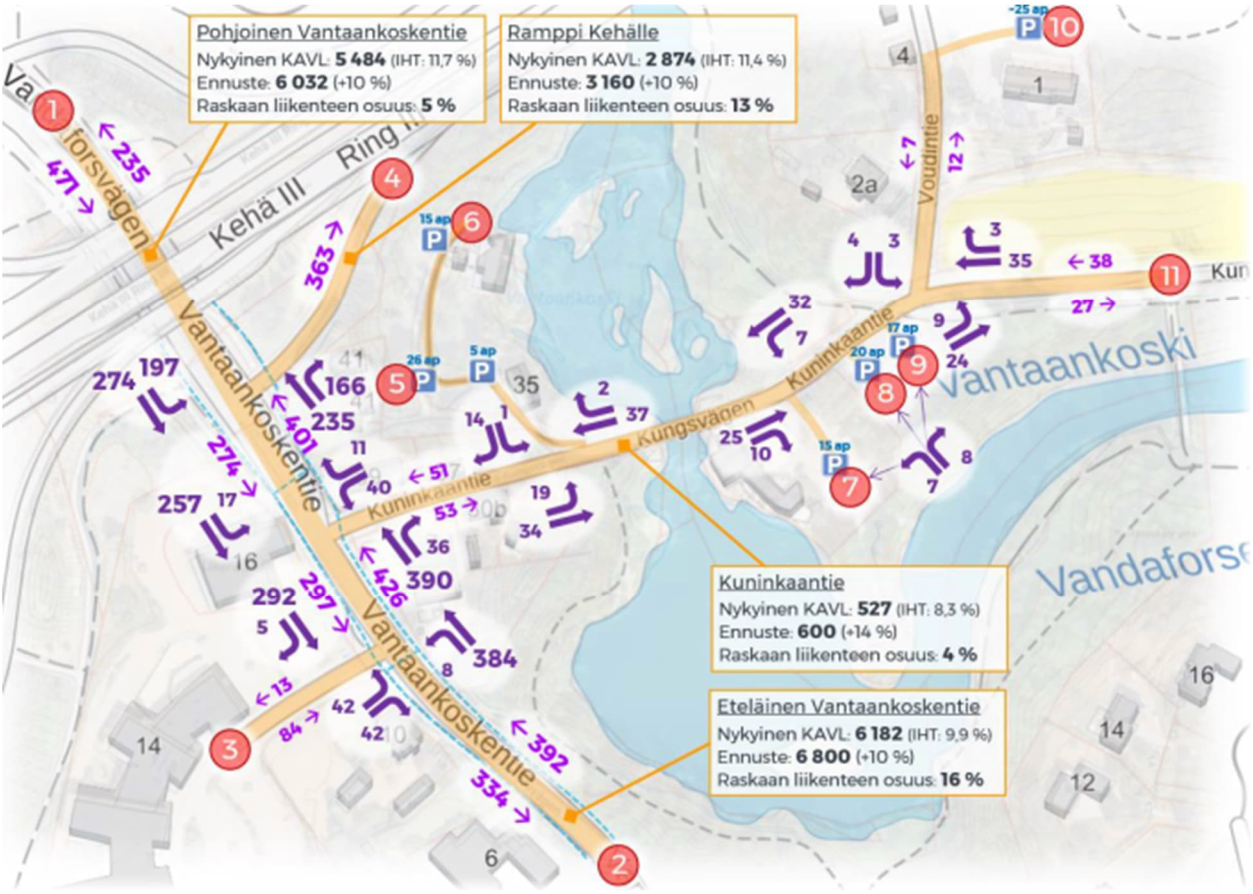
Liikennetuotosluvut perustuvat Ympäristöministeriön julkaisuun ”Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa” (2008).

Kuninkaantien kevyen liikenteen arki-illan huipputunnin (klo 16–17) määräksi arvioitiin liikenneselvityksessä tulosuuntakohtaisesti 25 liikkujaa (s. 7). Muistuttajan kevyen liikenteen laskennassa 30.6.2022 arki-illan huipputuntina kulki itään 17 ja länteen 25 liikkujaa. Tulos on sama.

Vantaankosken itäpuolen liikennetuotos on laskettu pysäköintipaikkamäärän suhteessa (kerroin: arviolta 77 itäpuolen autopaikkaa / 45 länsipuolen autopaikkaa = 1,7).

- Iltahuipputunnin aikana itäpuolella 29 saapuvaa ja 22 poistuvaa henkilöautoa, tapahtuma-aikana 63 saapuvaa ja 43 poistuvaa henkilöautoa
- Vantaankosken itäpuolella arviolta 2/3 henkilöautoista kulkee Kuninkaantiellä lännen kautta, 1/3 idän kautta.
- Painorajoituksen vuoksi Vantaankoskensillalla ei kulje raskasta liikennettä.

Kalibroimalla vuoden 2021 liikennelaskentojen tulokset katukohtaisesti mitoittavimpiin ennuste-liikennemääriin vuorokausitasolla (10 % kasvu) sekä yhdistämällä tähän Vantaankosken myllyn liikennemääräarviot, saadaan tulokseksi seuraavan kuvan mukaiset liikennemäärät.



Iltahuipputunnin ennusteliikennemäärät.

Liikenneselvitykset on tehty vuosien 2030 ja 2050 liikennemäärillä. Ennusteliikenne on suurin liikennemäärä. Liikenteen hinnoittelu on huomioitu MAL-suunnitelman 2019 ve4 mukaisesti.

Ennustetilanteen arki-illan toimivuustarkastelut
Ennustetilanteen iltahuipputunnin liikenteellinen toimivuus on tarkastelualueella pääosin erittäin hyvä. Huomattavimmat jonot muodostuvat Kehä III:n ramppiliittymässä, jossa pohjoisen tulosuunnalla vasemmalle kääntyvien hetkellinen maksimijononpituus on 50 metriä ja etelän tulosuunnalla suoraan kulkevilla 45 metriä. Tarkastelualueen jonoutuminen on hetkittäistä ja välityskyky on kaikilla tulosuunnilla riittävä.

Vantaankoskentien valoliittymän pääsuunnalle muodostuu lyhyitä säännöllisiä jonoja, jotka eivät häiritse Kuninkaantien liittymän toimintaa. Wsp:n suunnitelmaehdotuksessa esitetty Vantaankoskentien ylittävän suojatien siirto etelämmäksi ja etelästä oikealle kääntyvien kaistan lyhentäminen on toimiva järjestely. Etelästä rampille kääntyvän virran ryhmittyminen liittymävälissä ei aiheuta liikenteellisiä häiriöitä; oikealle kääntyvien kaistalla hetkellinen jononpituus on suurimmillaan 33 metriä. Suunniteltu ryhmittymiskaistan pituus on liikenteen toimivuuden kannalta riittävä.

Kuninkaantien tulosuunnalla hetkellinen maksimijononpituus on 12 metriä. Pääsuunnan liikennevirrasta johtuvan pysähtymisen mahdollisuus on 50 %. Pääosa Kuninkaantien tulosuunnan liikenteestä kääntyy liittymästä vasemmalle.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaikutus ajoneuvoliikenteen toimivuuteen on pieni, lukuun ottamatta hetkellisiä suojatieliikenteen aiheuttamia jonoja Vantaankoskentiellä.

Ennustetilanteen viikonlopun tapahtumahuipun toimivuustarkastelut
Tapahtuma-aikaisen tilanteen taustaliikennemäärä on 70 % iltahuipputunnin liikennemäärästä. Suurin yksittäinen liikennemäärän kasvu on Kuninkaantien länsiosassa, jossa liikennemäärä muuttuu seuraavasti: lännestä itään 91 ajon/h (aiemmin 53 ajon/h), idästä länteen 73 ajon/h (aiemmin 51 ajon/h). Tarkastelussa tapahtuma-aikainen liikenne poistuu 30 minuutin sisällä. Muilta osin lähtökohdat vastaavat iltahuipputunnin tilannetta.

Tapahtuma-aikaisen liikenteen toimivuus vastaa pitkälti arki-iltahuipputunnin tilannetta. Vantaankoskentien pääsuunnalla hetkelliset maksimijononpituudet ovat noin 40 metriä, Kuninkaantien tulosuunnalla 15 metriä. Vantaankosken Myllyn liittymässä on hetkellisesti lyhyitä jonoja.

Tapahtuma-aikaisen liikenteen keskimääräiset viivytykset ovat noin 1 sekunnin iltaruuhkaa lyhyemmät. Pienempi taustaliikennemäärä (klo 17–18) sekä valoliittymän aiheuttama liikennevirran jaksottuminen helpottavat Kuninkaantieltä vasemmalle kääntymistä. Liikenteen palvelutaso on keskimäärin erittäin hyvä.

Yhteenveto liikenteellisestä toimivuudesta
Kaavailtu Vantaankosken myllyn tapahtumatoiminta ei tarkasteluiden perusteella aiheuta liikenteellisiä ongelmia alueella. Yleisesti Kehä III:n valo-ohjattu ramppiliittymä on arki-illan ruuhka-aikana kuormittunein liittymä tarkastelualueella, mutta sen liikenteellinen palvelutaso on edelleen hyvällä tasolla. Liikenteellinen toimivuus ei täten suoranaisesti aiheuta parantamistarpeita liittymäalueille, joskin Vantaankoskentien ylittävän suojatien siirtäminen etelämmäksi parantaisi autoliikenteen jonotusalueita ramppiliittymän eteläpuolella.

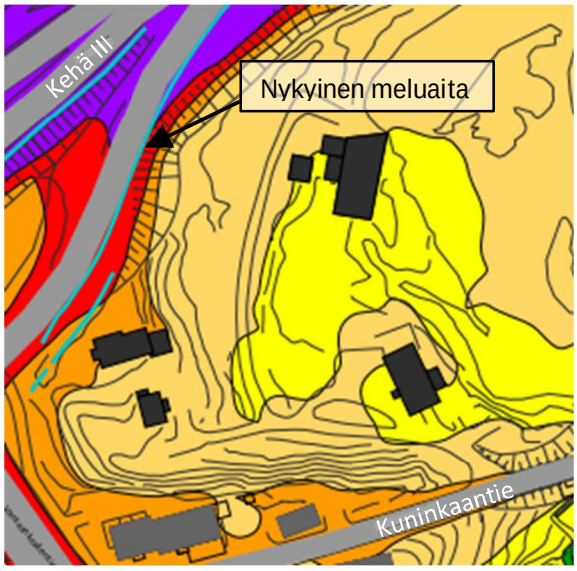
Liikenne ei lisäänny verrattuna siihen, mitä jo voimassa olevan asemakaavan nojalla saa rakentaa. Liikennetuotosta rajoittaa sallitun rakentamisen määrä 2090 k-m2, joka on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Kuninkaantien katkaisu ei ole tarkoituksenmukaista alueen liikenteen kannalta. Liikenneselvityksissä on esitetty yksityiskohtaisia liikennemääriä ja ratkaisuehdotuksia.

Jalkakäytävän tarve
Kuninkaantien arvioitu liikennemäärä on 600 ajon/vrk. Erillinen jalkakäytävä tarvitaan, kun liikennemäärä on 2 000 ajon/vrk. Liikenneselvityksissä on arvioitu, että iltahuipputunnin liikenteellinen toimivuus on tarkastelualueella pääosin erittäin hyvä (s. 7, 8, 11) ja että jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaikutus ajoneuvoliikenteen toimivuuteen on pieni, lukuun ottamatta hetkellisiä suojatieliikenteen aiheuttamia jonoja Vantaankoskentiellä (s. 7). Hetkittäin kevyen liikenteen määrä voi olla suurempikin, kun tiellä kulkee esimerkiksi pyöräilyryhmä.

Kävelysillan tarve
Suuren rantatien kohdalla myllyn pohjoispuolella Vantaankosken on ylittänyt 1870-luvulle asti silta. Uusi silta sijoittuu ohjeellisena samaan paikkaan ja mahdollistaa myös Kuninkaantien pohjoispuolella kulkevan ulkoilureitin. Vastaava reitti on rakennettu Kuninkaantien eteläpuolelle.

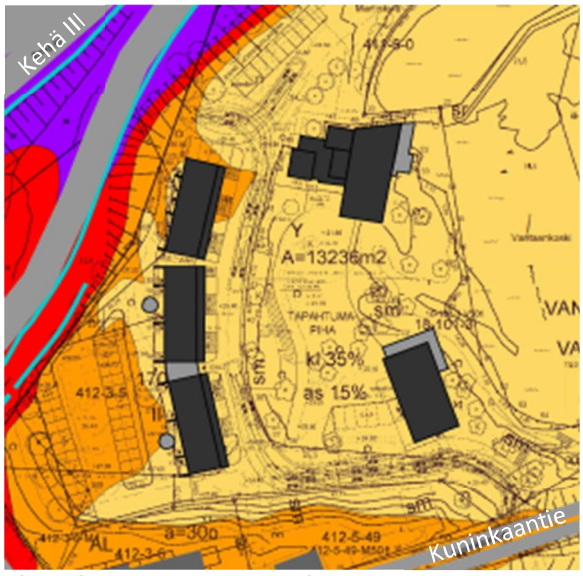
Meluselvitykset

Tie-, lento- ja koskimeluselvitys / Ramboll 31.8.2021 ja 18.11.2022
Liikennemeluselvityksissä tutkittiin alueen melutilanne vuosien 2030 ja 2050 liikennetilanteessa. Lentomelu edellyttää 38 dB äänieristävyyttä (äänitasoeroa), joka kattaa majoitustiloissa myös tieliikenteen ja kosken melun. Selvitysten perusteella hanke voidaan toteuttaa niin, että sisätiloissa saavutetaan ohjearvojen mukaiset melutasot. => Annetaan asemakaavamääräys: Ääneneristävyyden lento-, tie- ja koskimelua vastaan on oltava hotellihuoneissa vähintään ΔL 38 dB sekä tapahtuma-, konsertti-, liike-, toimisto- ja hiljaisissa työtiloissa vähintään ΔL 35 dB.

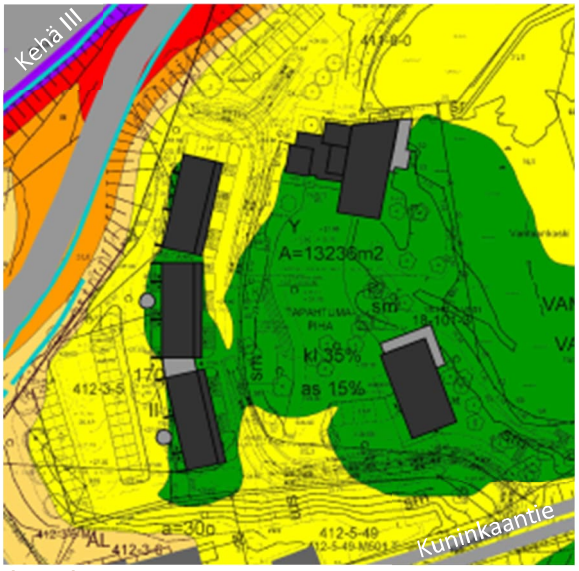


Tiemelu, nykytilanne, päivä.

Tiemelu, nykytilanne, yö.



Tiemeluennuste 2050, päivä.



Tiemeluennuste 2050, yö. Ramboll 18.11.2022

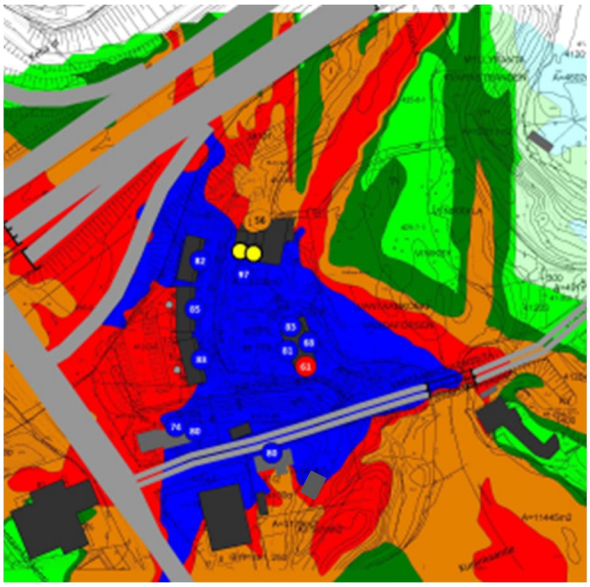
Konserttimeluselvitys / Ramboll 20.5.2022

Lähtötiedot myllyn rakenteiden osalta

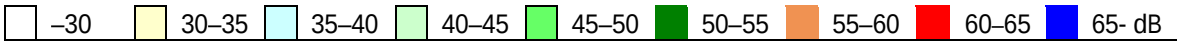
- Tapahtumarakennuksessa kivirakenteiset seinät, Rw 50 dB
- Puurunkoinen katto, Rw 44 dB
- Ikkunoiden ja ovien ääneneristävyys, Rw 35 dB

Sisätapahtumassa majoitusrakennusten julkisivulle kohdistuu mallinnuksen mukaan suurimmillaan 38 dB eli pienitaajuista musiikkimelua vastaan äänitasoeron tulisi olla vähintään 13 dB, jotta asumisterveysasetuksen mukainen toimenpideraja-arvo 25 dB ei ylity sisällä majoitushuoneessa. Lähimmän olemassa olevan asuinrakennuksen kohdalla julkisivulle kohdistuu mallinnuksen mukaan 30 dB eli pienitaajuista musiikkimelua vastaan äänitasoeron tulisi olla vähintään 5 dB, jotta asumisterveysasetuksen mukainen toimenpideraja-arvo 25 dB ei ylity sisällä majoitushuoneessa. Sisätapahtumista aiheutuva melu asuin- ja majoitustiloihin jää siten varsin alhaiseksi ja mahdollinen häiritsevyys olisi todennäköisesti vähäistä.

Sisätapahtuma.
Keskiäänitaso Laeq soiton aikana 97 dB.



Ulkokonsertti ulkolavalla. Ramboll 20.5.2022
Keskiäänitaso Laeq 10 m etäisyydellä 97 dB.



Ulkokonsertista majoitus- ja asuintiloihin aiheutuvaa melua voidaan pitää huomattavan korkeana ja koetaan todennäköisesti häiritsevänä ilman huolellista jatkosuunnittelua. Asuintiloihin aiheutuvaa melua on mahdollista torjua oikein mitoitetuin meluestein. Muita konserttimelun leviämiseen vaikuttavia tekijöitä ovat mm. soiton voimakkuus (ääniteho), äänentoistolaitteistoin suuntaus ja asemointi korkeussuunnassa.

Kohteen majoitus- sekä tapahtumarakennuksen rakennuslupavaiheen suunnittelussa tulee varautua erittäin hyvään ääneneristykseen, jotta erityisesti pienitaajuinen (20–200 Hz) musiikkimelu ei aiheuttaisi kohtuutonta haittaa.

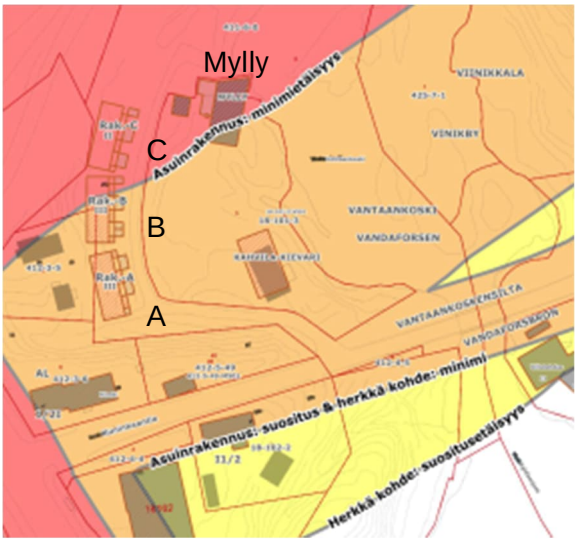
=> Rakennuksen ääneneristävyyden on oltava hotellihuoneissa vähintään ΔL 38 dB sekä tapahtuma- ja konserttitiloissa vähintään ΔL 35 dB. Ulkokonsertteja ei voi järjestää lentomelun vuoksi.

Ilmanlaatuselvitys / Ramboll 20.9.2021

Ilmanlaadun pienhiukkasten (PM2.5) vuosiraja-arvon 25 µg/m3 ja hengitettävien hiukkasten (PM10) vuosiraja-arvon 40 µg/m3 ylitykset arvioidaan epätodennäköisiksi Vantaankosken myllyn alueella, koska ne eivät ole ylittyneet vilkkaiden liikennereittien varrella eivätkä hiekoitettavien katujen varsilla. Hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvonkin ylittyminen on epätodennäköistä. PM10-vuorokausiohjearvon ylityksiä voidaan estää huolehtimalla läheisten teiden ja piha-alueen hiekoitushiekan poistosta keväisin.

Vantaankosken myllyn rakennus ja majoitusrakennus C sekä majoitusrakennus B osin sijaitsivat ilmanlaatuvyöhykkeellä, joka on lähempänä liikenneväyliä kuin asuinrakennusten sijoittamisen minimietäisyys. Alueen pohjoisosa sijaitsi lähempänä liikenneväyliä kuin asuinrakennusten suositusetäisyys tai herkkien kohteitten minimietäisyys (kuva).

Suunnitelmiin sisältyvää Vantaankosken myllyn alueen majoitustoimintaa ja ravintolatoimintaa ei katsota kuuluviksi herkkiin kohteisiin tai toimintoihin eikä kyse ole myöskään asumisesta. Tämän vuoksi HSY:n ilmanlaatuvyöhykkeiden suositus- ja minimietäisyyksien soveltaminen suoraan Vantaankosken myllyn alueelle ei ole HSY:n ohjeen mukaista. Lisäksi on huomioitava, että ilmanlaatuvyöhykkeet kuvaavat riskiä ilmansaasteiden haitoille avoimessa ympäristössä, jossa väylän varrella ei ole merkittäviä esteitä ilman sekoittumiselle.



Asuinrakennuksen minimietäisyys ylittyy.
Asuinrakennuksen minimietäisyys täyttyy.
Asuinrakennuksen suositusetäisyys ja herkän kohteen minimitäisyys täyttyvät.
Herkän kohteen suositusetäisyys täyttyy.

Ilmanlaatuvyöhyketarkastelu. Ramboll 20.9.2021

Kuitenkin koska kaavailtu majoitus- ja ravintolatoiminta on virkistystoimintaa, on ilmanlaatuun ja viihtyisyyteen kiinnitettävä huomiota. Rakennusten ilmanotossa on syytä olla toimiva hiukkassuodatus, jotta altistus pienenisi. Ilmanvaihtokoneiden sijoittaminen mahdollisimman kauas Kehä III:sta vähentää myös hiukkasten kulkeutumista sisätiloihin.

Vantaankosken myllyn nykyisen kiinteistön maanpinta on noin 22 metriä merenpinnan yläpuolella, ja Kehä III:n tienpinta on noin 32 metrin korkeudessa. Suunnitelmissa alueen korko, Vantaanjoen töyräs huomiotta jättäen, on noin 21–27 metriä. Tämä tarkoittaa, että rakennusten katolle sijoitettavien ilmanvaihdon tuloilma-aukkojen kohdalla ilmassa voisi olla enemmän hiukkasia kuin matalammalla.

Piirustuksessa näkyvien rakennusten A ja B ylin kerros on korkeudessa +30,60, eli katto on todennäköisesti Kehä III:n tasossa tai vähän korkeammallakin. Ilmassa leijuvat hiukkaset tietenkin vajoavat alaspäin, mutta etenkään pienhiukkaset eivät tarkasteluetäisyksillä merkittävästi poistu ilmasta.

Ympäristöministeriön asetus uuden rakennuksen sisäilmastosta ja ilmanvaihdosta 1009/2017, 12 § Ilmansuodatus: Erityissuunnittelijan on suunniteltava ilmansuodatuksen taso ulkoilman laadun ja sisäilman laadulle asetettujen tavoitteiden perusteella. Erityissuunnittelijan on ilmanvaihtojärjestelmää valitessaan otettava huomioon järjestelmän soveltuvuus tarvittavaan suodatuksen tasoon.

Sisäilmasto- ja ilmanvaihto-opas, 12 ilmansuodatus:
https://talotekniikkainfo.fi/sisailmasto-ja-ilmanvaihto-opas/12-ilmansuodatus

=> Hotellin ilmanvaihtoluokat ovat ulkoilma ODA 2 ja sisäilma SUP 2. Vuodesta 2030 saa myydä uusina autoina vain sähköautoja. Uudellamaalla autojen keski-ikä on 10 vuotta, joten tilanne paranee ja vuonna 2040 sähköautoja on Uudenmaan autokannasta jo yli 50 %.

Ilmastovaikutukset

Rakentaminen lisää kasvihuonekaasupäästöjä sekä rakentamisen että käytön aikana mm. lämmityksen ja liikenteen vuoksi. Vantaalla on kuitenkin tarve tapahtumakeskukselle. Asemakaava tukee resurssiviisautta sijoittumalla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja joukkoliikenteen yhteyteen ja hyödyntämällä olevaa rakennusta. Alueella voidaan hyödyntää hyvin maalämpöä ja kaukolämpöä. Maanvuokraehdoissa tai tontinluovutusehdoissa kaupunki voi edellyttää kestävää kehitystä tukevia ratkaisuja, kuten A-energialuokkaa.

Kaavan laajemmat vaikutukset

Rakentaminen vaatii resursseja, sekä varoja että materiaaleja, mikä lisää rakentamisen aikaista hiilijalanjälkeä. Muut laajemmat vaikutukset on tutkittu hyväksytyssä yleiskaavassa, jossa alue on osoitettu soveltuvaksi palvelukäyttöön. Suhteessa voimassa olevaan asemakaavaan, joka jo sallii julkista rakentamista, vaikutukset ovat vähäisiä.

Masuunin kaivaukselta löytyneitä graniittilohkareita ja tiiliä voidaan käyttää ympäristörakentamisessa. Vantaan kaupunginmuseon kaivausraportti 2020, kansikuva

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n mukaiset vaikutukset tiivistettynä

1. Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön
   Mylly tarjoaa ihmisille tapahtumapaikan, ravintolan ja hotellin. Osallistumisessa naapurit vastustivat hanketta mm. mahdollisten häiriöiden vuoksi. Jokiranta, ulkoilureitti ja kalapaikat säilyvät virkistyskäytössä.

2. Maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon
   Ei merkittäviä vaikutuksia; maaperä on puhdistettu, kaava ei vaikuta merkittävästi natura-alueeseen, hulevesien määrä joessa ei lisäänny.

3. Kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin
   Ei merkittäviä vaikutuksia; vaikutukset Natura-alueeseen ovat enintään vähäiset ja hulevesien osalta merkityksettömät, lepakot huomioidaan kaavassa eikä tontilla ole muita inventoituja arvokkaita luontokohteita. Rakentaminen kuluttaa aina luonnonvaroja, joihin yksin tämän hankkeen vaikutukset eivät ole merkittäviä. Ympäristörakentamisessa voidaan hyödyntää tontilta löytyneitä graniittilohkareita ja tiiliä.

4. Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen
   Hanke on maakunta- ja yleiskaavojen mukainen ja sijaitsee keskeisesti yhdyskuntarakenteessa. Uutta kunnallistekniikkaa ja uusia katuja ei tarvita. Tontilla voidaan hyödyntää kaukolämpöä ja maalämpöä. Tehty liikenneselvitykset. Paikka on saavutettavissa joukkoliikenteellä.

5. Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön
   Laadittu havainnekuvia, hanke sopii alueelle. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.

6. Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen
   Hankkeen toimija on kilpailutettu. Vantaalla on kysyntää tapahtumakeskukselle sekä hotelli- ja ravintolatoiminnalle. Vantaalla on tällä alalla useita eri kilpailevia toimijoita.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Lento- ja tiemelun torjunnasta ja hulevesien hallinnasta annetaan kaavamääräyksiä ja määrätään rakennusjärjestyksessä. Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää meluselvitys ja hulevesiselvitys.

Padon osittainen purku aukottamalla vähentää kosken melua, kun padon yli pauhaava vesipatsas muodostuisi vain tulvatilanteissa ja silloinkin nykyistä merkittävästi pienempänä.

Ääneneristävyys lentomelua vastaan kattaa sisäkonserttien melun. Tontilla ei voida järjestää ulkokonsertteja lentomelun vuoksi.

4.6 NIMISTÖ

Kuninkaantie / *Kungsvägen*, valmistunut tältä osin 1870-luvulla. Nykyinen nimi 1988. Nimi esiintyy 16 kunnassa, Espoossa jo 1968. Kuninkaantie tarkoitti 1700-luvulla valtatietä.

Masuuniranta / *Masugnsstranden*, vieressä on ollut Vanda Masugn (1838–60).

Myllymäenranta / *Kvarnbackastranden*, suojaviheralue yläkoskella. Myllymäki esiintyy 1518–42 Jöns quernbakke, 1542 Quwrnbacka, 1543 Quernbacka … 1957 Myllymäki, Kvarnbacka.

Myllymäensilta / *Kvarnbackabron*, Suuren Rantatien vanhalle siltapaikalle rakennettava silta. Paikalla on ollut 1662 Qvarnbacka bro.

Vantaanjoki / *Vanda å*, vanha nimi, 1613 Vanta. Nimi viittaa Vanajaan (1311 Vanai).

Vantaankoskenpato / *Vandaforsdammen*, yleisesti käytössä, padotun kosken mukaan.

Vantaankoski / *Vandaforsen*, vanha nimi, 1890 Vantaan koski. Siitä erotettiin kolme koskea: övra forsn, dammen ja nedra forsn (SLS 1963).

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavaan ei liity maankäyttösopimusta. Myllytontti vuokrataan yrittäjälle, joka on kilpailutettu. Hakuaika myllyn toimijaksi on ollut 11.6. – 31.8.2018.

Uudenmaan ELY-keskuksen omistuksessa oleva tiealue siirtyy asemakaavamuutoksen myötä kaupungille. Kaavamuutoksen voimaan tultua tehdään tiealueen lakkautus.

Uutta katuverkkoa ja kunnallistekniikkaa ei tarvita. Kuninkaantien ja Vantaanlaaksontien liittymää parannetaan kaava-alueen ulkopuolella, mikä maksaa arviolta 143 687 € (Wsp, Fore 13.12.2021, alv 0 %). Kaupunki toteuttaa kadunparannuksen. Hanke toteuttaa tontin ajoliittymän.

Padon osittainen purkaminen vaatii vesiluvan, joka käsitellään Vaasan hallinto-oikeudessa. Purkulupa voidaan myöntää vasta, kun asemakaavamuutos on tullut voimaan.

Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla (MRL 133 §).

Kaavatyöhön osallistuneet		
Vantaan kaupunki		
Asemakaavoitus	asemakaavapäällikkö	Ilkka Laine
	aluearkkitehti	Timo Kallaluoto
	aluearkkitehti	Johanna Rajala
	asemakaavasuunnittelija	Brita Thynell (2010)
	asemakaava-arkkitehti	Anna Hakamäki
	asemakaava-arkkitehti	Anders Hedman
	asemakaava-arkkitehti	Anne Olkkola
	kaavoitusinsinööri	Mikko Järvi
	kaavatekninen koordinaattori	Marko Hoffren
	TET-harjoittelija	Markus Kallaluoto (2010)
	maisema-arkkitehtiopiskelija	Suvi Pohjola-Stenberg (2021)
Kadut ja puistot	liikenneinsinööri	Pekka Haasanen (2010)
	liikenteen alueinsinööri	Teemu Vihervaara
	liikenneinsinööri	Pirjo Salo
	liikennesuunnittelija	Roni Tallus
	suunnitteluinsinööri	Marja Kivelä
	suunnitteluinsinööri	Elina Kettunen
	suunnitteluinsinööri	Henri Hyttinen
	suunnitteluinsinööri	Anna Kyytinen
	kaupungininsinööri	Henry Westlin
	viheraluesuunnittelija	Satu Nätynki
	projekti-insinööri	Jukka Hietamies
	puistosuunnittelupäällikkö	Heidi Burjam
	suunnitteluinsinööri	Ari Asikainen
	vesihuollon suunnittelupäällikkö	Harri Keinänen
Kaupunginmuseo	arkeologi	Andreas Koivisto
	rakennustutkija	Anne Silanto
	projektiasiantuntija	Heli Haavisto
Kaupunkikulttuuri	kalastusteknikko	Markku Tiusanen
Kiinteistöt ja tilat	kiinteistöjohtaja	Antti Kari
	toimitilapäällikkö	Pasi Salo
	tonttipäällikkö	Armi Vähä-Piikkiö
	lakimies	Heino Pitkänen
	lakimies	Paula Kovari
	maankäyttöinsinööri	Juho Lumme
	maankäyttöinsinööri	Teemu Jääskeläinen
Lakiasiat ja päätösvalmistelu	kielenkääntäjä	Elina Alaräisänen
Mittaus- ja geopalvelut	maanmittausteknikko	Orvo Valtonen
	kaupungingeodeetti	Kimmo Junttila
	kiinteistöinsinööri	Riikka Pirinen
	kartastoinsinööri	Natalia Lindfors
	kaupunkimittausinsinööri	Ossi Örn
Rakennusvalvonta	rakennusvalvontapäällikkö	Risto Levanto
	lupapäällikkö	Ilkka Rekonen
	kaupunkikuva-arkkitehti	Matti Kärki
	tarkastusrakennusmestari	Janne Piironen
	vastaava lvi-tarkastusinsinööri	Harri Aavaharju
Tilajohtaminen	sisäilma-asiantuntija	Tommi Knuutinen
	sisäympäristöasiantuntija	Leena Stenlund
Yleiskaavoitus	johtava maisema-arkkitehti	Laura Muukka
	maisema-arkkitehti	Elina Ekroos

	suunnittelijaharjoittelija	Mirja Vallinoja
Ympäristökeskus	ympäristösuunnittelija	Jarmo Honkanen
	ympäristösuunnittelija	Sinikka Rantalainen
	ympäristösuunnittelija	Jouni Ahtiainen
	ympäristötarkastaja	Päivi Jäntti-Hasa
Uudenmaan ELY-keskus (MRL 66 § 23.3.2020)		
	alueidenkäyttöpäällikkö	Brita Dahlqvist-Solin
	ylitarkastajat	Tuomas Autere
		Kirsi Hellas
		Tomi Laukka
		Anna Puolamäki
		Henrik Wager
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL		
	joukkoliikennesuunnittelija	Miska Peura
Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy		
Mika Turunen		Timo Kauppinen
Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy*		
Seppo Kokko		Jorma Tuomala
Arkkitehtistudio Tuomas Niemi Oy*		
Tuomas Niemi		
FCG Finnish Consulting Group Oy*		
Tiina Mäkelä		Laura Fontell-Seppelin
Ramboll Finland Oy*		
Seppo Kokko		
Ramboll Finland Oy**		
Laura Pilvinen		Jari Hosiokangas
Toni Keskitalo		Anne Kiljunen
Sanna Sopanen		Emilia Vainikainen
Maarit Leppänen		Anni Orkoneva
Joni Kemppainen		Lauri Hopeakivi
Vahanen Rakennusfysiikka Oy**		
Mika Oikari		Tomi Koistinen
Anu Laurila		
Wsp Finland Oy**		
O. Haveri		M. Jokinen
E. Kari		M. Jurvanen

*Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy:n konsultti tai alikonsultti. **Kaupungin konsultti.

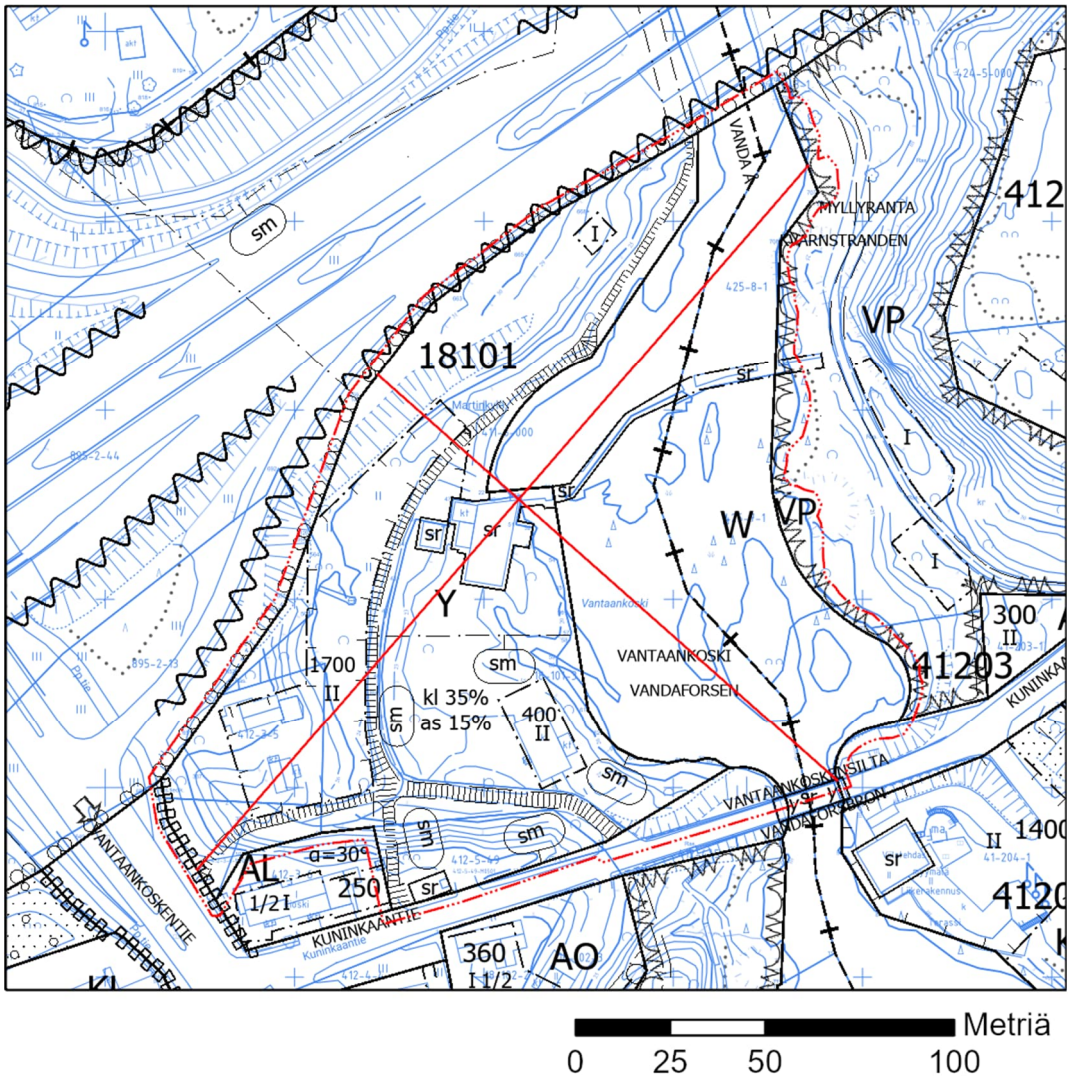
Luonnokset Lohman Arkkitehdit Oy 2010 ja Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy 2019–2022.

Vantaa 13.12.2022

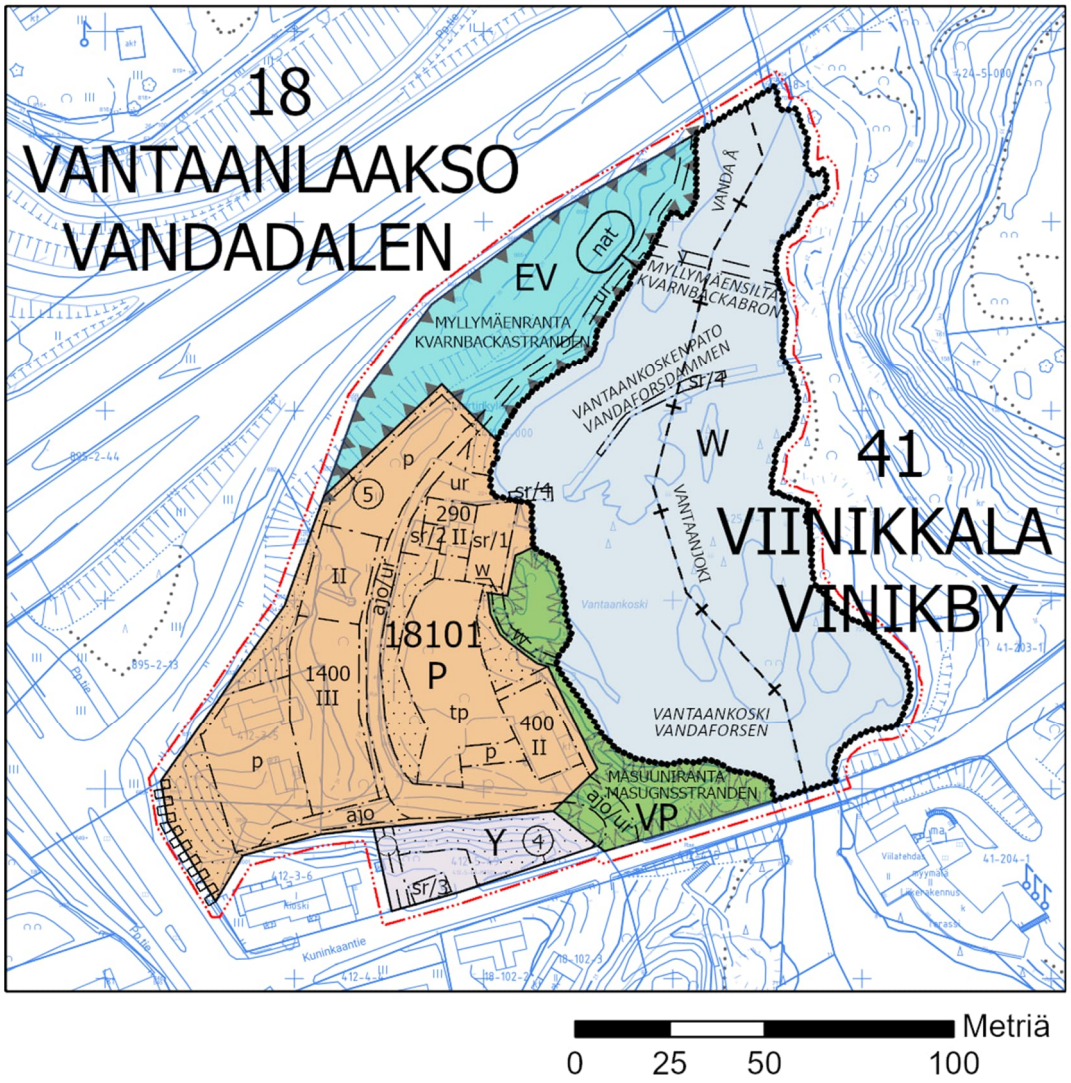
VANTAAN KAUPUNKI
Länsi-Vantaan asemakaavoitus

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, p. 050 3122 132

Poistuvat merkinnät



Asemakaavan muutosehdotus



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002101	13.12.2022

Vantaan kaupunki

VANTAANKOSKEN MYLLY

Asemakaavan muutos

Kaupunginosa 18, Vantaanlaakso

Osa korttelia 18101 sekä virkistys-, erityis- ja vesialueet.

Kaupunginosa 41, Viinikkala

Vesialuetta.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 18101.

1:2000

Vanda stad

VANDAFORS KVARN

Ändring av detaljplanen

Stadsdel 18, Vandadalen

Del av kvarteret 18101 samt rekreations-, special- och vattenområdena.

Stadsdel 41, Vinikby

Vattenområde.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen

Del av kvarteret 18101.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

P

Palvelurakennusten korttelialue.

Kvartersområde för servicebyggnader.

Yleistä
Alueelle saa sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluja, kuten toiminta- tai tapahtumakeskuksen, hotellin, koulutus-, ravintola-, kylpylä-, sauna- ja muita liike- ja palvelutiloja, ei kuitenkaan asuntoja, palveluasuntoja, hoitolaitoksia, päiväkotia, eikä päivittäistavarakauppaa.

Rakentamisen tulee sopeutua maastoon, maisemaan ja rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön.

Rakentamisessa on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristön arvot on otettava huomioon ja sovitettava yhteen asemakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- ja kyläkuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Mikään uusi rakenne ei saa ulottua vesialueeseen.

Alin rakentamiskorkeus on +21,0 m (N2000), jonka alapuolelle ei saa sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita tai toimintoja, mukaan lukien yhdyskuntatekniikan rakenteet.

Alueella on suojellut vanha mylly ja vanha sähkölaitos, joille on annettu rakennuskohtaiset määräykset merkinnöissä sr/1 ja sr/2.

Ulkokonsertteja ei saa järjestää.

Katot
Kattojen tulee olla mustia konesaumattuja peltiharjakattoja.

Uudisrakennuksissa tulee olla pitkät avoräystäät, jotka saavat ylittää tontin rajan.

Allmänt
I området får offentlig och privat service placeras, såsom aktivitets- eller evenemangs¬centrum, hotell, utbildnings-, restaurang- spa-, bastu- och andra affärs- och serviceutrymmen, dock inte bostäder, servicebostäder, vårdinrättningar, daghem eller dagligvaruaffärer.

Byggandet ska anpassas till terrängen, landskapet och den byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla omgivningen.

I byggandet ska man försäkra sig om att kulturmiljöns värden bevaras. Vid mer detaljerad planering, byggande och användning ska man värna om kulturmiljöns särdrag. Kulturmiljöns värden ska tas i beaktande och anpassas efter markanvändningen enligt det användningsändamål som anges i detaljplanen.

Byggande, miljöbyggande och miljövård i området ska anpassas till områdets landskaps- och bybildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Då man bygger i området eller gör ändringar i befintliga byggnader ska man se till att byggandet av både byggnader och miljö till dimensioner, stil och material anpassar sig till omgivningen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de öppna landskapsrummens kanter.

Ingen ny konstruktion får sträcka sig ut i vattenområdet.

Den lägsta bygghöjden är +21,0 m (N2000), under vilken strukturer eller funktioner som kan skadas eller orsaka skada inte får placeras under, inklusive anläggningskonstruktioner.

I området finns en skyddad gammal kvarn och ett skyddat gammalt elverk för vilka byggnadsvisa bestämmelser har getts under beteckningarna sr/1 och sr/2.

Utomhuskonserter får inte anordnas.

Tak
Taken ska vara svarta maskinfalsade sadeltak av plåt.

Nybyggnaderna ska ha långa öppna takfötter som får sträcka sig över tomtgränsen.

Julkisivut	**Fasader**
Myllyn laajennusten ja täydennysten tulee soveltua myllyn arkkitehtuuriin.	Kvarnens utbyggnader och komplement ska passa in i kvarnens arkitektur.
Myllyn ja sähkölaitoksen lisärakentamisessa julkisivujen tulee olla valkoiseksi rapattuja ja metalliosat mustia.	I kvarnens och elverkets utbyggnader ska fasaderna vara vitrappade och metalldelarna ska vara svarta.
Uudisrakennusten julkisivujen tulee olla pääosin tervanvärisiä ja puuta.	Nybyggnadernas fasader ska huvudsakligen vara tjärfärgade och bestå av trä.
Hotellin kolmannen kerroksen huoneisiin ei saa rakentaa parvekkeita.	Rummen på hotellets tredje våning får inte ha balkonger.
Hotellin kolmansissa kerroksissa saa olla pyöreitä ikkunoita.	Hotellets tredje våning får ha runda fönster.
Hotellin eteläpäädyn kolmannessa kerroksessa tulee olla pyöreä ikkuna.	Hotellet ska ha ett runt fönster i södra gaveln på tredje våningen.
Ääneneristävyyden lento-, tie- ja koskimelua vastaan on oltava hotellihuoneissa vähintään ΔL 38 dB sekä tapahtuma-, konsertti-, liike-, toimisto- ja hiljaisissa työtiloissa vähintään ΔL 35 dB.	Ljudisoleringen mot flyg-, väg- och forsbuller ska vara minst i hotellrummen ΔL 38 dB och i evenemangs-, konsert-, affärs-, kontors- och tysta arbetsutrymmen minst ΔL 35 dB.
Rakennuksessa esitettävä musiikki ei saa häiritä ympäristöä.	Musiken som spelas i byggnaden får inte störa miljön.
Piha	**Gårdsplan**
Alueella oleva kanava kuuluu Natura 2000 -verkostoon eikä siihen saa puuttua.	Kanalen i området är en del av nätverket Natura 2000 och får inte störas.
Mikään rakenne ei saa ulottua vesialueeseen eikä kanavaan.	Ingen konstruktion får nå ut över vattenområdet eller kanalen.
Maa-aluetta ei saa muuttaa rantaviivalla.	Markområdet får inte ändras vid strandlinjen.
Ulkoalueet on säilytettävä kaikille avoimina.	Utomhusområdena ska bevaras öppna för allmänheten.
Vantaankosken välitöntä ranta-aluetta ei saa rajata tai sulkea ja kulkeminen alueella tulee sallia, jotta Vantaankosken virkistyskäyttö ei esty.	Det omedelbara strandområdet i Vandaforsen får inte avgränsas eller stängas, och promenader i området måste tillåtas så att fritidsanvändningen av Vandaforsen inte hindras.
Alueella tulee järjestää huoltoajo- ja ulkoiluyhteys alueen läpi Kuninkaantieltä Myllymäenrannan suojaviheralueelle eikä yhteyttä saa sulkea.	Genom området ska en servicekörnings- och friluftsförbindelse ordnas från Kungsvägen till Kvarnbackastrandens skyddsgrönområde.
Tonttia ei saa aidata eikä alueelle saa pystyttää aitoja.	Tomten får inte vara inhägnad och staket får inte uppföras i området.
Väliaikaiset rakenteet tapahtumien aikana kulkemisen ohjaamiseksi ovat sallittuja.	Temporära konstruktioner för att styra trafiken under evenemang är tillåtna.
Myllyn eteläpuolelle saa rakentaa tapahtuma-alueen, jolla tulee säilyttää tai istuttaa puita.	Söder om kvarnen får ett evenemangsområde placeras, där träd ska bevaras eller planteras.
Maisemallisesti merkittäviä puita on mahdollisuuksien mukaan säilytettävä ja hyväkuntoista puustoa tulee säilyttää mahdollisimman paljon.	Träd som är viktiga för landskapet ska i mån av möjlighet bevaras och trädbestånd som är i gott skick ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt.
Istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita, pääosin perinne- ja luonnonkasveja.	På den del av området som ska planteras ska det finnas träd och buskar, huvudsakligen traditionella och naturväxter.
Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää pihasuunnitelma, jossa tulee esittää istutusten, kalusteiden, materiaalien, rakenteiden ja valaistuksen yhteensovittaminen.	I samband med bygglovet ska man lägga fram en plan över gården där man presenterar hur planteringar, inventarier, konstruktioner och belysning anpassas till varandra.
Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9.	Gröneffektiviteten ska vara minst 0,9.
Korttelialueella käytettävien materiaalien, rakenteiden ja valaistuksen tulee olla ympäristöön sopivia.	De material, strukturer och belysning som används i kvartersområdet ska vara anpassade till miljön.
Alueella voi käyttää masuunin kaivauksessa löytyneitä materiaaleja, kuten graniittilohkareita ja lasitettuja tiiliä.	Material som hittats vid utgrävningen av masugnen kan användas i området, som granitblock och glaserade tegel.
Kulkuteiden tulee olla pääosin kivituhka- tai sorapintaisia.	Färdvägar ska vara huvudsakligen belagda med stenmjöl eller grus.
Pihan pinnoitteena tulee suosia vettä läpäiseviä pintoja.	Vattengenomsläppliga ytor ska föredras som gårdsbeläggning.
Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
Valaistuksen tulee huomioida kesäaikana lepakot.	Belysningen ska ta hänsyn till fladdermöss under sommaren.
Hulevedet	**Dagvatten**
Hulevedet on viivytettävä tontilla. Rakennusluvan yhteydessä on laadittava hulevesien hallintasuunnitelma. Vantaanjoen veden laatu ei saa heikentyä.	Dagvatten ska fördröjas på tomten. En plan för hanteringen av dagvatten ska utarbetas i samband med bygglovet. Vattenkvaliteten i Vanda å får inte försämras.
Ulkotilojen viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.	Uterummens grönbyggande ska tekniskt och funktionellt kopplas till dagvattenhanteringen.
Rakentaminen tulee tehdä niin, että siitä ei aiheudu Vantaanjoen vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineksen kulkeutumista.	Byggandet ska utföras så att det inte försämrar vattenkvaliteten i Vanda å, som att vattnet grumlas och det sprids fasta partiklar.

	Rakentamisen aikana työmaalta ei saa laskea kiintoainesta, lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä suoraan vesistöön. Rakennusluvan yhteydessä on laadittava työmaan rakentamisaikainen suunnitelma, jossa hulevesien hallinta on huomioitu. Suunnitelmasta tulee pyytää kuntatekniikan lausunto.	Under byggandet får inte dag- eller dräneringsvatten som innehåller fasta partiklar, slam eller skadliga ämnen släppas rakt ut i vattendrag. I samband med bygglovet ska en plan utarbetas för byggfasen där dagvattenhanteringen har beaktats. Om planen ska ett utlåtande begäras av kommunaltekniken.
	Työmaavedet on käsiteltävä myös suodattavalla menetelmällä ennen eteenpäin johtamista. Polttoaineiden ja muiden kemikaalien varastointi ja käsittely työmaa-alueella on tehtävä erityistä varovaisuutta noudattaen.	Även byggarbetsvattnet ska behandlas med en filtrerbar metod innan det skickas vidare. Lagring och hantering av bränslen och andra kemikalier på byggarbetsplatsen ska ske med särskild försiktighet.
	Pysäköintialueiden hulevedet on käsiteltävä öljynerottimella tai vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä.	Dagvatten från parkeringsplatser ska behandlas med en oljeavskiljare eller en filtreringsmetod som förbättrar vattenkvaliteten.
	Tontin ympäristöstä valuvat ja johdetut hulevedet tulee johtaa hallitusti Vantaanjokeen.	Dagvatten som rinner och avleds från området runt tomten ska ledas ner i Vanda å på ett kontrollerat sätt.
	Autopaikat Alueella tulee olla vähintään 46 autopaikkaa ja myllyn luoteispuolella bussin kääntöpaikka.	**Bilplatser** I området ska det finnas minst 46 bilplatser och en vändplats för bussen på kvarnens nordvästra sida.
Y	**Yleisten rakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för allmänna byggnader.**
	Alueella on suojeltu vanha paloasema, jolle on annettu rakennuskohtaiset määräykset merkinnässä sr/3.	I området finns en skyddad gammal brandstation för vilken byggnadsspecifika bestämmelser getts under beteckningen sr/3.
	Tonttia ei saa aidata.	Tomten får inte inhägnas.
	Autopaikkoja on varattava vähintään 2 kpl.	Minst 2 st. bilplatser ska reserveras.
VP	**Puisto.**	**Park.**
	Alueella oleva kanava kuuluu Natura 2000 -verkostoon eikä siihen saa puuttua.	Kanalen i området är en del av nätverket Natura 2000 och får inte störas.
	Kanavan yli saa rakentaa sillan ilman veteen ulottuvia pilareita.	Över kanalen får man bygga en bro utan pelare som når vattnet.
	Maa-aluetta ei saa muuttaa rantaviivalla.	Markområdet får inte ändras vid strandlinjen.
	Jokirantaa saa kehittää niin, että veden äärelle pääsee helposti ja monenlainen ulkoilu ja virkistys on mahdollista. Virkistyskäytön kehittäminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi Vantaanjoki on liitetty Natura 2000 -verkostoon.	Åstranden får utvecklas så att det är lätt att ta sig ner till vattnet och att det finns möjlighet till olika slags utomhusaktiviteter och rekreation. Utvecklingen av rekreationsbruket får inte äventyra de naturvärden vars skydd medfört att Vanda å har anslutits till nätverket Natura 2000.
EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
W	**Vesialue.**	**Vattenområde.**
	Alue kuuluu Natura 2000 -verkostoon.	Området hör till nätverket Natura 2000.
	Vuollejokisimpukan ja kalojen elinympäristöä ei saa huonontaa.	Den tjockskaliga målarmusslans och fiskarnas livsmiljö får inte försämras.
	Silta on rakennettava ilman veteen ulottuvia pilareita.	Bron ska byggas utan pelare som når vattnet.
	Mikään rannalle rakennettu uusi rakenne ei saa ulottua vesialueeseen.	Ingen ny konstruktion som uppförts på stranden får räcka ner till vattenområdet.
	Vesialuetta ei saa muuttaa padon osittaista purkamista ja toimivien kalateiden rakentamista lukuun ottamatta.	Vattenområdet får inte ändras med undantag för delvis rivning av dammen och byggande av fungerande fiskvägar.
	Patoa saa purkaa vesioikeuden luvalla niiltä osin kuin sitä ei ole merkitty suojeltavaksi.	Dammen får rivas med tillstånd av vattendomstolen till de delar som den inte har betecknats vara skyddad.
	Alueella on osittain suojeltu vanha pato, joille on annettu rakennuskohtaiset määräykset merkinnässä sr/4.	I området finns en delvist skyddad gammal damm, för vilken byggnadsspecifika bestämmelser getts under beteckningen sr/4.
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
4	**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.**
41	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**

VIINI	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
18101	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
MASUUNIRANTA	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
VANTAANKOSKI	Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.	Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.
1400	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
III	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.
	Ohjeellinen rakennusala.	Riktgivande byggnadsyta.
ur	Ohjeellinen ulkoilureitti.	Riktgivande friluftsled.
tp	Tapahtumapuisto.	Evenemangspark.
w	Vesialue.	Vattenområde.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som skall planteras.
	Ohjeellinen istutettava alueen osa.	Riktgivande del av område som skall planteras.
ajo	Ajoyhteys.	Körförbindelse.
ajo/ur	Ajoyhteys ja ulkoilureitti.	Körförbindelse och friluftsled.
p	Pysäköimispaikka.	Parkeringsplats.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för underjordisk ledning.
y	Ohjeellinen ylitys.	Riktgivande övergång.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
/1	Kaavamerkintään liittyvä kohdenumero.	Projektnummer som anknyter till planbeteckningen.
sr	Suojeltava rakennus.	Byggnad som bör skyddas.
	Sr/1, suojeltu rakennus (mylly) Mylly on historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus, jota ei saa purkaa.	**Byggnad som är skyddad (kvarn)** Kvarnen är en historiskt värdefull och med avseende på bevarandet av stadsbilden viktig byggnad som inte får rivas.
	Myllyn kiviset ulkoseinät ja patorakenne on suojeltu.	Kvarnens yttre stenväggar och dammkonstruktionen är skyddade.
	Padon länsiosa ja myllyn pohjakerroksen osa patoa on arvokas, hyvin säilynyt ja suojeltu.	Dammens västra del och den del av dammen där kvarnens bottenvåning ligger är värdefull, välbevarad och skyddad.
	Myllyn vaalittavia ominaispiirteitä ovat sijainti, koko, noppamainen selkeä muoto sekä palossa säilyneet rakennusmateriaalit kuten valkoiset rapatut ulkokiviseinät, ikkunoiden ja ovien aukotukset, punamullatut koristeet ikkunoiden ympärillä ja räystään alla, myllykoneisto ja kosken puoleiset ulkoportaat. Tämä ei estä myllyn korottamista.	Karakteristiska drag hos kvarnen som ska värnas är läget, storleken, den tärningsliknande tydliga utformningen samt byggmaterial som klarat sig i branden som de vitputsade ytterväggarna av sten, fönster- och dörröppningarna, de rödmyllade dekorationerna kring fönstren och under takfoten, kvarnens maskineri och yttertrapporna på forsens sida. Detta förhindrar inte en höjning av kvarnen.
	Myllyn saa muuttaa asemakaavan mukaiseen käyttöön ja korottaa noin 1,2 metriä.	Kvarnen får ändras så att den kan användas enligt detaljplanen och höjas med ca 1,2 meter.
	Katon tulee olla musta konesaumattu peltiharjakatto.	Taket ska vara svart maskinfalsad sadeltak av plåt.
	Asemakaavassa osoitetusta 290 k-m²:n uudisrakennusoikeudesta 130 k-m² saa sijoittaa parveksi suojellun myllyn toiseen kerrokseen.	Av byggrätten för nybyggande på 290 m²-vy som anges i detaljplanen får 130 m²-vy placeras som loft på andra våningen i den skyddade kvarnen.

Myllyn uusi rakenne saadaan toteuttaa vanhan rakenteen sisäpuolelle.	Kvarnens nya konstruktion får byggas på insidan av den gamla konstruktionen.
Mylly tulee erottua päärakennuksena siten, että myllyä korostetaan alkuperäisellä valkoisella päävärillä ja alkuperäisillä palautettavilla yksityiskohdilla.	Kvarnen ska som huvudbyggnad bilda en kontrast på så sätt att kvarnen framhävs med den ursprungliga vita huvudfärgen och med ursprungliga detaljer som återställs.
Rakennukselle tunnusomaisia yksityiskohtia ovat alkuperäinen valkoinen rappaus ja punamultamaalaus ovien ja ikkunoiden ympärillä, rakennuksen nurkissa ja katon alaosassa, samoin tehdasrakennukselle tyypilliset pieniruutuiset ikkunat, joita tulee palauttaa korjaustöiden yhteydessä.	Detaljer som är kännetecknande för byggnaden är den ursprungliga vita putsen och rödmyllafärgen kring dörrar och fönster, i byggnadens hörn och talets underdel, likaså fönstren med små fönsterrutor, typiska för fabriksbyggnader, vilka ska återställas i samband med renoveringsarbetena.
Julkisivujen tulee olla myllyssä ja sen lisärakentamisessa valkoiseksi rapattuja ja metalliosat mustia.	Fasaderna ska i kvarnen och dess utbyggnad vara vitrappade och metalldelarna ska vara svarta.
Myllyn julkisivut saa lämpörapata ulkopuolelta niin, että ikkunat sijoitetaan pintaan ja mittasuhteet ja rakennusten yksityiskohdat säilyvät.	Kvarnens fasader får värmerappas på utsidan så att fönstren placeras på ytan och dimensionerna och byggnadernas detaljer bevaras.
Myllyyn kuuluvan trasselitehtaan punatiilinen savupiippu on uusittava vanhalle paikalleen, se saa olla korkeampi kuin nyt.	Den till kvarnen tillhörande trasselfabrikens skorsten av rödtegel ska förnyas och sättas på sin gamla plats, den får vara högre än den är nu.
Myllyn alla kulkevan vesiuoman sisään- ja ulostuloaukkojen tiiliset tai luonnonkiviset kehykset omaavat kulttuurihistoriallista arvoa ja ovat suojeltuja.	Ramverket av tegel eller natursten hos den under kvarnen rinnande vattenfårans in- och utloppsöppningar har kulturhistoriskt värde och är skyddat.
Myllykoneisto, rattaat ja akselit on säilytettävä myllyn sisällä. Generaattorin saa nostaa pihalle esille.	Kvarnens maskineri, hjul och axlar ska bevaras inne i kvarnen. Generatorn får läggas fram på gården.
Veden virtauksen myllyn alla saa estää vesioikeuden luvalla.	Flödet av vatten under kvarnen får blockeras med tillstånd från vattendomstolen.
Vesiuoman saa avata myllyn sisällä.	Vattenfåran får öppnas inne i kvarnen.
Myllyn laajennusten ja täydennysten tulee soveltua myllyn arkkitehtuuriin.	Kvarnens utbyggnader och komplement ska passa in i kvarnens arkitektur.
Rakennuksessa tehtävien korjaus- tai muutostöiden on oltava sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöiden tulee olla rakennuksen historialliseen arvoon ja ympäristöön soveltuvia.	Reparations- eller ändringsarbeten i den skyddade byggnaden ska utföras så att byggnadens historiskt värdefulla eller med tanke på stadsbilden betydelsefulla karaktär bevaras. Reparations- och ändringsarbeten ska anpassas till byggnadens eller konstruktionens historiska värde och miljön.
Rakennuksen korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto.	För reparations-, ändrings- och tillbyggnadsåtgärder i byggnaden ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
Sr/2, suojeltu rakennus (sähkölaitos) Sähkölaitos on historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus, jota ei saa purkaa.	**Byggnad som är skyddad (elverket)** Elverket är en historiskt värdefull och med avseende på bevarandet av stadsbilden viktig byggnad som inte får rivas.
Rakennuksesta on suojeltu kiviset ulkoseinät.	Byggnadens yttre stenväggar är skyddade.
Sähkölaitoksen saa muuttaa asemakaavan mukaiseen käyttöön.	Elverket får ändras så att det kan användas enligt detaljplanen.
Katon tulee olla musta konesaumattu peltiharjakatto.	Taket ska utgöras av ett svart maskinfalsat sadeltak av plåt.
Julkisivujen tulee olla sähkölaitoksessa ja sen lisärakentamisessa valkoiseksi rapattuja ja metalliosat mustia.	Fasaderna ska i elverket och dess utbyggnad vara vitrappade och metalldelarna ska vara svarta.
Sähkölaitoksen julkisivut saa lämpörapata ulkopuolelta niin, että ikkunat sijoitetaan pintaan ja mittasuhteet ja rakennusten yksityiskohdat säilyvät.	Elverkets fasader får värmerappas på utsidan så att fönstren placeras på ytan och dimensionerna och byggnadernas detaljer bevaras.
Rakennuksessa tehtävien korjaus- tai muutostöiden on oltava sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöiden tulee olla rakennuksen historialliseen arvoon ja ympäristöön soveltuvia.	Reparations- eller ändringsarbeten i den skyddade byggnaden ska utföras så att byggnadens historiskt värdefulla eller med tanke på stadsbilden betydelsefulla karaktär bevaras. Reparations- och ändringsarbeten ska anpassas till byggnadens eller konstruktionens historiska värde och miljön.
Rakennuksen korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto.	För reparations-, ändrings- och tillbyggnadsåtgärder i byggnaden ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
Sr/3, suojeltu rakennus (paloasema) Paloasema on historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus, jota ei saa purkaa.	**Byggnad som är skyddad (brandstation)** Brandstationen är en historiskt värdefull och med avseende på bevarandet av stadsbilden viktig byggnad som inte får rivas.
Rakennuksessa tehtävien korjaus- tai muutostöiden on oltava sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöiden tulee olla rakennuksen historialliseen arvoon ja ympäristöön soveltuvia.	Reparations- eller ändringsarbeten i den skyddade byggnaden ska utföras så att byggnadens historiskt värdefulla eller med tanke på stadsbilden betydelsefulla karaktär bevaras. Reparations- och ändringsarbeten ska anpassas till byggnadens eller konstruktionens historiska värde och miljön.

Rakennuksen korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto.

Sr/4, suojeltu rakennus (pato)
Pato on historiallisesti arvokas tai ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennelma, jota ei saa tältä osin purkaa. Vesioikeuden luvalla patoa saa purkaa siltä osin, kuin patoa ei ole suojeltu.

Padon korjaus- ja muutostöiden on oltava sellaisia, että rakennelman historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöiden tulee olla rakennelman historialliseen arvoon ja ympäristöön soveltuvia.

Padon korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto.

För reparations-, ändrings- och tillbyggnadsåtgärder i byggnaden ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.

Konstruktion som är skyddad (damm)
Dammen är en historiskt värdefull och med avseende på bevarandet av stadsbilden viktig konstruktion som i detta avseende inte får rivas. Med tillstånd av vattendomstolen får dammen rivas i den mån dammen inte har skyddats.

Dammens reparations- och ändringsarbeten ska vara sådana att konstruktionens historiskt värdefulla och för stadsbilden viktiga karaktär bevaras. Reparations- och ändringsarbetena ska vara anpassade till konstruktionens historiska värde och miljö.

För dammens reparations-, ändrings- och utbyggnadsåtgärder ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.

nat

Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue.

Område som hör till nätverket Natura 2000.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Alle

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	21.11.2022
Kaavan nimi	002101 Vantaanlaakso 18 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	06.02.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002101
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,3690	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	2,3690

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	**2,3690**	**100,0**	**2090**	**0,09**	**0,0000**	**-10**
A yhteensä						
P yhteensä	0,7957	33,6	2090	0,26	0,7957	2090
Y yhteensä	0,0897	3,8	0		-1,2339	-2100
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,1451	6,1	0		0,1055	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,0000		0		-0,0361	0
E yhteensä	0,2874	12,1	0		0,2874	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	1,0511	44,4	0		0,0814	0

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	**5**	**55**	**1**	**0**

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,3690**	**100,0**	**2090**	**0,09**	**0,0000**	**-10**
A yhteensä						
P yhteensä	0,7957	33,6	2090	0,26	0,7957	2090
P	0,7957	100,0	2090	0,26	0,7957	2090
Y yhteensä	0,0897	3,8	0		-1,2339	-2100
Y	0,0897	100,0	0		-1,2339	-2100
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,1451	6,1	0		0,1055	0
VP	0,1451	100,0	0		0,1055	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,0000		0		-0,0361	0
Kadut	0,0000		0		-0,0361	0
E yhteensä	0,2874	12,1	0		0,2874	0
EV	0,2874	100,0	0		0,2874	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	1,0511	44,4	0		0,0814	0
W	1,0511	100,0	0		0,0814	0

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**5**	**55**	**1**	**0**
Asemakaava	5	55	1	0
Ei-asemakaava				

ASEMAKAAVAMUUTOS 002101 VANTAANKOSKEN MYLLY, VANTAANLAAKSO

Kaupunkiympäristölautakunta 7.6.2022 päätti asettaa nähtäville asemakaavan muutosehdotuksen 002101 Vantaankosken mylly, joka oli MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 22.6. – 22.8.2022. Tällöin jätettiin neljä muistutusta.

Muistuttaja	Muistutuksen tiivistelmä	Tarkistukset
NRO 1 48 allekirjoittajaa	Kaava vaarantaa maiseman, kulttuurihistorian ja virkistyksen arvot eikä rajoita liikennettä.	Kaavaselostus tarkistettu.
NRO 2 Yksityishenkilö	Kaava on laadittu sääntelyn ja määräysten vastaisesti: 1. ei perustu selvityksiin uudisrakennusten mittasuhteiden ja liikenteen osalta; 2. ei huomioi yleiskaavaa, kun suurin kerrosluku on III. Kaava palautettava valmisteluun erityisesti liikennevaikutusten seikkaperäisempää selvittämistä varten.	Kaavaa rajattu ja kaavaselostus tarkistettu.
NRO 3 Yksityishenkilö	Suunnitelmat liian massiiviset. Uudisrakennukset eivät sovi miljööseen. Vaikutus alueen turvallisuuteen ja liikenteeseen, ynnä muuta.	Kaavaselostus tarkistettu.
NRO 4 Yksityishenkilö	Kaava on laadittu sääntelyn ja määräysten vastaisesti: 1. ei noudata kulttuurihistoriaselvityksen määräyksiä uudisrakennusten mittasuhteista ja liikenteestä; 2. haetaan yhden yrityksen taloudellista etua huomioimatta peruuttamatonta ympäristötuhoa; 3. suunnittelussa ei ole huomioitu virkistyskäyttäjien ehdottoman kielteistä mielipidettä.	Kaavaselostus tarkistettu.

NRO 1
48 ALLEKIRJOITTAJAA

Muistutus

”Haluamme kiinnittää kaupunginhallituksen huomiota siihen, että Vantaankosken kehittäminen ja rakentaminen pitää tehdä maiseman, kulttuurihistorian ja virkistyskäytön arvoja säilyttäen ja parantaen.

Uskomme, että kaavaehdotus vaarantaa yllä mainitut arvot. Ehdotettu uudisrakentaminen on ylimitoitettu sekä määrältään että mittakaavaltaan olennaisella tavalla, eikä sovi alueen maisemaan. Kaavaehdotus ei myöskään rajoita Vantaankosken liikennettä millään tavalla ja pyri tällä tavoin säilyttämään alueen luonnonomaista miljöötä ja rauhaa.

Pyydämme, että kaavaehdotus palautetaan takaisin valmisteltavaksi ja uudisrakentamisen mittakaavaa pienennetään sekä liikennettä alueella rajoitetaan alueen miljöön sekä maiseman säilyttämiseksi.”

Allekirjoittajista on vantaalaisia 27/48, ei-vantaalaisia 21/48.

Vastine

Alue on yleiskaavassa palvelujen aluetta P ja asemakaavassa yleisten rakennusten korttelialue Y. Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen. Kaavalla sallitaan rakentaa yksityisiä palveluja kaupungin omien palvelujen sijaan. Rakennusoikeus vastaa nykyistä rakennusoikeutta.

Kaavaselostuksessa on esitetty havainnekuvia, kuinka rakentaminen, sen määrä ja mittakaava sopivat Vantaankosken maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Lisäksi kaavaselostuksessa on arvioitu suhdetta muun muassa maisemaan, kulttuurihistoriaan, rakennusperintöön ja virkistyskäyttöön. Kosken rannat muutetaan tontista puistoksi ja suojaviheralueeksi. Lisäksi tontilla sallitaan ulkoilu.

Liikenne ei lisäänny verrattuna siihen, mitä jo voimassa olevan asemakaavan nojalla saa rakentaa. Alueen liikennetuotosta rajoittaa sallitun rakentamisen määrä 2090 k-m2, joka on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Kuninkaantien katkaisu ei ole tarkoituksenmukaista alueen liikenteen kannalta. Tehty liikenneselvitykset. Alueella on lento- ja tiemelua.

Postitettuun muistutukseen ei voida lähettää vastauskirjettä, koska lähettäjä ei ilmoittanut nimeään ja osoitettaan ja allekirjoitukset ovat osoitteettomia. Muistutuksen lähettäjää pyydetään välittämään vastine muille allekirjoittajille, jos saa vastineesta tiedon.

Tarkistukset

Kaavaselostus on tarkistettu.

NRO 2
YKSITYISHENKILÖ

Muistutus

”Asia
Muistutus koskien Vantaankosken myllyn asemakaavamuutosehdotusta 002101

Muistutuksen laatija
xxx

Muistutuksen laatijan osallisuus
Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, jäljempänä ”MRL”) 65 §:n mukaan kaavaehdotus on asetettava julkisesti nähtäville. Kunnan jäsenille ja osallisille on varattava tilaisuus esittää mielipiteensä asiassa (*muistutus*). Muistutuksen laatija katsoo olevansa MRL:n 62 §:n mukainen osallinen, sillä hän on kunnan jäsen ja yksi xxx omistajista.

Muistutuksen sisältö

1. Vaatimukset
Asemakaavaehdotus tulee palauttaa edelleen valmisteltavaksi.

Asemakaavaehdotus on nykyisellään laadittu sovellettavan sääntelyn ja viranomaismääräysten vastaisesti, sillä:

1. se ei perustu sen johdosta tehtyihin selvityksiin erityisesti uudisrakennusten mittasuhteiden ja alueen liikenteen järjestämisen osalta; ja

2. se ei ota huomioon yleiskaavaa sekä vaikeuttaa nykyisellään yleiskaavan toteutumista erityisesti siltä osin, kun se osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun olevan III.

Asemakaavaehdotus tulee palauttaa valmisteltavaksi myös kaavan vaikutusten seikkaperäisempää selvittämistä varten erityisesti seuraavan asiakokonaisuuden osalta:

3. asemakaavaehdotuksen vaikutukset alueen liikenteeseen.

Perusteet vaatimuksille on esitetty tämän muistutuksen kohdissa 2.1, 2.2 ja 2.3 edellä mainitussa järjestyksessä.

2. Perusteet

2.1. Asemakaavaehdotuksen ei voida katsoa perustuvan sen johdosta tehtyihin selvityksiin

2.1.1. Asemakaavaehdotus ei noudata useita kulttuurihistoriaselvityksessä esitettyjä määräyksiä koskien uudisrakennusten mittasuhteita ja liikenteen järjestämistä

Kaava-asiakirjoihin kuuluvaan Vantaankosken kulttuurihistoriaselvityksen, maisema-analyysin ja alueen yleissuunnitelmaan (jäljempänä ”Kulttuurihistoriaselvitys”) on sisällytetty selkeä määräys, jonka mukaan uudisrakennusten harjakorkeuden tulee jäädä puiden latvojen ja Kuninkaantien yläpään paloaseman ja King’s Corner -grillikahvilan harjakorkeuksien alapuolelle1.

Kaavamääräyksiin ei kuitenkaan sisälly määräyksiä koskien uudisrakennusten harjakorkeuksia suhteessa ympäröivään rakennuskantaan ja puustoon. Muistutuksen laatija on lisännyt ylempään kaavaselostuksen sivulla 98 esitettyyn kuvaan2 vaakasuoran oranssin viivan havainnollistamaan kolmikerroksisten hotellirakennusten harjakorkeutta suhteessa paloaseman ja King's Corner -grillikahvilan harjakorkeuksiin. Kuvasta ilmenee, että kuvien havainnollistama ratkaisu ei nykyisellään noudata Kulttuurihistoriaselvitykseen sisällytettyä linjausta koskien uudisrakennusten harjakorkeuksia näiden noustessa paloaseman ja King's Corner -grillikahvilan katonharjoja korkeammalle sekä osittain myös hotellirakennusten takana olevien puiden latvojen yläpuolelle3.

Niin ikään kaavaselostuksen sivulle 76 sisällytetystä kuvasta4 ilmenee, että kolmikerroksisten hotellirakennusten harja tulee nousemaan kaikkien myllyrannassa olevien puiden latvojen yläpuolelle. Todettakoon myös, että kaavaselostukseen sisällytettyjen perspektiivikuvien perusteella on mahdotonta tehdä arvioita kolmikerroksisen hotellirakennuksen mittasuhteiden soveltuvuudesta alueen muuhun rakennuskantaan ja kyläkuvaan5.

Vastaavasti Kulttuurihistoriaselvityksessä on määrätty yksiselitteisesti, että autoliikennettä Vantaankosken alueella tulee hillitä, ettei ainutlaatuinen historiallinen rauhantunne alueella katoa6. Tästä selkeästä ja proaktiivisia

1 Kulttuurihistoriaselvitys, s. 97.
2 Poikkileikkaus Kuninkaantie – paloasema – hotelli – Kehä III, luonnos, Kallaluoto 2022.
3 Kuvassa olevia puita ei tosin oletettavasti enää tule olemaan olemassa rakentamisen jälkeen, sillä kyseisellä alueella tulee sijaitsemaan pysäköintipaikkoja.
4 Julkisivut koskelle, projektio, luonnos, Tuomala & Kallaluoto 2022.
5 Kaavaselostuksen sivulla 75 sisällytetyt perspektiivikuvat havainnollistavat maisemaa vain koillisesta ja kaakosta, eikä niihin ole sisällytetty mitään edellä mainittuja verrokkirakennuksia.
6 Kulttuurihistoriaselvitys, s. 88.

toimia kaavoittajalta edellyttävästä määräyksestä huolimatta kaava-asiakirjoihin, kaavakarttaan ja/tai -määräyksiin ei sisälly minkäänlaisia toimia, joiden myötä nähtäville asetetun asemakaavaehdotuksen voitaisiin katsoa nimenomaan hillitsevän autoliikennettä alueella.

Kulttuurihistoriaselvityksessä on lisäksi todettu, että bussiliikenne aiheuttaa riskin alueen ainutlaatuisen tunnelman säilymiselle7. Asemakaavaehdotuksessa on ehdotettu lisättäväksi linja-auton kääntöpaikka kaava-alueelle ja täten päätetty ottaa Kulttuurihistoriaselvityksessä erikseen yksilöity riski sallimalla linja-autojen liikennöinti alueella. Linja-autojen liikennöinnin sallimista myllylle on perusteltu ainmyös oastaan sillä, että: "ajo bussilla ja huoltoajolla myllylle on välttämätöntä tapahtumien järjestämiseksi"8. Mitään muita syitä alueen tunnelman vaarantavan linja-autojen liikennöintiin liittyvän riskin ottamiselle ei ole perusteltu saatikka kyseisen riskin vaikutuksia yritetty pienentää millään tavalla. Merkillepantavaa ja jokseenkin hämmentävää on myös se, että kaava-asiakirjoissa ei käsitellä millään tavalla sitä, millä perustein linja-autot elementtinä sopivat Vantaankosken myllyn ympäristöön ja sen kulttuurihistoriallisiin arvoihin sekä kylämaisemakuvaan9.

Muistutuksen laatija katsoo, että asemakaavaehdotus ei nykyisellään perustu sen johdosta tehtyihin selvityksiin erityisesti uudisrakennusten mittasuhteiden ja alueen liikenteen osalta. Todettakoon, että linja-autojen liikennöinnin osalta asemakaavaehdotuksen lainvastaisuutta suhteessa kaavoittajan velvollisuuteen edistää liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä korostaa kaava-asiakirjoihin lukeutuvaan liikenneselvitykseen sisällytetty ja asemakaava-ehdotuksessa huomiotta jätetty suositus koskien pienemmän kaluston käyttämistä saavutta-essa myllylle, jota on käsitelty seuraavassa kohdassa 2.1.2.

2.1.2. Asemakaavaehdotuksessa ei ole esitetty toteutettavaksi sellaisia toimia, joiden perusteella liikenneselvitys on laadittu, eikä se ota huomioon liikenneselvityksessä tehtyä nimenomaista suositusta

Kaavoittajan WSP Finland Oy:llä teettämän Vantaankosken myllyn aluetta koskevan liikenne-selvityksen (jäljempänä ”Liikenneselvitys”)10 sivulla 14 on

7 Kulttuurihistoriaselvitys, s. 99.
8 Kaavaselostus, s. 96. Muistutuksen laatija kokee tärkeäksi huomauttaa, että tapahtumia järjestetään myös sellaisissa tiloissa, joiden välittömään läheisyyteen henkilö- ja/tai linja-autoilla ei ole pääsyä. Linja-autoliikenne olisi myös mahdollista järjestää toisella – alueen paremmin huomioon ottavalla ja vähäisissä määrin myllyllä järjestettäviin tapahtumiin vaikuttavalla – tavalla. Linja-autot voivat esim. jättää asiakkaat Vantaankoskentiellä sijaitsevilla Ruutinkosken linja-autopysäkeille tai Vantaan kaupungin omistaman Kuninkaantie 28:n pihaan. Myös Kulttuurihistoriaselvityksen sivulla 99 kuvassa numero 197 on esitetty mahdollisesti toteutettavissa oleva – joskin toteutettaessa lisää selvityksiä edellyttävä – ratkaisu linja-autoliikenteen järjestämiselle.
9 Vrt. Vantaan kaupunginvaltuuston vastikään hyväksymässä asemakaavassa on tehty hyvin selkeä ja yksiselitteinen linjaus koskien sitä, että kyseisen asemakaavan tapauksessa linja-autot ovat liian vieras elementti historiallisessa ympäristössä; ks. Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 22.3.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 512000, s. 56.
10 On hyvä, että asemakaavaehdotuksen vaikutuksista on laadittu liikenneselvitys, joskin itse selvitys on valitettavasti epäselvä ja ylimalkainen arvio, jossa on sivuutettu useat Vantaankosken alueen liiken-teeseen liittyvät ongelmakohdat ja erityistekijät. Liikenneselvityksen laatimistaso ei vastaa nykyisel-lään hyvää kaupunkisuunnittelua. Muistutuksen laatija tarkastelee kohdassa 2.3 Liikenneselvityksen keskeisiä yksittäisiä puutteita tarkemmin. Muistutuksen laatija huomauttaa ystävällisesti myös tässä yhteydessä, että kaavan valmistelun yhteydessä tulee tosiasiallisesti hankkia riittävät tiedot

esitetty viisi Vantaankoskentien ja Kuninkaantien liittymän alueelle kohdistuvaa parannus-toimea. Tarkasteltaessa Liikenneselvityksen sisällytettyjä kuvia on tulkittavissa, että Liikenneselvityksessä esitetyt johtopäätökset koskien liikenteen toimivuutta alueella ovat ehdollisia sille, että edellä mainitut parannustoimet on toteutettu11. Asemakaavaehdotuksessa ei kuitenkaan ole esitetty toteutettavaksi yhtäkään Liikenneselvi-tyksessä yksilöidyistä parannustoimesta, perusteltu tätä valintaa eikä käsitelty sitä, miten kaava tulee tästäkin huolimatta luomaan edellytykset liikenteen järjestämiselle. Liikenneselvityksen johtopäätöksiä ei siis ole mahdollista vedota asemakaavaehdotuksen vaikutusten arvioimiseksi. Asemakaavaehdotuksen ei voida katsoa perustuvan sen johdosta laadittuihin selvityksiin, mikäli kaavoittaja perustelee kaavan toimivuutta sellaisilla muutoksilla (parannustoimet), jotka eivät sisälly nykyiseen asemakaavaehdotukseen.

Liikenneselvityksen sivulla 12 on myös todettu parannustoimien käsittelyn yhteydessä, että: ”Vantaankoskentien ja Kuninkaantien liittymän mitoitukset ovat tiukat” ja suositeltu, että: ”myllyn tontille saavuttaessa käytettäisiin pienempää kalustoa”. Muistutuksen laatija ymmärtää, että nämä huomiot koskevat nimenomaan tilannetta, jossa parannustoimet on toteutettu. Mikäli pienemmän kaluston käyttäminen saapumisessa myllyn tontille on suotavaa siinäkin tapauksessa, jossa parannustoimet on toteutettu, ei isommalla kalustolla tulisi siis saapua myllyn tontille missään nimessä tilanteessa, jossa parannustoimia ei ole toteutettu.

Asemakaavaehdotuksessa on kuitenkin jätetty mainitsematta edellä mainittu Liikenne-selvityksessä esitetty suositus koskien pienemmän kaluston käyttöä ja – kuten todettu kohdassa 2.1.1 – linja-autoliikenteen sallimista ei ole käytännössä perusteltu ollenkaan. Todettakoon myös tässä yhteydessä, että Kuninkaantie on luokiteltu toiminnalliselta luokaltaan liityntäkaduksi (ts. tonttikatu) ja, kuten Vantaan kaupunkitilaohjeissakin on todettu, tällaisilla kaduilla ei ole linja-autoliikennettä12. Tästä huolimatta Kuninkaantiellä ollaan nyt nimenomaisesti ja kaupunkitilaohjeen vastaisesti sallimassa linja-autoliikenne.

Kaavoittaja ei ole selvittänyt sitä, miten liikenne toimii tilanteessa, jossa parannustoimet jätetään toteuttamatta. Muistutuksen laatija katsoo, että asemakaavaehdotus perustuu selvitykseen, joka ei anna riittäviä tietoja kaavan toteuttamisen merkittävistä välittömistä ja välillisistä vaikutuksista. Niin ikään raskaan kaluston liikennöinnin sallimista ei voida katsoa perustelluksi tilanteessa, jossa kaavoittaja jättää parannustoimet toteuttamatta. Asemakaavaehdotus ei siis tältäkään osin perustu sen johdosta tehtyihin selvityksiin erityisesti siltä osin, kun Liikenneselvityksestä on mahdollista johtaa kielto koskien ison kaluston liikennöintiä myllyn tontille.

Tässä kohdassa 2.1 esitettyjen perusteiden myötä muistutuksen laatija huomauttaa, että hyväksyessään kaavan nykymuodossaan kaavoittajan ei voida

---

kaavan toteuttamisen merkittävistä välittömistä ja välillisistä vaikutuksista liikenteeseen; ei riitä, että kaavoittaja kuittaa sen tietoon tuodut ja selvityksissä käsittelemättä jääneet ongelmat toteamalla lakonisesti: ”Tehty liikenneselvitys”.

11 Vertaamalla kuvia 4-7 parantamissuunnitelmaa havainnollistaviin kuviin 8-11 voidaan todeta, että kuvissa 4-7 ainakin parannustoimi numero 1 – Vantaankoskentien ylittävän suojatien siirto Kuninkaantien liittymän yhteyteen – sekä parannustoimi numero 4 – Kuninkaantie ylittävän suojatien uudelleenjärjestely – on toteutettu.

12 Ks. https://www.vantaankaupunkitilaohje.fi/2019/10/03/tonttikatu.

katsoa noudattaneen useita MRL:n säännöksiä (ml. 5 §:n 1 mom. 3 ja 11 kohdan, 9 §:n 1–2 mom., 54 §:n 2 mom.) ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999, jäljempänä ”MRA”) säännöksiä (ml. 1 §:n 1 mom. 4–5 kohta) ja hyväksytty kaava olisi tässä tilanteessa valmisteltu lain vastaisella tavalla.

2.2. Asemakaavaehdotus ei ota huomioon yleiskaavaa ja se vaikeuttaa nykyisellään yleiskaavan toteutumista

Kaavoitettava alue sijaitsee kokonaisuudessaan Vantaan yleiskaavassa (2007) määritellyllä kyläkuvallisesti arvokkaalla alueella (jäljempänä ”KA-alue”). Kaavoitettava alue on lisäksi määritelty Yleiskaava 2020 oikeusvaikutteisessa liitekartassa kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Yleiskaavan (2007) mukaan alueella sijaitsevia rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kylämaisemakuvaa on suojeltava ja alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa sen kyläkuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Lisäksi alueelle rakennettaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Yleiskaava 2020:n rakentamiselle asettamat reunaehdot vastaavat käytännössä täysin KA-alueella sovellettavia reunaehtoja.

Kaavan valmisteluasiakirjoihin ei sisälly minkäänlaista maisemaselvitystä, jossa käsiteltäisiin nimenomaan alueen rakennusten muodostamaa kyläkuvaa ja uudisrakentamisen soveltuvuutta tähän kyläkuvaan. Muistutuksen laatija kuitenkin katsoo, että mäki, jolla Kuninkaantie kulkee kohti Vantaankoskentietä, määrittää pitkälti missä korossa Kuninkaantien molemmilla puolin olevien rakennusten lattia ja harja ovat. Alimpana mäellä

osoitteessa Kuninkaantie 35 sijaitsevan varastorakennuksen lattiakorko ja harjakorkeus ovat lähimpänä merenpintaa ja taas lähimpänä Vantaankoskentietä sekä mäen korkeimmalla kohdalla osoitteessa Kuninkaantie 39 sijaitsevan King's Corner -ravintolan harja ja lattiakorko ovat kauimpana merenpinnasta. Maaston luonnolliset muodot ja alueen rakennusten yhteneväinen kerrosluku luovat lännessä Vantaankoskentiehen ja idässä Vantaankosken siltaan rajautuvalle alueelle sillä vallitsevan harmonisen kylämaiseman.

Kaavaselostuksen sivulle 80 sisällytetyssä kuvassa (Mylly ja hotellit, julkisivut pohjoiseen. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, Tuomala & Kallaluoto, luonnos 2021) on esitetty hotellirakennuksen osalta sen ensimmäisen kerroksen sekä toisen kerroksen lattiakorko (+24,60 ja +27,60, vastaavasti). Sattumoisin kolmikerroksisen hotellirakennuksen kolmannen kerroksen lattiakorko sekä harjakorkeus on jäänyt esittämättä, eikä näitä ole esitetty missään muuallakaan kaava-asiakirjoissa. Olettaen kuitenkin, että kolmikerroksisen hotellin toinen ja kolmas kerros noudattaa ensimmäisen kerroksen mittasuhteita, hotellin kolmannen kerroksen lattiakorko olisi noin +30,60 ja harjakorkeus mahdollisesti jossain noin +36 paikkeilla. Toisaalta kuten kaavaselostuksen sivulla 98 esitetystä kuvasta (Poikkileikkaus Kuninkaantie – paloasema – hotelli – Kehä III, luonnos, Kallaluoto 2022) ilmenee, kolmikerroksisen hotellirakennuksen harjakorkeus nousee potentiaalisesti paloaseman ja King's Corner -grillikahvilan harjakorkeuksia korkeammalle. Tässä tilanteessa kolmikerroksisen hotellirakennuksen harjakorkeus voisi olla jopa +39. Kummassakin tapauksessa kolmikerroksisen hotellirakennuksen harja tulee nousemaan korkeammalle kuin hotellia ylempänä mäellä sijaitsevien rakennusten harjakorkeus rikkoen näin alueen ympäristön luonnollisia muotoja mukailevan kyläkuvan.

Todettakoon tässä yhteydessä, että muilla KA-alueilla vallitsevan rakennuskäytännön tarkastelu tukee muistutuksen laatijan tulkintaa siitä, että kolmikerroksinen uudisrakentaminen ei sovellu nyt kyseessä olevalle kaava-alueelle. Koko Vantaalla on seitsemän yleiskaavassa KA-alueeksi määriteltyä aluetta13 ja KA-alue ylettyy noin 30 voimassa olevan asemakaavan alueelle. Muistutuksen laatija huomauttaa, että yksikään näistä asemakaavoista ei mahdollista kolmikerroksisen rakennuksen rakentamista KA-alueelle14. Toisin sanoen missään päin Vantaata ei ole katsottu, että kolmikerroksiset rakennukset sopivat KA-alueelle.

Muistutuksen laatija huomauttaa lisäksi, että syitä sille, miksi hotelliin on tarkoitus sallia rakennettavaksi kolmas kerros siitäkin huolimatta, että missään muualla KA-alueella tämä ei ole mahdollista, ei ole käsitelty suoranaisesti millään tavalla kaavaselostuksessa. Kaavaselostuksen sivulta 72 käy epäsuorasti ilmi se, että hotellirakennus oltaisiin kaavoittamassa kolmikerroksiseksi nimenomaan alueella yksityistä liiketoimintaa tulevaisuudessa harjoittavan toimijan toiveiden takia. Mittasuhteiltaan kaava-alueelle sopimattoman rakennuksen kaavoittamista ei kuitenkaan ole mahdollista perustella pelkästään yksityisen elinkeinonharjoittajan toiveiden toteuttamisella.

Asemakaavassa ei tulla huolehtimaan riittävästi siitä, että sen mahdollistama rakentaminen sopeutuu mittasuhteiltaan ympäristöönsä, mikäli asemakaava sallisi kaikista muista KA-alueella voimassa olevista asemakaavoista ja Vantaankosken alueella vallitsevasta kyläkuvasta poiketen kolmikerroksisen uudisrakentamisen kaava-alueelle. Muistutuksen laatija katsoo, ettei tällaisen KA-alueelle sijoittuvan asemakaavan laatimisessa ole otettu huomioon yleiskaavaa riittävissä määrin ja tällainen kaava tulee vaikeuttamaan yleiskaavan toteutumista.

Muistutuksen laatija katsoo, että hyväksyttäessä asemakaavaehdotus tulee olemaan valmisteltu lainvastaisella tavalla siltä osin kuin se sallii kolmikerroksisten uudisrakennusten rakentamisen kaava-alueelle, sillä kaavoittajan ei voida katsoa noudattaneen useita MRL:n säännöksiä (ml. 42 §:n 1-2 mom. ja 54 § 1 mom.).

2.3. Liikenneselvitys ei anna riittäviä tietoja kaavan merkittävistä välittömistä ja välillisistä vaikutuksista ja siinä esitetyt johtopäätökset perustuvat osin vääriin tietoihin

2.3.1. Toimivuustarkasteluissa käytetty kävely- ja pyöräilyliikenteen määrä on alimitoitettu olennaisella tavalla

Kuten monet osalliset ovat todenneet mielipiteissään, Kuninkaantiellä on usein jopa ruuhkaa kävelijöistä ja pyöräilijöistä sen johtaessa Vantaan

13 Seutulan kylämaisema, Vantaanlaakso, Helsingin pitäjän kirkonkylä, Kuninkaalan kylä, Hanabölen kylänmäki, Håkansbölen kartano ja Sotungin laakso.
14 Ks. Asemakaavat 180500, 180700, 001900, 181100, 002272, 002198, 002328, 180300, 180900, 180200, 400600, 000791, 001529, 410200, 330100, 232200, 000484, 000479, 000686, 640600, 980500, 920100, 001486, 001965, 000673, 002306, 001038, 001312, 001967, 001932 ja 940600.

vetovoimakohteeksi luokittelemalle Vantaankosken alueelle.15 Alue on yksi Etelä-Suomen suosituimmista kalastuspaikoista ja sen läpi kulkeva Kuninkaantie on suosittu pyöräilykohde, jolla kulkee yksi Vantaan kaupungin virallisista pyöräilyreiteistä16.

Liikenneselvityksen sivulla 7 todetaan, että kyseisessä selvityksessä esitetyssä toimivuus-tarkastelussa kävely- ja pyöräilyliikenteen määräksi on arvioitu tulosuuntakohtaisesti Vantaankoskentien suuntaisesti 50 liikkujaa sekä muille suunnille 25 liikkujaa. Samalla sivulla todetaan, että jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaikutus ajoneuvoliikenteen toimivuuteen on pieni, lukuun ottamatta hetkellisiä suojatieliikenteen aiheuttamia jonoja Vantaankoskentiellä. Sitä ei kuitenkaan ole käsitelty millään tavalla Liikenneselvityksessä, mihin edellä mainittu arvio koskien kävely- ja pyöräilyliikenteen määriä perustuu. Todettakoon, että kaavoittaja on myös vahvistanut muistutuksen laatijalle 11.7.2022 kirjallisesti, ettei sillä ole minkäänlaista tilastotietoa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrästä Kuninkaantiellä.

Muistutuksen laatija on toteuttanut 30.6.2022 alueella pyöräilyn ja kävelyn laskennan, jonka tulokset on esitetty tämän muistutuksen Liitteessä 1 (”Laskenta”). Kuten Laskennasta ilmenee, Liikenneselvityksessä vuoden 2030 arki-illan toimivuustarkastelujen yhteydessä käytetyt arviot kävely- ja pyöräilyliikenteen määristä on alimitoitettu olennaisella tavalla. Kuninkaantien liikennemäärät ovat jo tällä hetkellä moninkertaisia Liikenneselvityksessä käytettyihin määriin nähden (Kuninkaantietä itään yhteensä: 233, Kuninkaantietä länteen yhteensä: 20117). Ihmisten jatkuvasti kasvava ympäristöarvostus tulee myös oletettavasti lisäämään virkistäytyjien määrää Vantaankoskella vuoteen 2030 mennessä. Liikenneselvitys sisältääkin poikkeuksellisen virheellistä tietoa alueen liikkujista, eikä se nykyisellään mahdollista kaavan merkittävien välittömien ja välillisten vaikutusten arvioimista alueen liikenteeseen.

2.3.2. Liikenneselvityksen johtopäätöksissä ei ole otettu huomioon Kuninkaantien ominaisuuksia

Kuten muistutuksen laatija on huomauttanut jo mielipiteessään, liikenne myllyn alueelle tulee kulkemaan käytännössä yhden myllyn tontille johtavan ajoväylän, yhden jyrkän yli 10 % laskulla alkavan tonttikadun (Kuninkaantie) ja yhden tonttikadun pääkatuun yhdistävän risteyksen (Vantaankoskentie – Kuninkaantie) kautta.

Toiminnalliselta luokaltaan liityntäkaduksi (ts. tonttikaduksi) luokiteltu Kuninkaantie on myllytontin suunnitellun pääajoväylän lähistöllä kapea sen ollessa 1+1-kaistainen katu, jonka vapaa leveys on vain noin 5 metriä. Kuninkaantiellä ei ole erotettu jalankulkua saatikka

pyöräilyä ajoneuvoliikenteestä siitäkin huolimatta, että tonttikaduilla ympäristöä ja turvallisuutta on perinteisesti pidetty keskeisinä tekijöinä18. Vantaan kaupunki

15 Vantaan kaupunki, Vantaan viheralueohjelma 2011 – 2020 (Vantaan kaupunki 2012) s. 34.
16 Ks. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/151219_lansi-vantaa-luonnonsuojelualuekierros-18052020.pdf.
17 Todettakoon, että Laskenta ei kattanut yöllä tapahtuvaa liikennettä eikä sen tuloksia ole pyritty laajentamaan. Sen tulokset eivät siis tarjoa täydellistä kuvaa alueella tapahtuvasta vuorokausiliikenteestä; ks. Liite 1 ja siinä esitetyt epävarmuustekijät.
18 Ks. esim. https://katu2020.info/2020/2020/09/30/geometrinen-suunnittelu/.

on luokitellut Kuninkaantien alimpaan teiden kunnossapitoluokkaan19 tarkoittaen sitä, että Kuninkaantien auraus suoritetaan viime kädessä verrattuna ylempien kunnossapitoluokkien teihin. Myös Vantaan kaupungin toimeksiantona laaditussa Vantaankosken kulttuurihistoriaa käsittelevässä selvityksessä on todettu, että talvella lumen kasautuminen tienpenkereille kaventaa Kuninkaantietä entisestään20.

Muistutuksen laatija huomauttaa, että Liikenneselvityksestä ei ilmene yhtäältä millään tavalla sitä, miten edellä mainitussa kappaleessa Kuninkaantien ominaisuudet ja mahdolliset haittatekijät vaikuttavat selvityksessä esitettyihin johtopäätöksiin, ja toisaalta sitä, onko mitään edellä mainituista Kuninkaantietä koskevista seikoista edes otettu huomioon selvitystä laadittaessa. Ottaen huomioon Kuninkaantien haastavan geometrian muistutuksen laatija katsoo, että kaavoittajan tulee selvittää Kuninkaantien palvelutaso ja liikenteen laskennallinen tilantarve (ml. laskennallinen tilantarve talvella lumen kasautuessa tienpenkereille) ja peilata tätä asemakaavaehdotuksessa ehdotettuihin ratkaisuihin koskien liikenteen järjestämistä. Liikenneselvityksen ei muun muassa voida katsoa antavan riittäviä tietoja kaavan merkittävistä välittömistä ja välillisistä vaikutuksista, ellei kaavaa varten laaditusta Liikenneselvityksestä ilmene, miten Kuninkaantien ominaisuudet ovat vaikuttaneet Liikenneselvityksessä esitettyihin johtopäätöksiin.

2.3.3. Liikenneselvityksessä esitetty päätelmä koskien pysäköintipaikkamäärien riittävyyttä perustuu virheelliseen olettamukseen

Liikenneselvityksessä esitetty päätelmä koskien kaava-alueen pysäköintipaikkojen riittävyyttä perustuu osittain siihen, että: ”Tarvittaessa muut vähintäänkin Vantaan kaupungin LP/LPA-alueen pysäköintipaikat n. 200 m päässä Myllystä Vantaankosken itäpuolella pystynevät toimimaan varaventtiilinä Myllyn tapahtumien aikaan, mikäli Viilatehtaalla tai Kartanossa ei ole samaan aikaan suuria tapahtumia käynnissä.21”

Edellä mainittu päätelmä on suoranaisessa ristiriidassa alueen tuntevien tahojen huomioiden kanssa. Kaavan valmisteluaineistoon kuuluvan selvityksen mukaan Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy:n alihankkija on huomauttanut, että Vantaankosken parkkipaikat eivät riitä nykyisillekään kävijöille. Lisäksi Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy:n hallituksen puheenjohtaja on ilmoittanut kaavoittajalle 31.1.2022 kirjallisesti, että Vantaankosken alueella tarvittaisiin jo nyt uutta pysäköintitilaa. Muistutuksen laatija kysyykin, mihin Liikenneselvityksen laatija on perustanut pysäköintipaikkoja koskevaan päätelmäänsä liittyvän olettamuksen, jonka mukaan Vantaankosken nykyisiä pysäköintipaikkoja voidaan pitää varaventtiilinä? Alueella liiketoimintaa harjoittavat tahot ovat ilmoittaneet yksiselitteisesti näiden paikkojen olevan riittämättömiä jo nykytilanteessa, joten Liikenneselvityksessä esitetty olettamus on ilmeisen virheellinen.

19 Ks. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Kunnossapitoluokat_Vantaa_2017.pdf.
20 Kulttuurihistoriaselvitys, s. 63.
21 Liikenneselvitys, s. 2.

Asemakaavaehdotuksessa ei ole esitetty kaavoitettavaksi lisää pysäköintitilaa muualle Vantaankosken alueelle. Liikenneselvityksen ei muun muassa voida katsoa antavan riittäviä tietoja kaavan merkittävistä välittömistä ja välillisistä vaikutuksista, mikäli siinä esitetyt pysäköintipaikkojen riittävyyttä koskevat päätelmät perustuvat todistettavasti virheellisiin ja perusteettomiin olettamuksiin.

2.3.4. Liikenneselvityksessä ei ole otettu huomioon toista alueella vireillä olevaa asemakaavamuutosta

Vantaankosken alueella on vireillä toinenkin alueen liikennettä mahdollisesti lisäävä kaavahanke Voudintiellä22. Tämän kaavahankkeen kaavasuunnittelija on todennut muistutuksen laatijalle 14.4.2020 kirjallisesti, että Voudintien kaavan alueella sijaitsevan ravintolan laajentaminen olisi mahdollista tulevaisuudessa.

Muistutuksen laatija huomauttaa, että Liikenneselvityksestä ei ilmene yhtäältä sitä, miten kyseinen kaavahanke on vaikuttanut selvityksessä esitettyyn, ja toisaalta sitä, onko kyseistä kaavahanketta edes otettu huomioon selvitystä laadittaessa.

Liikenneselvityksen ei muun muassa voida katsoa antavan riittäviä tietoja kaavan merkittävistä välittömistä ja välillisistä vaikutuksista, ellei toista mahdollisesti lisää alueella sijaitseviin ravintoloihin/tapahtumatiloihin asiakkaita ja täten alueen liikennettä lisäävää kaavahanketta ole otettu millään tavalla huomioon selvitystä laadittaessa.

Tässä kohdassa 2.3 esitettyjen perusteiden myötä muistutuksen laatija huomauttaa, että hyväksyessään kaavan nykymuodossaan kaavoittajan ei voida katsoa noudattaneen MRL:n 5 §:n 1 mom. 11 kohdan, 9 §:n 1–2 mom., 54 §:n 2 mom. ja MRA:n 1 §:n 1 mom. 4 kohdan säännöksiä ja hyväksytty kaava olisi tässä tilanteessa valmisteltu lain vastaisella tavalla.

22 Ks. Asemakaavan muutos nro 002054 / Voudintie.

LIITE 1
Pyöräilyn ja kävelyn laskenta – Kuninkaantie – 30.6.2022

Aika: Torstai 30.6.2022, kello 6:00–22:00

Sää: Laskennan aloitusaikana +18.5 °C, selkeää (0/8) ja valoisaa. Laskennan lopetusaikana +22.7 °C, selkeää (0/8) ja jossain määrin hämärää.

Laskentapiste ja laskentapaikka: Laskentapiste sijaitsi Kuninkaantiellä ja sitä on havainnollistettu alemmassa kuvassa Kuninkaantien halkaisevalla mustalla viivalla. Laskennan suorittajan paikkaa havainnollistaa alempaan kuvaan asetettu punainen piste.

Laskentamenetelmä: Laskenta toteutettiin kertaluontoisena otoslaskentana, jossa käytetty laskentatapa oli maastossa suoritettu käsinlaskenta. Laskenta suoritettiin 15 minuutin jaksoissa poikkileikkauslaskentana, jossa laskennan suorittaja tarkkaili kahdesta kulkusuunnasta, Kuninkaantietä lännestä ja Kuninkaantietä idästä, tulevaa laskentapisteen ylittävää liikennettä. Tarkkailija kirjasi liikkujan Excel -tiedostoon liikkujan ohitettua laskentapisteen.

Laskennassa on noudatettu soveltuvin osin Liikenneviraston julkaisussa ”Pyöräilyn ja kävelyn laskennat – ohjeita käytännön työhön” (Helsinki 2011, jäljempänä ”Laskentaohje”) suositeltuja menetelmiä, ohjeita ja suosituksia.

Arvio koskien laskennan tarkkuutta: Laskennan voidaan katsoa antavan kattavan otoksen alueella arkipäivänä päiväsaikaan tapahtuvasta polkupyörä- ja kävelyliikenteestä seuraavin perustein:

- laskenta on toteutettu Suomessa määritellyllä pyöräilykaudella sekä Laskentaohjeessa
- jalankulkijoiden laskennalle suositeltuna ajankohtana eli 15.5.–15.9;
- laskenta on toteutettu verrattain kattavana 16 tunnin mittaisena laskentana ja Laskentaohjeessa suositeltuna viikonpäivänä eli torstaina;
- laskentapäivän sää oli poutainen;
- alueella ei järjestetty erityisiä yleisö- tai massatapahtumia, eikä liikkumista alueella ole rajoitettu millään tavalla laskentapäivänä;
- laskentapaikka sijaitsi laskentapisteen lähellä ja noin 4 metriä laskentapistettä korkeammalla mahdollistaen laskentapisteen turvallisen ja esteettömän seurannan.

Laskennan tuloksia tarkastelevan ja niitä käyttävän tulee kuitenkin huomioida seuraavat epävarmuustekijät:

- laskenta toteutettiin käsinlaskentana yhden tarkkailijan toimesta ja sen ongelmaksi voikin muodostua inhimillisen virheen mahdollisuus. Tarkkailija ei kirjannut liikkujasta merkintää, mikäli oli vähänkään epäselvää, ylittikö liikkuja laskentapisteen vai ei.
- Laskentapisteen siirtäminen toiseen kohtaan Kuninkaantiellä saattaisi tuottaa tarkemman tuloksen liikkujista. Esimerkiksi useat kävelijät kääntyivät Vantaankosken

sillalta kosken vieressä ja laskentapisteen itäpuolella oleville pitkospuille johtaville portaille. Lisäksi useat liikkujat kääntyivät Vantaankoskentieltä Kuninkaantielle, kävivät King's Corner ravintolassa ja suuntasivat takaisin Vantaankoskentielle. Nämä liikkujat eivät ohittaneet laskentapistettä, eikä heitä ole otettu luonnollisesti huomioon tässä laskennassa siitäkin huolimatta, että he liikkuivat myös Kuninkaantiellä.

- Laskenta toteutettiin päivällä, eikä siinä ole otettu huomioon alueella mahdollisesti yöllä tapahtuvaa liikennettä eikä laskennan tuloksia ole pyritty laajentamaan. Laskennan tulokset eivät siis tarjoa täydellistä kuvaa alueella tapahtuvasta vuorokausiliikenteestä.

TULOKSET:

Kuninkaantietä idän suuntaan kohti Vantaankosken siltaa

	Polkupyörät	Jalankulkijat	Muut huomiot
6:00-6:15	2	2	
6:15-6:30	3	0	
6:30-6:45	2	1	
6:45-7:00	2	0	
7:00-7:15	1	0	
7:15-7:30	5	1	
7:30-7:45	2	0	
7:45-8:00	0	1	Jalankulkija ajoi potkulaudalla.
8:00-8:15	1	0	
8:15-8:30	0	0	
8:30-8:45	1	0	
8:45-9:00	1	0	
9:00-9:15	5	0	
9:15-9:30	2	1	
9:30-9:45	1	0	Kuorma-auto pysäköi Kuninkaantielle tukkien osoitteessa Kuninkaantie 30a sijaitsevan kiinteistön ajoväylän 9:39-9:43.
9:45-10:00	0	2	Yksi jalankulkijoista juoksi.
10:00-10:15	0	1	
10:15-10:30	0	3	Yksi jalankulkijoista juoksi.
10:30-10:45	1	0	
10:45-11:00	2	0	
11:00-11:15	1	0	
11:15-11:30	2	2	
11:30-11:45	0	0	
11:45-12:00	1	1	
12:00-12:15	0	6	Valkoinen henkilöauto ajoi huomattavaa ylinopeutta Kuninkaantiellä ja auton pohja raapi maata sen ajettua tiellä olevan hidasteen yli 12:07.
12:15-12:30	0	0	
12:30-12:45	3	0	
12:45-13:00	1	3	
13:00-13:15	0	0	
13:15-13:30	5	1	
13:30-13:45	0	1	
13:45-14:00	0	0	

14:00-14:15	0	2	Taksi pysäköi osoitteessa Kuninkaantie 30a olevalle kiinteistölle luvattomasti hakeakseen asiakkaan kyytiinsä.
14:15-14:30	3	0	UPS:n kuorma-auto joutui pysähtymään osoitteessa Kuninkaantie 30a sijaitsevan kiinteistön ajoväylän eteen väistääkseen Kuninkaantietä idästä päin tulevaa kolmen henkilöauton letkaa.
14:30-14:45	1	2	
14:45-15:00	3	1	
15:00-15:15	3	0	
15:15-15:30	1	0	
15:30-15:45	1	1	
15:45-16:00	5	0	
16:00-16:15	1	1	
16:15-16:30	4	1	
16:30-16:45	5	3	
16:45-17:00	2	0	
17:00-17:15	0	3	
17:15-17:30	5	1	Jalankulkija juoksi.
17:30-17:45	8	0	Useammalla pyöräilijöistä oli täysin keltainen pyöräilyvarustus.
17:45-18:00	5	3	Useammalla pyöräilijöistä oli täysin keltainen pyöräilyvarustus.
18:00-18:15	5	2	Yhdellä jalankulkijoista oli mukana kalastusvälineitä.
18:15-18:30	5	4	Kaksi jalankulkijoista juoksi.
18:30-18:45	1	0	
18:45-19:00	3	2	
19:00-19:15	7	1	
19:15-19:30	2	2	
19:30-19:45	1	0	
19:45-20:00	4	0	
20:00-20:15	2	5	
20:15-20:30	30	2	Useammalla pyöräilijöistä oli täysin keltainen pyöräilyvarustus.
20:30-20:45	5	1	Yhdellä pyöräilijöistä oli mukanaan kalastusvälineitä.
20:45-21:00	0	3	
21:00-21:15	1	6	Viidellä jalankulkijoista oli mukana kalastusvälineitä.
21:15-21:30	0	1	
21:30-21:45	1	2	Molemmat jalankulkijat ajoivat potkulaudoilla.
21:45-22:00	0	0	
	= 158	= 75	

Kuninkaantietä itään kohti Vantaankosken siltaa liikkuneita yhteensä: 233

Kuninkaantietä lännen suuntaan kohti Vantaankoskentietä

	Polkupyörät	Jalankulkijat	Muut huomiot
6:00-6:15	1	0	
6:15-6:30	3	0	
6:30-6:45	1	0	
6:45-7:00	1	0	
7:00-7:15	1	0	
7:15-7:30	1	1	Jalankulkija juoksi.
7:30-7:45	0	1	
7:45-8:00	1	1	
8:00-8:15	2	0	
8:15-8:30	0	0	
8:30-8:45	1	0	
8:45-9:00	0	0	
9:00-9:15	3	0	
9:15-9:30	1	0	
9:30-9:45	1	0	
9:45-10:00	0	0	
10:00-10:15	2	1	
10:15-10:30	1	0	
10:30-10:45	0	1	
10:45-11:00	2	1	Jalankulkijalla oli mukana kalastusvälineitä.
11:00-11:15	2	1	
11:15-11:30	1	0	
11:30-11:45	1	1	
11:45-12:00	0	0	
12:00-12:15	0	2	
12:15-12:30	0	0	
12:30-12:45	1	6	
12:45-13:00	0	0	
13:00-13:15	1	8	
13:15-13:30	0	1	Jalankulkijalla oli mukana kalastusvälineitä.
13:30-13:45	1	1	
13:45-14:00	0	0	
14:00-14:15	0	1	
14:15-14:30	4	0	
14:30-14:45	1	0	
14:45-15:00	1	0	
15:00-15:15	4	1	
15:15-15:30	0	0	
15:30-15:45	3	3	Kahdella jalankulkijoista oli mukanaan kalastusvälineitä.
15:45-16:00	1	1	
16:00-16:15	3	1	
16:15-16:30	7	0	
16:30-16:45	6	0	
16:45-17:00	1	7	Yksi jalankulkijoista ajoi potkulaudalla.
17:00-17:15	2	3	
17:15-17:30	1	0	
17:30-17:45	1	0	

17:45-18:00	3	4	
18:00-18:15	1	0	
18:15-18:30	2	1	
18:30-18:45	8	0	
18:45-19:00	4	0	
19:00-19:15	3	0	
19:15-19:30	4	2	
19:30-19:45	4	2	
19:45-20:00	1	5	
20:00-20:15	1	6	Viidellä jalankulkijoista oli mukanaan kalastusvälineitä.
20:15-20:30	17	8	Useammalla pyöräilijöistä oli täysin keltainen pyöräily-varustus.
20:30-20:45	2	4	
20:45-21:00	1	2	
21:00-21:15	2	1	
21:15-21:30	0 A	3	Kolmella jalankulkijoista oli mukanaan kalastusvälineitä. Lisäksi kettu käveli Kuninkaantietä kohti Vantaankoskentietä 21:24.
21:30-21:45	0	3	
21:45-22:00	0	0	
	= 117	= 84	

Kuninkaantietä länteen Vantaankoskentietä liikkuneita yhteensä: 201”

Vastine

2.1.1.
Kulttuurihistoriaselvitys ei sisällä eikä voi sisältää asemakaavaa sitovia juridisia määräyksiä, vaan kyse on maisema-arkkitehtiopiskelijan diplomityön ”ideatasoisesta yleissuunnitelmasta Vantaankosken jatkosuunnittelun tueksi” (s. 92). Yleissuunnitelmassa 1 majoitusrakennukset ovat ”idän puolelta kolmikerroksisia ja lännen puolelta kaksikerroksisia” (s. 97), kuten kaava-ehdotuksessa, jossa hotellin pohjoisin osa on kuitenkin kerrosta matalampi.

Hotelli on ollut kolmekerroksinen myös suunnitteluharjoittelijan luonnoksissa, jotka lähetettiin muistuttajalle tietopyynnön johdosta 2.6.2021. Kulttuurihistoriaselvitys ja yleissuunnitelma valmistui 18.1.2022, minkä jälkeen hanketta on edelleen kehitetty.

Muistutuksessa leikkauskuvaa on rajattu. Siinä ei näy Kuninkaantien eteläpuolella oleva korkeampi asuinrakennus, jonka harja on selvästi hotellin harjaa ylempänä, eikä hotellin matalampi kaksikerroksinen osa.

Alla kaavaselostuksen havainnekuva kokonaan (s. 98):

E Kuninkaantie Paloasema Hotelli Kehä III P

Uusi rakentaminen korostaa valkoista myllyä historiallisen ympäristön keskipisteenä.

Laserkeilaukseen perustuvan havainnekuvan mukaisesti hotelli ei ylitä puuston korkeutta eikä Kuninkaantiellä olevan asuinrakennuksen harjakorkeutta ja paloasemankin harjakorkeuden vain alle metrillä. Paloaseman torni korostuu hotellia korkeampana. Hotelli sijaitsee Kuninkaantien vanhaan paloasemaan (1909), vanhaan asuintaloon (1910) ja uuteenkin asuintaloon (2022) nähden notkossa.

Hotelli on osin kaksi- ja osin kolmekerroksinen, kuten diplomityön yleissuunnitelmassa 1. Länteen päin hotelli on kaksi- ja osin vain yksikerroksinen. Kuvasta ilmenee suhde muuhun kyläkuvaan eli Kuninkaantien vanhoihin rakennuksiin. Kuninkaantieltä katsottuna hotelli jää paloaseman pohjoispuolella olevien puiden taakse. Puita jää myös hotellin taustalle Vantaankoskentietä vastaan. Myllymäen ja Viinikkalan kylien kantatalot eivät näy myllytontille.

Alla laserkeilaus, poikkileikkaus Vantaankoskentie – Vantaankoski, josta näkyy, että sekä maasto että puiden latvusto nousevat Vantaankoskentien suuntaan ja että kosken rannalla puusto on huomattavan korkeaa.

L Vantaankoskentie Myllytontti Vantaankoski. I

Rakentamista havainnollistavat piirustukset eivät ole valokuvia. Sivulla 75 perspektiivit on kuvattu kävelijän näkökulmasta niin, että ensisijaisesti rakennukset näkyvät. Oikea puusto ilmenee Googlen valokuvasta, jossa navetta ei näy puuston takaa lainkaan. Perspektiivissä taaempi rakennus on aina pienempi etualalla olevaan verrattuna.

Sivun 76 havainnekuvissa on esitetty projektiona ensisijaisesti rakennusten mittasuhteita, joten rantapuusto on esitetty viitteelliseesti oikeaa puustoa huomattavasti pienempänä. Isojen puiden takaa rakennukset eivät näkyisi lainkaan. Todellisuudessa rantapuusto on huomattavasti runsaampaa ja kookkaampaa, mikä näkyy paitsi paikalla, myös valokuvista s. 3, 6, 11, 18, 39, 75, 88, 96, 110 ja yllä olevasta laserkeilauksesta s. 37. Ranta jää puistoksi eikä siellä olevaa puustoa kaadeta. Tällöin puusto peittää uutta rakentamista, kuten nyt navetan.

Kaupungeissa ja kylissä on yleisesti eri korkuisia rakennuksia. Myllytontilla on ollut 25–40 metriä korkea masuuni. Hotellin kolmikerroksisen osan korkeus on itään päin noin 11 metriä ja länteen päin noin 8 metriä.

Kaavan liikenneselvitysten mukaan liikenne toimii pääosin erittäin hyvin. Raskas liikenne ei voi enää ylittää siltaa. Autoliikennettä rajoittaa myös sallittu rakentamisen määrä. Voimassa oleva asemakaava sallii tontille saman verran kaupungin palveluja, kuin mitä asemakaavamuutoksessa sallitaan yksityisiä palveluja. Virkistystä häiritsee lento- ja tiemelu.

Kuninkaantie on 1870-luvulta ja se on vanhaa Turun – Viipurin maantietä. Tiellä on ollut bussiliikennettä vielä 1980-luvulla. Bussin kulku myllylle on välttämätöntä, jotta asiakkaat saadaan myllyn sisäänkäynnin luokse, erityisesti liikuntaesteisillä ja vanhuksilla on tarve päästä bussilla mahdollisimman lähelle tapahtumatalon sisäänkäyntiä. Kuninkaantiellä saa yhä ajaa bussilla, paitsi painorajoitetulla sillalla.

Bussin kääntöpaikka oli osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa 6.2.2020 ja 16.3.2020 kosken vieressä myllyn eteläpuolella, mutta se on siirretty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 5.8.2021, diplomityössä ja kaavaehdotuksessa myllyn länsipuolelle, eli koskelta katsoen myllyn taakse, pääsisäänkäynnin luokse. Siten bussi ei hallitse koskimaisemaa. Bussi esiintyy maisemassa vain sen aikaa, kun se tuo tai hakee matkustajia, joten sen vaikutus maisemaan ei ole merkittävä.

Kings Corner'in yksityisen asuin- ja liiketontin lunastamiseen ei ole syytä. Bussin kääntyminen järjestyy myllytontilla eikä yhteys liiketontilta myllylle olisi esteetön, vaan vaatisi portaat.

2.1.2.
Liikenneinsinööri on mitoittanut tontille bussin ajouran telibussille, joka sopii myös pienemmälle bussille sekä rakentamisen ja pelastuksen tarpeisiin. Liikenneselvityksissä on esitetty toimivat katujärjestelyt. Ne toteutetaan, kun kaavamuutos on tullut voimaan ja rakennushanke voi toteutua. Parannustoimien jälkeen tontille päästään telibussilla helpommin.

Liikenneselvitykset on tehty vuosille 2030 ja 2050.

Asemakaavamuutos toteuttaa mainittuja säännöksiä:

- MRL 5 §:n 1 mom. 3 kohta; rakennetun ympäristön kauneutta (valkoinen mylly korjataan, hotelli ja kievari tervanvärisiä, hotellin korkeus Kuninkaantien asuinrakennusta alempi eikä merkittävästi pientä paloasemaa korkeampi eikä erotu perspektiivissä korkeana koskelta, ranta muutetaan puistoksi ja suojaviheralueeksi) ja kulttuuriarvoja vaalitaan (suojeltu mylly, jolle syntyy uusi käyttö, suojeltu paloasema ja osin pato, joka palauttaa kalatien ja vesitien meloen, uusi rakentaminen sijoittuu vanhoille paikoille).

- MRL 9 § 1–2 mom.; kaava sisältää kymmeniä perinpohjaisia ja seikkaperäisiä selvityksiä, joista 16 erillisinä monisivuisina liitteinä, osa piirustuksina, valokuvina ja havainnekuvina, osa selostusteksteinä, osin konsulteilta tilattuna, osin kaupungin omana työnä ja diplomityönä. Siten tässä kaavassa lähtökohdat ja vaikutukset on selvitetty erityisen hyvin ja vähintään tarpeellisessa määrin eivätkä lisäselvitykset ole enää tarpeen. Kaikki viranomaisten, HSY:n ja naapurien nyt myös lausunnoissa ja muistutuksissa vaaditut selvitykset on tehty.

- MRL 54 §:n 2 mom.;

  1. Asemakaavamuutos perustuu maakuntakaavaan (taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke) sekä vanhaan ja uuteen yleiskaavaan (palvelut). Turvallisuus- ja terveellisyysselvitykset on tehty (liikenne, melu, ilmanlaatu, myllyn kunto ja terveellisyys).

  2. Mylly, paloasema ja osa patoa suojellaan. Tonttia muutetaan osin puistoksi ja suojaviheralueeksi. Vantaankoski merkitään natura-alueeksi.

  3. Kaavamuutos perustuu yleiskaavan maankäyttöön (palvelut) ja voimassa olevan asemakaavan rakennusoikeuteen (2100 k-m2). Kaavamuutos sallii kaupungin palveluiden sijaan myös yksityiset palvelut, joten kenenkään elinympäristö ei merkittävästi heikkene siitä, mitä jo voimassa olevan asemakaavan perusteella saisi rakentaa. Alueella sallitaan ulkoilu. Myllytontin omistaa kaupunki ja se jää kaupungin omistukseen.

  4. Alueella on oikeusvaikutteinen yleiskaava ja hyväksytty uusi yleiskaava (kuulutetaan voimaan 11.1.2023), molemmissa maankäyttönä palvelut.

- MRA 1 §:n 1 mom. 4–5 kohta; selostuksessa on esitetty MRA 1 §:n vaikutukset tiivistettynä sivulla 110. Niitä on arvioitu tarkemmin muualla selostuksessa ja erillisissä liitteissä:

  4. kohta alue- ja yhdyskuntarakenteeseen s. 2, 3, 22–24, 94–95, yhdyskunta- ja energiatalouteen s. 94 (lisätty …uutta verkkoa ei tarvita), 95, 110, 111 (lisätty Vantaankoskentien liittymän parantamisen kustannusarvio) ja liikenteeseen s. 2, 6, 33 (HSL), 42 (HSL), 74 (bussin ajoura), 91, 94, 102-106, +liite, sekä

5. kohta kaupunkikuvaan s. 1, 18, 30, 56, 73-76, 80, 84, 96, 97, 98, maisemaan s. 1-4, 6, 11, 16, 17, 18, 22-24, 27-28, 30, 34, 70-76, 88-89, 92, 95, 96, 98-99, 102, +liite, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön s. 1, 3, 5-18, 20-24, 26-31, 39, 40, 41, 66-70, 73-81, 84-91, 94-99, 106, 110, +liite.

Tehdyt lukuisat selvitykset ovat perinpohjaisia, joten lisäselvitykset eivät ole enää tarpeen.

Kaavaan on saatu Vantaan kaupunginmuseon ja Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnot.

2.2
Asemakaavamuutos on yleiskaavan (P) mukainen. Kaavalla sallitaan yksityisiä palveluja (P) kaupungin omien palvelujen (Y) sijaan. Rakennusoikeus vastaa nykyistä rakennusoikeutta.

Yleiskaava ohjaa maankäyttöä yleispiirteisesti ja ohjeellisesti ja sovittaa yhteen eri toimintoja (MRL 35 §). Siinä ei määritellä rakennusoikeutta tai kerroslukuja. Maankäyttöratkaisut tarkentuvat asemakaavassa.

Kaavaselostus sisältää arvioinnin suhteesta kulttuuriympäristöön ja maisemaan. Selostukseen on lisätty teksti suhteesta kyläkuvallisesti arvokkaaseen alueeseen (muistutuksessa KA-alue) ja kylämaisemaan. Selostus sisältää useita havainnekuvia.

Se, että kyläkuvallisesti arvokkaalle alueelle (KA-alue) ei ole ennen tehty kolmikerroksista rakennusta, ei merkitse, ettei jossakin paikassa näin voitaisi tehdä. Maisemaselvityksessä on sitä esitetty. Hämeenkylässä, joka jo nimensäkin perusteella on Helsingin pitäjän vanhimpia kyliä, on maakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella neljäkerroksinen Tuomelan koulu. Vantaankosken myllytontilla on ollut 25–40 metriä korkea masuuni. Uusi rakentaminen sijoittuu notkoon, rinteeseen.

Kaavan liitteenä on laaja maisemaselvitys, maisema-arkkitehtiopiskelijan diplomityö *Kosken partaalla – Vantaankosken historian ja nykytilanteen selvitys ja yleissuunnitelma* (netissä Vantaankosken selvitys ja yleissuunnitelma) 18.1.2022. Selvityksessä esitetyt tavoitteet, näkemykset ja ratkaisut ovat diplomityön ratkaisuja ja osin alimitoitettuja, eivätkä ne kaikilta osin vastaa pitemmälle tutkittua asemakaavaehdotusta 7.6.2022. Laajaa selvitys mainitaan lähteenä ja liitteenä s. 17 ja 20. Selvityksen laatijan tavoitteet on esitetty s. 70 ja luonnoksia s. 72, jotka on arvioitu, ja virkistyskäyttöehdotus s. 92. Lisäksi opiskelija on osallistunut suunnitteluharjoittelijana kaavan suunnitteluun.

Hotellin lattiatasojen 1. ja 2. kerroksen lattiakorot näkyvät kuvassa s. 80. Korkeusasemia ja kattokaltevuus lisätään hotellin piirustuksiin.

2.3.1.
Liikenneselvityksissä Kuninkaantien kevyen liikenteen *arki-iltahuipputunnin* (klo 16–17) määräksi on arvioitu *tulosuuntakohtaisesti* 25 liikkujaa (s. 7). Muistuttajan omassa kevyen liikenteen laskennassa 30.6.2022, joka on tehty asianmukaisesti, arki-illan huipputuntina kulki Kuninkaantietä itään 17 ja länteen 25 liikkujaa. Tulos on sama.

Liikenneselvityksessä ennusteliikenteen iltahuipputunnin liikenteellinen toimivuus on tarkastelualueella pääosin erittäin hyvä (s. 7, 8, 11). Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaikutus ajoneuvoliikenteen toimivuuteen on pieni, lukuun ottamatta hetkellisiä suojatieliikenteen aiheuttamia jonoja Vantaankoskentiellä (s. 7).

2.3.2
Suomen kuntatekniikan yhdistyksen Katu2020-sivusto on ohje, kuten sen etusivulla sanotaan, eikä sitova oikeusnormi. Uudisrakentamista varten laaditut ohjeet eivät ole etenkään

vanhoissa kohteissa ehdottomia. Ohjeen mukaan liityntäkadun pituuskaltevuus voi olla 10–12 %, kuten Kuninkaantiellä. Liikenneselvityksen mukaan tontille pääsee jopa kolmiakselisella telibussilla (14,5–15,0 m), joka on pitempi kuin pienempi kaksiakselinen bussi (12,0–13,5 m).

Erillistä jalkakäytävää ei tarvita, kun kadun liikennemäärä on alle 2 000 ajon/vrk. Liikenneselvityksessä Kuninkaantien liikennemäärä on 600 ajon/vrk vuonna 2050.

Kuninkaantien liikenne on mahdollista ratkaista myös Ainontien kylätiekokeilun tapaan. Katujärjestelyjä ei kuitenkaan ratkaista asemakaavassa vaan katusuunnitelmassa. Kadut suunnitellaan kukin tapauskohtaisesti.

Kuvia Hämeenkylästä Ainontien kylätiekokeilusta:

Kuninkaantiellä on vähintään 1,0 metriä leveät lumitilat ajoradan molemmin puolin. Tosin tien eteläpuolella on aita katualueella eikä tontin rajalla. Kaavasta rajataan pois yksityinen maanomistus paloaseman Y-tontin kohdalta, joka jää katualueeksi, joka voidaan lunastaa kaupungille. Tällöin lumitilan leveydeksi paloaseman tontin puolelle tulee 1,9–2,7 metriä.

2.3.3.
Liikenneselvityksissä tontille on esitetty 45 ap ja kaavaselostuksessa 48 ap (s. 74 ja 103). Kosken itäpuolella on lisäksi yleinen pysäköintialue ja siellä nykyisille rakentamattomille tonteille on mahdollista sijoittaa tarvittaessa runsaasti lisäpaikkoja, yhteensä jopa 67 ap. Siten pysäköintipaikkojen lukumäärä ei muodostu ongelmaksi. Selostukseen on lisätty mahdollisten lisäpysäköintialueiden luonnos (s. 104). Alueelle on myös hyvä joukkoliikenne.

2.3.4.
Kuninkaan Kartanon tontin Voudintie 1 asemakaavamuutoksessa on kyse yleisten rakennusten tontin Y muutoksesta myös yksityiset palvelut sallivaksi, mutta rakennusoikeus ei nouse. Siten kaavamuutos ei lisää liikennettä. Myös sen tontin pysäköintipaikkoja voidaan tarvittaessa osoittaa Voudintie 2b:n tontille. Liikennetuotos ei kykene myllytontin kanssa ylittämään 2 000 ajon/vrk rajaa, joten jalkakäytävä Kuninkaantiellä ole tarpeen. Tontin kaavamuutos ratkaistaan myöhemmin erikseen.

Liite 1, kevyen liikenteen laskenta:
Sekä muistuttajan laskennassa että Wsp:n liikenneselvityksissä päädytään samaan kevyen liikenteen *huipputunnin* (klo 16–17) liikennemäärään 25 kulkijaa / suunta / huipputunti / arkipäivä. Muistuttajan laskenta on tehty asianmukaisesti. Tulos on sama.

Tarkistukset

Asemakaavakarttaa on tarkistettu:

- Kaavasta on rajattu pois yksityinen maanomistus Kuninkaantien katualueella.

Kaavaselostus on tarkistettu.

NRO 3
YKSITYISHENKILÖ

Muistutus

1.
”Tämä muistutus koskee 002101 - Vantaankosken myllyn kaavaa. Vastustan esitettyä myllykaavaa nykyisessä muodossa sillä mielestäni suunniteltu toiminta on aivan ylimitoitettu tonttiin ja alueeseen nähden eikä suunnittelussa ole varmistettu ettei lähialue kärsi hankkeesta johtuen. Suurimmat ongelmakohdat kaavassa ovat suunnitelmien massiivisuus, uudisrakennusten sopiminen ympäristöön sekä hankkeen vaikutus alueen turvallisuuteen ja liikenteeseen. Olen aikaisemmin toimittanut kaavoittajalle kirjallisen mielipiteen koskien kaavaehdotusta, jossa ilmaisin huoleni edellä mainituista ongelmista. En näe että 7.6.22 julkaistussa kaavassa olisi ratkaistu näitä huolia.”

2.
”Suunnitelmat ovat liian massiiviset.
Myllyrakennus halutaan korottaa ja laajentaa tapahtumakäyttöön (220 asiakaspaikkaa) sekä rakentaa neljä uudisrakennusta alueelle (jotka sisältävät 40 hotellihuonetta, baarin ja saunan altaineen). Kaava-asiakirjoihin kuuluu Mirja Vallinojan diplomityö, “Vantaankosken historian ja nykytilanteen selvitys ja yleissuunnitelma, diplomityö, 18.1.2022”. Vallinoja on todennut työssään että tontti on suhteellisen ahdas kaikkeen meneillään olevassa kaavahankkeessa suunniteltuun rakentamiseen. Hän on myös todennut että 40 hotellihuoneen mahduttaminen tontille on haastavaa. Hän oli antanut useita omia ehdotuksia myllytontille, joihin ei ollut mihinkään saanut 40 hotellihuonetta mahtumaan. Olen ymmärtänyt että kaavoittaja on suunnitellut näin massiivisen hotellihankkeen Kuninkaan lohien vaatimusten perusteella eikä sen takia Vallinojan ehdotuksia ole otettu enemmän huomioon. Kaavoituksen tehtävänä on kuitenkin olla puolueeton ja varmistaa paras tulevaisuus alueelle.”

3.
”Antamassani mielipiteessäni ilmaisin huoleni siitä, kuinka alimitoitettuja parkkipaikat ovat asiakasmäärään nähden. Parkkipaikkoja ei olla lisätty nykyisissä suunnitelmissa. Vallinoja on diplomityössään kirjoittanut ettei myllyn alueella ole tilaa parkkipaikkojen runsaalle lisäämiselle, vaan myllylle tulevien asiakkaiden täytyy löytää autopaikat alueen ulkopuolelta. Hän on myös todennut että autoliikenteen kasvua alueella tulee hillitä ja uusia parkkipaikkoja alueelle mahtuu vain hyvin rajallisesti. Liikenneselvityksessä todetaan että parkkipaikkojen määrä vaikuttaa realistiselta, sillä lähialueen ja Viilatehtaan ja Kartanon parkkipaikkoja voidaan pitää varaventtiilinä, *mikäli Viilatehtaalla tai Kartanossa ei ole samaan aikaan suuria tapahtumia käynnissä*. Herää kysymys: minkä ihmeen takia alueelle ollaan kaavoittamassa jo kolmatta samankaltaista liiketilaa, jossa liiketoimintaa harjoittaa yksi ja sama yritys, jos parkkipaikkojen määrä on saatu selvityksessä toimimaan vain sillä oletuksella että Kuninkaan lohien nykyisten kahden tilausravintolan toiminta on alhaista? Mielestäni lähialueen parkkipaikkoja ei voi pitää “varaventtiilinä”, sillä ne ovat tälläkin hetkellä useimmiten täynnä. Myös Kuninkaan lohien edustajat ovat sanoneet ettei nykyisetkään parkkipaikat riitä alueen tarpeisiin. Kuninkaanlohien alihankkijana toimiva Eppu Blomqvist on kertonut Vallinojan selvityksessä “hän kantaa huolta alueen kulumisesta ja rakentamisesta, koska alueella on jo nyt kuluneisuutta eivätkä parkkipaikat riitä nykyisillekään kävijöille.”

- Vaadin että Myllyn asiakaspaikkoja ja hotellihuoneiden määrää vähennetään alueelle sopivaksi.
- Autoliikennettä tulee hillitä, vähentämällä asiakaspaikkoja.
- Kaavoittajan tulee ottaa huomioon lähialueen asukkaiden, Vallinojan sekä Kuninkaan lohien huolet parkkipaikkojen vähyydestä huomioon.

- Ei ole hyväksyttävää että tulevaisuudessa myllyn asiakkaat täyttävät jo nyt ruuhkaiset lähialueen parkkipaikat.
- Myllytontti tulee kaavoittaa niin, että koko toiminta säilyy tontin rajojen sisälle. Jos parkkipaikat eivät riitä suunniteltuun toimintaan, tulee pienentää suunnitelmia."

4.
"Suunnitellut uudisrakennukset eivät sovi miljööseen
Alue on asemakaavassa määrätty kyläkuvallisesti merkittäväksi alueeksi. Kyläkuvallisesti merkittävällä alueella uudisrakennusten tulee sopia olemassa olevaan rakennuskantaan.

Hotellirakennukset ovat liian korkeita. Alueella ei ole muita kolmikerroksisia rakennuksia ja kolmikerroksiset uudisrakennukset hallitsisivat maisemaa liikaa. Myllyn tulee olla päärakennus, mutta nykyisissä suunnitelmissa hotellirakennukset ulottuvat selkeästi korkeammalle kuin mylly. Tästä johtuen mylly jää uudisrakennusten varjoon. Havainnekuvista selviää, että hotellirakennusten harjakorkeus on jopa korkeammalla kuin suojeltu VPK-talon harjakorkeus, vaikka VPK:n talon lattiakorko on huomattavan paljon korkeammalla kuin hotellirakennusten. Kaavoittaja on havainnekuvissa julkaissut hotellirakennusten kahden ensimmäisen kerroksen korkeudet, mutta on jättänyt pois kolmannen kerroksen korkeuden. Uudisrakennusten korkeus on yksi olennaisimpia osia joka vaikuttaa siihen, sopivatko rakennukset miljööseen. Miksi kaavoittaja ei ole julkaissut rakennusten korkeuksia?

- Hotellirakennukset saavat olla maksimissaan kaksikerroksisia.
- Hotellirakennusten tulee sopia olemassa olevaan rakennuskantaan."

5.
"Navetta on tarkoitus purkaa ja sen tilalle rakentaa "kievari", joka sisältää saunan ja baarin. Rakennukseen on suunniteltu kolme uima-allasta, joista kaksi sijaitsisivat ulkona. Uima-altaat ovat sijoitettu koskelle päin. Uima-altaat eivät sovi koskialueelle tai kyläkuvallisesti merkittävään maisemaan. Sen lisäksi vähäpukeiset asiakkaat sekä heistä tuleva melu häiritsisivät alueella ulkoilevia ja lähialueen asukkaita.

- Vaadin että kaikki uima-altaat sijoitetaan sisätiloihin."

6.
"Myllytontti on suosittu kalastuspaikka. Kaavassa myllyn ranta-alueita on suunniteltu osittain avoimeksi alueeksi. Kaavassa on kuitenkin määrätty, että alue saadaan sulkea väliaikaisesti. On ymmärrettävää, että alue suljetaan väliaikaisesti autoilta. Vaadin kuitenkin että myös yksityisten tilaisuuksien aikoina tulee olla selkeä avoin reitti jalankulkijoille. Ymmärtääkseni Kuninkaan lohilla on samanlainen järjestely Viilatehtaalla. Viilatehtaalla he sulkevat yleisen ranta-alueen koko kulkuväylän mitalta (yleensä myös sellaisina aikoina, jolloin ei ole tapahtumia käynnissä), joka antaa sellaisen kuvan ettei jalankulkijatkaan saa liikkua alueella.

- Myllytonttia ei saa sulkea koko sisäänkäynnin matkalta, vaan tulee olla aina selkeä, avoin reitti kevyelle liikenteelle."

7.
"Alue on ainutlaatuinen ja Vantaan kauneimpia alueita. Vantaan tulisi vaalia kohdetta ja varmistaa että alue säilyy viihtyisänä ja turvallisena. Kehä III on aivan myllytontin vieressä. Myllytontti on toiminut puskurina alueella, se suojaa Vantaankosken idylliä Kehä III melulta, saasteilta ja sen runsas puusto peittää Kehä III:en etenkin kesäisin lähes kokonaan. Hankkeen massiivisuuden takia suurin osa tontin puustosta hävitetään ja koko Vantaankosken alue kärsii. Alueella on jo nyt häiritsevää lentomelua ja alueen asukkaat sekä alueella ulkoilevat tulevat kärsimään kohtuuttomasti kun alueen melu tämän hankkeen myötä kasvaa entisestään. Nykyinen melukaide ei suojaa riittävästi Kehä III melulta. Kaavassa suunnitellut

viheralueet ovat liian pieniä, eivätkä suojaa ympäristöä Kehä III tarpeeksi hyvin. Sen lisäksi kaavassa on hyvin epämääräisesti ohjeistettu viheralueista.

- Vaadin, että kaavassa määrätään, että Kehä III:en viereen rakennetaan uusi meluaita, joka tulee maisemoida ympäristöön sopivaksi.
- Vaadin, että kaavassa lisätään viheralueita.
- Sen lisäksi kaavassa tulee määrätä tarkasti se, mitkä puut on säilytettävä, ja kaavassa tulee olla tarkat määräykset istutettavista puista. Uusien istutettavien puiden tulee olla tarpeeksi suuria, jotta ne antavat suojaa. Lehtipuiden lisäksi tontille tulee istuttaa ikivihreitäpuita, jotta Vantaankosken alue pysyy suojaisena vuodenajasta riippumatta."

8.
"Hankkeen vaikutus alueen turvallisuuteen ja liikenteeseen
Suunniteltu toiminta heikentäisi liikaa alueen turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Mielestäni kaavassa ei ole ratkottu liikenteeseen ja turvallisuuteen liittyviä ongelmia. Vaadin mielipiteessäni, että kaavoituksen tulee tehdä puolueeton ja totuudenmukainen liikenneselvitys. Tämä ei selkeästi ole toteutunut. Kuninkaantie on erittäin kapea ja laskee jyrkästi. Sen lisäksi tie on ollut jo vuosien ajan suljettu toisesta päästä. Tällä hetkelläkään liikenne ei ole sujuvaa, vaan autot joutuvat jatkuvasti pysähtelemään ja väistelemään muita autoja, jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Tilanne on mahdoton talvisin tien ollessa yhä kapeampi lumen takia tai kauniilla ilmalla, jolloin alue täyttyy lenkkeilijöistä, pyöräilijöistä ja muista ulkoilijoista. Mirja Vallinoja toteaa diplomityössään ettei Kuninkaantie kestä ruuhkautumatta suurta määrää autoliikenteen lisääntymistä. Hän on tuonut myös esiin kuinka haastavaa bussien olisi kulkea myllytontille kaavaselostuksen suunnitelman mukaan ja hän on esittänyt muita vaihtoehtoja bussien pysähtymispaikalle tontille saapumisen sijaan. Hän toteaa myös, että "Kuninkaantie on kapea, ja sen mahdollinen ruuhkautuminen bussiliikenteen vuoksi on riski alueen ainutlaatuisen tunnelman säilymiselle ja kävely- ja pyöräliikenteen sujuvuudelle"."

9.
"Kaavoittaja on vastannut mielipiteessäni esittämiin huoliini ainoastaan toteamalla, että "liikenneselvitys on tehty". Liikenneselvityksessä on esitetty lukuisia parannustoimia, jotka saisivat liikenteen toimimaan sujuvammin. Parannustoimet vaatisivat sekä Kuninkaantien, että Vantaankoskentien muokkaamista. Liikenneselvitys on lisäksi selvästi tehty sillä oletuksella, että parannustoimet tehdään. Kaavassa ei ole kuitenkaan mitään mainintaa siitä, että nämä parannusehdotukset tehtäisiin. Liikenneselvityksen mukaan parannustoimien jälkeenkin "Mitoitukset ovat tiukat, mutta tämä ei aiheuta ongelmia liikenteellisesti hiljaisempina ajanjaksoina. Pienemmän kaluston käyttäminen saapumisessa Myllyn tontille on kuitenkin suotavaa, koska etelästä Kuninkaantielle kääntyminen on telibussilla hankalaa, mikäli Kuninkaantiellä on kääntymistä odottavia autoja."

- Miksi liikenneselvitys on tehty siltä pohjalta että kaksi tietä on merkittävästi paranneltu, mutta kaavoituksen aikomus ei ole kuitenkaan tehdä parannuksia?
- Vaikka parannustoimet tehtäisiin, liikenneselvityksessä on suositeltu ettei bussit kulje myllytontille. Tässä tapauksessa, jossa parannustoimia ei tehdä, ei missään nimessä saisi kulkea bussit.
- Parannustoimien karkeaksi kustannusarvioksi on annettu 145 000 e (alv 0 %), missä ei ole mukana mahdollisia kunnallisteknisiä muutoksia, pohjanvahvistuksia tai työnaikaisia järjestelyitä. Kuka maksaa parannustoimet jos parannustoimet tehdään?
- Selvityksessä on laitettu kävely- ja pyöräilijöiden yhteenlasketuksi määräksi vain 25 henkilöä/päivä. Mistä ihmeestä tämä luku on peräisin? Nykyinen liikenneselvitys on yhtä tyhjän kanssa, sillä sitä ei ole tehty todellisten lukujen mukaan."

10.
”Alue on määrätty kyläkuvallisesti merkittäväksi alueeksi, kuten myös lähialueella sijaitseva Backaksen kartano. Backaksen kartanolla on hiljattain julkaistu uusi kaava. Backaksen kaavassa on määrätty ettei linja-autot saa kulkea alueelle. Syiksi on annettu:

1. Bussit eivät mahtuisi tontille ilman mittavia muutoksia ajoreitteihin.

    - Myllykaavan liikenneselvityksen mukaan Kuninkaantietä ja Vantaankoskentietä täytyy muokata, joskin siinäkin tapauksessa että muokkaukset tehtäisiin, neuvotaan ettei myllytontille kuljeta bussilla.

2. Bussit olisivat liian vieras elementti historiallisella alueella, “kadun varrella bussit ovat siellä, missä bussien kuuluukin olla, kadulla”.

    - Myllytontti on määrätty kyläkuvallisesti tärkeäksi alueeksi ja bussit olisivat liian vieras elementti myös myllytontilla.

- Vaadin että bussit eivät saa kulkea myllytontille.”

11.
”Muut huomautukset
Antamassani mielipiteessäni ilmaisin huoleni Kuninkaan lohien taloustilanteesta. Lukujen valossa on selvää, että Kuninkaan lohien yritystoiminta on ollut vaikeuksissa usean vuoden. Mielipiteessäni totesin että vuonna 2020 Kuninkaan lohet teki tappiota 127 000 euroa, siitä huolimatta että sai erinäisiä tukia noin 200 000 euroa. Valitettavasti yrityksen liiketoiminta on edelleen pitkälti tukien varassa, sillä yritys on nostanut tukia nykyisen tiedon mukaan jopa noin 400 000 euroa.

- Edelleen kehottaisin Vantaata varmistamaan, että tällaisella yrityksellä on varaa ryhtyä näin kunnianhimoiseen hankkeeseen mukaan.”

12.
”Kaavassa sanotaan että pato voidaan purkaa osittain. Tämä olisi ehdottomasti hyvä asia. Kaavasta kuitenkin tulee selkeästi ilmi se, ettei padon purkamista ole edes lähdetty selvittämään. Padon purkaminen vaatii vesiluvan, jota ei ole haettu.

- Vaadin, että vesilupa padon purkamista varten on haettu ja päätös on julki ennen myllykaavan hyväksymistä. Jos vesilupa myönnetään, kaavan tulee velvoittaa padon osittainen purkaminen.”

13.
”Useammassa kaavaselvityksessä on oletettu että Vallinojan ehdottamat hulevesipainanteet tullaan toteuttamaan, mutta kaavassa ei ole siitä mainintaa.

- Kaavaan tulee sisällyttää Vallinojan ehdottamat hulevesipainanteen.”

Vastine

1.
Alue on yleiskaavassa (2007, 2021) varattu palveluille sekä voimassa olevassa asemakaavassa (1989) yleisten rakennusten korttelialueeksi, jolla on 2100 k-m2 rakennusoikeus. Kaavamuutoksella sallitaan julkisten palvelujen sijaan yksityisiä palveluita. Kaavaselostuksessa on esitetty hankkeen perustelut, merkittävien vaikutusten arviointi ja havainnekuvia ympäristöön sopivuudesta. Aiempiin mielipiteisiin on vastattu kaavaselostuksessa.

2.
Maisema-arkkitehtiopiskelijan diplomityö on ”ideatasoinen yleissuunnitelma Vantaankosken jatkosuunnittelun tueksi” (s. 92). Yleissuunnitelmassa 1 majoitusrakennukset ovat ”idän puolelta kolmikerroksisia ja lännen puolelta kaksikerroksisia” (s. 97), kuten kaavaehdotuksessa, jossa pohjoisin osa on kuitenkin kerrosta matalampi. Hanke mahtuu tontille asemakaavaehdotuksen mukaisesti ja voimassa olevan asemakaavan rakennusoikeuden puitteissa, kun rakennuksia on yhdistetty. Rakennus on jaettu visuaalisesti kolmeen osaan. Perspektiivit osoittavat, että kolmikerroksinen rakennus sopii Vantaankosken maisemaan, koska taaempi rakennus pienenee perspektiivissä.

3.
Diplomityön yleissuunnitelma on osin alimitoitettu. Siinä on vain 34 autopaikkaa, Wsp:n liikenneselvityksessä on 45 autopaikkaa ja asemakaavaehdotuksessa 48 autopaikkaa. Hankkeen liikennetuotos vastaa voimassa olevan asemakaavan liikennetuotosta. Palveluiden tuottaja vaihtuu kaupungin sijaan yksityiseksi toimijaksi. Tarjoutumisessa 2018 Kuninkaan Lohet oli ainoa tarjoutuja. Heille syntyy eri hankkeista synergiaa. Toiminta ja pysäköinti mahtuvat tontille. Vantaankosken itäpuolelle mahtuu rakentamattomille tonteille tarvittaessa jopa 67 lisäpaikkaa. Siten autopaikkojen määrä ei muodostu ongelmaksi. Liikenneselvitysten mukaan liikenne toimii pääosin erittäin hyvin. Alueelle on myös hyvä joukkoliikenne.

4.
Asemakaavamuutoksen päätavoite on myllyn korjaaminen toimivaan käyttöön, jolloin myllyä korotetaan. Se, että alueella ei nyt ole kolmikerroksisia rakennuksia, ei merkitse, että niitä ei voisi olla. Kaupungeissa ja kylissä on yleisesti eri korkuisia rakennuksia. Tontilla on ollut 25–40 metriä korkea masuuni. Hotelli olisi enintään noin 11 metrin korkuinen.

E Kuninkaantie Paloasema Hotelli Kehä III P

Laserkeilaukseen perustuvan havainnekuvan (s. 98) mukaisesti hotellin harja ei ylitä puuston korkeutta eikä Kuninkaantiellä olevan asuinrakennuksen harjakorkeutta ja paloasemankin harjakorkeuden vain alle metrillä. Paloaseman torni korostuu hotellia korkeampana. Kuninkaantien suunnalta hotelli jää paloaseman pohjoispuolella olevien puiden taakse. Hotelli sijaitsee notkossa Kuninkaantien rakennuksiin nähden. Hotellin piirustuksiin lisätään lattia- ja kattokorkeuksia.

Maisemaselvityksen yleissuunnitelmassa 1 majoitusrakennukset ovat ”idän puolelta kolmikerroksisia ja lännen puolelta kaksikerroksisia” (s. 97). Maisemaselvityksessä tämä on siis katsottu mahdolliseksi. Kaavaehdotuksessa pohjoisin osa on kuitenkin kerrosta matalampi. Länteen päin hotelli on osin kaksi- ja osin vain yksikerroksinen.

Uusi rakentaminen korostaa valkoista myllyä historiallisen ympäristön keskipisteenä.

Kaavaselostuksen perspektiivikuvat (s. 75) osoittavat, että hotellin kolmekerroksinen osa sopii maisemaan. Hotelli ei hallitse maisemakuvaa, koska perspektiivissä taaempi rakennus pienenee etualalla olevaan nähden. Myllyn lähellä hotelli on kaksikerroksinen. Valkoista myllyä korotetaan. Hotellista ja kievarista tulee tervanväriset. Myös navetta on nyt osin tervanvärinen ja Kuninkaantien eteläpuolelle on valmistunut musta talo.

Viitekuvia.

Päärakennus ei välttämättä ole alueen isoin eikä korkein rakennus, vaan rakennusta voidaan korostaa sijoittelulla, muodolla, värillä ja arkkitehtuurilla. Ratkaisusta esitetään havainnekuvia. Tärkeimmät näkymät ovat koskelta päin ja niistä on tehty perspektiivikuvat. Vantaankoskensillaltakin katsottuna puusto peittää nykyisen navetan ja tulevan hotellin kolmikerroksisen osan.

5.
Asemakaavassa määrätään tontin käyttötarkoitus, rakennusalat ja rakennusoikeus. Ulkoaltaat eivät sisällä kerrosalaa eivätkä tarvitse rakennusoikeutta. Rakennusten ja rakennelmien yksityiskohtaiset ratkaisut ratkaistaan rakennusluvassa.

6.
Asemakaavassa ranta-alueet on merkitty puistoksi ja suojaviheralueeksi, jotka jäävät kaupungin omistukseen. Lisäksi tontille on merkitty ulkoilureitti Kuninkaantieltä Myllymäenrannan suojaviheralueelle ja kaavamääräyksellä tontilla sallitaan ulkoilu. Vain tapahtumapuiston saa sulkea tapahtumien ajaksi.

7.
Kehä III:n melukaiteet on tehty tien parantamisen yhteydessä 2011. Puusto ei rajoita tiemelua, se vaikuttaa vain melun sirontaan. Sen sijaan rakennukset rajoittavat tiemelun ja pienhiukkasten leviämistä. Meluselvityksessä on huomioitu Kehä III:n tuleva liikennemäärä. Meluselvityksen ratkaisu on meluntorjunnan kannalta riittävä.

Kaavaan on lisätty puisto ja suojaviheralue. Kaava määrää, että maisemallisesti merkittäviä puita on mahdollisuuksien mukaan säilytettävä ja hyväkuntoista puustoa tulee säilyttää mahdollisimman paljon, tapahtuma-alueella tulee säilyttää tai istuttaa puita, ja istutettavalla alueella tulee olla puita ja pensaita, pääosin perinne- ja luonnonkasveja. Kaupungin vihertehokkuustavoite 0,9 toteutuu tontilla erinomaisesti (1,7).

8.
Ison, osaavan ja asiantuntevan kansainvälisen konsulttiyrityksen liikenneselvityksen mukaan ennusteliikenteen iltahuipputunnin liikenteellinen toimivuus on pääosin erittäin hyvä. Tontille pääsisi jopa telibussilla. Kuninkaantiellä on ollut bussiliikennettä 1980-luvun puoliväliin asti, jolloin valmistui Ylästöntien silta ja Vantaankoskensillalle tuli painorajoitus. Yksityisen asuin- ja liiketontin lunastamiseen ei ole syytä, koska bussin kääntyminen järjestyy myllytontilla eikä yhteys liiketontilta myllylle olisi esteetön, vaan vaatisi portaat. Erityisesti vanhukset ja liikuntaesteiset huomioiden bussin tulee päästä mahdollisimman lähelle tapahtumatalon sisäänkäyntiä.

9.
Mielipiteiden vastineissa ”Liikenneselvitys on tehty” sisältää myös sivunumerot, joissa liikenneselvityksen keskeinen sisältö esitetään. Lisäksi kerrotaan, että selvitys on liitteenä.

Risteyksen katusuunnitelma ja parannustoimet tehdään vasta, kun asemakaavamuutos on tullut voimaan ja hanke toteutuu. Liikenneselvityksen suositus on kolmiakselista telibussia pienempi kalusto, joka on normaali kaksiakselinen bussi, mutta Vantaankoskentien risteyksen parantaminen mahdollistaa helpommin myös telibussien kulun. Kuninkaantiellä on ollut bussiliikennettä ja kadulla saa yhä ajaa bussilla, paitsi painorajoitetulla sillalla. Kaupunki maksaa kadunparannuksen. Kaavaselostukseen lisätään, että Kuninkaantien ja Vantaanlaaksontien liittymää parannetaan kaava-alueen ulkopuolella.

Kuninkaantien korjaus Hommaksentien itäpuolella on ohjelmoitu vuodelle 2025.

Kevyen liikenteen *tulosuuntakohtainen arki-iltahuipputunnin* (klo 16–17) määrä on Wsp:n arvio ja sama kuin toisen muistuttajan tekemä kevyen liikenteen laskenta 30.6.2022, jossa arki-iltahuipputunnin aikaan Kuninkaantietä itään kulki 17 liikkujaa ja länteen 25 liikkujaa. Tulos on siis sama 25 kulkijaa / suunta / huipputunti / arkipäivä.

10.
Liikenneselvityksen mukaan tontille pääsee jopa kolmiakselisella telibussilla (14,5–15,0 m), joka on pitempi kuin pienempi tavallinen kaksiakselinen bussi (12,0–13,5 m), kunhan Vantaankoskentien risteystä parannetaan. Telibussi mahtuu kääntymään tontilla. Bussin kulku myllylle on välttämätöntä, jotta asiakkaat saadaan myllyn sisäänkäynnin luokse, näin erityisesti vanhusten ja liikuntaesteisten osalta. Matka Vantaankoskentien pysäkeiltä tontille on pitkä eikä ole esteetön. Bussi viipyy alueella vain, kun se tuo tai hakee asiakkaita ja kääntöpaikka on koskelta katsottuna myllyn takana, joten bussi ei näy merkittävästi koskimaisemassa.

11.
Rakennushankkeen talous ei kuulu asemakaavassa ratkaistaviin kysymyksiin.

12.
Padon purkaminen on selvitetty asemakaavamuutoksen tarvitsemalla tasolla. Vesioikeuden lupaa ei voi saada, jos hanke on asemakaavan vastainen. Voimassa olevassa asemakaavassa pato on suojeltu kokonaan. Asemakaava pakota purkamaan tai rakentamaan, se antaa vain oikeuden näihin toimenpiteisiin.

13.
Asemakaava ja rakennusjärjestys edellyttävät hulevesisuunnitelman tekemistä. Kaavaehdotuksessa on seitsemän hulevesimääräystä (s. 117–118). Lisäksi selostuksessa on vesihuollon suunnitteluinsinöörin mitoittama ja laatima hulevesien hallintasuunnitelma, esimerkki hulevesien hallitsemiseksi tontilla (s. 93). Hulevedet voidaan ratkaista muullakin tavalla.

Tarkistukset

Kaavaselostus on tarkistettu.

NRO 4
YKSITYISHENKILÖ

Muistutus

A.
”Muistutuksen laatijan osallisuus

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, jäljempänä ”MRL”) 65 §:n mukaan kaavaehdotus on asetettava julkisesti nähtäville. Kunnan jäsenille ja osallisille on varattava tilaisuus esittää mielipiteensä asiassa (muistutus). Muistutuksen laatija katsoo olevansa MRL:n 62 §:n mukainen osallinen, sillä hän on yksi xxx omistajista. Asemakaavaehdotus tulee palauttaa edelleen valmisteltavaksi.”

B.
”Asemakaavaehdotus on nykyisellään laadittu sovellettavan sääntelyn ja viranomaismääräysten vastaisesti:

1. Se ei perustu sen johdosta tehtyihin selvityksiin erityisesti uudisrakennusten mittasuhteiden ja alueen liikenteen järjestämisen osalta. Se ei ota huomioon yleiskaavaa sekä vaikeuttaa nykyisellään yleiskaavan toteutumista erityisesti siltä osin, kun se osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun olevan III.

Asemakaavaehdotus tulee palauttaa valmisteltavaksi myös kaavan vaikutusten seikkaperäisempää selvittämistä varten erityisesti oheisten asiakokonaisuuksien osalta:

2. Kaavamuutoksella haetaan yhden yrityksen taloudellista etua huomioimatta rakennushankkeen peruuttamatonta ympäristötuhoa Vantaankoskelle ja taloudellista rasitetta Vantaan kaupungille

3. Kaavamuutoksen suunnittelussa ei ole huomioitu Vantaankoskea virkistyskäyttäjien ehdottoman kielteistä mielipidettä hotellihankkeelle”

C.
”1. Asemakaavaehdotus ei noudata useita kulttuurihistoriaselvityksessä esitettyjä määräyksiä koskien uudisrakennusten mittasuhteita ja liikenteen järjestämistä

Kaava-asiakirjoihin kuuluvaan Vantaankosken kulttuurihistoriaselvityksen, maisema-analyysin ja alueen yleissuunnitelmaan on sisällytetty selkeä määräys, jonka mukaan uudisrakennusten harjakorkeuden tulee jäädä puiden latvojen ja Kuninkaantien yläpään paloaseman ja King’s Corner -grillikahvilan harjakorkeuksien alapuolelle.

Kulttuurihistoriaselvityksessä on määrätty yksiselitteisesti, että autoliikennettä Vantaankosken alueella tulee hillitä, ettei ainutlaatuinen historiallinen rauhantunne alueella katoa. Kyseinen selvitys toteaa, että linja-autoliikenne aiheuttaa riskin alueen ainutlaatuisen tunnelman säilymiselle. Kaava laatijan tilaama liikenneselvitys ei ole kattava. Siinä ei ole tehty ajantasaista liikennemäärien mittausta koskien ajoneuvoliikennettä ja jalankulkijoita. Selvitykseen tulisi myös kuulua arvio liikennemäärien kehityksestä pitkälle tulevaisuuteen. Kaavan laatijan suhtautuminen liikenneselvitykseen on valikoiva ja ylimalkainen – toteamus ”liikenneselvitys on tehty” kertoo olennaisen tärkeän asian välttelystä. Kuninkaantie on luokiteltu tonttikaduksi, jota ei ole tarkoitettu linja-autoliikenteeseen. Suunnitellun tapahtumakeskuksen ja hotellin aiheuttamaa autojen parkkipaikkojen tarpeen lisääntymiseen kaavan laatija on käyttänyt kyseenalaista luovuutta viittaamalla sillan itäpuolella oleviin Vantaan kaupungin parkkipaikkoihin, joilla voitaisiin tarvittaessa paikata myllytontin asiakkai-

den parkkitilan puutetta. Alueella asuva voin todeta autojen parkkitilojen olevan jo nyt täydessä käytössä viikonloppuisin, vaikka ei olisi mitään asiakastapahtumia Kuninkaan Lohien toimesta. Alueella liiketoimintaa harjoittavat tahot ovat ilmoittaneet yksiselitteisesti näiden paikkojen olevan riittämättömiä jo nykytilanteessa, joten liikenneselvitys on ilmeisen virheellinen."

D.
"2. Kaavamuutoksella haetaan yhden yrityksen taloudellista etua huomioimatta rakennushankkeen aiheuttamaa peruuttamatonta ympäristötuhoa Vantaankoskelle ja taloudellista rasitetta Vantaan kaupungille

Kaavamuutoksen taustalla on Vantaa kaupungin ja Tilausravintolat Kuninkaan Lohet Oy välinen sopimus Myllytontille rakennettavasta hotellista ja tapahtumakeskuksesta. Kaavavalmistelu on osa prosessia, eikä suoranaisesti ota kantaa kaupungin sopimuksiin kohteen taloudellisesta kannattavuudesta ja riskeistä joihin kaupunki on ajautumassa. Kaavasta päättävien tahojen on kuitenkin nähtävä kokonaisuus kaupungin ja sen asukkaiden puolesta.

Hankkeeseen liittyvän yrityksen viimeisin tilinpäätös on karua luettavaa. Suomen Asikastieto Oy:n antaman selvityksen mukaan raportin mukaan yrityksen talous on luokiteltu välttäväksi 2021 tiedoilla. Tilinpäätöksen (2021 tiedoin) tietoihin on suhtauduttava vakavuudella:

Liikevaihto	1 251 000 e
Voitto	74 000 e (sisältää 2021 koronaikaiset avustukset 241 000 e)
Vieraspääoma	1 864 000 e (josta pankkilainat 1 299 000 e)
Yrityskiinnitykset	376 000 e

Kaupungin ei pidä lähteä tukemaan riskiyritystä, minkä talous ei ole kestävällä pohjalla. Hankkeen eteneminen johtaa ainutlaatuisen koskimiljöön tuhoutumiseen ja mahdollisiin mittaviin kaupungin kannettavaksi lankeaviin pelastus/entisöimiskustannuksiin. Kaupungin tulee tehdä ulkopuolinen selvitys Tilausravintolat Kuninkaan Lohet Oy:n taloudellisesta tilanteesta ja miten hotellihankkeen kariutuminen konkurssiin tulee vaikuttamaan kaupungin toimiin."

E.
"3. Kaavamuutoksen suunnittelussa ei ole huomioitu Vantaankoskea virkistyskäyttäjien ehdottoman kielteistä mielipidettä hotellihankkeelle

Vantaankosken koskimiljöön pelastamiseksi kerättiin 2020 kansalaisadressi. Lähes poikkeuksetta 806 adressin allekirjoittajaa suhtautui erittäin kielteisesti kaikkeen lisärakentamiseen Vantaankoskella. Tavalliset vantaalaiset haluavat nauttia alueen nykyisestä rauhasta ja se heille tulee suoda samoin kuin tuleville sukupolville. "Ei hotellikylää Vantaankoskella" adressi on vahva kannanotto vantaalaisten ja Vantaankosken puolesta – se tulee huomioida kaavan käsittelyssä (Adressit.com/ei hotellikylaa vantaankoskelle)"

Vastine

B1.
Maisema-arkkitehtiopiskelijan diplomityö on ”ideatasoinen yleissuunnitelma Vantaankosken jatkosuunnittelun tueksi” (s. 92). Yleissuunnitelmassa 1 majoitusrakennukset ovat ”idän puolelta kolmikerroksisia ja lännen puolelta kaksikerroksisia” (s. 97), kuten kaavaehdotuksessa, jossa pohjoisin osa on kuitenkin kerrosta matalampi.

Liikenneselvitykset on tehnyt iso ja osaava kansainvälinen konsulttiyhtiö. Bussin kääntöpaikan ja ajoyhteyden tontilla on mitoittanut liikenneinsinööri.

Yleiskaavassa alue on palvelujen aluetta. Yleiskaava on nimensä mukaan yleispiirteinen. Uusi rakentaminen sijoittuu paikoille, joilla on ennenkin ollut rakennuksia. Yleiskaavassa ei määrätä rakennusoikeutta eikä kerroslukua. Siten alueelle voidaan kaavoittaa myös osin kolmikerroksinen rakennus. Perspektiivikuvista ilmenee, että kolmikerroksinen rakennus näyttää kosken suunnasta edessä olevaa kaksikerroksista matalammalta, koska taaempi rakennus pienenee perspektiivissä. Kosken rannalla on myös kookkaita puita.

Kaavaan on tehty kymmeniä perinpohjaisia ja seikkaperäisiä selvityksiä, joista 16 erillisinä monisivuisina liitteinä. Siten tässä kaavassa lähtökohdat ja vaikutukset on selvitetty erityisen hyvin ja vähintään tarpeellisessa määrin eivätkä lisäselvitykset ole enää tarpeen. Kaikki viranomaisten, HSY:n ja naapurien nyt myös lausunnoissa ja muistutuksissa vaaditut selvitykset on tehty.

B2.
Katso D.

B3.
Katso E.

C.
Kulttuurihistoriaselvitys ei sisällä eikä voi sisältää asemakaavaa sitovia juridisia määräyksiä, vaan kyse on maisema-arkkitehtiopiskelijan diplomityön ”ideatasoisesta yleissuunnitelmasta Vantaankosken jatkosuunnittelun tueksi” (s. 92). Yleissuunnitelmassa 1 majoitusrakennukset ovat ”idän puolelta kolmikerroksisia ja lännen puolelta kaksikerroksisia” (s. 97), kuten kaavaehdotuksessa, jossa pohjoisin osa on kuitenkin kerrosta matalampi.

Yleissuunnitelma ei sisällä harjakorkeuksien tarkastelua. Hotellin katon harja jää Kuninkaantiellä olevaa asuinrakennuksen harjaa alemmaksi, mutta ylittää paloaseman harjan alle metrin verran. Paloaseman torni korostuu hotellia korkeampana. Kuninkaantien suunnalta hotelli jää paloaseman pohjoispuolella olevien puiden taakse. Uudisrakennusten harjakorkeudet jäävät puiden latvojen alapuolelle.

E Kuninkaantie Paloasema Hotelli Kehä III. P

Liikenneselvitys sisältää liikennelaskennat 1.12.2021 klo 15–17 (selvityksen s. 4) sekä arvion Kuninkaantien liikennemäärästä 600 ajon/vrk ja arvion kevyen liikenteen määrästä 25 kulkijaa / suunta / huipputunti / arkipäivä, joka on sama kuin toisen muistuttajan kevyen liikenteen laskennassa 30.6.2022.

Liikenneselvitystä on täydennetty vuoteen 2050. Ennusteliikenteen iltahuipputunnin liikenteellinen toimivuus on tarkastelualueella pääosin erittäin hyvä (selvityksen s. 7, 8, 11).

Mielipiteiden vastineissa ”Liikenneselvitys on tehty” sisältää myös sivunumerot, joissa liikenneselvityksen keskeinen sisältö esitetään. Lisäksi kerrotaan, että selvitys on liitteenä.

Kuninkaantie on ollut osa Turun – Viipurin maantietä. Sillä on ollut bussiliikennettä 1980-luvun puoliväliin asti, jolloin valmistui Ylästöntien silta ja Vantaankoskensillalle tuli painorajoitus. Kuninkaantiellä saa yhä ajaa bussilla, paitsi painorajoitetulla sillalla.

Liikenneselvityksen mukaan autopaikkojen määrä on riittävä. Vantaankosken itäpuolelle on kuitenkin mahdollista lisätä rakentamattomille tonteille jopa 67 lisäpaikkaa (luonnos s. 104).

B2 ja D.
Yritys on osallistunut julkiseen hakuun. Hakuaika myllyn toimijaksi on ollut 11.6. – 31.8.2018. Asemakaavamuutoksessa yleisten rakennusten korttelialue Y muutetaan myös yksityiset palvelut sallivaksi palvelurakennusten korttelialueeksi P; rakennusoikeus 2090 k-m2 vastaa voimassa olevan asemakaavan rakennusoikeutta 2100 k-m2. Rakentamisen rahoitus-kysymykset eivät kuulu asemakaavassa ratkaistaviin asioihin.

B3 ja E.
Alue on yleiskaavassa palvelujen aluetta P ja asemakaavassa Y-tontti. Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen. Kaavalla sallitaan yksityisiä palveluja P kaupungin omien palvelujen Y sijaan. Rakennusoikeus vastaa nykyistä rakennusoikeutta.

Mainittu adressi on luotu 28.6.2020. Siinä on nyt 803 nimeä (25.11.2022). Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa todetaan, että mielipiteet kaavaan tulee toimittaa määräajassa kaupungin kirjaamoon. Kirjaamoon ei ole saatu mainittua adressia. Kaavaselostukseen lisätään s. 49 ja 52, vastauksena adressiin, että ”Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen.” Adressi on kaavan erillisenä liitteenä, jossa siihen vastataan.

Tarkistukset

Kaavaselostus on tarkistettu.

ASEMAKAAVAMUUTOS 002101 VANTAANKOSKEN MYLLY, VANTAANLAAKSO

Kaupunkiympäristölautakunta 7.6.2022 päätti asettaa nähtäville asemakaavan muutosehdotuksen 002101 Vantaankosken mylly, joka oli MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 22.6. – 22.8.2022.
Lausuntoja pyydettiin ja saatiin kaksi.

Lausuja	Tiivistelmä	Tarkistukset
NRO 1 Vantaan kaupunginmuseo	Tehty arkeologinen tutkimus ja rakennushistoriaselvitys. Suojeltaville rakennuksille ja padolle esitetty kattavat kaavamääräykset, joilla mahdollista turvata kulttuuri-perintökohteiden erityis- ja ominaispiirteiden säilyminen.	–
NRO 2 Uudenmaan ELY-keskus	Huomioita rakennetusta ympäristöstä, liikenteestä, meluntorjunnasta, hulevesistä ja tulvariskistä.	Tehty lisäselvityk-siä. Täydennetty kaavamääräyksiä ja kaavaselostusta.

NRO 1
VANTAAN KAUPUNGINMUSEO

Lausunto

”Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavan muutoksesta 002101 Vantaankosken mylly. Kaavamuutoksella muutetaan nykyinen myllytontti tapahtuma- ja hotellikäyttöön. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on myös mahdollistaa Vantaankosken myllyn kunnostaminen ja korottaminen sekä laajentaminen. Myllystä ja siihen liittyvästä sähkölaitoksesta suojellaan vain kiviset ulkoseinät. Tavoitteena on myös rakentaa tontille hotelli ja kievari, johon sijoittuu saunatiloja. Varastorakennus ja Kanniston tilan rakennukset on tarkoitus purkaa. Kaavamuutoksella pyritään mahdollistamaan vanhan padon osittainen purkaminen kalatien parantamiseksi, sekä sillan rakentaminen entiselle Suuren Rantatien siltapaikalle. Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Museo on aiemmin esittänyt mielipiteensä kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 31.3.2020 (VKM/030/2020) sekä asemakaavan muutoksen luonnoksesta 14.9.2021 (VKM/126/2021). Kaupunginmuseon rakennustutkija ja arkeologi on osallistunut lisäksi kulttuuriympäristön suojeluviranomaisena kaavatyön suunnittelu- ja viranomaisneuvotteluihin sekä kohdekäynteihin suunnittelualueella.

Kaupunginmuseo esitti mielipiteessään VKM/030/2020 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta arkeologisten tutkimusten tekemistä ennen kuin kaavassa voidaan esittää rakentamista muinaisjäännösalueelle. Muinaisjäännökseen kajoamista ja sen ehtoja koskevat muinaismuistolain 13 §:n mukaiset neuvottelut käytiin 16.4.2020. Neuvotteluissa todettiin, että kajoaminen muinaisjäännökseen on mahdollista vasta riittävien tutkimusten jälkeen. Vantaan kaupunginmuseo toteutti edellytetyt tutkimukset 25.5.-3.6.2020, jolloin tutkittiin arkeologisesti noin 180 m2 kokoinen alue. Museovirasto totesi 1.6.2021 kirjatussa lausunnossaan (MV/89/05.01.00/2021), että Vantaan kaupunginmuseon kaivausraportin perusteella voidaan Vantaan masuunin arkeologiset tutkimukset ja niiden dokumentointi todeta riittäviksi. Näin ollen muinaismuistolaki ei enää rajoita maankäyttöä tutkitulla alueella ja kaava voidaan näiltä osin toteuttaa suunnitelmien mukaisesti.

Vantaan kaupunginmuseo esitti OAS:sta antamassaan mielipiteessä myös, että asemakaavamuutoksen selostuksessa tulee arvioida suunniteltujen hankkeiden vaikutusta valtakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen sekä asemakaavalla suojeltuun teolliseen rakennusperintöön. Voimassa olevassa asemakaavassa on suojeltu mylly- ja siihen liittyvä sähkölaitosrakennus, Vantaankosken pato sekä Kuninkaantien varrella oleva Wanda FBK:n vanha paloasema. Museon esitti, että alueella olevasta vanhasta myllystä ja siihen liittyvästä patorakenteesta tulisi laatia rakennushistoriallinen selvitys, jotta niiden suojelun edellytykset olisi mahdollista päivittää asemakaavamuutoksen yhteydessä. Selvitys on tehty kesällä 2020 (Vantaankosken mylly ja pato. Rakennushistoriaselvitys 2020. Vantaan kaupunki).

Rakennushistoriaselvityksen perusteella pahoin tulipalossa vaurioituneesta myllystä ja sähkölaitoksesta on säilynyt vain tiiliset julkisivuseinät sekä punatiilinen piippu, jotka nekin ovat osittain sortuneet ja halkeilleet. Rakennuskokonaisuuden erityisiä vaalittavia ominaispiirteitä ovat niiden sijainti, koko ja muoto sekä ikkunoiden ja ovien aukotukset ja palossa säilyneet rakennusmateriaalit. Alkuperäinen valkoinen rappaus ja punamultamaalaus ovien ja ikkunoiden ympärillä sekä rakennuksen nurkissa ja katon alaosassa, ovat olleet rakennukselle tunnusomaisia yksityiskohtia, samoin tehdasrakennukselle tyypilliset suuret, pieniruutuiset ikkunat. Edellä mainittuja tunnusomaisia yksityiskohtia tulisi palauttaa korjausrakentamisen yhteydessä.

Vantaankosken pato on erityisen arvokas osa alueen rakennus-ja kulttuurihistoriaa. Pato on ollut olennainen osa sekä Vantaan ruukin että Vantaankosken myllyn toimintahistoriaa. Myllyn pohjakerroksessa sijaitseva osa patoa on arvokas ja hyvin säilynyt osa. Myös myllyn alla kulkevan vesiuoman sisään-ja ulostuloaukot omaavat kulttuurihistoriallista arvoa osana myllyn ja siinä toimineen sähkölaitoksen toimintoja. Etenkin padon myllyn puoleinen länsiosa on edustava 1800-luvun alkupuolen patorakenne, joka kytkeytyy olennaisena toiminnallisena osana myllyrakennuksen käyttöhistoriaan.

Lausunnolla olevan kaavamuutoksen selostuksessa on käyty asianmukaisesti läpi kaava-ratkaisun vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja havainnollistettu muutoksia tekstein sekä havainnekuvin ja -piirroksin. Alueelta puretaan myllyn heikkokuntoinen väliosa, navetta sekä Kanniston tilan autiot ja heikkokuntoiset asuinrakennukset, joita ei ole suojeltu. Myllyn länsipuolelle rakennetaan 40 hotellihuonetta kahteen ja kolmeen kerrokseen 1400 k-m2 sekä purettavan navetan paikalle kievari saunatiloineen 400 k-m2. Myllyn eteläpuolelle sijoittuu tapahtumapuisto. Suojeltua patoa puretaan osittain niin, että molemmat päät ja keskiosa jäävät entiselleen Tällöin kalatie paranee ja purkamisen maisemallinen vaikutus on vähäinen. Suuren Rantatien vanhalle siltapaikalle voidaan rakentaa uusi kävelysilta. Kosken ranta kaavoitetaan Masuunirannan puistoksi ja Myllymäenrannan suojaviheralueeksi.

Kaupunginmuseo edellytti asemakaavan luonnoksesta 14.9.2021 antamassa lausunnossaan, että suojeltaville rakennuksille on annettava yksilöidyt suojelumääräykset (VKM/126/2021). Nyt lausunnolla olevassa kaavaehdotuksessa on esitetty yksilöidyt ja kattavat asemakaava-määräykset kaikille suojeltaville rakennuksille (mylly, sähkölaitos ja paloasema) sekä pato-rakennelmalle. Laadittujen suojelumääräysten avulla on mahdollista turvata kulttuuri-perintökohteiden erityis- ja ominaispiirteiden säilyminen asemakaavamuutoksen ja tulevien korjaus- ja muutostöiden yhteydessä.”

Vastine

–

Tarkistukset

–

NRO 2
UUDENMAAN ELY-KESKUS

Lausunto

1.
”Rakennettu kulttuuriympäristö
Suunnittelualueen arvot on tunnistettu asiantuntevasti laaditussa kulttuuriympäristöselvityksessä ja siitä johdetut suojelutavoitteet on huomioitu asianmukaisin suojelumääräykin. Rakennuksista on myös laadittu asianmukaiset kunto- ja korjattavuusselvitykset, joiden perusteella myllyn huonokuntoisen väliosan (entinen höyrykattilahuone) ja piipun purkaminen vaikuttaa perustellulta. Purettavaksi esitetyistä navetasta/varastosta ja asuinrakennuksista ei ole erillisiä selvityksiä kaava-aineistossa. Kaavaselostuksen mukaan ne ovat tyhjillään ja huonokuntoiset. Käsittely kaavaselostuksessa on riittävä ratkaisu näiden rakennusten osalta.”

2.
”Uudisrakentaminen vaikuttaa muodostavan suojaisan kehän vanhan mylly-ympäristön ympärille vanhoja rakennuspaikkoja hyödyntäen. Uudisrakentaminen mahdollistaa historiallisen ympäristön korostumisen alueen keskipisteenä. Padon osittaisesta purkamisesta huolimatta siitä jää selkeästi tunnistettavia rakenteita ilmentämään sen teollisuushistoriallista todistusvoimaa. Padon maisemallinen asema säilyy myös kohtuullisen hyvin.”

3.
”Liikenne
Kaavaprosessin aikana on laadittu liikenneselvitys, jossa on huomioitu Myllyn toiminnasta aiheutuvia liikenteellisiä vaikutuksia Vantaankosken alueelle, Vantaankosken- ja Kunininkaantielle sekä KEHÄ III:lle nykytilanteessa ja vuoden 2030 ennustetilanteessa. Ennustevuotena tulisi käyttää ennemmin vuotta 2035 tai 2040, jolloin ajanjakso olisi hiukan pidempi ja myös vaikutukset tulisi huomioiduksi pidemmällä ajanjaksolla. Valtakunnallisten liikenne-ennusteiden tarkasteluaikajänne ulottuu vuoteen 2050, poikkileikkausvuotena on käytetty vuotta 2030. Liikenne-ennustetta tulisi voida peilata valtakunnalliseen ennusteeseen.”

4.
”Vantaankoskentie ja Martinkyläntie sekä ramppi Kehä III:lle ovat varareittejä ja niiden toimivuus tulee turvata myös tilanteessa, jolloin Myllyn lisäksi myös muualla Vantaankosken alueella järjestetään tapahtumia. Autopaikojen tarve ja paikoitusalueet tulee kaavaprosessissa selvittää sillä tarkkuudella, että voidaan varmistua siitä, että ympäröivät tiet eivät muodostu paikoitusalueiksi.”

5.
”Alueen sijainti on KEHÄ III ja Hämeenlinnantien [po. Hämeenlinnanväylän] eritasoliittymän välittömässä läheisyydessä on liikennemelun osalta haasteellinen, erityisesti ulkotilaisuuksien järjestämisen suhteen. Mahdolliset meluntorjuntatoimenpiteet KEHÄ III:lta aiheutuvan melun torjumiseksi ovat uudesta maankäytöstä aiheutuvia ja siten hanketoimijan kustannettavia.”

6.
”Liikenneselvityksessä on esitetty pieniä parantamistoimia vaikutusalueen liikennejärjestelyihin, ja ne ovat samoin hankkeen toiminnasta johtuen ja ovat siten hanketoimijan tai kaupungin kustannettavia.”

7.

”Meluntorjunta
Kaava-alue on erittäin voimakkaan tie- ja lentoliikennemelun aluetta. Alueella aiheutuu lisäksi melua Vantaankoskesta.”

8.
”Kaava-aineistoon on liitetty konserttimeluselvitys sekä liikennemeluselvitys, jossa on tarkasteltu alueen melutilanne vuoden 2030 ennustetilanteessa. Yleinen käytäntö on, että meluselvityksen tulisi perustua tieliikenteen ennustetilanteeseen, joka on vähintään 20 vuotta eteenpäin. Vantaankosken melun mittausraportti tulee liittää kaava-aineistoon.”

9.
”Kaavamääräyksen mukaan: "*Ääneneristävyyden lento-, tie ja koskimelua vastaan on oltava hotellihuoneissa vähintään ΔL 38 dB sekä tapahtuma-, konsertti-, liike-, toimisto- ja hiljaisissa työtiloissa vähintään ΔL 35 dB.*" ”

10.
”Kaava-aineistosta ei käy suoraan ilmi, millä perusteella tapahtuma-, konsertti-, liike-, toimisto- ja hiljaisten työtilojen ääneneristävyydestä on määrätty. Riittävän ääneneristävyyden määrittelyyn vaikuttaa mm. se, halutaanko tila suunnitella esimerkiksi puhekommunikaation kannalta toimivaksi. Kaavan valmistelussa tulisi myös varmistua siitä, että kaavassa määrätty ääneneristävyys on käytännössä mahdollista toteuttaa rakennuksen suojeluvaatimukset huomioon ottaen.”

11.
”Kaava-aineiston mukaan tontilla ei voida järjestää ulkokonsertteja lentomelun vuoksi. Kaavamääräyksen mukaan: "Rakennuksessa esitettävä musiikki ei saa häiritä ympäristöä". Kaavassa on hyvä antaa ulkokonsertit kieltävä kaavamääräys asutukselle aiheutuvan kohtuuttoman rasituksen estämiseksi.”

12.
”Hulevedet ja tulvariski
Kaavamuutoksen alueella ei ole hulevesiviemäröintiä ja valumavedet laskevat Vantaanjokeen. Kaavaselostuksen mukaan hulevedet käsitellään luonnonmukaisesti mm. imeyttämällä kaava-alueella. Kaavamääräyksiin on syytä lisätä, että piha-alueiden pinnoitteena tulee suosia vettä läpäiseviä pintoja. Hulevesien viivytykseen varattavat alueet on alustavasti osoitettava kaavassa omalla merkinnällään.”

13.
”Kaavamääräyksiin tulee lisätä, että pysäköintialueiden hulevedet on käsiteltävä öljynerottimella tai vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä.”

14.
”Hankkeessa on kiinnitettävä erityistä huomiota rakentamisen aikaisten työmaavesien käsittelyyn. Vesien kiintoaineesta tai muista haitta-aineista ei saa aiheutua samentumista tai muita vaikutuksia Vantaanjoen veden laadulle. Tämän varmistamiseksi työmaavedet on käsiteltävä myös jollain suodattavalla menetelmällä ennen eteenpäin johtamista, mikä on syytä lisätä määräyksiin. Polttoaineiden ja muiden kemikaalien varastointi ja käsittely työmaa-alueella on tehtävä erityistä varovaisuutta noudattaen.”

15.
”Kaavaselostuksessa todetaan, että *”uusi rakentaminen sijoittuu tulvan yläpuolelle”*. Kaava-alueelle tulee määrittää alin rakentamiskorkeus, jonka alapuolelle ei tule sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita tai toimintoja; ml. yhdyskuntatekniikan rakenteet. Korkeustason tulee vastata vähintään keskimäärin kerran 100 vuodessa toistuvaa tulvaa, johon tulee lisätä poikkeusolosuhteista (mm. mahdollinen jääpato) johtuva

varmuusvara 0,5…1,0 metriä. Alin rakentamiskorkeus määritelmineen tulee kirjata kaavamääräyksiin.”

Vastine

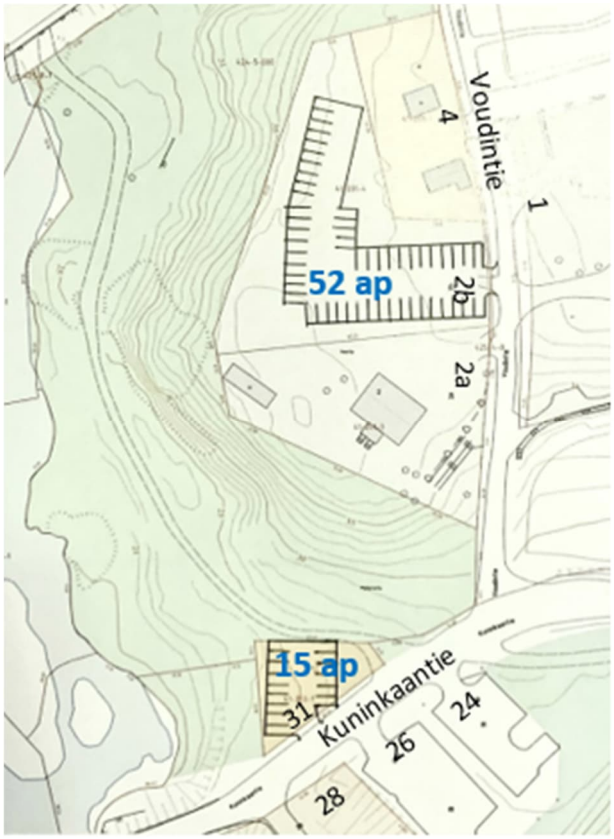
1.
Purettavat navetta/varasto ja asuinrakennukset eivät ole rakennusperintökohteita.

2.
–

3.
Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmassa MAL 2019 on esitetty, että liikennesuoritetta pienennetään tiemaksuin. Suunnitelma tähtää vuoteen 2030. MAL-suunnitelma on hyväksytty Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 28.3.2019 ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

Valtio aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Valmistelu toteutetaan yhteistyössä kuntien ja HSL:n kanssa. Päätökset ruuhkamaksujen mahdollisesta käyttöönotosta tehdään erikseen. (Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–31, 8.10.2020, kohta 11)

Liikenneselvityksissä on tarkasteltu vuosien 2030 ja 2050 liikennemääriä. Vuonna 2050 on huomioitu liikenteen hinnoittelutoimenpiteet MAL-suunnitelman 2019 ve4 mukaisesti. Kaavaan on nyt liitetty liikenne- ja meluselvitykset vuoteen 2050 (Wsp 21.11.2022, Ramboll 18.11.2022), jotka vastaavat Vantaan uuden yleiskaavan vuoteen 2050 tähtäävää maankäyttöä ja liikenneselvitystä. Liikenneselvitys peilaa valtakunnalliseen ennusteeseen niin hyvin kuin mahdollista. Väyläviraston liikennemäärät on esitetty meluselvityksessä.



4.
Martinkyläntiellä ja Vantaankoskentiellä on pysäköintikielto. Kuninkaantiellä on sallittu osin lyhytaikainen pysäköinti. Vantaankosken itäpuolella on yleinen pysäköintialue ja mahdollisuus lisäpysäköintialueiden järjestämiseen. Pysäköinninvalvonta voi tarvittaessa puuttua virheelliseen pysäköintiin.

Liikenneselvityksissä on arvioitu, että myllytontin autopaikat riittävät. Jos kuitenkin kävisi niin, että pysäköintikysyntä ylittyisi, autopaikkoja voidaan lisätä Kuninkaantie 31:n ja Voudintie 2b:n rakentamattomille tonteille jopa 67 ap, mistä on tehty oheinen luonnos. Tällöin autopaikat riittävät varmasti.

5.
Rakennusten ääneneristävyys hoituu asemakaavan ääneneristävyysmääräyksellä. Tontilla ei voi järjestää ulkokonsertteja lentomelun vuoksi. Tästä annetaan myös kaavamääräys. Muut tilaisuudet tapahtumapihalla ovat tapahtumien järjestäjien harkinnassa.

6.
Kaupunki toteuttaa Vantaankoskentien risteyksen uuden katujärjestelyn.

7.–10.
Meluselvitystä on täydennetty vuoteen 2050 ja se vastaa täydennettyä liikenneselvitystä. Lentomelu on ääneneristävyydelle määräävä. Lento- ja tiemelun ääneneristävyydestä määrätään kaupungin rakennusjärjestyksessä. Kaavaselostuksessa on esitetty lentomelun ääneneristävyysvaatimus ja rakennusjärjestyksen taulukko tiemelun huomioon ottamisesta. Vantaankosken koskimelu on myllytontin rannalla nyt suurimmillaan ison tulvan aikaan 65 dB. Koskimelu vähenee, kun patoa osittain puretaan.

11.
Lisätään kaavamääräys: Ulkokonsertteja ei saa järjestää.

12.
Lisätään kaavamääräys: Pihan pinnoitteena tulee suosia vettä läpäiseviä pintoja.

13.
Lisätään kaavamääräys: Pysäköintialueiden hulevedet on käsiteltävä öljynerottimella tai vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä.

14.
Lisätään kaavamääräys: Työmaavedet on käsiteltävä myös suodattavalla menetelmällä ennen eteenpäin johtamista. Polttoaineiden ja muiden kemikaalien varastointi ja käsittely työmaa-alueella on tehtävä erityistä varovaisuutta noudattaen.

15.
Lisätään kaavamääräys: Alin rakentamiskorkeus on + 21,0 (N2000), jonka alapuolelle ei saa sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita tai toimintoja, mukaan lukien yhdyskuntatekniikan rakenteet.
– Tämä korvaa seuraavan määräyksen: Kaikki uusi rakentaminen tulee sijoittaa +21,0 metriä meren pinnan yläpuolelle.

Tarkistukset

Täydennetty kaavan liitteeksi liikenne- ja meluselvitykset vuoteen 2020.

Lisätty kaavamääräykset:

- Ulkokonsertteja ei saa järjestää.
- Pihan pinnoitteena tulee suosia vettä läpäiseviä pintoja.
- Pysäköintialueiden hulevedet on käsiteltävä öljynerottimella tai vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä.
- Työmaavedet on käsiteltävä myös suodattavalla menetelmällä ennen eteenpäin johtamista. Polttoaineiden ja muiden kemikaalien varastointi ja käsittely työmaa-alueella on tehtävä erityistä varovaisuutta noudattaen.
- Alin rakentamiskorkeus on + 21,0 (N2000), jonka alapuolelle ei saa sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita tai toimintoja, mukaan lukien yhdyskuntatekniikan rakenteet. – Tämä korvaa seuraavan määräyksen: Kaikki uusi rakentaminen tulee sijoittaa +21,0 metriä meren pinnan yläpuolelle.

Kaavaselostusta on tarkistettu

- liikenne- ja meluselvitysten osalta vuoteen 2050, liikenteen hinnoittelu on huomioitu MAL-suunnitelman 2019 ve4 mukaisesti.
- hulevesien osalta
- lisätty lisäpaikoitusalueiden luonnos

Kaavaselostus on muutenkin tarkistettu.

Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 LIITE

Asemakaavamuutos 002101 Vantaankosken mylly
https://www.adressit.com/ei_hotellikylaa_vantaankoskelle
Adressi on luotu 28.6.2020
Henkilötiedot on poistettu tietosuojalain mukaisesti.

ADRESSI

Allekirjoittamalla tämän adressin annan luvan siihen, että xxx voi luovuttaa tällä lomakkeella antamani tiedot päätöksentekijöille.

Ei hotellikylää Vantaankoskelle

Jaa Facebookissa (820)

- Adressi
- Tiedotteet 2
- Allekirjoitukset 803
- Allekirjoittajien kommentit
- Tilastot
- Lisänäkyvyys

Me allekirjoittaneet vetoamme teihin Vantaan kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaupunginhallituksen jäsenet, kaupunginvaltuuston valtuutetut ja Tilausravintola Kuninkaan Lohien edustajat:

- LUOPUKAA HOTELLIKYLÄN KAAVOITUKSESTA JA RAKENTAMISESTA SEKÄ TAPAHTUMAKESKUKSEN PERUSTAMISESTA VANTAANKOSKEN MYLLYTONTILLE

- PITÄKÄÄ HUOLTA SIITÄ, ETTÄ VANTAANKOSKEN KUNNOSTETUSSA MYLLYSSÄ TAI SEN ALUEELLA EI JÄRJESTETÄ ALUEELLE SOPIMATONTA TOIMINTAA, KUTEN AUTONÄYTTELYITÄ, MUOTINÄYTÖKSIÄ TAI KONSERTTEJA.

Ellei allekirjoittajan kommentista muuta ilmene todettakoon, että adressin allekirjoittajat vastustavat nimenomaan hotellikylän rakentamista ja alueelle sopimattoman toiminnan järjestämistä.

Tausta

Vantaan kaupunki on aikaisemmin tarjonnut ostettavaksi Vantaankosken myllyä ja sen sivurakennuksia. Hakuprosessin perusteella toimijaksi on valittu Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy (”Kuninkaan Lohet”).

Vantaan kaupunki valmistelee nyt asemakaavamuutosta, joka mahdollistaisi kolmen hotellirakennuksen (40 hotellihuonetta ja noin 80-120 asiakaspaikkaa) ja baari-/saunarakennuksen rakentamisen Vantaankosken myllytontille (osoite Kuninkaantie 35, 01670 Vantaa).

Asemakaava mahdollistaisi myös sen, että tontilla sijaitseva kulttuurihistoriallisesti arvokkaana rakennusperintökohteena suojeltu Vantaankosken mylly kunnostettaisiin, myllyä korotettaisiin 1,2 metriä ja sitä laajennettaisiin noin 220-250 paikkaiseksi tapahtumakeskukseksi.[1]

(*Kuvassa keltaisella Vantaankosken myllytontti. Nykyisten suunnitelmien mukaan tontin pääajoväylä olisi noin punaisen x:n kohdalla.*)14.9.

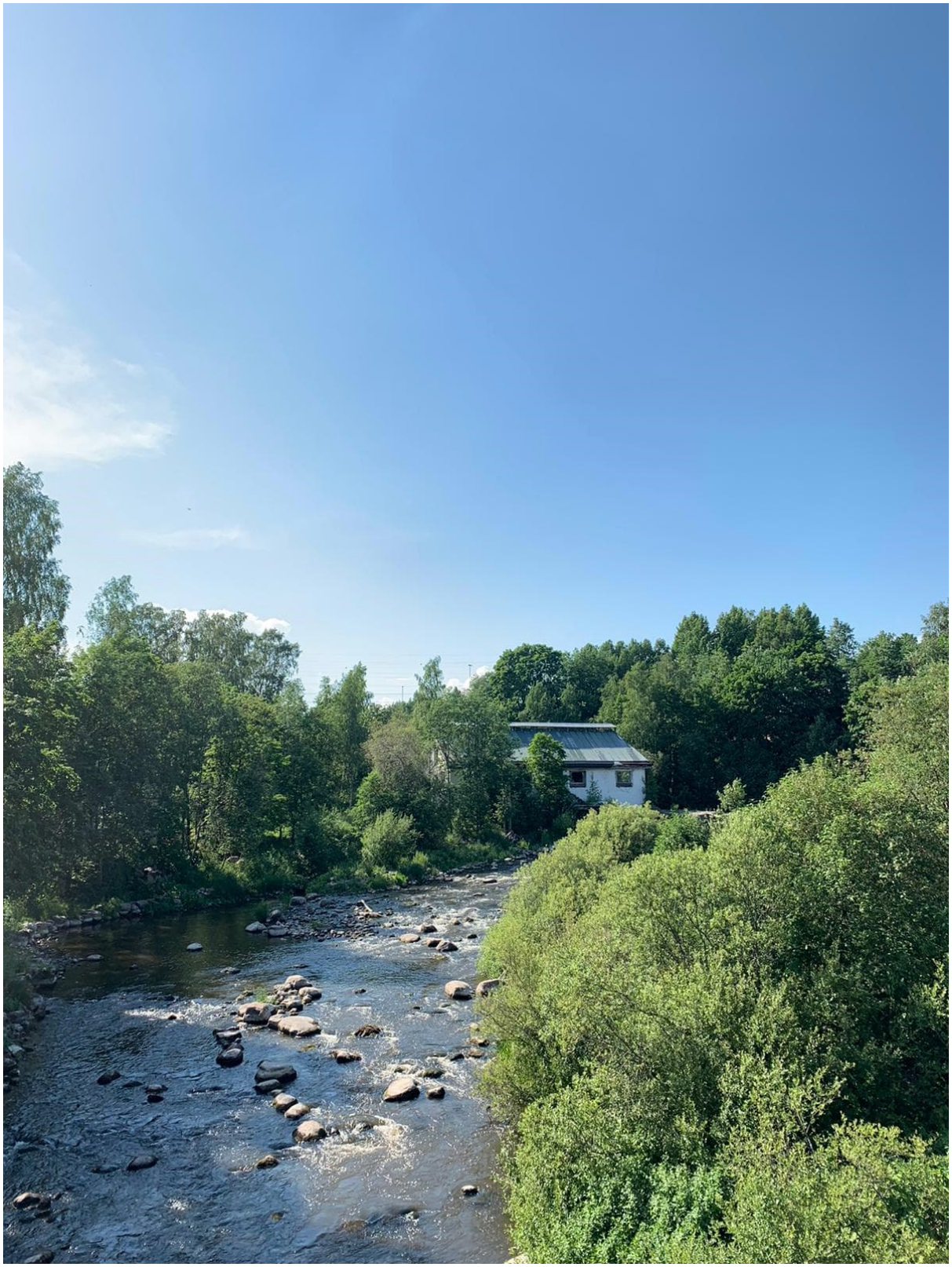
<u>Hotellikylän rakentaminen ja tapahtumakeskuksen perustaminen vahingoittaa Vantaankosken luontoarvoja</u>

Vantaankosken myllytontti on Vantaankoskelle kätketty joenrantaluonnon peittämä pieni vihreä aarre, joka sijaitsee Natura-alueeksi luokitellun Vantaanjoen välittömässä yhteydessä.

Suunnitellun uudisrakentamisen myötä sen luonnontilaista viherkasvustoa ja puustoa tulisi raivata huomattavasti. Tontilla nyt seisova puusto peittää taakseen mm. Kehä III:sen ja luo näin koko Vantaankosken alueelle luonnonmukaisemman tunnelman. Uudisrakentamisen ja puuston kaatamisen myötä kärsisi paitsi Vantaankosken myllytontti myös koko Vantaankosken alue.

Vantaankosken alue ei olisi enää entisensä.

(*Alempana 28.6.2020 kuvat Vantaankosken myllytontista ja myllytontilta. Alempia kuvia ei ole millään muotoa muokattu.*)



Uudisrakentaminen ja muut nyt suunnitellut toimet eivät kunnioita alueen kulttuurihistoriallisia arvoja

Alue kuuluu Vantaan yleiskaavan kyläkuvallisesti arvokkaaseen alueeseen (2007) ja Vantaan Yleiskaava 2020 -luonnoksen arvokkaaseen kulttuuriympäristöön, jossa yksityiskohtaisessa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Vantaankosken mylly ja sen sivurakennus on suojeltu kulttuurihistoriallisesti arvokkaina rakennusperintökohteina. Tontilla sijaitsee edelleen myös vanhan ruukin rauniot, jonka alue on luokiteltu muinaisjäännösalueeksi[2].

Vantaankosken myllytontin pääajoväylän on suunniteltu lähtevän Kuninkaantieltä (ent. Suuri Rantatie), joka on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen tie. Myös Vantaankosken myllytontin pihateiden oletetaan olevan Suuren Rantatien vanhaa perua[3].

Lisäksi myllytontin vieressä Kuninkaantiellä sijaitsee Vantaankosken silta, joka on Vantaan vanhin säilynyt maantiesilta (rakennettu vuonna 1876)[4]. Silta on suhteellisen kapea ja sen painorajoitus on 3,5 tuhatta kiloa, eli käytännössä sen saisi ylittää vain yksi henkilöauto kerrallaan.

Nyt suunnitellun kokoisen uudisrakentamisen ja sen aikaansaamien sidonnaisvaikutusten myötä Vantaankosken myllytontin luonne muuttuisi niin paljon, että olisi hankalaa, ellei jopa mahdotonta, luonnehtia aluetta kyläkuvallisesti tai kulttuurillisesti merkittäväksi.

Kapean Kuninkaantien liikenteen voidaan olettaa ruuhkautuvan. Vantaankosken sillan yli kulkee jo nyt linja-autoja läheisille tapahtumakeskuksille laittomasti ja tämä ei-sallittu linja-autojen liikennehdintä tulee lisääntymään entisestään vaarantaen näin historiallisesti merkittävän sillan kunnon.

Suunnitellut toimet tulevat pilaamaan suositun ulkoilualueen

Vantaankosken alue on luokiteltu vetovoimakohteeksi, jolla tarkoitetaan laajaa — asukkaille erityisen merkityksellistä — luonnon tai maiseman erityisarvoja sisältävää viheraluetta[5]. Alueen ympäristössä on jo tälläkin hetkellä ruuhkaa ulkoilijoista. Tontin ympäristö on pyöräilijöiden suosiossa. Sen vieressä Kuninkaantiellä kulkee yksi Vantaan kaupungin virallisista pyöräilyreiteistä[6]. Lisäksi Vantaan kaupungin mukaan alue on yksi Etelä-Suomen suosituimmista kalastuspaikoista[7].

Uudisrakentamisen ja tapahtumatilan voidaan odottaa rajoittavan alueen ulkoilumahdollisuuksia. Hotellikylän ja tapahtumatilan myötä lisääntynyt autojen ja bussien liikennehdintä alueella tekisi siitä niin ikään vähemmän houkuttelevan ulkoilualueen. Alueen edelleen kaupungistumisen voidaan myös odottaa vähentävän alueen vetovoimaa virkistyskalastuskohteena. Moottoriajoneuvojen lisääntynyt liikennehdintä ahtaalla Kuninkaantiellä lisäisi myös henkilöonnettomuuksien riskiä alueella.

(*Kuvia Kuninkaantieltä, joissa nykyisten suunnitelmien mukaan tontin pääajoväylä olisi punaisen x:n kohdalla. Ensimmäinen kuva otettu 4.4.2020 ja toinen 8.6.2020*)

Alueella ja myllyssä järjestettäväksi suunniteltu toiminta ei sovellu alueen luonteeseen

Vantaan kaupunki on edellyttänyt, että Vantaankosken myllyn toimijan tulee järjestää alueella paikan luonteeseen soveltuvaa toimintaa[8]. Tästä huolimatta Kuninkaan Lohet on suunnitellut järjestävänsä alueella autonäyttelyitä, muotinäytöksiä sekä konsertteja[9].

On sanomattakin selvää, että Vantaan myllytontin kaltaisen luonnonmukaisen ympäristön täyttämän kulttuurihistoriallisesti merkittävän alueen luonteeseen ei sovellu autonäyttelyt, muotinäytökset tai konsertit. Koska Vantaan kaupunki on edellyttänyt, että tontilla tulee järjestää sen luonteeseen soveltuvaa toimintaa, ei Kuninkaan Lohien tule saada järjestää Vantaankosken myllytontilla edellä mainittua toimintaa.

Vantaan kaupungin tulisi painottaa alueen ja ulkoilijoiden etua Kuninkaan Lohien taloudellisen edun sijaan.

Hotellikylän rakentaminen ja tapahtumatilan perustaminen ei ole tarpeellista

Hotellikylän rakentamista ei voida perustella myöskään sillä, että Vantaalla olisi tulevaisuudessa vajetta hotelleista, sillä jo olemassa oleva huonemäärä tulee kasvamaan lähiaikoina ainakin 1500 hotellihuoneella.

Esimerkiksi Myyrmäkeen on rakenteilla 322 huonetta käsittävä hotelli[10], Flamingossa on uuden lisäsiiven myötä 541 huonetta[11], Aviapolikseen on tulossa noin 300 huoneen hotelli ja runsaat 700

huonetta käsittävä Suomen suurin hotellikompleksi[12] sekä Koivuhakaan 206 huonetta käsittävä hotelli[13].

Edellä mainitun valossa on selvää, että Vantaankosken myllytontille suunnitellun 40 huoneen hotellikylän suhteellinen vaikutus Vantaan hotellien kokonaishuonemäärään on mitätön. Näin ollen ja ottaen huomioon tässä adressissa ylempänä esitetyn emme näe perusteita sille, miksi hotellikylä tulisi rakentaa.

Emme myöskään pidä tarkoituksenmukaisena perustaa Vantaankosken myllytontille tapahtumatilaa, sillä alueella sijaitsee jo kaksi tapahtumatilaa, Vanha Viilatehdas ja Kuninkaan Kartano, jotka molemmat ovat Kuninkaan Lohien omistuksessa.

Meistä Vantaankosken myllytontti tulee säilyttää osana Vantaankosken uniikkia ulkoilualuetta, eikä tehdä koko Vantaankoskesta Kuninkaan Lohien tapahtumakeidasta.

Tämä adressi toimitetaan Vantaan kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaupunginhallituksen jäsenille, kaupunginvaltuuston valtuutetuille sekä Tilausravintola Kuninkaan Lohien edustajille.

[1] Ks. Vantaankosken myllylle hotelli (nro 002101).

[2] Ks. Helsingin Sanomat, "Vantaalla aukesi hetkeksi huikea näkymä historiaan – Ikivanhat rauniot kaivettiin esiin, mutta ne lapioidaan takaisin umpeen parin päivän päästä" (20.6.2020).

[3] Ks. Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, s. 252-253.

[4] Ks. ylempi.

[5] Ks. Vantaan viheralueohjelma 2011-2020, s. 42.

[6] Ks. Länsi-Vantaan luonnosuojelualuekierros.

[7] Ks. esim. Vantaa.fi/kalastus.

[8] Ks. Vantaankosken mylly - Toimijan haku, s. 2.

[9] Ks. Vantaan Sanomat, "Vantaankosken arvorakennus saa uuden alun: myllystä suunnitellaan tapahtumataloa ja sen viereen majoitustiloja" (30.1.2020).

[10] Ks. Vantaan Sanomat, "Myyrmäen hotelli valmistuu ensi vuoden lopulla" (1.2.2020).

[11] Ks. Vantaan Sanomat, "Flamingon hotellilaajennus valmistui – tältä näyttää uusissa huoneissa" (11.1.2019).

[12] Ks. Vantaan Sanomat, "Lentoasemalle suunniteltu Suomen suurin hotelli painaa kevyesti jarrua – nyt seurataan tuleeko koronan toinen aalto" (27.6.2020).

[13] Ks. Vantaan Sanomat, "Myyrmäkeen ja Koivuhakaan rakennetaan hotelli – "Vantaa kiinnostaa alan toimijoita erinomaisen paljon"" (19.12.2018).

TIEDOTTEET 2

Helsingin Sanomissa juttua Vantaankoskesta

2020-07-14 04:19:36

Hei,
Adressimme sekä Vantaankoskelle suunniteltu hotellikylä on saanut näkyvyyttä Helsingin Sanomissa tänään. Hienoa!

Jutussa on todettu, että: "Vastustajien mielestä myllyn alue tulisi pitää virkistysalueena." Todettakoon, että adressin alkuperäisenä tarkoituksena ei ole ollut tehdä tarkkoja ehdotuksia suunnittelun, tai alueen käytön suhteen. Adressin tarkoitus on vastustaa suunnitellun hotellikylän rakentamista ja tapahtumatilan perustamista, joiden myötä muun muassa alueen ulkoilu-mahdollisuudet olisivat rajoittuneemmat.

Olemme myös äärimmäisen iloisia siitä, että vastoin mitä adressissamme todetaan Tilausravintola Kuninkaan Lohien edustaja on vihdoin kommentoinut, että heidän tarkoituksena on tuoda alueen historia näkyväksi, kunnioittaa lähiluontoa ja lisätä virkistyskäyttöä Vantaankoskella.

Näistä kommenteista huolimatta patojen "muokkaamisen" lisäksi kaipaamme edelleen konkreettisia ehdotuksia historian, lähiluonnon ja virkistyskäytön säästämiseksi. Olemme edelleen siinä uskossa, että nyt suunniteltujen toimien myötä alueen historia, lähiluonto ja Vantaankosken virkistysalue tulee pikemminkin kärsimään.

Toivommekin, että alueen suunnittelussa mukana olevat tahot tulevat jatkossa ottamaan kantaa ja tuomaan esille konkreettisia ehdotuksia koskien muun muassa seuraavia adressissakin esitettyjä asioita:

1. Mitä konkreettisia toimia tehdään sen eteen, että alueen vehreä luonne ja sen uniikit luontoarvot säilyvät?

2. Miten pidetään huoli siitä, että Natura 2000-alueeksi luokiteltu Vantaanjoki ei häiriinny suunniteltujen toimien toimesta?

3. Miten suunnitellussa mittakaavassa toteutettava uudisrakentaminen soveltuu kulttuuri-historialliseen miljööseen?

4. Miten Kuninkaantien säilyttäminen turvallisena ulkoilualueena polkupyöräilijöille ja muille ulkoilijoille on mahdollista suunniteltujen toimien myötä?

5. Miten estetään se, että linja-autot eivät aja painoraijoitetut Vantaankosken sillan yli?

6. Miten perustellaan se, että autonäyttelyt, muotinäytökset ja konsertit ovat paikan luonteeseen soveltuvaa toimintaa?

7. Miten uuden hotellikylän rakentaminen perustellaan ottaen huomioon Vantaalla jo olemassa olevan huonekapasiteetin, suunnitellun huonekapasiteetin ja valloillaan olevan taloudellisen tilanteen?

8. Miten katsotaan perustelluksi perustaa jo kolmas tapahtumatila Vantaankosken alueelle?

xxx

Adressillemme näkyvyyttä Vantaan Sanomissa

2020-07-08 06:44:11

Hei,

Kiitos paljon kaikille teille, jotka olette allekirjoittaneet adressin ja jotka koette huolta Vantaankoskelle nyt suunniteltujen toimien johdosta. Asiamme on saanut tänään kunnolla näkyvyyttä Vantaan Sanomissa.

Päätoimittaja Mia Lindström pohtii pääkirjoituksessaan sitä, kuinka paljon kulttuurimaisemaan voi kajota? (ks. https://www.vantaansanomat.fi/paakirjoitus-mielipide/2334430). Lisäksi Vantaan Sanomissa oli mainittu adressi myös erillisessä uutisessa.
(ks. https://www.vantaansanomat.fi/paikalliset/2334417).

Siteeraten Mia Lindströmiä todettakoon tähän loppuun, että: "koskimiljöötä tulisi ihannetilanteessa uudistaa maltillisesti, laadukkaasti ja luonto huomioiden". Toivotaan, että näin myös tulee tapahtumaan!

xxx

ALLEKIRJOITUKSET 803

803 allekirjoittajaa 25.11.2022 mennessä. Henkilötiedot on poistettu tietosuojalain mukaisesti. Jäljempänä tilastot allekirjoittajista.

ALLEKIRJOITTAJIEN KOMMENTIT

#9
Suuri huoli seuraavan sukupolven hyvinvoinnista. Harvoin on yhden ihmisen taloudellinen etu pilaamassa niin monen vantaalaisen virkistyskohteen.
(Vantaa, 28.06.2020)

#23
Pääkaupunkiseudun luontokohteita nakerretaan pala kerrallaan. Tässä tuhoutuisi taas lopullisesti pieni mutta merkittävä alue. Tällaiseen päättämään hankkeeseen ei pidä antaa lupaa.
(Tuusula, 29.06.2020)

#30
Ei virtavesipaikkoja voida tällaisella toiminnalla ja rakentamisella tuhota ! Tämä alue voidaan varmasti toteuttaa johonkin muualle, kuin jo valmiiksi herkässä asemassa olevan Vantaanjoen viereen/päälle
(Tampere, 29.06.2020)

#40
Maalaisjärki hoi
(Espoo, 29.06.2020)

#50
Tällainen hotellikylän tuoma ihmismäärä, liikenne ja puiden sekä kasvuston raivaaminen ei varsinaisesti edistä Vantaanjoen kunnostusta ja elpyviä taimen kantoja. Turismia voisi keskittää kalastuksen ympärille, johon tarvitaan tietenkin toimivat fasiliteetit ja hyvinvoiva joki. Uskon että taimenella Vantaa pääsee pidemmälle mitä yhdellä hotellikylällä.
(Helsinki, 29.06.2020)

#51
eiköhän tuolla kehä III:n takana löydy peltoa vaikka muille jakaa, ei meidän eniten käytettyjä ulkoilualueita tartte tuhota. hotelleja mahtuu varmasti lentokentän ympärillekkin, saa levottomat ihmiset ikkunasta ihailla niitä suurimpia ilmaston tuhoajia, missä haaveilevat istuvansa osan lomistaan 😁
(vantaa, 29.06.2020)

#58
Vantaankosken luontoarvo kärsisi ratkaisevasti. V
(Espoo, 29.06.2020)

#74
Paras puisto Vantaalaisille.
(Vantaa, 29.06.2020)

#92
Miksi tuhota ehkä suomen suosituimpia ja kalalajeille elintärkeä vesistö ja/tai sen ympäristö
(Kirkkonummi, 29.06.2020)

#95
Haluatte sitten viedä pois mukavan lenkkiympäristön koirilta ja muilta ulkoilijoilta?
(Vantaa, 29.06.2020)

#113
Ei ei ja ei Säilyttäkää luonto ja tehkää hotelli kylä jonnekin muualle kiitos.!!!!!!!
(Vantaa/tikkurila, 29.06.2020)

#116
Eiköhän hotelleita ole jo tarpeeksi, kalastus paikkoja ei.
(Vantaa, 29.06.2020)

#121
Ei hotelli kylää vantaankoskelle. Flamingo riittää jo.
(Vantaa , 29.06.2020)

#132
Näpit irti, lakatkaa raiskaamasta ulkoilualueita, tälle löytyy muualtakin paikkoja
(Vantaa, 29.06.2020)

#134
Suksikaa kuuseen suunnitelmienne kanssa 👍😑🤬
(Vantaa, 29.06.2020)

#142
Kiitos ei.
(Klaukkala , 29.06.2020)

#162
Vantaankosken alue suojelukohteeksi.
(Vantaa , 29.06.2020)

#182
Jyrkkä ei tällaiselle toiminnalle. Keskittäkää nämä asiat niihin paikkoihin, jossa ympäristö on jo pilattu, kuten Kivistön slummialue tai Jumbon ostos********. Vantaankoski on arvokas ja historiallinen ympäristö, jonne ei hotelkeja tarvita!!!!
(Nurmijärvi, 29.06.2020)

#189
Jättäkää edes tämä alue yleis alueeksi kansalaisille se on museomiljöötä ja kuuluu olla tosin korjattu, mutta ei kansoitettu rahasampo
(vantaa, 29.06.2020)

#193
Jatkuvalle luonnon ja historian tuhoamiselle pitää saada loppu.
(Vantaa, 29.06.2020)

#202
Vantaata puretaan ja rakennetaan nopeasti, mutta aikaa on riitettävä etsiä muun kuin Vantaankosken seutu tuhottavaksi. Eikö riitä, että historiallisesta Backaksesta tulee Muumimaailma, jossa lapset käyvät max kerran vuodessa?
(Vantaa, 30.06.2020)

#205
Kuulkaa ihmisten hätä luonnon puolesta. Ja myös huomioikaa se päätöksenteossa. Liikaa tuhotaan puita ja metsäkaistaleita. Luontoa täytyy varjella!
(Tuusula, 30.06.2020)

#220
Hotelleja Vantaalla riittää, mutta luontoa ei
(Vantaa, 30.06.2020)

#224
Säästäkää arvokas alue luonnontilaan. Pienimuotoinen majoitus/kahvila ok jo olemassa oleviin tiloihin. Ei uusien rakentamista. Alueen kalakanta on arvokas jopa maailmalaajuisesti katsottuna. Säästäkää alue!
(Vantaa, 30.06.2020)

#225
Tämäkin miljöö halutaan tuhota.
Osallistaminen on kaunis sana, mutta todellisuudessa asukkailla ei ole mitään sanaa mihinkään...
(Vantaa, 30.06.2020)

#226
Jätetään arvokas luontoympäristö rauhaan ja ihmisten iloksi
(Vantaa, 30.06.2020)

#245
Minkä hemmetin takii kaikki pitää pilata ja rakentaa täyteen. Eikö mitään vihreää ja kaunista pääkaupunkiseudulla saa enää olla. Joko sinne rakennetaan asuintaloja tai sit viihdettä lisää. Eikö täällä alueella ole jo noita hotelleja tarpeeksi
(Vantaa, 30.06.2020)

#255
Matkailu EI saa tallia itse Suomen matkailuvaltteja alleen, luontoa!!
(Helsinki , 30.06.2020)

#265
Kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue on syytä säilyttää arvonsa mukaisesti. Siitä ei pidä tehdä taloudellisesti tuottavaa keskusta. Sellaisia alueita löytyy muualtakin.
(Vantaa, 30.06.2020)

#268
Älkää salliko mitään lisärakentamista tuohon luontokeitaaseen.
(Helsinki , 30.06.2020)

#275
En kannata hotelliprojektia ja vaadin säilyttämään historiallisen paikan ennallaan.
(Helsinki, 30.06.2020)

#288
Ei todellakaan.
(Vantaa, 30.06.2020)

#289
Pitäisi miettiä vähän enemmän,ei luontoa sss hävittää.
(Vantaa, 30.06.2020)

#315
Hyvin tärkeä ja läheinen ulkoilualue. Turistirynnäkkö pilaisi ja roskaisi hienon luonnon.
(Vantaa, 30.06.2020)

#333
Olen asunut Vantaalla, Vantaankosken lähellä yli 40 vuotta ja kannatan että Vantaankosken alue säilytetään entisellään. Ei joka paikasta tarvitse tehdä turistirysää vaan säilyttää alue alkuperäisenä. Jos alueelle rakennetaan se pilataan täysin. Alueella on nyt jo rajoitettu liikkumista kun ravintolassa on joku yksityistilaisuus.
(Nurmijärvi, 30.06.2020)

#334
Ei enää yhtään perinne-/luontomaiseman tuhoamista. Vantaankoskena esitellään Vantaan verovoimausena perinne- ja luontokohteena. Hotellirakentsmisen/lisärakentamisen jälkeense ei enää sitä olisi.

Övre Nybackan perinnepiha-alue tuhottiin jo uudisrakennuksilla.

Jo sen jälkeen tuntui nololta olla vantaalainen. Lyhytnäköistä perinteiden tuhomista jälkipolvilta. Miksi Vantaan arvoalueita pilataan lopullisesti ja vain rahan vuoksi. Muitakin arvoja on. Raha on hetken ilo joillekin, historiaa huokuvat ulkotilat ovat arvoa kaikille.
(Vantaa, 30.06.2020)

#335
Ei hotelli kylää Vantaankosken myllytontille
(Vantaa, 30.06.2020)

#339
Ei hotellikylää
(Vantaa, 30.06.2020)

#346
Edes ideana aivan täysin älytön!!! Vantaan kauneuinta aluetta jossa liikkuu paljon ulkoilijoita ja kalastajia. Vanha myllymiljöö pitää ehdottomasti kunnostaa vanhaan loistoonsa ja tehdä siitä nähtävyys ja säilyttää luonto alkuperäisessä muodossaan! Tämä aluehan on jo historiallisesti tärkeä niin mitä ********ä liikkuu ihmisten mielessä.
(Vantaa, 30.06.2020)

#348
Viime vuosina on purettu patoja, havahduttu vaelluskalakantojen heikkoon tilanteeseen. Vantaanjoki ja Vantaankoski on erittäin tärkeä uhanalaisen meritaimenen lisääntymisalue sivupuroineen. Vaelluskalat kutevat myös Vantaankoskessa. Mitenhän lisääntynyt turismi, konsertit

ja muu toiminta vaikuttaa asiaan. Eikös Vantaan kaupunki peräänkuuluta luontoarvojaan? Entäs Tikkurilankosken hyvä kunnostustyö, eikö sama julkinen linja päde myös Vantaankoskella?
(Helsinki, 30.06.2020)

#352
Ei ikinä siihen vähään mitä on luontoa ja vanhas jäljellä. Korjata voi vanhaa kunnioittaen mutta ei mitään uusia rakennelmia....
(Vantaa, 30.06.2020)

#358
Ei hotellia koskelle
(Vantaa, 30.06.2020)

#359
Rakennussuunnittelussa ei huomioida laajoja viheralueista, rakentaminen on vain tuottoa luonnon kustannuksella. Suomessa on maata rakentaa hotelleja muualle kuin kauniiseen koskenrantaan.
(Vantaa, 30.06.2020)

#361
Ihana ulkoilualue ja alueen tunnelma ja luonnonrauha menisi pilalle.
(Vantaa, 30.06.2020)

#366
Ei ole sopivaa tuhota kulttuurihistoriallista perintöä ja valjastaa sitä markkinavoimien käyttöön😠
Vantaalla on aivan varmasti sopivampiakin kohteita käytettäväksi .
(Vantaa, 30.06.2020)

#405
Kulttuuri perinne alue.
(Vantaa, 01.07.2020)

#409
Älkää kaikkea pilatko massiivisella rakentamisella.
(Vantaa, 01.07.2020)

#411
Ei hotellia alueelle kiitos!
(Vantaa, 01.07.2020)

#415
Olen entinen pääkupunkiseudun asukas. On sääli jos tähänkin luonnonkauniille ulkoilualueelle rakennetaan. Viheralueita ja historiaa tulee kunnioittaa.
(Seinäjoki, 01.07.2020)

#419
Säilytetään luontopaikat luontopaikkoina.
(Vantaa, 01.07.2020)

#420
Ei joka nurkkaan hotellia tarvita. Pitääkö kaiki vanha historia hävittää. Kyllä tuo on säilyttämisen arvoista.
(Vantaa, 01.07.2020)

#429
Tähän ei missään nimessä saa rakentaa!!! Alue on suojeltava sen majesteettisuuden nimissä.
(Vantaa, 01.07.2020)

#431
Tilaa on muuallakin, miksi PILATA hieno miljöä?
(Vantaa, 01.07.2020)

#441
KALASTUS, ULKOILU JA LUONTO PILALLE ALUEELLA TÄMÄN HANKKEEN JÄLKEEN!! EI JATKOON
(Hyvinkää, 01.07.2020)

#444
Järki käteen.
Kaikkea luontoa ei tarvitse tuhota. Annetaan luonnon eläinten pitää kotinsa.
(Vantaa, 02.07.2020)

#450
Suomen joet on muutenkin jo pilattu ihmisen toimesta, miksi tuhota tämäkin. Alue ei myöskään ole sellainen/sellaisella alueella, jolla tekisi rahaa. Valot päälle nyt.
(Helsinki, 02.07.2020)

#475
Ei sellaista Vantaankoskelle kiitos.
(Vantaa, 03.07.2020)

#476
Älkää laittako tällästä.
(lahti, 03.07.2020)

#478
Ei ole
(Lahti, 03.07.2020)

#488
Antaa luonnon olla...
(Vantaa, 04.07.2020)

#496
Entinen Vantaalainen joka suri koulupojan suunnitelmien hidasta nousua ja sitten tuli ensimmäiset estot kiskella liikkumuseen ja nyt meinataan tuhota loputkin huh
(Lappeenranta, 04.07.2020)

#498
Koettakaa ymmärtää miten uniikki alue on, ja suosittu sekä rauhallinenen retkipaikka monille. Näitä pitää suojella, rakentamiselle on lähistöllä runsaasti tilaa.
(Vantaa, 04.07.2020)

#502
Tämän maan vesistöjä on pilattu jo Enemmän, kuin tarpeeksi!
(Espoo, 05.07.2020)

#507
Vantaankoski EI tarvitse hotellikylää, vantaankoski tarvii entisöintiä,vesistö,maasto akselille korkeintaan! pidetään ne vähäisetki vehreät virkistysalueet mitä pk-seudulla on ja panostetaan niiden laatuun ja kuntoon!
(HELSINKI, 05.07.2020)

#518
Vantaankosken kalakanta, luontomiljöö ja kulttuurillinen arvo on säilytettävä. Kyseinen hanke tuhoaa sen täysin. Hirveän paljon puhutaan vihreistä arvoista ja luontokohteiden säilyttämisestä, samalla kuitenkin tuhotaan luontoa. Ei tällaisia paikkoja ole pääkaupunkiseudulla juurikaan ja nyt sekin halutaan tuhota.
(Vantaa, 05.07.2020)

#533
Alue on suosittu ja luonnoltaan arvokas retkikohde, rakentaminen on Vantaan asukkaiden itressien vastaista.
(Inkoo, 07.07.2020)

#564
Vantaankosken on säilyttävä nykyisessä tilassaan!!!!
(Vantaa, 08.07.2020)

#565
Mikä villitys on tämä, että luonto pitää tuhota. Ihmiset ovat löytäneet kuluneena keväänä luonnon ja hakeneet sieltä virkistystä. Itse martinlaaksolaisena olen usein kuljeskellut kosken partaalla omissa aatoksissani ja palannut sieltä rauhoittuneena. Kyllähän tuo rauha ja luonto olisi mennyttä, jos tapahtumakeskus toteutuisi. Autoliikenne lisääntyisi ja epäilen, että Kuninkaantiekään ei enää olisi entisensä.
(Vantaa, 08.07.2020)

#578
Alue on liian arvokas vantaalaisille ja sitä ei pidä pilata majoitus ja tapahtumakeskusta rakentamalla. Alue pitää ehdottomasti säilyttää meidän kaikkien virkystysalueena, luonto on kaikille tosi tärkeää. Itse löydän luonnosta joka päivä lenkeilläni jotain uutta. Muutin vantaalle hesasta yli 40 vuotta sitten tikkurilan keskustaan ja olen todella järkyttynyt sen rakentamisen epäonnistumisesta, siellä ei todellakaan halua enää käydä kuin pakosta, joten järki käteen näissä hölmöissä rakennussuunnitelmissa.
(Vantaa , 09.07.2020)

#585
Paikka suunnitelluille isoille ihmismäärille liian pieni.
Maapohja ja joenvarsi kuluvat nopeasti muuttuen käyttökielto alueeksi.
(Vantaa, 09.07.2020)

#596
*EKS SITÄ HOTELLIA PYSTY TEKEMÄÄN ILMAN ETTÄ METSÄ KAATUU ?
(PAIKKA ON OIKEE HOTELLILLE MUTTA PUIDEN TUHOAMINEN TUHOAA ESTEETTISYYDEN JA KAUNIIN MAISEMAN)

*SILLOIN ON SEKÄ LUONTO ARVO ETTÄ TALOUDELLINEN HYÖTY TALLESSA ... MUISTAN KU ITE KOULULAISENA TULI KÄVELTYÄ JOSKUS TUOLLA METSÄ TAIPALEELLA JA SE ON SIINÄ MIELESSÄ HYVÄ SÄÄSTÄÄ ...

*KOSKA AINA UNISEF KERÄYKSEN YHTEYDESSÄ NE PIKKU SKIDIT KÄVELEE TON TAIPALEEN ...
(SIPOO, 10.07.2020)

#599
Hei,
Myös tulevien sukupolvien on suotavaa saada kokea aitoa ja alkuperäistä, kulttuurihistoriallisesti arvokasta luontoa kaupunkimaiseman ohessa.
(Ylöjärvi, 11.07.2020)

#612
Tätä kaunista ja rauhallista miljöötä ei tulisi missään nimessä pilata hotellilla!
(Vantaa, 13.07.2020)

#616
Ei mitään järkee tuhota klassikkoa 🤬
(Vantaa, 14.07.2020)

#626
Voisitteko jättää pääkaupunkiseudun viheralueet rauhaan!
(Helsinki, 14.07.2020)

#636
Älkää missään nimessä pilatko tätä hienoa koski aluetta! Älkääkä antako rakentaa mitään hotelli/kokoontumis paikkaa tälle alueelle. Mieluiten purkakaa padot ja tehkää kunnollisia koski ja lisääntymisen alueita arvokkaille lohikaloille.
(Turku , 16.07.2020)

#638
Eiköhän se luonnonraiskaaminen voisi loppua pikkuhiljaa.
(Kirkkonummi, 16.07.2020)

#639
Lapsuudenmaisemien tutut kalavedet on saatava kuntoon.
(Raasepori, 16.07.2020)

#674
Vetoan Vantaankosken kulttuuriperintö- historia ja luonnontilan säilyttämiseen ja vastustan hotelli kylän rakentamista alueelle.
(Vantaa, 27.07.2020)

#686
Haluan että taimenet saavat kutea rauhassa!
(Espoo, 29.07.2020)

#687
Säilyttäkää Vantaankoski sellaisenaan kun se onkin. Jos hotellikylä tulee kalastus kärsii todella paljon ja näin nuorilta sekä aikuisilta loppuu vapaa ajan vietto.
(Helsinki, 31.07.2020)

#696
Tapahtumatiloja ja majoitustiloja on pääkaupunkiseudulla riittävästi. Tai jos niitä tarvitaan lisää, niitä ei tule rakentaa luontoarvoiltaan ja kulttuurihistorialtaan arvokkaalle paikalle kyseisessä mittakaavassa, joka käytännössä pilaisi alueen.
(Helsinki, 05.08.2020)

#700
Luonto kunniaan
(Janakkala , 06.08.2020)

#738
Näin rauhallinen alue pääkaupinkiseudulla on harvinainen.
Vastustamme hotellin rakentamista!
(Helsinki, 16.10.2020)

#771
vantaankoski on muutenkin niin huonossa kunnossa sen huomaa lohikalojen määrästä vanhankaupunginkoslen pato kuuluisi purkaa myös jotta lohikalat eivät kuolisi kun ne osuu padon alla oleviin kiviin.
(Helsinki, 16.05.2021)

#779
Ei saa pilata hienoa paikkaa
(Espoo , 02.06.2021)

#785
Haistakaa ***** pitääkö se aina luontoa raiskaa hävettää moinen ajatus edes
(Kerava , 29.06.2021)

#790
Kiitos tästä adressin järjestämisestä!
(Vantaa, 12.07.2021)

#792
Pyydän- älkää pilatko tätä kaunista luontokohdetta..tämä on monelle rakas paikka, jonne tullaan rauhoittumaan.
(Vantaa, 18.07.2021)

#793
Tämmöisiä luontokohteita tulisi vaalia eikä pilata
(Vantaa, 21.07.2021)

TILASTOT

Paikkakunta	Allekirjoitukset
Vantaa	509
Helsinki	134
Espoo	31
Lahti	8
Hyvinkää	7
Turku	7
Nurmijärvi	6
Tampere	5

Päivämäärä	Allekirjoitukset
08.06.2022	1
27.05.2022	1
26.09.2021	1
23.09.2021	1
21.09.2021	1
19.09.2021	3
17.08.2021	1
16.08.2021	1
10.08.2021	1
08.08.2021	2
21.07.2021	2
18.07.2021	1
13.07.2021	1
12.07.2021	1
10.07.2021	1
09.07.2021	1
05.07.2021	1
04.07.2021	1
29.06.2021	1
13.06.2021	1
11.06.2021	1
06.06.2021	1
04.06.2021	2
02.06.2021	1
29.05.2021	3
22.05.2021	3
17.05.2021	1
16.05.2021	3
15.05.2021	1
14.05.2021	1
10.05.2021	1
09.05.2021	1
08.05.2021	4
19.04.2021	1
17.04.2021	1
13.04.2021	1
12.04.2021	2
10.04.2021	1
04.04.2021	1
31.03.2021	1
14.02.2021	1
12.02.2021	1
24.12.2020	1
09.12.2020	1
20.11.2020	1
06.11.2020	1
01.11.2020	2
29.10.2020	2
24.10.2020	1
18.10.2020	3
16.10.2020	1
14.10.2020	1
12.10.2020	1
09.10.2020	1
27.09.2020	2
24.09.2020	1
22.09.2020	1
21.09.2020	2
10.09.2020	1
05.09.2020	1
02.09.2020	3
28.08.2020	1
25.08.2020	1
20.08.2020	1
19.08.2020	1
18.08.2020	3
17.08.2020	4
15.08.2020	3
14.08.2020	3
13.08.2020	1
10.08.2020	1
09.08.2020	1
08.08.2020	1
07.08.2020	2
06.08.2020	3
05.08.2020	5
03.08.2020	2
02.08.2020	1
31.07.2020	3
29.07.2020	3
28.07.2020	9
27.07.2020	2
25.07.2020	2
24.07.2020	5
23.07.2020	4
21.07.2020	4
19.07.2020	8
18.07.2020	6
17.07.2020	2
16.07.2020	6
15.07.2020	4
14.07.2020	17
13.07.2020	4
12.07.2020	6
11.07.2020	7
10.07.2020	7
09.07.2020	14
08.07.2020	37
07.07.2020	7
06.07.2020	12
05.07.2020	20
04.07.2020	19
03.07.2020	25
02.07.2020	12
01.07.2020	44
30.06.2020	198
29.06.2020	184
28.06.2020	14

VASTINE

Tausta
Kaavaehdotus on yleiskaavan mukainen. Kaavalla sallitaan rakentaa yksityisiä palveluja kaupungin omien palvelujen sijaan. Rakennusoikeus vastaa nykyistä rakennusoikeutta.

Myllyn toimijaksi on järjestetty julkinen haku 2018.

Kaavan osallistumiset on järjestetty 6.2. – 31.3.2020 ja 5.8. – 14.9.2021. Asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa todetaan, että kaavan mielipiteet tulee toimittaa määräaikana kaupungin kirjaamoon. Adressia ei ole saatu kirjaamoon.

Museovirasto 26.2.2010 edellytti myllyn korjaamista. Rauniona säilyttämisen edellytykset ovat huonot ja rakennus lopulta tuhoutuu, jos sitä ei korjata (tarkemmin kaavaselostuksessa s. 97). Myllyn korottaminen on tarpeen myllyn muuttamiseksi tapahtumakeskukseksi. Toimenpide on perusteltu kaavaselostuksessa.

Hotellikylään rakentaminen….
Alue on yleiskaavassa palvelujen aluetta P ja asemakaavassa Y-tontti, ei virkistysaluetta.

Tontille ei tule enempää rakentamista, kuin tontilla on jo nyt rakennusoikeutta. Uusi rakentaminen sijoittuu paikoille, joilla on ennenkin ollut rakennuksia. Rakentaminen ei koske Natura-alueeseen.

Vantaankosken rannalla tonttia muutetaan puistoksi ja suojaviheralueeksi. Tontilla saa edelleen ulkoilla ja tontin läpi merkitään ulkoilureitti. Maisemallisesti merkittäviä puita on mahdollisuuksien mukaan säilytettävä ja hyväkuntoista puustoa tulee säilyttää mahdollisimman paljon. Tontilla on myös istutettavia alueita.

Uudisrakentaminen ja muut suunnitellut toimet…
Masuunin arkeologinen kaivaus on tehty 25.5.– 3.6.2020, joten se ei ole enää muinaisjäännös.

Kuninkaantien tämä osuus on 1870-luvulta, se on entistä Turun – Viipurin maantietä. Suuri Rantatie on kulkenut sillalla padon pohjoispuolitse. Myllytontilta Suuri Rantatie on hävinnyt.

Kaavaselostuksessa on perspektiivikuvat, joista ilmenee, että uudisrakentaminen vanhoille rakennuspaikoille sopii Vantaankosken maisemakuvaan.

Tehty liikenneselvitykset, joiden mukaan liikenne toimii pääosin erittäin hyvin. Bussit saavat yhä kulkea Kuninkaantiellä, paitsi Vantaankoskensillalla, jonka painorajoitus on 1980-luvulta.

Suunnitellut toimet…
Alueen liikenne ei lisäänny siitä, mitä voimassa olevan asemakaavan julkinen rakentaminen tuottaisi.

Alueella ja myllyssä järjestettäväksi suunniteltu toiminta…
Autoesittelyt ovat lehdistölle ja maahantuojille, ei yleisölle, ja paikalla on enintään viisi autoa. Kuluttajille autoja esitellään autoliikkeissä ja automessuilla. Viilatehtaalla on jo nyt autoesittelyjä, muotinäytöksiä ja konsertteja eivätkä ne häiritse. Alueella ei järjestetä ulkokonsertteja lentomelun vuoksi.

Hotellikylän rakentaminen ja tapahtumatilan perustaminen…
Vantaalla on maan suurin majoitustilojen käyttöaste. Vantaan kaupunki kasvaa huomattavasti, joten myös palvelujen tarve alati kasvaa.

Adressin kerääjää pyydetään ilmoittamaan vastine muille allekirjoittajille.

Äänestys Raportti

Kaupunginhallitus 30.1.2023

Äänestyksen tiedot

Kokous: Kaupunginhallitus 30.1.2023

Aiheen nimi: § 13 Asemakaavan muutos 002101 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 18 Vantaanlaakso, 41 Viinikkala / Vantaankosken mylly

Äänestyksen nimi: Jaa=Käsittelyn jatkaminen Ei=Palauttaminen

Äänestyksen aihe:

Äänestys alkaa: 30.1.2023 15.44.33

Äänestys päättynyt: 30.1.2023 15.45.12

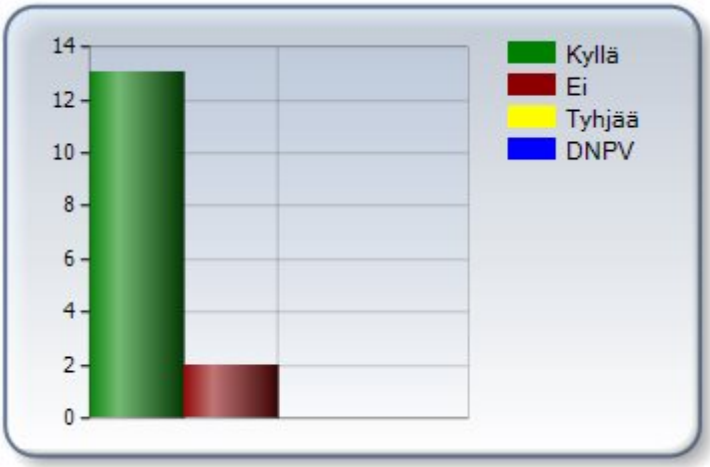
Äänestyksen kokonais tulokset

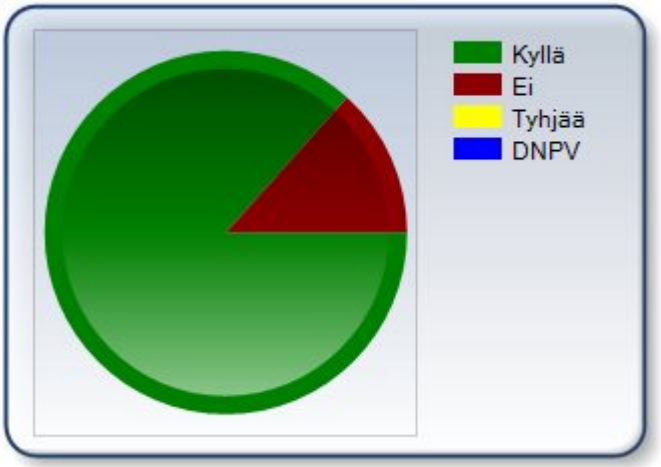
Osallistujat:

Paikalla	15	

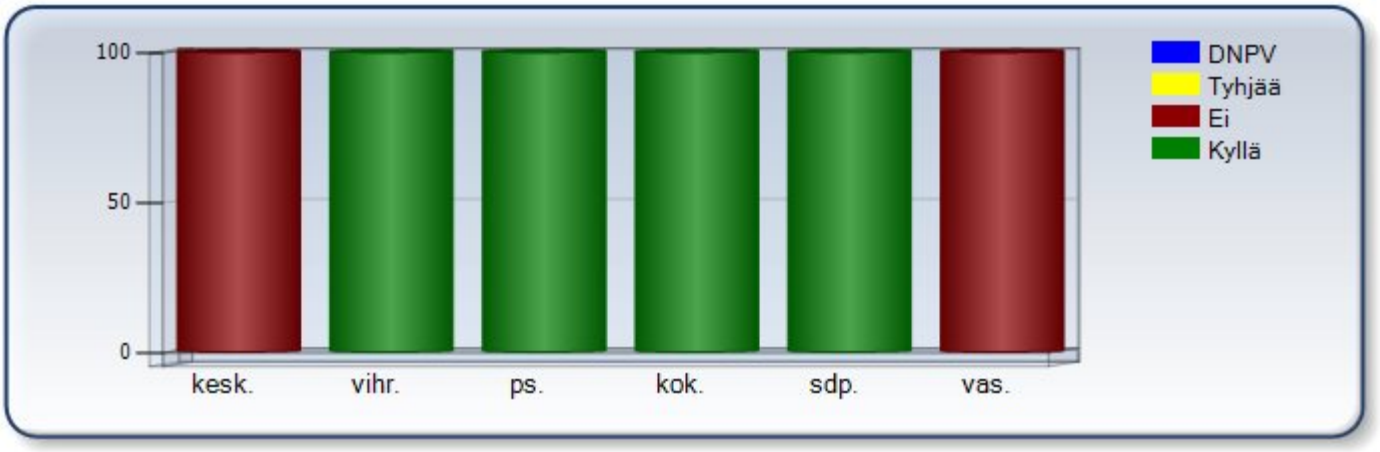
Äänet:

JAA	13	86,6%
Ei	2	13,4%
Tyhjää	0	0%
DNPV	0	0%





Puolueiden äänestys tulokset



kesk.

Jaa	0
Ei	1
Tyhjää	0
DNPV	0

kok.

Jaa	4
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

ps.

Jaa	3
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

sdp.

Jaa	4
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

vas.

Jaa	0
Ei	1
Tyhjää	0
DNPV	0

vihr.	
Jaa	2
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

Henkilökohtaiset Äänestys tulokset

Jaa	
Abdi	sdp.
Kasonen	kok.
Kaukola	sdp.
Lundell	ps.
Multala	kok.
Norrena	vihr.
Orpana	kok.
Rokkanen	kok.
Saimen	ps.
Tahvanainen	sdp.
Tammi	sdp.
Valtanen	vihr.
Virkamäki	ps.

Ei	
Karinen	vas.
Luokkala	kesk.

14 § **Asemakaavan muutos 002484 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10**

VD/749/10.02.04.00/2021
TeA/TLA/TKA/JKÖ/VIK/MT

Ainontie 5 varastorakennusten korttelialue muuttuu nk. entistä Tukon keskusvarastorakennusta muuntaen teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi, jonka koilliskulmaan liitetään osuus Kehä III:n maantiealueesta. Tontin kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m² säilyy ennallaan. Päivittäistavarakaupan tiloja ei sallita.
Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan vastaamaan poikkeamispäätöksen mukaisesti v. 2015 toteutunutta tilannetta muuttamalla erillispientalojen korttelialue asuinrakennusten korttelialueeksi. Uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 1 082 k-m² eli 42 k-m² enemmän kuin kumoutuvassa asemakaavassa.

Asemakaavamuutos koskee osia kortteleista 12010 ja 12300, kaupunginosassa 12 Hämeenkylä. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osia kortteleista 12010 ja 12300, kaupunginosassa 12 Hämeenkylä.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osaa korttelista 12300 kaupunginosassa 12, Hämeenkylä.

Alue sijaitsee Myyrmäen suuralueella Hämeenkylän kaupunginosassa Kehä III:n ja Vihdintien liittymän lounaispuolella Ainontien varrella.

Hakija
Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5.

Maanomistus
Vantaan kaupungilla ei ole maanomistusta kaavamuutoksen alueella.
Ainontie 5 varastokiinteistön 92–12–300–2 sekä kumoutuvan asemakaavan Kehä III:n maantien alueelle ulottuvan kiinteistön 92–12–300–1 omistaa Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5.
Kehä III:n ja Vihdintien eritasoliittymän maantiealueen kiinteistön 92–895–2–30 omistaa Suomen valtio.
Ainontie 10 asuinkiinteistön (92–12–10–2) omistaa As Oy Vantaan Ainontie 10.

Valmistelu
Kaupunki on laatinut asemakaavamuutoksen. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavamuutosehdotuksen viitesuunnitelmien ja selvitysten valmisteluun ovat osallistuneet Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 (Kesk. Eläkevak. Ilmarinen) konsultit Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy, A1 Arkkitehdit Oy, Genpro Solutions Oy, Harju-Soini maisemasuunnittelu sekä Ramboll konsulttina.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa Ainontie 5 on kaupallisten palveluiden aluetta KM ja Ainontie 10 pientaloaluetta A3. Kaavamuutosalue sijaitsee L_{DEN} 50–55 dB lentomeluvyöhykkeellä 3 (m3).

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa (ei lainvoimainen) Ainontie 5 on kaupallisten palvelujen aluetta KM, jolle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen

erikoiskaupan suuryksiköitä. Ainontie 10 on pientalovaltaista asuinaluetta AP. Kaavamuutosalue on L_{DEN} 50–55 dB lentomeluvyöhykettä 3 (L3).

Asemakaavamuutos
Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 on hakenut asemakaavan muuttamista siten, että entinen Tukon keskusvarastorakennus voitaisiin muuntaa teollisuus-, varasto- ja liikerakennukseksi. Rakennus on ollut pitkään vajaakäytöllä eikä ilman kehittämistä vastaa elinkeinoelämän nykytarpeita. Rakennuksen länsiosaan sijoittuisi mm. iso rautakauppa. Ainontie 5:n nykyisen rakennuksen muuntaminen uusiin käyttötarkoituksiin toteuttaa Vantaan Resurssiviisauden tiekarttaa sekä tukee Vantaan tavoitetta vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä ja lisäämällä työpaikkojen määrää Vantaalla.

Ainontie 5 varastorakennusten korttelialue (TV) muutetaan teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi (TKL) ja tontin koillisosaan liitetään 1 143 m^2 osa Kehä III:n maantiealueesta. Korttelialueen uusi pinta-ala on n. 9,09 ha. Tontin kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m^2 säilyy ennallaan. Rakennusoikeudesta saa 19 % toteuttaa paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikkönä (km19%) mutta ei päivittäistavarakaupan tiloina. Rakennusten kerroslukua ei rajoiteta. Julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan sallittu enimmäiskorkeus tarkistetaan nykyisen N2000-korkeusjärjestelmän mukaiseksi.

Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan Vantaan kaupungin aloitteesta vastaamaan poikkeamispäätöksen 12–0062–14–POP mukaisesti toteutunutta tilannetta. Tontille on erillispientalojen sijaan v. 2015 rakennettu kaksikerroksinen luhtitalo ja asemakaavassa osoitettu kokonaisrakennusoikeus on ylittynyt 42 k-m^2.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 9,35 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 041 k-m^2. Kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä korttelitehokkuudella e=0,64 on 60 082 k-m^2 eli se kasvaa 41 k-m^2.

Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti hulevesien hallinnan ja viherkertoimen osalta. Asemakaavamuutoksen yhteydessä laaditaan myös tonttijako ja tonttijaon muutos, jolloin Ainontie 5 korttelissa 12300 muuttuu tontiksi nro 4.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 18.3.2021.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu 10.–11.4.2021 Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä ja viranomaiskannanottoja saatiin viisi kappaletta. Niiden sisällöistä on tiivistelmät kaavaselostuksessa (kohta 3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus).

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy Ainontie 5:n osalta maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 20.9.2022 § 14

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville 30 päiväksi 20.9.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002484 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 10.10.2022 § 32

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) asetetaan MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville 30 päiväksi 20.9.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002484 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 26.10.–24.11.2022. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 10.10.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 2 (Fingrid Oyj, Uudenmaan ELY-keskus) ja saatiin 2 kappaletta.
Lausunnoille on tämän päätösasiakohdan liitteenä erilliset vastineet.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen kaavaselostusta on Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon vuoksi tarkistettu liikennejärjestelmän sekä Varisto-Petikko-yritysalueen ja siihen sisältyvän Hämeenkylän pohjoisosan liiketilojen mitoituksen osalta.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 11.1.2023.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 20.9.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002484 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Sopimus
Asemakaavamuutosta koskeva maankäyttösopimus on allekirjoitettu 20.1.2023.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 14

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 20.9.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002484 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 20.9.2022
- Asemakaavamuutoksen selostus 20.9.2022, tarkistettu 17.1.2023
- Lausunnot ja vastineet 17.1.2023

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132,
kaavasuunnittelija Jukka Köykkä, p. 050 302 9283
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002484

Päiväys
Datum

20.9.2022

Vantaan kaupunki

AINONTIE 5 JA 10

Kaupunginosa 12, Hämeenkylä

Asemakaavan muutos
Osat kortteleista 12010 ja 12300.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 12300.

1:2000

Vanda stad

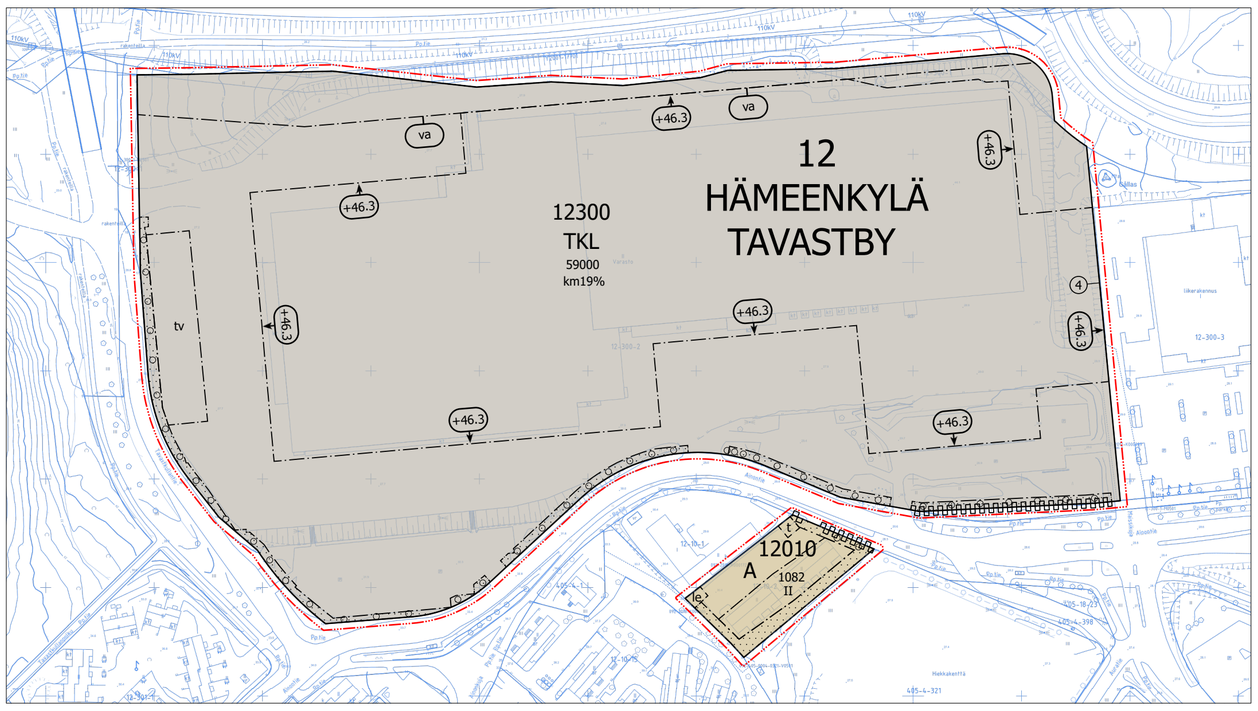
AINOVÄGEN 5 OCH 10

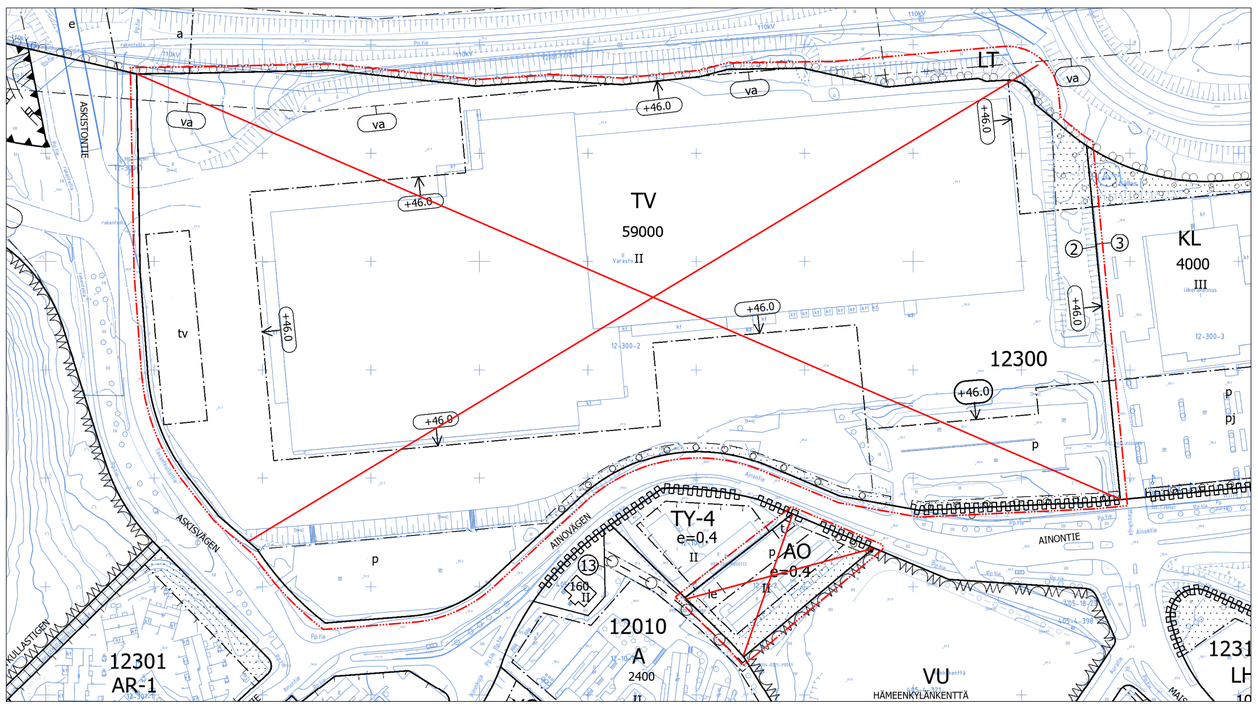
Stadsdel 12, Tavastby

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteren 12010 och 12300.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 12300.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ: / **DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:**

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva. / **Linje 3 m utanför planområdets gräns.**

A

Asuinrakennusten korttelialue. / **Kvartersområde för bostadshus.**

Asuinrakennusten, piharakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan, kaupunkikuvaltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja ilmeeltään yhtenäisiä. Erityisesti tulee huomioida näkymät Ainontien suunnasta. / Bostadshus, gårdsbyggnader, konstruktioner och staket ska vara högklassiga till arkitekturen, stadsbilden och materialet och ha ett enhetligt utseende. Särskilt vyerna från Ainovägen ska tas i beaktande.

Rakennuksissa tulee olla harjakatto. / Byggnaderna ska ha sadeltak.

Tontin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,9. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla. / Tomtens gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,9. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Tontin kaakkoisrajalle tulee istuttaa pensasaita. / En häck med buskplantor ska planteras på tomtgränsen i sydöster.

Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. / Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB. / Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller ska i bostadsrummens ytterhölje vara minst 35 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärä:
kerrostalot 1,1 ap / asunto
Pientalot 1,5 ap / asunto

Minimiantalet bilplatser:
höghus 1,1 bp / bostad
småhus 1,5 bp / bostad

TKL

Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialue. / **Kvartersområde för industri-, lager- och affärsbyggnader.**

Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto-, toimitila-, toimisto- ja liikerakennuksia sekä niiden yhdistelmiä. / I kvartersområdet får det byggas industri-, lager-, verksamhets-, kontors- och affärsbyggnader, samt kombinationer av dessa.

Korttelialueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. / I kvartersområdet får placeras en stor detaljhandelsenhet.

Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja. / Affärslokalerna för detaljhandel får enbart vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa. / Dagligvarubutiker får inte placeras i området.

Korttelialuetta ei saa käyttää avovarastointiin. Vähittäiskaupan noutopihatoiminta on sallittu. / Kvartersområdet får inte användas för öppen lagring. Verksamhet i anslutning till detaljhandelsbutikens upphämtningsgård är tillåten.

Rakennukset, autopaikat, väestönsuojat ja palomuurit saavat korttelialueella sijaita tonttijaosta riippumatta. / Byggnader, bilplatser, skyddsrum och brandmurar får i kvartersområdet placeras oberoende av tomtindelningen.

Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle. / Tekniska utrymmen och maskinrum för ventilation får placeras ovanom yttertaket.

Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto kunkin voimajohdon omistajalta. / Om byggande som förläggs till ett kraftledningsområde ska ett utlåtande om korsande ledningar skaffas från respektive kraftledningsägare.

Voimajohtoalueella kasvillisuus tulee valita siten, ettei kasvukorkeus ylitä neljää metriä. / Växtligheten i kraftledningsområdet ska väljas så att vegetationen inte överstiger fyra meter.

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla. / Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä. / Jordvärme kan utnyttjas på tomten.

Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia. / Solpaneler och andra energisparande och -producerande lösningar ska gynnas.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n ja Ainontien suunnista. / Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Ring III och Ainovägen ska tas i beaktande.

Korttelialueen maantien alueen puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle. / Kvartersområdets fasader, belysning samt parkerings- och trafikområdena på den sida som är vänd mot området för landsväg får inte orsaka bländning mot Ring III så att trafiksäkerheten äventyras.

Korttelialue tulee rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus. / Kvartersområdet ska avgränsas mot gatuområdena med urbana konstruktioner och planteringar som stadsbildsmässigt och arkitektoniskt håller hög klass. Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomterna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.

Rakennuksen julkisivu tulee jakaa Kehä III:n puolella vähintään 50 metrin välein erilaisiin osiin käyttämällä arkkitehtuurin keinoja, materiaaleja, värejä, aukotusta, valaistusta ja kasvillisuutta. / Byggnadens fasad ska mot Ring III delas upp i olika delar med minst 50 meters mellanrum med arkitektoniska medel, material, färger, öppningar, belysning och växtlighet.

Rakennuksen liiketilaosia tulee korostaa. / Byggnadens affärslokalsdelar ska framhävas.

Rakennuksen etelä- ja länsijulkisivut tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat jäsennellyn näkymän alueen pientalojen suuntaan. / Byggnadens södra och västra fasader ska utformas så att de bildar en strukturerad vy mot områdets småhus.

Rakennuksen julkisivut tulee jäsennellä sisäänkäyntejä korostaen. / Byggnadens fasader ska struktureras med betoning på entréerna.

Toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB. / I kontorslokaler och motsvarande tysta arbetsrum ska ljudisolering ΔL mot flyg- och trafikbuller i ytterhöljet vara minst 30 dB.

Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat. / Vid placeringen och konstruktionen av reklamanläggningar ska särskild hänsyn till stadsbildaspekter tas.

Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille. / Från byggnaden ska en smidig och trygg gångförbindelse till hållplatser för kollektivtrafik ordnas.

Ainontieltä tulee olla vähittäiskaupan pääovelle kiveyksin ja istutuksin muista piha-alueista erotettu kevyen liikenteen yhteys. / Från Ainovägen ska det till detaljhandelsbutikens huvudentré finnas en gång- och cykeltrafikförbindelse som avskilts från övriga gårdsområden med stenläggningar och planteringar.

Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. / Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. / Dagvatten i områden med tung trafik ska behandlas i sand- och oljeavskiljningssystem.

Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta. / De system som hanteringen av dagvatten förutsätter får vara belägna oavsett tomtindelningen.

Korttelialueella tulee olla vähintään 340 autopaikkaa. / Kvartersområdet ska ha minst 340 bilplatser.

Polkupyöräpaikkoja on toteutettava vähintään 130 kpl. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia. / Minst 130 st. cykelplatser ska byggas. Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsning.

Autopaikat tulee jäsentää runkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi. / Bilplatserna ska delas in med hjälp av stamträd och buskar i enheter på högst 40 bilplatser.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja. / **Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**

Osa-alueen raja. / **Gräns för delområde.**

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja. / **Riktgivande gräns för område eller del av område.**

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.**

12 — **Kaupunginosan numero.** / **Stadsdelsnummer.**

HÄME — **Kaupunginosan nimi.** / **Stadsdelens namn.**

12300 — **Korttelin numero.** / **Kvartersnummer.**

59000 — **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.** / **Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**

km19% — **Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää vähittäiskaupan suuryksikköä varten.** / **Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggrätten som får användas för en stor detaljhandelsenhet.**

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.**

+46.0 — **Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.** / **Högsta höjd för skärningspunkten mellan fasad och vattentak.**

Rakennusala. / **Byggnadsyta.**

tv — **Varastorakennuksen rakennusala.** / **Byggnadsyta för lagerbyggnad.**

t — **Ohjeellinen talousrakennuksen rakennusala.** / **Riktgivande byggnadsyta för ekonomibyggnad.**

le — **Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.** / **Riktgivande del av område som ska reserveras för lek och utevistelse.**

Istutettava alueen osa. / **Del av område som skall planteras.**

Säilytettävä/istutettava puurivi. / **Trädrad som skall bevaras/planteras.**

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. / **Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

va — **Vaara-alue.** / **Faroområde.**

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
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 13.12.2022 12.59

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 16.1.2023 15.11

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002484 AINONTIE 5 JA 10

HÄMEENKYLÄ

ARKKITEHTITOIMISTO SILTANEN JA LAAKSO OY

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 20.9.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002484. Kaavoitus on tullut vireille 18.3.2021. Selostusta on tarkistettu 17.1.2023.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

osat kortteleista 12010 ja 12300 kaupunginosassa 12 Hämeenkylä. (kumoutuvan asemakaavan osat kortteleista 12010 ja 12300, kaupunginosassa 12 Hämeenkylä).

Tonttijako ja tonttijaon muutos: osa korttelia 12300 kaupunginosassa 12, Hämeenkylä.

Ainontie 5 varastorakennusten korttelialue muuttuu nk. entistä Tukon keskusvarastorakennusta muuntaen teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi. Korttelialueen koilliskulmaan liitetään osuus Kehä III:n maantiealueesta. Tontin kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m^2 säilyy ennallaan. Päivittäistavarakaupan tiloja ei sallita.

Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan vastaamaan poikkeamispäätöksen mukaisesti v. 2015 toteutunutta tilannetta muuttamalla erillispientalojen korttelialue asuinrakennusten korttelialueeksi. Uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 1 082 k-m^2 eli 42 k-m^2 enemmän kuin kumoutuvassa asemakaavassa.

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatija:

Jukka Köykkä, kaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; jukka.koykka@vantaa.fi, puh. 050 302 9283.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Kaavamuutosalue sijaitsee Myyrmäen suuralueella Hämeenkylän kaupunginosassa Kehä III:n ja Vihdintien liittymän lounaispuolella.

Suunniteltavaan alueeseen kuuluvat korttelin 12300 länsiosa (entinen Tukon keskusvarasto) osoitteessa Ainontie 5 sekä korttelin 12010 koillisosa osoitteessa Ainontie 10. Suunnittelualueen itäpuolella on K-Supermarket.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 15.1.2021.
- Kaavoitus tuli vireille 18.3.2021 ja sai numeron 002484.
- Mielipiteet pyydettiin 30.4.2021 mennessä (MRL 62 §, 63 §) ja niitä saatiin 5 kappaletta.

- Kaupunkiympäristölautakunta 20.9.2022.
- Kaupunginhallitus 10.10.2022.
- Kaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 26.10.–24.11.2022, jolloin siitä saatiin 2 lausuntoa mutta ei yhtäkään muistutusta.
- Nähtävilläolon jälkeen kaavaselostukseen on tehty tarkistuksia, jotka eivät ole merkittäviä eivätkä edellytä uutta nähtävilläoloa.
- Kaavamuutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 4
2. Lähtökohdat ... 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 5
2.2 Suunnittelutilanne ... 10
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 ... 22
4. Asemakaavan kuvaus ... 22
4.1 Kaavan rakenne ... 22
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 23
4.3 Aluevaraukset ... 24
4.4 Kaavan vaikutukset ... 29
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 37
5. Asemakaavan toteutus ... 37
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 38
7. Asemakaavan seurantalomake ... 39
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 41
9. Muu suunnitelma-aineisto ... 46

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Ainontie 5, Vantaa, kaupallisten vaikutusten arviointi: Ramboll 14.7.2022

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 18.3.2021

1. TIIVISTELMÄ

Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 on hakenut asemakaavan muuttamista siten, että entinen Tukon keskusvarastorakennus voitaisiin muuntaa teollisuus-, varasto- ja liikerakennukseksi. Rakennus on ollut pitkään vajaakäytöllä eikä ilman kehittämistä vastaa elinkeinoelämän nykytarpeita. Rakennuksen länsiosaan sijoittuisi mm. iso rautakauppa. Ainontie 5:n nykyisen rakennuksen muuntaminen uusiin käyttötarkoituksiin toteuttaa Vantaan Resurssiviisauden tiekarttaa sekä tukee Vantaan tavoitetta vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä ja lisäämällä työpaikkojen määrää Vantaalla.

Ainontie 5 varastorakennusten korttelialue (TV) muutetaan teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi (TKL) ja tontin koillisosaan liitetään 1 143 m^2 osa Kehä III:n maantiealueesta. Korttelialueen uusi pinta-ala on n. 9,09 ha. Tontin kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m^2 säilyy ennallaan. Rakennusoikeudesta saa 19 % toteuttaa paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikkönä (km19%) mutta ei päivittäistavarakaupan tiloina. Rakennusten kerroslukua ei rajoiteta. Julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan sallittu enimmäiskorkeus tarkistetaan nykyisen N2000-korkeusjärjestelmän mukaiseksi.

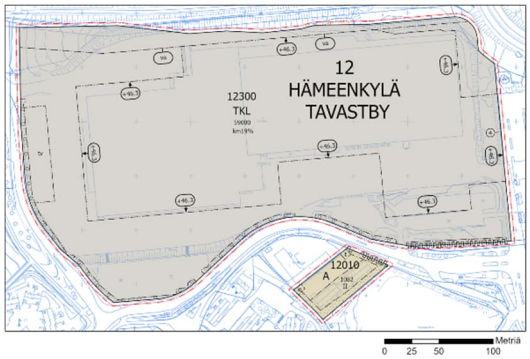
Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan Vantaan kaupungin aloitteesta vastaamaan poikkeamispäätöksen 12–0062–14–POP mukaisesti toteutunutta tilannetta. Tontille on erillispientalojen sijaan v. 2015 rakennettu kaksikerroksinen luhtitalo ja asemakaavassa osoitettu kokonaisrakennusoikeus on ylittynyt 42 k-m^2.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 9,35 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 041 k-m^2. Kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä korttelitehokkuudella e=0,64 on 60 082 k-m^2 eli se kasvaa 41 k-m^2.

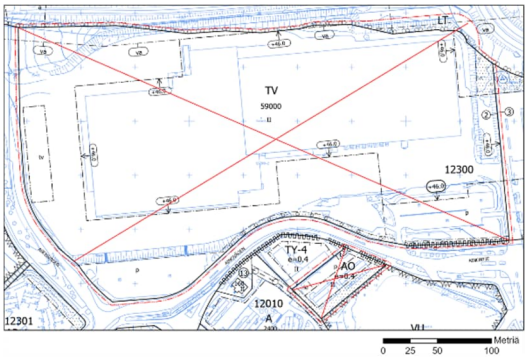
Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti hulevesien hallinnan ja viherkertoimen osalta. Asemakaavamuutoksen yhteydessä laaditaan myös tonttijako ja tonttijaon muutos, jolloin Ainontie 5 korttelissa 12300 muuttuu tontiksi nro 4.

Vantaan kaupunkisuunnittelun laatiman kaavamuutoksen tueksi on laadittu viitesuunnitelmia ja selvityksiä yhteistyössä Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 (Kesk. Eläkevak. Ilmarinen) konsulttien Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy:n, A1 Arkkitehdit Oy:n, Genpro Solutions Oy:n, Harju-Soini maisemasuunnittelun sekä Ramboll:n kanssa.

Asemakaavamuutokseen liittyy Ainontie 5 osalta maankäyttösopimus.



Kaavamuutos 002484



Kumoutuva asemakaava

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavamuutosalueen pohjoisosassa sijaitseva Ainontie 5 on osa Kehä III:en tukeutuvaa Variston ja Petikon yritysaluetta. Ainontie 10 on osa Hämeenkylän pientaloaluetta.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaavamuutosalueen pohjoisosan Ainontie 5 on entistä peltolaaksoa ja Ainontie 10 on historiallisen Suuren rantatien varrelle Hämeenkylän kumpareelle rakentunutta pientaloaluetta. Kaavamuutosalueen tontit on rakennettu eikä niillä ole inventoituja luontokohteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutoksen alue kuuluu Pitkäjärven valuma-alueeseen. Tarkemmin jaoteltuna Ainontie 5 kuuluu Pikkujärvenojan valuma-alueeseen ja Ainontie 10 Varistonojan valuma-alueeseen. Molemmat ojat päätyvät kuitenkin Pikkujärveen ja siitä edelleen Pitkäjärveen.

Kaavamuutosalue on nykytilassa pääasiassa vettä läpäisemätöntä pintaa. Ainontie 5 tontilla on iso varastorakennus ja asfaltoitua logistiikkapihaa. Tontin hulevesiä ei nykytilanteessa viivytetä, vaan hulevedet ohjataan suoraan hulevesiviemäreihin.

Ainontie 10 tontilla on luhtitalo, pysäköintialue sekä pienet pihat talon itäpuolella. Pihoja lukuun ottamatta tontti on pääasiassa vettä läpäisemätöntä pintaa. Tontin hulevesiä ei nykytilanteessa viivytetä, vaan hulevedet ohjataan suoraan hulevesiviemäreihin.

Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä ja topografia

Ainontie 5:n rakennettu tontti on maalajikartan perusteella valtaosin rakentamisen muodostamaa täyttöä, itäosa on savea ja aivan luoteiskulmassa myös silttiä. Isoa rakennusta ympäröivä tontin maanpinta on korkeusasemalla +28, Ainontietä reunustavat piha-alueet korkeusasemalla +30…+32.

Ainontie 10 rakennettu tontti on maaperältään savea. Tontin maanpinta on pääosin korkeusasemalla +29.

Maalajikartassa maaperä on kartoitettu noin metrin syvyyteen. Tätä syvemmällä olevista maakerroksista maalajikartta ei anna tietoa.

Perustamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja –suunnitelmiin.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Asuminen, väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Myyrmäen suuralueella sijaitsevassa Hämeenkylän kaupunginosassa asui vuoden 2021 alussa 8355 asukasta. Hämeenkylän asukasmäärä on kuluneen kymmenen vuoden aikana kasvanut 1002

asukkaalla.

Hämeenkylän asukkaista 63,4 % on 16–64-vuotiaita ja yli 65-vuotiaiden osuus on 19,1 %.

Palvelut ja työpaikat

Vantaalla oli lähes 122 900 työpaikkaa vuoden 2019 lopussa ja lisäystä edellisvuoteen tuli runsaat 1700 työpaikkaa (+1,4 %). Kasvuvauhti hidastui selvästi kahteen edelliseen vuoteen verrattuna. Vantaalla oli 5,2 % Suomen työpaikoista. Vantaan työpaikkaomavaraisuus on laskenut kahden viimeisen vuoden ajan, sen ollessa 106,9 vuonna 2019. Vantaan työpaikoista 19 prosenttia oli tukku- ja vähittäiskaupassa, 16 prosenttia kuljetuksen ja varastoinnin parissa sekä 11 prosenttia teollisuudessa.

Vantaan suuralueista eniten työpaikkoja vuoden 2019 lopussa sijaitsi Aviapoliksessa, 40 900, mikä oli kolmannes kaikista Vantaan työpaikoista. Hämeenkylä on osa Myyrmäen suuraluetta, jolla oli v. 2019 lopussa 22391 työpaikkaa. Suuralueen työpaikkojen määrä on viimeisten kymmenen vuoden aikana vähentynyt 1 %. Vuoden 2019 lopussa Hämeenkylässä oli 1447 työpaikkaa, vähennystä vuoteen 2010 verrattuna oli peräti 45,5 %.

Yhdyskuntarakenne

Kehä III:n ja Vihdintien liittymän lounaispuoleisessa kainalossa Hämeenkylän pientaloalueen pohjoispuolella oleva kaavamuutosalue on Petikko–Variston-yritysalueen läntinen pääte.

Kaavamuutosalueen itäpuolella on K-Supermarket ja länsipuolella virkistysaluetta.

Kaavamuutosalueen tontit rajautuvat Ainontiehen, jonka alla sijaitsevat kunnallistekniikan maanalaiset verkostot (kaukolämpö, vedenjakelu, jäte- ja hulevesiviemärit). Kaavamuutosalue liittyy Ainontien välityksellä Vihdintiehen. Tavastkullantie, joka on tulevaisuudessa osa Askistontietä ja sen tulevaa eritasoliittymää Kehä III:lle, yhdistää alueen Kehä III:en.

Kaupunkikuva

Ainontie 5 iso entinen Tukon kauppavarasto on osa Kehä III:n ja Vihdintien liittymän liikennealueiden ja sähkön voimajohtolinjojen muodostamaa kaupunkikuvaa.

Hämeenkylän pientaloalueen koillisosan reunassa sijaitseva Ainontie 10 rakennettu luhtitalo noudattaa pientaloalueen rakennusten ja tonttien mittakaavaa.

Viistoilmakuva kaakosta v. 2017, keskellä Ainontie

Viistoilmakuva koillisesta v. 2017, alaosassa Kehä III:n ja Vihdintien liittymä

Viistoilmakuva kaavamuutosalueesta v. 2019 etelän suunnasta katsottuna. Kehä III on kuvan yläreunassa ja Vihdintie oikealla.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavamuutosalue kuuluu Hämeenkylään, joka on ilmeisesti Helsingin pitäjän vanhimpia keskiaikaisperäisiä kyliä. Ainontie 5 varastotontin kautta on kulkenut varkaiskeskiaikainen Suuri Rantatie. mutta linjaus on katkennut varastorakennuksen laajentamisen myötä 1980-1990-luvun taitteessa. Vuoden 1986 ilmakuvassa tielinjaus on vielä erotettavissa silloisen TUKOn kauppavaraston tontilla kasvillisuusvyöhykkeen rajana, sekä pienenä tienä, joka on johtanut pihalta viereisen tontin kautta

Kehä III:n ja Vihdintien liittymään. Näiden teiden leventäminen 1980-luvun taitteessa on aiheuttanut Suuren Rantatien tielinjauksen katkeamisen tällä pätkällä.

Ainontie 5:ssä sijaitsevan entisen TUKOn kauppavaraston ensimmäiset osat ovat rakennettu 1970-luvulla. Rakennuksen suunnitteli Reino Österman Tukkukauppojen Oy:n arkkitehtiosastolta. Vuonna 1942 perustetun Tukkukauppojen Oy:n toiminta Hämeenkylän alueella on ollut merkittävää, sillä yhtiön omistuksessa oli sen perustamisvuodesta lähtien Hämeenkylän kartano, jossa TUKO harjoitti maataloutta 1960-luvun alkuun asti. Karjanhoidon lopettamisen jälkeen perustettiin tuoretuotteiden viljelyyn ja myyntiin keskittynyt Hämeenkylä Oy. TUKO:n toimesta perustettiin myös Hämeenkylän tiilitehdas nykyisen Petikon alueelle vuonna 1951. Ainontie 5:n rakennuksessa toimi aluksi elintarvikevarastoja ja 1980-luvulla sinne rakennettiin myös toimistoja. Huolimatta siitä, että rakennuksella on mahdollisesti paikallishistorian kannalta merkitystä, ei sen arkkitehtoniset ja kaupunkikuvalliset arvot ole niin merkittäviä, että Vantaan kaupunginmuseo esittäisi rakennuksen suojelua asemakaavassa.

Virkistys

Kaavamuutosalueella ei ole yleis- eikä asemakaavoitettuja virkistysalueita. Kaavamuutosalueen länsipuolella on metsäinen Helsinginmäki, jonka korkein kohta on +49 metriä meren pinnan tasosta. Ainontie 10 sijoittuu Hämeenkylän pientaloalueen halkaisevan virkistysaluevyöhykkeen luoteisreunaan.

Liikenne

Kaavamuutosaluetta pohjoisessa rajaava Kehä III ja itäpuolella sijaitseva Vihdintie ovat valtion maanteitä. Kehä III:n keskimääräinen vuorokausiliikenne kaavamuutosalueen kohdalla on noin 44 100 ajoneuvoa ja Vihdintien noin 18 600 ajoneuvoa. Vihdintien vuoden 2050 ennusteliikennemäärä on Luhtitien ja Kehä III:n välillä 38 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kaavamuutosalueen läpäisevä Ainontie on Vihdintielle johtava kokoojakatu (4 500 ajon/vrk) ja kaavamuutosalueen läpäisevä osuus Ainontiestä on myös osa erikoiskuljetusreitistöä. Kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsevan Tavastkullantien (1 500 ajon/vrk) paikalle on suunniteltu Askistontie, joka tulee ylittämään Kehä III:n ja jatkumaan sen pohjoispuolella nykyiselle Askistontielle.

Vihdintietä liikennöivät bussilinjat 345 (Rinnekoti-Elielinaukio), 583 (Niipperi-Aviapolis) ja 584 (Kalajärvi-Aviapolis). Ainontietä kulkevat bussilinjat 311 (Hämeenkylä-Myyrmäki-Kaivoksela) ja 522 (Leppävaara-Vantaankoski)

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaava-alue kuuluu Myyrmäen painepiiriin. Painepiirin vesisäiliönä on Myyrmäen ylävesisäiliö, jonka tilavuus on 4500 m^3. Painetaso vaihtelee välillä +82.00 ... +95.00. Ainontie 5 ja 10 ovat molemmat liittyneet Ainontiellä sijaitsevaan vesijohtoon.

Jätevesiviemäröinti

Ainontie 5 on liitetty Ainontiellä sijaitsevaan jätevesiviemäriin, joka johtaa jätevedet Variston kautta uudelle Petikon jätevedenpumppaamolle, josta vedet johdetaan paineviemärissä Askistoon. Askistossa uusi paineviemäri liitetään Askiston jätevedenpumppaamolta lähtevään paineviemäriin.

Ainontie 10 jätevedet johdetaan lännen suuntaan jätevesiviemäriin, joka johtaa jätevedet Tavastkullan jätevedenpumppaamoon. Tästä pumppaamosta jätevedet pumpataan edelleen pohjoiseen Askiston jätevedenpumppaamolle.

Askiston pumppaamolta jätevedet johdetaan paineviemärissä Hämeenkylän halki etelään Espooseen. Espoossa jätevedet päätyvät Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Ainontie 5:n sisäiset hulevesiviemärit keräävät hulevedet tontin länsiosaan, josta hulevedet johdetaan yksityisellä hulevesiviemärillä Tavaskullantien toiselle puolelle avo-ojaan. Avo-oja johtaa vedet lännen suuntaan Tavastkullanojaan, josta vedet virtaavat Kehä III:n pohjoispuolelle päätyen Pikkujärveen.

Ainontie 10:n hulevedet päätyvät Ainontien hulevesiviemärissä Variston suuntaan alittaen Vihdintien. Varistossa hulevesiviemäri purkaa Martinkyläntien eteläpuolella avo-ojaan. Avo-oja johtaa vedet Varistonojaan, joka virtaa luoteeseen alittaen Kehä III:n ja Vihdintien ja päätyen lopulta Pikkujärveen.

Pikkujärvestä vedet virtaavat jälleen Kehä III:n alitse Pitkäjärveen. Pitkäjärvestä vedet virtaavat Espoon halki lounaaseen purkautuen lopulta Kurttilassa mereen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkoston maanalaiset putket sijaitsevat Ainontien katualueen alla ja kaavamuutosalueen kiinteistöt on liitetty kaukolämpöön.

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijänniteverkon 20 kV ja pienjänniteverkon 0,4 kV maakaapelit sijaitsevat Ainontien pohjoisreunassa sekä Ainontie 10 kiinteistön itäreunassa.

Kehä III:n maantien alueen eteläosassa on 110 kV sähkön voimajohtolinja, jonka vaara-aluetta ulottuu Ainontie 5:n pohjoisosaan.

Ympäristöhäiriöt

Kaavamuutosalue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen lentomeluvyöhykkeellä, jolla melutaso L_{DEN} on 50–55 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 28 dB ja asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 32 dB. Ainontie 10 asuinkiinteistöön vaikuttaa lentokoneiden laskeutumisvyöhyke, joka edellyttää asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB.

Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2016 liikennetiedoilla tehty Pääkaupunkiseudun ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2017. Sen perusteella Ainontie 5:n varastokiinteistön pohjoisosan rakennusalan rajalle päivällä kohdistuvan Kehä III:n aiheuttaman tiemelun keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on 60–65 dB, mikä edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 30 dB. Varastokiinteistön eteläosissa tieliikenteen melua on 50–60 dB ja Ainontien reunassa 60–65 dB.

Ainontie 10 asuinkiinteistön pohjoisosaan Ainontien reunalla kohdistuu päivällä tieliikenteen melua 60–65 dB ja valtaosalle kiinteistöä 55–60 dB. Rakennusjärjestys edellyttää tiemelualueella 60–65 dB asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB. Valtaosalle pihaa kohdistuu yöllä tieliikenteen melua 45–50 dB.

Kaavamuutosalueella Ainontie 5 varastokiinteistöllä merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Kehä III:n ja Ainontien tieliikenteen melusta ja Ainontie 10 asuinkiinteistöllä lentoliikenteen melusta.

Erityistoiminnat

Kehä III:n eteläreunassa sijaitsevat sähkön johtolinjojen voimajohtoalueet (ns. vaara-alueet) ulottuvat myös Ainontie 5:n kiinteistölle. Voimajohtoalueet rajoittavat rakentamista ja esimerkiksi puiden korkeutta.

2.1.4 Maanomistus

Ainontie 5 varastokiinteistön 92–12–300–2 sekä kumoutuvan asemakaavan Kehä III:n maantien alueelle ulottuvan kiinteistön 92–12–300–1 omistaa Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5.

Kehä III:n ja Vihdintien eritasoliittymän maantiealueen kiinteistön 92–895–2–30 omistaa Suomen valtio.

Ainontie 10 asuinkiinteistön (92–12–10–2) omistaa As Oy Vantaan Ainontie 10.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

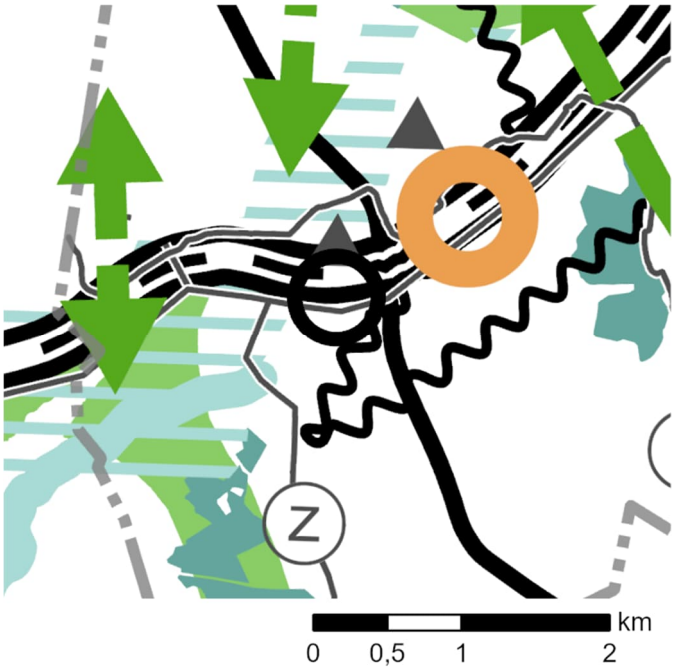
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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.

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- 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.

Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

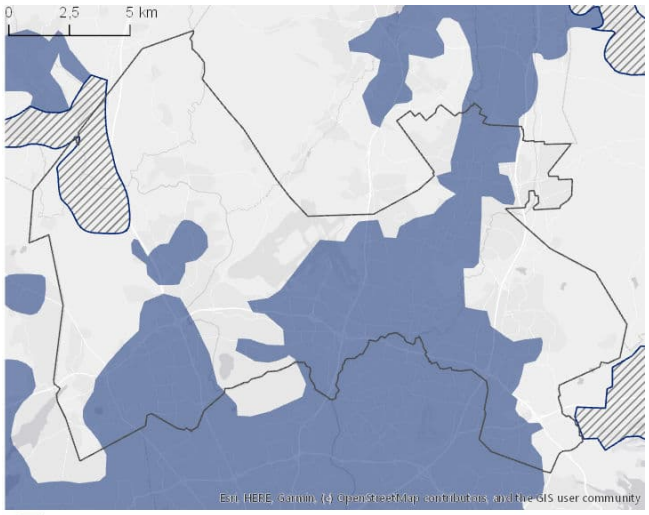
Maakuntakaava



Maakuntavaltuusto hyväksyi Uusimaa 2050 -kaavan 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti voimaantulosta 7.12.2020. Kaavakokonaisuuden oli määrä tulla voimaan tammikuun 2021 lopulla, mutta Helsingin hallinto-oikeus on välipäätöksellään 22.1.2021 kieltänyt valtuuston päätöksen täytäntöönpanon. Hallinto-oikeus totesi 24.9.2021, ettei täytäntöönpanokieltoa ollut enää aihetta pitää voimassa siltä osin kuin valitukset oli hylätty, ja kaavakokonaisuus tuli pääosin voimaan.

Kaavamuutosalue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja kuuluu Petikko-Variston kaupan alueeseen, joka mahdollistaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan toteuttamisen alueella. Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköjen koon alaraja on sellaisen vähittäiskaupan, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa, koon alaraja on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa 30 000 k-m². Alue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelualuetta, jolla melutaso L_{DEN} on yli 60 dBA. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

MAL 2019 -suunnitelma



MAL ensisijainen vyöhyke

MAL uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn 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.

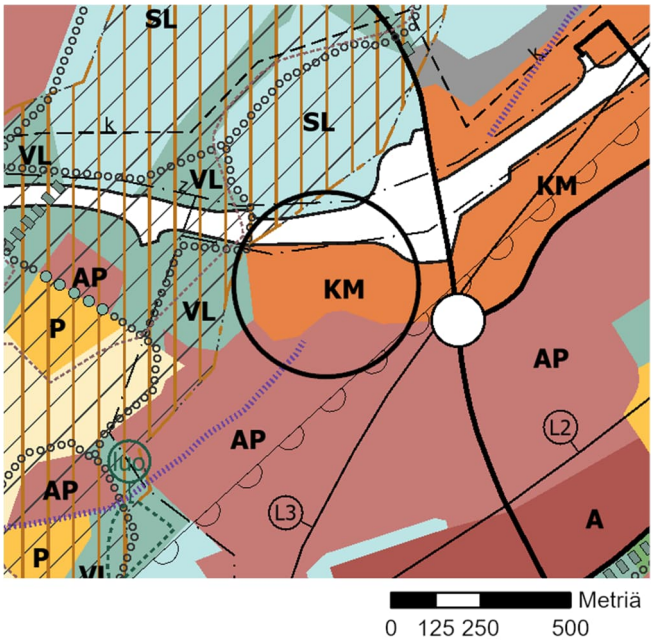
Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

Yleiskaava

Kaavamuutosalue on lentomeluvyöhykkeellä 3 (L_{Den} 50–55 dB) sijaitsevaa kaupallisten palveluiden aluetta KM sekä pientaloaluetta A3. Kehä III:n reunoilla on sähkön voimansiirtolinjoja Z1 ja Z4. Hämeenkyläntien ja Kehä III:n sekä Ainontien ja Vihdintien liittymät on osoitettu eritasoliittyminä.

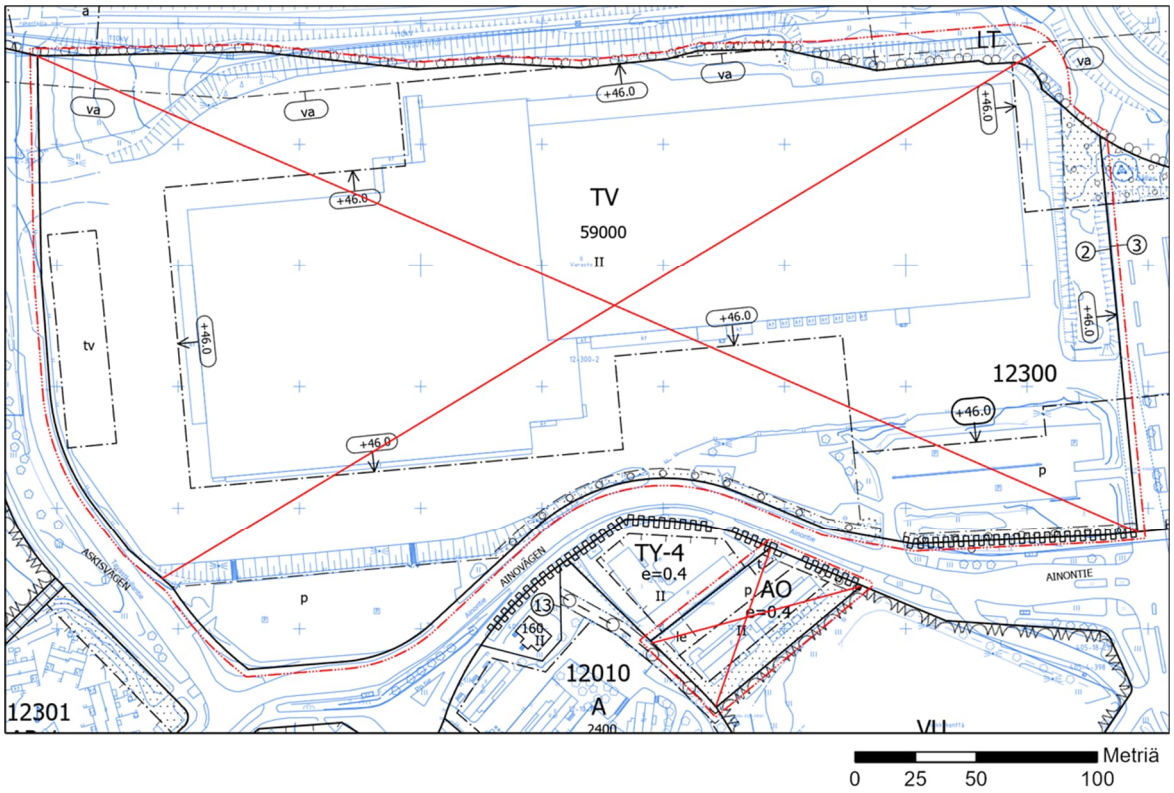
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Vantaan uusi yleiskaava 2020



Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021 ja kuulutettu voimaan 11.1.2023. Kaavamuutosalue on lentomeluvyöhykettä 3 (L_{Den} 50–55 dB). Ainontie 5 on kaupallisten palvelujen aluetta KM, jolle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä. Ainontie 10 on pientalovaltaista asuinaluetta AP.
(Yleiskaavasta on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi 28.6.2022 päätöksellään useimmat yleiskaavasta annetut valitukset. Kaavakartasta kumottiin valitusten takia mm. KM-määräyksistä kohta ”Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä”.)

Asemakaava



Ote kumoutuvasta ajantasa-asemakaavasta, asemakaavamuutoksen likimääräinen aluerajaus on osoitettu punaisella pistekatkoviivalla

Korttelissa 12300 sijaitsevalla Ainontie 5 kiinteistöllä on voimassa kaupunginvaltuuston 31.1.2011 hyväksymä asemakaava 002077, jossa tontti on varastorakennusten korttelialuetta TV. Tontin rakennusoikeus on 59 000 k-m^2. Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema on +46,0. Rakennusten enimmäiskerrosluku on kaksi (II). Tontin länsiosassa on varastorakennuksen rakennusala (tv). Ainontietä vasten on autojen pysäköimisalue (p), istutettavia alueen osia ( ) ja puurivi (o o o) sekä itäosassa katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää ( ). Kehä III:a vasten on sähkön voimajohtojen vaara-alue (va).

Korttelissa 12010 sijaitsevalla Ainontie 10 kiinteistöllä on voimassa kaupunginvaltuuston 8.3.2010 hyväksymä asemakaavan muutos 002029, jossa tontti on erillispientalojen korttelialuetta (AO). Kokonaisrakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvulla e=0.4. Rakennuksen enimmäiskerrosluku on kaksi (II). Tontin pohjoisosassa on talousrakennuksen rakennusala (t), pysäköimisalue (p) sekä leikki- ja oleskelualue (le). Ainontietä vasten on puurivi (o o o) sekä katualueen rajan osia, joiden kohdilta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää ( ). Tontille on Hämeenkylänkentän urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (VU) vasten osoitettu istutettava alueen osa ( ).

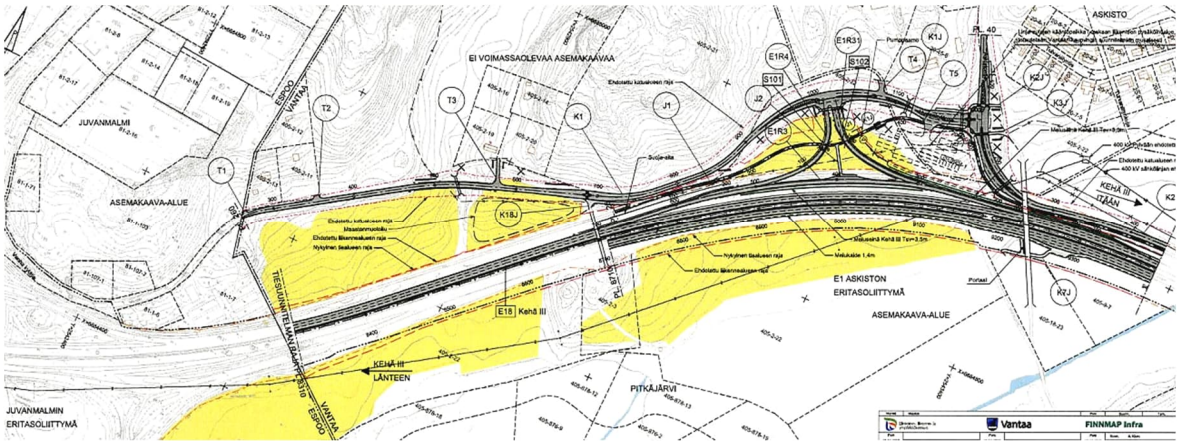
Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

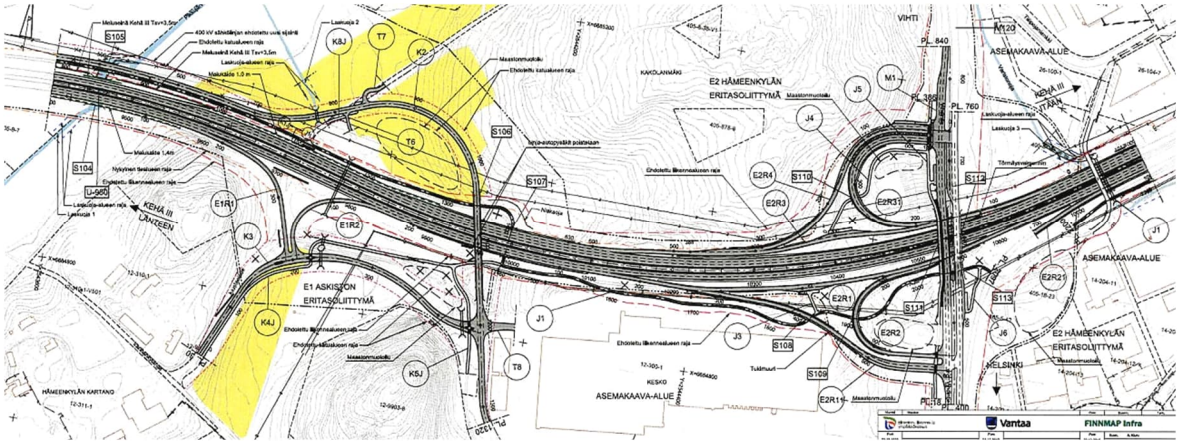
Tiesuunnitelmat (Uudenmaan ELY-keskus)

Kehä III:n (E18) parannustoimenpiteisiin sisältyy suunnitelmia mm. uusista eritasoliittymistä. Uusi Askiston eritasoliittymä muodostuisi jatkamalla Askistontietä Kehä III:n pohjoispuolella idän suuntaan (nk. Yhdyskatu) ja sillalla Kehä III:n yli Tavastkullantien kautta Ainontielle asti. Alueelta länteen suuntautuva liikenne voisi kulkea Askiston eritasoliittymän kautta, mikä keventäisi Vihdintien/Ainontien liittymän kuormitusta. Eritasoliittymän rakentaminen on käynnissä ja arvioitu valmistuminen on vuoden 2023 lopussa.

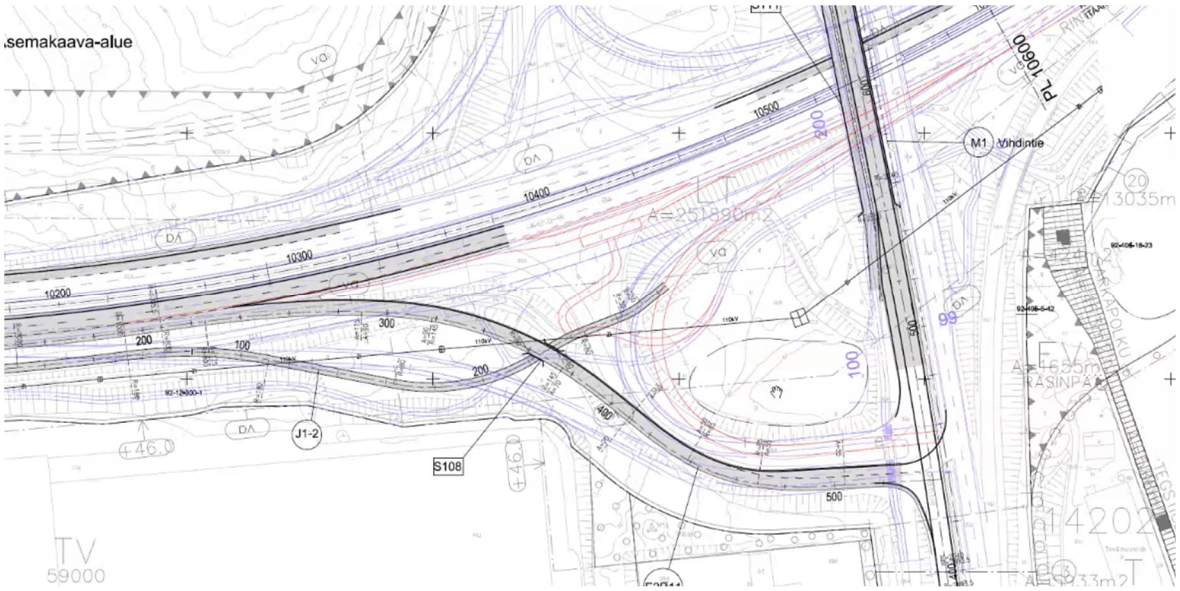


Yläkuva: Kehä III:n tiesuunnitelma, Askistontien liittymän länsiosa (Uudenmaan ELY-keskus 2010)

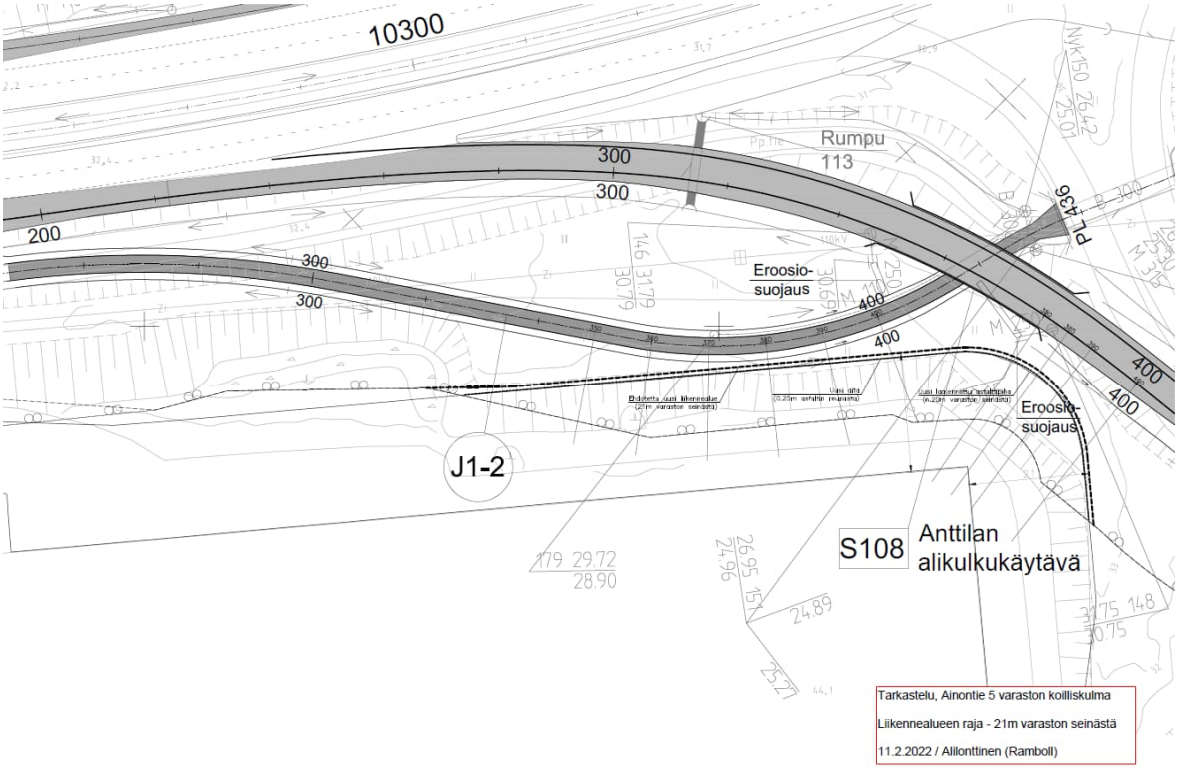
Alakuva: Kehä III:n tiesuunnitelma, Askistontien liittymän itäosa (Uudenmaan ELY-keskus 2010)



Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelmassa on tarkennettu Kehä III:lta länsisuunnasta Vihdintielle nousevan rampin linjausta kaistoineen ja kvl-väylineen siten, että maantien aluetta on mahdollista muuttaa kaavamuutoksen mukaisen Ainontie 5:n uuden TKL-korttelialueen osaksi.

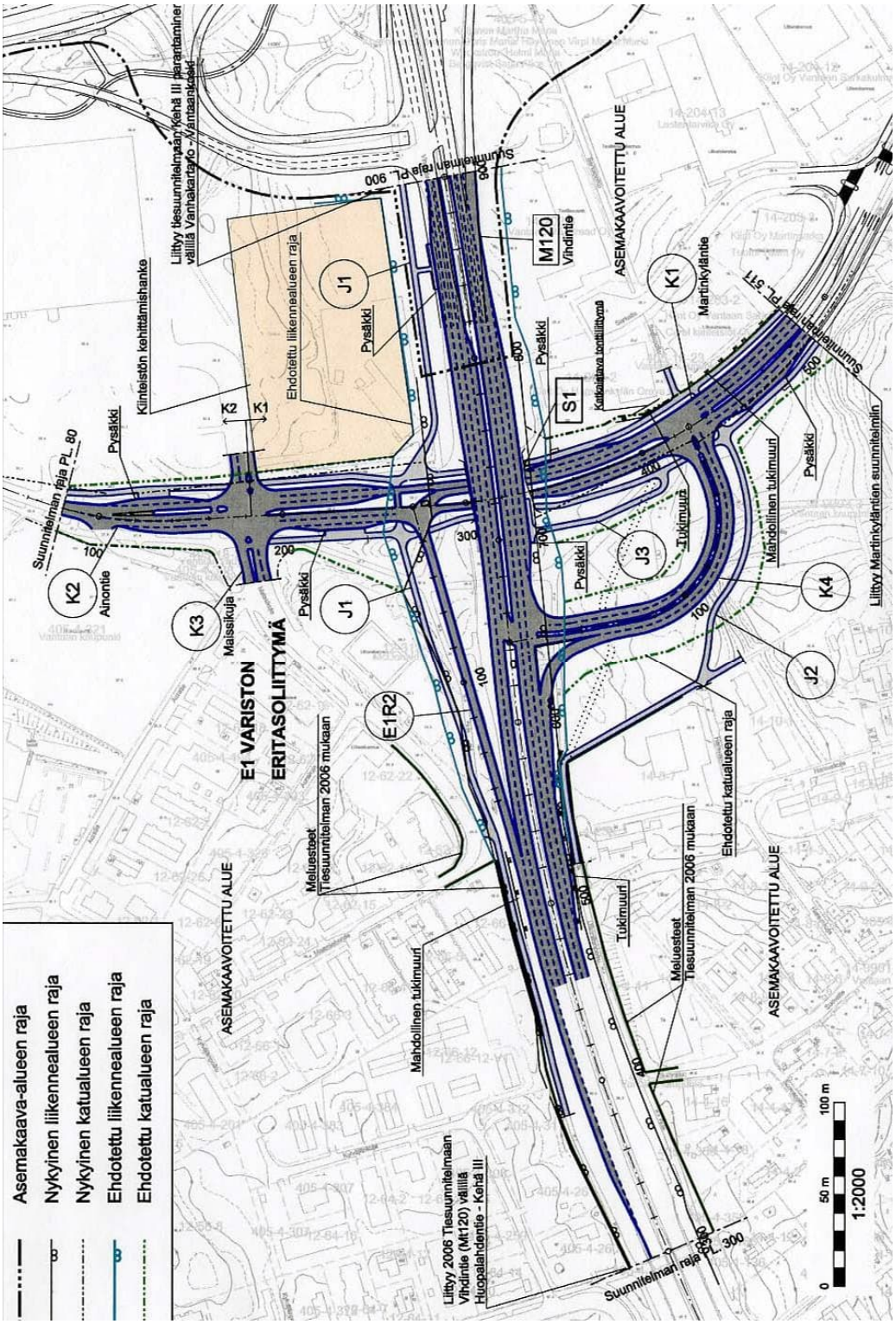


Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelma



Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelmaan perustuva tarkastelu Ainontie 5:n tontin laajentamisesta maantien alueelle. Ratkaisu on neuvoteltu Väylän kanssa.

Variston liittymän aluevarassuunnitelma esittää Vihdintien/Ainontien/Martinkyläntien liittymän parantamisen eristasoliittymäksi. Tällöin Ainontie ja Martinkyläntie alittaisivat Vihdintien. Vihdintien kehittämisselvitys esittää Vihdintien bulevardisoimista Pitäjänmäen kiertoliittymästä Kehä III:lle asti. Liikenteen toimivuuden ja sujuvuuden vuoksi Rajatorpantien ja Ainontien/Martinkyläntien liittymien Vihdintielle tulisi olla eritasoliittymiä.



Variston eritasoliittymän aluevaraussuunnitelma, joka on ollut nähtävillä 11.8.–10.9.2010 asemakaavamuutoksen nro 002077 kanssa (Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan kaupunki ja Finnmap Infra Oy 2010)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 15.1.2021. Kaavamuutos tuli vireille 18.3.2021 työnumerolla 002484.

Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen viitesuunnitelmien yms. tausta-aineistojen valmisteluun ovat osallistuneet Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 konsultit Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy, Genpro Solutions Oy sekä Ramboll.

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, Kadut ja puistot), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos.
Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, TUKES.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyydestä ja niihin liittyvästä mielipiteiden kuulemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa 10.–11.4.2021, kirjeitse (MRL 62§, 63§) maanomistajille ja naapureille sekä sähköpostilla viranomaisille. Kirjeet ja sähköpostit ovat sisältäneet 18.3.2021 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Mielipiteiden kuulemisen (18.3.–30.4.2021) yhteydessä saatiin 5 viranomaiskannanottoa. Kaavoittajan keskeiset huomiot on osoitettu *(→kursiivilla)*.

Caruna Oy:llä sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä (HSL) ei ollut huomautettavaa asemakaavamuutoksesta ja sen lähtökohdista.

Asemakaavan muutosalueen ulkopuolisilla katualueilla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Mikäli sähköverkkojen tai kaukolämmön maakaapeleita ja putkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

(→ Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti on huomioitu asemakaavamuutosehdotuksessa.)

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY): Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Asemapiirrosluonnoksen perusteella kaava-alueelle ei tarvitse rakentaa uutta HSY:n yleistä vesihuoltoa. Mikäli maankäytön muutokset aiheuttavat muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, tulee ratkaisut suunnitella ja päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

(→ Kaavamuutosalueen kiinteistöt on rakennettu valmiiksi eikä niillä tapahdu merkittävää maankäytön muutosta.)

Vantaan kaupunginmuseo: Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Ainontie 5:ssä sijaitseva TUKOn kauppavaraston ensimmäiset osat ovat rakennettu 1970- luvulla. Rakennuksen suunnitteli Reino Österman Tukkukauppojen Oy:n arkkitehtiosastolta. 1942 perustetun Tukkukauppojen Oy:n toiminta Hämeenkylän alueella on ollut merkittävää, sillä yhtiön omistuksessa oli sen perustamisvuodesta lähtien Hämeenkylän kartano, jossa TUKO harjoitti maataloutta 1960-luvun alkuun asti. Karjanhoidon lopettamisen jälkeen perustettiin tuoretuotteiden viljelyyn ja myyntiin keskittynyt Hämeenkylä Oy. TUKO:n toimesta perustettiin myös Hämeenkylän tiilitehdas nykyisen Petikon alueelle vuonna 1951. Ainontien rakennuksessa toimi aluksi elintarvikevarastoja ja 1980-luvulla sinne rakennettiin myös toimistoja.

Rakennuksen kulttuurihistoriallisia arvoja ei olla tutkittu Vantaalla tehdyissä inventoinneissa. Vantaan modernin teollisen rakentamisen inventointi yltää vuoteen 1979. Rakennus on rakennusrekisterissä merkitty vuodelle 1980. Rakennukseen suunnitellaan uusia toimintoja vanhoja rakenteita säästäen. Huolimatta siitä, että rakennuksella on mahdollisesti paikallishistorian kannalta merkitystä, ei sen arkkitehtoniset ja kaupunkikuvalliset arvot ole niin merkittäviä, että museo esittäisi rakennuksen suojelua asemakaavassa.

Kaava-alueen eteläpuolella ja osittain myös kaava-alueella (Ainontie 5 kiinteistön koilliskulmassa) on kulkenut Suuren Rantatien linjaus. Alun perin linjaus on kulkenut tontin lävitse, mutta linjaus on katkennut varastorakennuksen laajentamisen myötä 1980-1990-luvun taitteessa. Vuoden 1986 ilmakuvassa tielinjaus on vielä erotettavissa Tuko:n tontilla kasvillisuusvyöhykkeen rajana, sekä pienenä tienä, joka on johtanut pihalta viereisen tontin kautta Kehä III:n ja Vihdintien liittymään. Näiden teiden leventäminen 1980-luvun taitteessa on aiheuttanut Suuren Rantatien tielinjauksen katkeamisen tällä pätkällä.

Vantaan uudessa yeiskaavassa (Yleiskaava 2020) on linjattu, että Suurta Rantatietä kehitettäisiin uudelleen kuljettavaksi ja sen historiaa tuotaisiin esiin tielinjauksen varrella. Yleiskaavan Suuren Rantatien merkintään liittyy seuraava määräys: "Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia." Vaikka Suuren Rantatien linjaus on kaava-alueella lähestulkoon hävinnyt, voitaisiin sitä yleiskaavan linjauksen mukaisesti nostaa esiin ja näin lisätä historiallista syvyyttä alueella. Tielinjausta voitaisiin korostaa esimerkiksi pihasuunnitelmassa ja tuoda paremmin esiin esimerkiksi kyltitysten avulla. Museolta voi pyytää lisätietoja alueen historiasta.

(→ Ainontie 5:n kiinteistön käyttötarkoituksen muutos perustuu nykyisen rakennuksen muuntamiseen. Sen edellyttämien liikennöinti- ja piha-alueiden mahduttaminen nykyistä rakennusta ympäröiville piha-alueille ei mahdollista tontilta hävinneen ja nykyisen rakenteen koordinaattiakselista selkeästi poikkeavan Suuren Rantatien osuuden palauttamista nostamalla se esiin riittävän mielekkäällä ja konkreettisella tavalla.)

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen sekä lausuntojen ja muistutusten huomioiminen

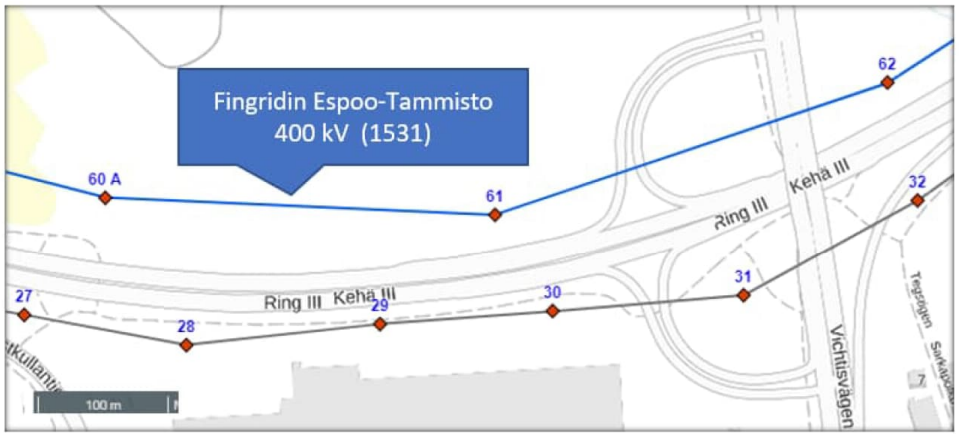
Asemakaavan muutosehdotus on ollut kaupunginhallituksen 10.10.2022 päätöksellä MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 26.10.-24.11.2022 ja kaupunkisuunnittelu on pyytänyt siitä lausunnot Uudenmaan ELY-keskukselta sekä Fingrid Oyj:ltä.

Nähtävilläolon määräaikana ei jätetty yhtäkään muistutusta.

Lausuntoja saatiin 2 kpl. Lausuntojen huomioiminen on esitetty kunkin lausunnon yhteydessä *kursiivilla ja merkeillä (→).*

Fingrid Oyj:

Asemakaava-alueen ulkopuolella Kehä III:n pohjoispuolella on Fingrid Oyj:n 400 kV (kilovoltin) voimajohto Espoo -Tammisto (kuva 1). Fingridillä ei ole huomautettavaa asemakaavan ehdotuksesta, sillä asemakaava-alue on Kehä III eteläpuolella puolella ja se osoittaa tavanomaisia teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten toimintoja.



Kuva 1. Asemakaava-alueen lähelle sijoittuvat voimajohdot. Fingrid Oyj:n 400 kV voimajohto on merkitty sinisellä viivalla.

(→ Lausunnosta ei aiheudu asemakaavamuutokseen toimenpiteitä.)

Uudenmaan ELY-keskus:

Liikennejärjestelmä: Ainontie 5 ja 10 asemakaavan muutosalue rajautuu KEHÄ III:n ja Vihdintien liittymään. Liittymään on laadittu tiesuunnitelma 23.12.2010, joka tulee huomioida kaavaratkaisussa. Lausunnolla olevassa kaavassa esitetään toimintoja päällekkäin tiesuunnitelmassa esitettyjen järjestelyiden kanssa. Kaavan muutosalue ulottuu tiesuunnitelman suunnittelualueelle, eikä kaavamuutosta siten ole mahdollista viedä eteenpäin esitetyn mukaisena.

(→ Kehä III:lta länsisuunnasta Vihdintielle nousevan rampin linjaus kaistoineen ja kvl-väylineen on v. 2010 tiesuunnitelman jälkeen tarkentunut Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelmassa siten, että kaavamuutoksen esittämä muutos, jossa maantien aluetta muutetaan Ainontie 5:n uuden TKL-korttelialueen osaksi, on mahdollinen. Tontin ja maantien alueen rajan muutos on neuvoteltu Väylän kanssa.)

Kaupan ratkaisu: Kaavamääräys TKL sallii korttelialueelle (km19%) 11 210 k-m2 suuruisen paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan (TIVA) suuryksikön.

Asemakaavan muutosalue on määritelty yleiskaavassa osaksi maakuntakaavan seudullisesti merkittävää kaupan aluetta (Vantaa, Varisto-Petikko), jonka enimmäismitoitus kokonaisuudessaan on 250 000 k-m^2. Enimmäismitoitukseen sisältyy sekä olemassa oleva että uusi liiketila, mukaan lukien merkitykseltään paikallinen liiketila.

Kaavaselostuksen mukaan alueella on vähittäiskauppaa nykyisellään arvioitu olevan alle 150 000 k-m^2. Voimassa olevissa asemakaavoissa liiketiloja on mahdollistettu alle 200 000 k-m2. Selostuksessa esitetyn kuvauksen perusteella maakuntakaavan mitoituksesta olisi jäljellä n. 50 000 k-m^2. Kaavaselostukseen on syytä tarkentaa jäljellä olevan mitoituksen määrä.

Kaavaselostuksessa on esitettävä, mikä on Ainontien asemakaava-alueen osuus enimmäismitoituksesta K-supermarket ja muut länsipuolen liiketilat mukaan lukien sekä paljonko maakuntakaavan kaupan donitsimerkinnän mitoitusta jää itäosalle. Laskelmissa tulee esittää niin olemassa oleva kuin uusi liiketila, joka pitää sisällään sekä paikallisen että seudullisen kaupan. Liitekartta ja laskelmat tulee liittää kaavaselostukseen. Laskelmista on hyötyä myös tulevien Varisto-Petikko -kaupan alueen asemakaavojen laadinnassa.

(→ Kaavaselostusta on tarkennettu kaupan mitoituksen osalta. Kaavaselostukseen on lisätty laskelmat sekä liitekartta Varisto-Petikko-yritysalueen (ml. Vihdintien länsipuoleinen Hämeenkylän pohjoisosan osa-alue) voimassa olevien asemakaavojen osoittamasta kaikkien liiketilojen rakennusoikeuden määrästä. Lisätty aineisto sisältää tiedot mm. kaavamuutoksen jälkeen maakuntakaavan jäljelle jäävästä liiketilan mitoituksen määrästä sekä Ainontie 5:n osuuden Varisto-Petikko-yritysalueen asemakaavoitetusta liiketilojen kokonaisrakennusoikeudesta.)

Jatkotoimenpiteet: Lausunnossa esitetyn perusteella Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa MRL:n mukaista viranomaisneuvottelua.

(→ Viranomaisneuvottelu on korvattu lausuntoon annetulla vastineella sekä kaavaselostukseen tehdyillä tarkistuksilla.)

Nähtävilläolon (20.4.–19.5.2022) jälkeen tehdyt tarkistukset

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnosta johtuen kaavaselostusta on tarkistettu liikennejärjestelmän sekä Varisto-Petikko-yritysalueen ja siihen sisältyvän Hämeenkylän pohjoisosan liiketilojen mitoituksen osalta.

Tehdyt tarkistukset eivät ole merkittäviä eivätkä edellytä kaavamuutosehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville.

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. Yrityksille on monipuolisia ja vetovoimaisia työpaikka-alueita. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa turvataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä, johdetaan uudistuen ja osallistuen.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (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)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. 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 ilmastokestävyyteen tähtääviä vaatimuksia.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.
- Otamme monipuolisen liikkumisen mahdollisuudet mukaan suunnitteluun.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.
- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä kuten kallioita ja puita.
- Edistämme kaupan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla.
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.
- Vihertehokkuuden käyttöönotto, minkä avulla osaltaan toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuus-menetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen 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 Ilmastonkestävä kaupunki -hankkeessa luodulla ja Vantaalle muokatulla laskurilla. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella (tontti tai kortteli). Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita. Asemakaavassa alueille määrätään vihertehokkuustasot vihertehokkuusmenetelmää käyttäen.

3.3.2 Muut tavoitteet

Ainontie 5 kiinteistönomistajan ja Vantaan kaupungin tavoitteena on saada vajaakäytöllä oleva entinen TUKOn kauppavarasto soveltumaan elinkeinoelämän toimijoiden käyttöön siten, että se lisää Petikko–Variston-yritysalueen palvelutarjontaa yleiskaavan mukaisesti ja työpaikkojen määrää Vantaalla.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN PERUSTELUT

Kaavamuutoksen keskeinen tavoite on muuntaa Ainontie 5:n varastokiinteistö monipuoliseksi työpaikka- ja liikerakennukseksi nykyistä rakennusta purkamatta ja kokonaisrakennusoikeutta lisäämättä. Varastorakennuksen säilyminen nykyisellä paikallaan keskellä tonttia kokonaisrakennusoikeuden ollessa lähes käytetty ei mahdollista vaihtoehtoisia tontinkäyttöratkaisuja. Hyvä sijainti ja saavutettavuus Kehä III:n ja Vihdintien liittymän kupeessa synnyttävät alueelle huomattavan kaupallisen potentiaalin ja Petikko-Variston alue on maakunta- ja yleiskaavatasolla tunnistettu vähittäiskaupan seudulliseksi alueeksi. Se puoltaa myös paljon tilaa vaativalle erikoistavarakaupalle tarkoitetun vähittäiskaupan tilojen toteuttamisen Ainontie 5:n rakennukseen.

Ainontie 5:n tontin vähäinen laajentaminen Kehä III:n maantien alueelle on vuoden 2010 tiesuunnitelmaa tarkentaneen Kehä III:n ja Vihdintien rakentamissuunnitelman mukainen ja asia on neuvoteltu Väylän kanssa.

Ainontie 10:n osalta vuonna 2015 poikkeamispäätöksellä rakennettu asuinkiinteistön nykytilanne vahvistetaan asemakaavalla.

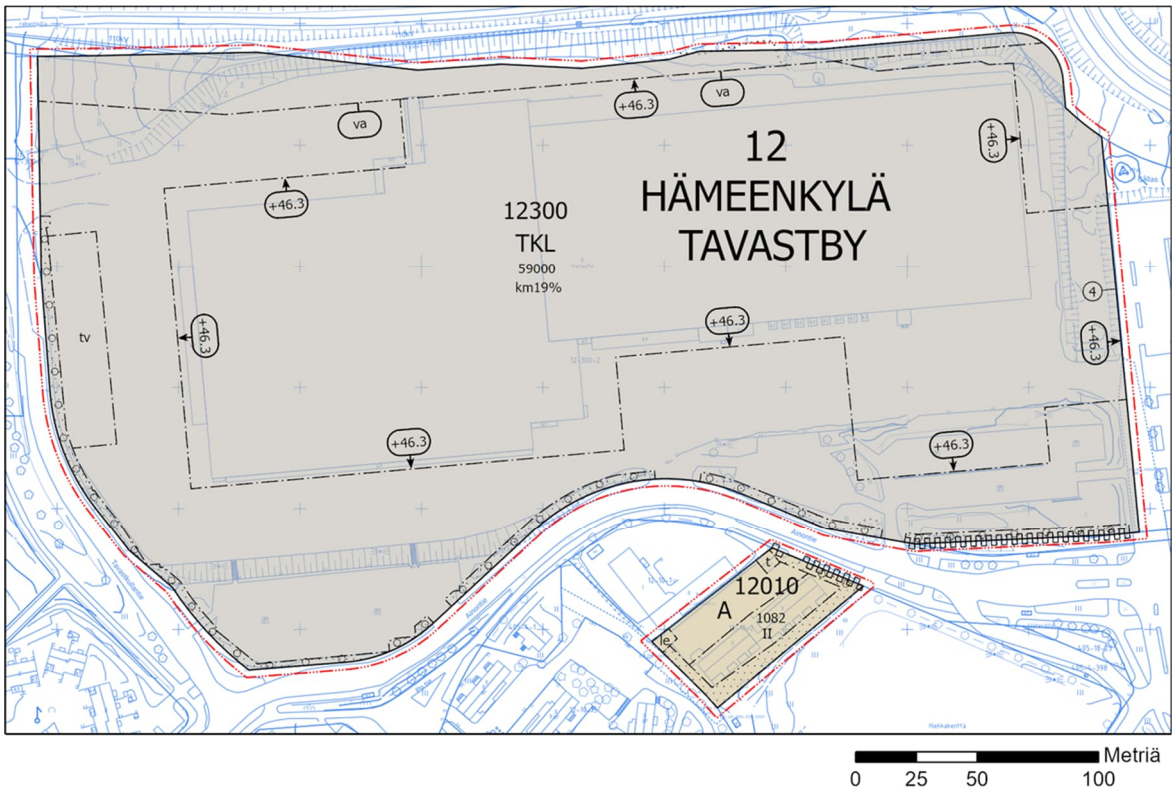
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Valtaosa kaavamuutosalueesta muodostuu korttelin 12300 länsiosasta (Ainontie 5), jonka kumoutuvan asemakaavan mukainen varastorakennusten korttelialue (TV) sekä pieni kaistale Kehä III:n maantien aluetta (LT) muutetaan teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi (TKL). Uudesta korttelialueesta muodostetaan tontti nro 4. Tontin pohjoisosa on sähkön johtolinjojen voimajohtoaluetta (va), mikä rajoittaa rakentamista ja esimerkiksi puiden korkeutta.

Korttelin 12010 koillisosan kumoutuvan asemakaavan mukainen enintään kaksikerroksisten erillispientalojen korttelialue (AO) muutetaan enintään kaksikerroksisten asuinrakennusten korttelialueeksi (A).

Hämeenkylän asuntoalueen pohjoisosaan sijoittuvaa kaavamuutosaluetta reunustaa pohjoisessa ja koillisessa Kehä III sekä Vihdintie, joihin kaavamuutosalueen kiinteistöt liittyvät Ainontien ja Tavastkullantien (tuleva Askistontien jatke) välityksellä.



Asemakaavamuutoksen karttaote

4.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen pinta-ala on 9,3538 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 041 k-m^2 ja kaavamuutoksen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 082 k-m^2. Kaavamuutosalue muodostuu kortteleiden 12300 ja 12010 osista.

Kortteliin 12300 muodostettavan teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueen (TKL) pinta-ala on 9,0936 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 59 000 k-m^2 ei muutu. Rakennusoikeudesta saa käyttää enintään 19 % (11 210 k-m^2) vähittäiskaupan suuryksikköä varten. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Korttelialueella tulee olla vähintään 340 autopaikkaa ja 130 polkupyöräpaikkaa.

Kortteliin 12010 muodostettavan asuinrakennusten korttelialueen (A) pinta-ala on 0,2602 ha. Uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 1 082 k-m^2 eli 42 k-m^2 enemmän kuin kumoutuvassa asemakaavassa. Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

- kerrostalot 1,1 ap / asunto
- pientalot 1,5 ap / asunto

Maantien alueen (LT) pinta-ala vähenee kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 0,1143 ha.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavamuutoksessa on huomioitu ympäristön laatua koskevat tavoitteet. Kaavamuutoksen kokonaisratkaisulla, asemakaavamääräyksillä ja –merkinnöillä sekä niiden huomioimisella rakennuslupia myönnettäessä edistetään rakentamisen ja lähiympäristön hyvän laatutason toteutumista.

Rakennusten arkkitehtuurista ja rakennustavasta on annettu laatua koskevia määräyksiä. Viherrakentamisesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien käsittelystä sekä varautumisesta uusiutuvan energian tuotantoon on annettu määräykset. Vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vihreä ympäristö luo kaavamuutosalueelle esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Kaavamääräykset edistävät Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa, arkkitehtuuriohjelmaa sekä resurssiviisautta.

4.3 ALUEVARAUKSET

Kaavamuutosalue on teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialuetta (TKL) sekä asuinrakennusten korttelialuetta (A).

4.3.1 Korttelialueet

A, Asuinrakennusten korttelialue

Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on kiinteistölle v. 2015 poikkeamispäätöksen mukaisesti rakennetun tilanteen mukaisesti 1 083 k-m^2. Kokonaisrakennusoikeuden määrä kasvaa kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 41 k-m^2. Korttelialueelle saa rakentaa enintään kaksikerroksisia asuinrakennuksia. Rakennusala noudattaa nykyisten rakennusten sijaintia. Autopaikkojen vähimmäismäärät noudattavat pientalojen osalta kumoutuvaa asemakaavaa ja muutoin v. 2015 poikkeamispäätöstä.

Talousrakennuksen rakennusalan, leikki- ja oleskelualueen sekä istutettavan alueen osan koko ja sijainti on tarkistettu vastaamaan tontille rakennettua tilannetta. Tonttiliittymä Ainontielle sijoittuu siten, että Ainontietä vasten kumoutuvassa asemakaavassa osoitettu tonttiliittymäkieltoalue sekä puurivi säilyvät ennallaan.

Asuinrakennusten, piharakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan, kaupunkikuvaltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja ilmeeltään yhtenäisiä. Erityisesti tulee huomioida näkymät kaupunkikuvan kannalta merkittävän Ainontien suunnasta. Rakennuksissa tulee olla lähialueen ja Hämeenkylän pientaloalueen rakennusten mukaisesti harjakatto. Tontin rajalle Hämeenkylänkentän urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta vasten on istutettava pensasaita. Rakennuksille on määrätty tarvittava ääneneristävyys lento- ja liikennemelua vastaan.

Hulevesien hyvä hallinta on osa Vantaan kaupungin hulevesiohjelman toteuttamista. Hulevedet tulee viivyttää tontilla ja rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tällöin rakennuslupia myönnettäessä noudatetaan aina hulevesien viimeisimpiä käsittelyvaatimuksia, jotka päivittyvät ja tiukentuvat aika ajoin. Vantaan nykyisten vaatimusten mukaan asuin- ja teollisuustontilla tulee viivyttää hulevesiä, siten että rakennetulta tontilla voi poistua 10 minuutin mitoitussateen (150 l/s/ha) aikana enintään luonnontilaista valuntaa (valuntakerroin = 0.2) vastaava hulevesivirtaama. Muodostuva vesimäärän erotus viivytetään tontilla maanpäällisillä tai maanalaisilla rakenteilla. Viivytettävä tilavuus lasketaan käyttäen sateen kestona 10 min.

Istutusten ja hulevesiratkaisujen lisäksi myös viherkerroin on osa hulevesien hallintaa ja ilmastonmuutoksen hillintää. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvustollisen ja hulevesiä läpäisevän pinnan painotettujen osatekijöiden yhteispinta-alan suhdetta tontin/korttelialueen kokonaispinta-alaan. Korttelialueella on vähintään saavutettava Vantaalla asuinkiinteistöjä koskeva vihertehokkuuden normitavoiteluku 0,9.

TKL, Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialue

Korttelialueeseen liitetään 1 143 m^2 kokoinen osa Kehä III:n maantien alueesta, joten muuttuvasta korttelialueesta muodostetaan kortteliin 12300 tontti nro 4. Maantien alueen osan liittäminen korttelialueeseen on Kehä III:n ja Vihdintien rakentamissuunnitelman mukainen ja asia on neuvoteltu Väylän kanssa. Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto- ja liikerakennuksia sekä niiden yhdistelmiä. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m^2 säilyy kumoutuvan asemakaavan mukaisena ennallaan. Rakennusoikeudesta saa enintään 19 % (11 210 k-m^2) toteuttaa vain paljon tilaa vaativalle erikoistavarakaupalle tarkoitettuna vähittäiskaupan suuryksikkönä (km19%). Koska kiinteistö ei sijaitse keskusta-alueella, päivittäistavarakaupan liiketilat kielletään. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta.

Rakennuksen sekä varastorakennuksen rakennusalat ovat pieniä tarkistuksia lukuunottamatta samat kuin kumoutuvassa asemakaavassa. Tontin pohjoisosassa Kehä III:a vasten on sähkön voimajohtoja varten osoitettu vaara-alue (va), mikä rajoittaa vaara-alueella rakentamista ja esimerkiksi puiden kasvukorkeus saa olla enintään neljä metriä. Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee myös pyytää risteämälausunto kunkin voimajohdon omistajalta. Korttelialueen etelä- ja itäreunoilla on istutusvyöhykkeet ja puurivit. Korttelialueelle voidaan järjestää tonttiliittymät Ainontieltä sekä Tavastkullantieltä. Korttelialueen kaakkoisrajalle Ainontietä vasten kumoutuvassa asemakaavassa osoitettu tonttiliittymäkieltoalue säilyy ennallaan. Tontti on pinta-alaltaan suuri, joten sen jakaminen useammaksi tontiksi korttelikokonaisuuden toimivuus huomioiden mahdollistetaan sillä, että rakennukset, autopaikat, väestönsuojat ja palomuurit saavat korttelialueella sijaita tonttijaosta riippumatta.

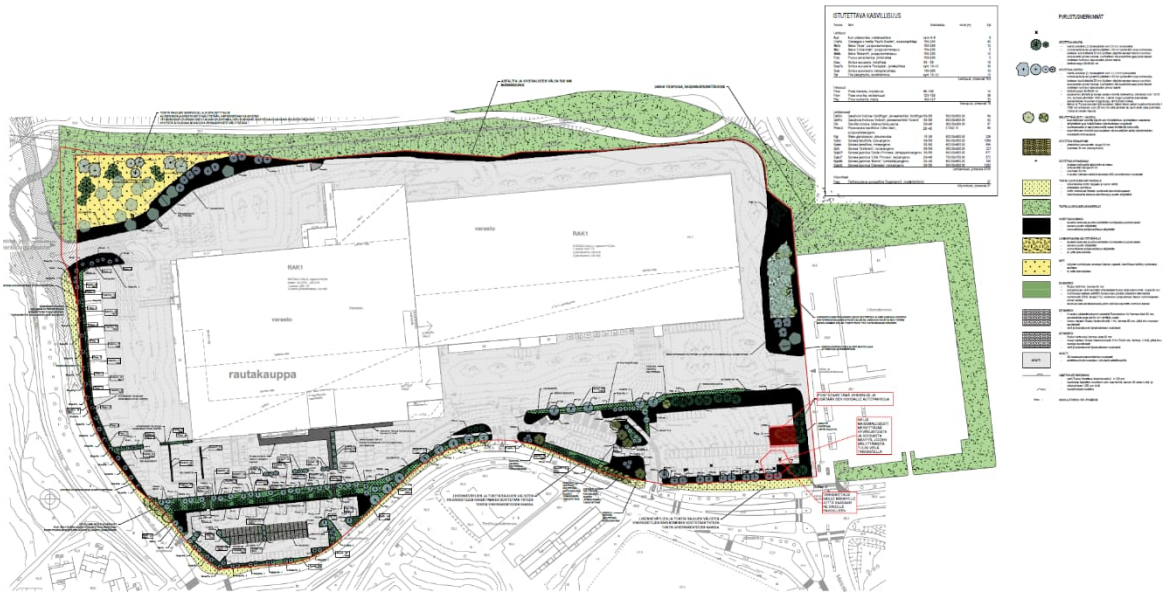
Tasokoordinaatti- ja korkeusjärjestelmä on kumoutuvan asemakaavan jälkeen muuttunut. Uuden N2000-korkeusjärjestelmän korkeusluvut ovat keskimäärin noin 30 cm korkeammat kuin vanhan N43-korkeusjärjestelmän. Kumoutuvan asemakaavan rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema +46.0 tarkistetaan korkeusasemaksi +46.3. Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle. Ratkaisu vastaa kiinteistölle rakennettua tilannetta.

Rakennusten ja uusien pihojen rakentamisessa sekä huoltoalueiden ja jätetilojen sijoittelussa ja rakenteissa on huolehdittava kaupunkikuvan kannalta keskeisiltä Ainontieltä ja Kehä III:lta kiinteistölle avautuvista näkymistä. Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen eikä pihoilla sallita avovarastointia. Vähittäiskaupan noutopihatoiminta kuitenkin sallitaan. Korttelialue tulee rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus. Korttelialueen reunoille on istutettava puita, pensaita ja muuta kasvillisuutta, mikä jäsentää kiinteistöä ja tukee hyvän kaupunkikuvan muodostamista. Korttelialueen maantien alueen puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle.

Nykyinen varastorakennus on kooltaan suuri ja sen sopeuttaminen kaupunkikuvaan edellyttää julkisivujen jäsentelyä. Rakennuksen julkisivu tulee jakaa Kehä III:n puolella vähintään 50 metrin välein erilaisiin osiin käyttämällä arkkitehtuurin keinoja, materiaaleja, värejä, aukotusta, valaistusta ja kasvillisuutta. Rakennuksen liiketilaosia tulee korostaa. Rakennuksen etelä- ja länsijulkisivut tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat jäsennellyn näkymän alueen pientalojen suuntaan. Rakennuksen julkisivut tulee jäsennellä sisäänkäyntejä korostaen. Rakennuksille on määrätty tarvittava ääneneristävyys lento- ja liikennemelua vastaan. Autopaikat on jäsennettävä puilla ja pensailla enintään 40 paikan yksiköiksi. Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.

Hulevesien hyvä hallinta on osa Vantaan kaupungin hulevesiohjelman toteuttamista. Hulevedet tulee viivyttää tontilla ja raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta, jotta ko. järjestelmät on mahdollista toteuttaa tonttikohtaisten ratkaisujen sijaan koko korttelin kannalta tarkoituksenmukaisimpana kokonaisuutena. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tällöin rakennuslupia myönnettäessä noudatetaan aina hulevesien viimeisimpiä käsittelyvaatimuksia, jotka päivittyvät ja tiukentuvat aika ajoin. Vantaalla voimassa olevien käsittelyvaatimuksien mukaan asuin- ja teollisuustontilla tulee viivyttää hulevesiä, siten että rakennetulta tontilla voi poistua 10 minuutin mitoitussateen (150 l/s/ha) aikana enintään luonnontilaista valuntaa (valuntakerroin = 0.2) vastaava hulevesivirtaama. Muodostuva vesimäärän erotus viivytetään tontilla maanpäällisillä tai maanalaisilla rakenteilla. Viivytettävä tilavuus lasketaan käyttäen sateen kestona 10 min. Käsittelyvaatimukset voivat ajan kuluessa tiukentua, eikä niiden sisältöä ole tarkoituksenmukaista kirjata kaavamääräyksiin.

Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvustollisen ja hulevesiä läpäisevän pinnan painotettujen osatekijöiden yhteispinta-alan suhdetta tontin/korttelialueen kokonaispinta-alaan. Viherkerroin on osa hulevesien hallintaa ja ilmastonmuutoksen hillintää, jota edistetään istutusten ja hulevesiratkaisujen lisäksi myös edellyttämällä aurinkopaneelien ja muiden energiaa säästävien ja tuottavien ratkaisujen suosimista. Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä. Korttelialueella on vähintään saavutettava Vantaalla teollisuuskiinteistöjä koskevaa vihertehokkuuden normitavoiteluku 0,7 ja sen toteutuminen on osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla rakennusluvan yhteydessä. Ympäristön kannalta kestävien liikkumismuotojen käyttöä kannustetaan edellyttämällä, että rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille ja Ainontieltä tulee olla vähittäiskaupan pääovelle kiveyksin ja istutuksin muista piha-alueista erotettu kevyen liikenteen yhteys. Korttelialueelle on toteutettava vähintään 130 polkupyöräpaikkaa ja niistä vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.



Ainontie 5 alustava pihasuunnitelma (Maisemasuunnittelu Harju Soini Oy)

Jäljempänä olevat havainnekuvat: Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy

Viistoilmakuvasovitus: Ainontie 5 kaakosta nähtynä.

Viistoilmakuvasovitus: Ainontie 5 koillisesta nähtynä, oikealla Kehä III.

Viistoilmakuvasovitus: Ainontie 5 luoteesta nähtynä, vasemmalla Kehä III.

Ainontie 5 lounaisosa AinontieItä nähtynä.

Ainontie 5 nähtynä Kehä III:n länteen johtavilta kaistoilta.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista. Arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa kaavamuutoksen mahdollistaman maankäytön ja siihen liittyvien toimintojen merkittävät vaikutukset. Asemakaavamuutoksen vaikutukset on arvioitu kaupungin omana työnä. Viranomaisten lausunnot ja muiden osallisten kannanotot ovat osa vaikutusten arviointia.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle ja rakennettavaksi asemakaavoitetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Mikäli alueen asemakaavaa ei muutettaisi, Ainontie 5:n varastorakennuksen vajaakäyttö todennäköisesti jatkuisi ja rakennuksen ylläpito, huoltaminen ja korjaaminen kärsisivät. Ainontie 10 asuinkiinteistön kunnossapito ja rakennuslupia edellyttävät korjaukset yms. voisivat hankaloitua, ellei asemakaavaa, joka sallii vain erillispientalot, muuteta vastaamaan kiinteistölle rakentunutta nykytilannetta.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutosalue sijoittuu Kehä III:n ja Vihdintien liittymän lounaispuolelle Petikko–Variston-yritysalueen länsipäätteeseen Ainontien ja sen olemassa olevan katu- sekä kunnallistekniikan verkostojen varteen. Kaavamuutosalue sijaitsee rakennetussa yhdyskuntarakenteessa siihen tukeutuen. Kaavamuutos ei muuta alueelle rakentunutta tilannetta merkittävästi.

Kaupunkikuva

Ainontie 5 muutos varastorakennuksesta monipuoliseen elinkeinotoimintaan ja mm. tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikköä varten edellyttää muutoksia nykyisen monotonisen ja ison varastorakennuksen julkisivuihin ja logistiikan tarpeisiin toteutuneisiin laajoihin asvalttipihoihin. Kumoutuvassa asemakaavassa ei ole kaupunkikuvaa koskevia kaavamääräyksiä. Kaavamuutoksen uudet kaavamääräykset edellyttävät, että korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista

rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen huomioiden erityisesti näkymät Kehä III:n ja Ainontien suunnista. Korttelialue tulee rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus. Ainontie 5:n rakennuksen julkisivu tulee jakaa Kehä III:n puolella vähintään 50 metrin välein erilaisiin osiin käyttämällä arkkitehtuurin keinoja, materiaaleja, värejä, aukotusta, valaistusta ja kasvillisuutta ja rakennuksen etelä- ja länsijulkisivut tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat jäsennellyn näkymän alueen pientalojen suuntaan. Rakennuksen liiketilaosia tulee korostaa ja julkisivut tulee jäsennellä sisäänkäyntejä korostaen. Ainontieltä tulee olla vähittäiskaupan pääovelle kiveyksin ja istutuksin muista piha-alueista erotettu kevyen liikenteen yhteys. Vihertehokkuutta edellyttävä kaavamääräys johtaa siihen, että tontille on istutettava puita, pensaita ja muita istutuksia. Kaavamuutos kohentaa ja jäsentää alueen kaupunkikuvaa.

Ainontie 10 osalta kaavamuutos vahvistaa kiinteistölle v. 2015 rakentuneen tilanteen eikä muutoksella siltä osin ole vaikutusta alueen nykyiseen kaupunkikuvaan.

Asuminen

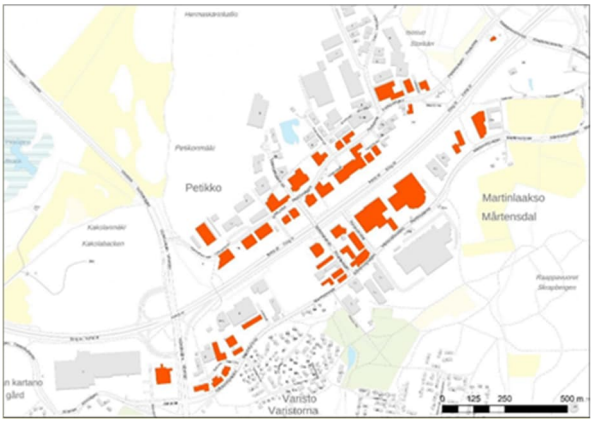
Kehä III:n reunassa sijaitsevan Ainontie 5 nykyisen varastorakennuksen muuntaminen teollisuuden ja tilaa vievän kaupan tilat sallivaksi ei merkittävästi muuta toimintaa ja liikennettä kiinteistöllä nykytilanteeseen verrattuna. Ainontie 5:n muutoksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia lähialueen asumiseen. Ainontie 10 on rakennettu asuinkiinteistöksi eikä kaavamuutos muuta kiinteistön tilannetta nykytilanteeseen verrattuna. Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia asumiseen.

Palvelut ja työpaikat

Kaavamuutos täydentää ja monipuolistaa Varisto–Petikko-yritysaluetta ja mahdollistaa uusien työpaikkojen toteutumisen alueelle. Kaavamuutos mahdollistaa enintään 11 210 k-m^2 kokoisen vähittäiskaupan suuryksikön, joka kaavamääräyksien perusteella saa olla vain paljon tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa, toteuttamisen Ainontie 5:en. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Kaavamuutoksen mahdollistama vähittäiskauppa ei kokonaisuudessaan ylitä seudullisuuden alarajaa, joten sen sijoittuminen voidaan ratkaista kuntakaavoituksella.

Hyvä sijainti ja saavutettavuus Kehä III:n ja Vihdintien liittymän kupeessa synnyttävät alueelle huomattavan kaupallisen potentiaalin. Varisto–Petikko on maakunta- ja yleiskaavatasolla tunnistettu vähittäiskaupan seudulliseksi alueeksi, jonka enimmäismitoitus maakuntakaavassa on vähittäiskaupan osalta 250 000 k-m^2.

Rambollin laatiman ”Ainontie 5, Vantaa, kaupallisten vaikutusten arviointi” -selvityksen (14.7.2022) mukaan Varisto-Petikko-yritysalueen keskeisten kaupallisia toimintoja sisältävien kiinteistöjen rakennusten kerrosalan kokonaismäärä on 148 000 k-m^2 mutta kaikki kerrosala ei ole osoitettu kaupan toiminnoille.

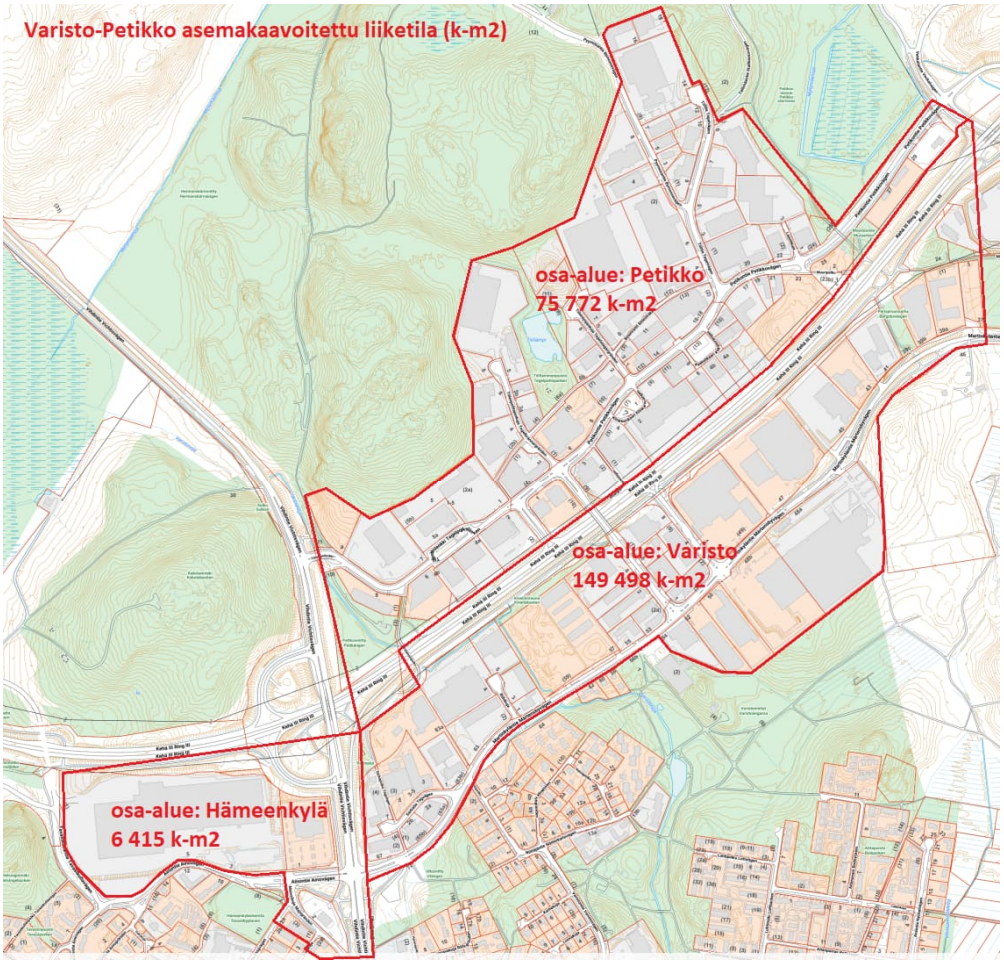


Vähittäiskaupan suuryksikön mahdollistavilla KM-korttelialueilla liiketilojen enimmäismitoitus on 118 900 k-m^2. Alueella voimassa olevissa asemakaavoissa, jotka sisältävät kaupan merkintöjä, liiketiloja on mahdollistettu 196 753 k-m^2. Rambollin tarkastelu perustuu rakennusrekisterin tietoihin (SeutuData) sekä alueesta tehtyihin selvityksiin ja tarkasteluihin (mm. nettilähteet).

Rambollin selvityksen lukuihin ei sisälly Varisto–Petikko-yritysalueeseen Vantaan yleiskaavojen mukainen Hämeenkylän osa-alue Kehä III:n ja Vihdintien liittymän länsipuolella.

Vantaan kaupungin asemakaavoitus on kaavamuutoksen nähtävilläolon jälkeen laatinut jäljempänä olevan ja Rambollin selvitystä tarkentavan tarkastelun Varisto–Petikkoon asemakaavoitetun liiketilan määrästä. Varisto–Petikko muodostuu Variston pohjoisosan, Petikon eteläosan sekä Kehä III:n ja Vihdintien liittymän länsipuolella olevan Hämeenkylän pohjoisosan alueista, jotka ovat Vantaan yleiskaavoissa osoitettu KM-alueeksi tai muodostavat KM-alueen kanssa toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Tiedot alueen asemakaavoitetusta liiketilojen rakennusoikeudesta on koostettu alueen voimassa olevista asemakaavakartoista ja niiden kaavamerkinnöistä sekä kaavamääräyksistä.

Varisto–Petikkoon on osoitettu asemakaavoilla yhteensä 231 685 k-m^2 liiketiloja kaupan ja liiketilojen korttelialueille (KM, KL, K, KLH, LHK; yhteensä 127 858 k-m^2) sekä teollisuus-, varasto-/liike- ja toimitilojen korttelialueille (T, TKL, KTY; yhteensä 103 827 k-m^2). Liiketilat voivat olla vähittäiskaupan tiloja. KM-korttelialueilla sekä muilla korttelialueilla kaavamerkinnöillä (km4000 yms.) on vähittäiskaupan suuryksiköt mahdollistavaa liiketilojen rakennusoikeutta 136 016 k-m^2. Kaavamuutoksen Ainontie 5:n uusi paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikön 11 210 k-m^2 rakennusoikeus on 4,84 % Varisto–Petikon kaiken liiketilan rakennusoikeudesta. Kaavamuutoksen jälkeen maakuntakaavan vähittäiskaupan enimmäismitoituksesta jää asemakaavojen liiketilan rakennusoikeuden perusteella Varisto–Petikkoon jäljelle 7 105 k-m^2. Liiketilojen ja kaupan mitoituksesta kuitenkin yhteensä 17 707 k-m^2 sijaitsee yleiskaavan 2020 osoittaman KM-alueen ulkopuolella Petikon osa-alueen pohjoisosassa tuotanto- ja varastotoiminnan TY-alueella olevilla korttelialueilla, joilla liikerakentaminen ei ole asemakaavassa pääkäyttötarkoitus.



Kartta: Varisto-Petikko, asemakaavoitettu liiketilan määrä alueen ja osa-alueiden rajauksella

K.OSA	KORTTELI	YK2007	KAAVANRO	HYV.pvm	K.MERK.	MERKINTÄ(RO)	MERKINTÄ %	MÄÄRÄYS(TXT)	e-luku	TONTTI m2	LIIKETILAA	
											k-m2	
Varisto	14208	KM	000267	17.1.1983	T-2	e=1	ktl40%		1	4 799	1 920	
Varisto	14207	KM	000946	4.11.1991	T-8	e=1	kl30%		1	3 207	962	
Varisto	14212	KM	001423	18.1.1999	KTY-1	4300	m80%				3 440	
Varisto	14212	KM	001741	1.3.2004	KTTV	e=0.6				13 335	8 001	
Varisto	14204	KM	001809	29.5.2006	KTY	e=1.2		Enint. 1100 k-m2 myymälätiloja ja 1600 k-m2 paljon tilaa vaativan e			2 700	
Varisto	14210	KM	001837	21.3.2005	KTY	e=1		Enint. 3500 k-m2 paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myym			3 500	
Varisto	14209	KM	002030	3.3.2014	KM	20000					20 000	
Varisto	14209	KM	002030	3.3.2014	KM	27056					27 056	
Varisto	14209	KM	002030	3.3.2014	T	10500	kl40% km4200				4 200	
Varisto	14209	KM	002030	3.3.2014	T	6414	kl11%				706	
Varisto	14204	KM	002074	23.8.2010	TKL	6393	kl50%				3 197	
Varisto	14204	KM	002074	23.8.2010	T	8885	klt1624				1 624	
Varisto	14207	KM	002074	23.8.2010	KM	18000	kl15300				18 000	
Varisto	14208	KM	002074	23.8.2010	T	3700	kl40%				1 480	
Varisto	14210	KM	002074	23.8.2010	T	6800	kl1529				1 529	
Varisto	14210	KM	002074	23.8.2010	KM	25960	kl51%				25 960	
Varisto	14210	KM	002074	23.8.2010	T	44040	kl35%				15 414	
Varisto	14204	KM	141200	15.6.2015	KTY	7700	kl30%				2 310	
Varisto	14207	KM	002253	21.9.2015	T	e=1	km4000		1		4 000	
Varisto	14202	KM	002098	7.3.2016	TKL	3500					3 500	
										Yhteensä	149 498	k-m2
Petikko	26117	KM	000486	30.9.1985	T	e=0.7	klt40%			2 094	586	
Petikko	26117	KM	000554	17.11.1986	T	e=0.7	klt40%			1 150	322	
Petikko	26108	TY	000924	4.6.1990	T	e=0.6	ktl25%			2 799	420	
Petikko	26121	VL	260300	17.6.1992	LHK	1000					1 000	
Petikko	26113	KM	001061	1.2.1993	T	e=0.7	ktl45%			1 851	583	
Petikko	26110	KM	001234	18.12.1997	KL	4800					4 800	
Petikko	26119	TY	001550	27.9.2004	T	e=0.7	klt45%			9 015	2 840	
Petikko	26119	TY	001550	27.9.2004	T	e=0.7	klt45%			15 896	5 007	
Petikko	26119	TY	001881	30.10.2006	T	e=0.7	klt45%			3 050	961	
Petikko	26102	KM, TY	002008	20.10.2008	TKL	8000	kl40%				3 200	
Petikko	26100	KM	002023	22.9.2008	KLH	4600	kl15%	Liiketilaa yht. enint. 690 k-m2.			690	
Petikko	26119	TY	261300	18.6.2012	T	e=0.5	kl10%			10 291	515	
Petikko	26104	KM	002030	3.3.2014	KM	5151					5 151	
Petikko	26104	KM	002030	3.3.2014	T	7400	alm40% km2960				2 960	
Petikko	26104	KM	002030	3.3.2014	T	6203	alm40% km2481				2 481	
Petikko	26105	KM	002030	3.3.2014	KM	6086					6 086	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	4264	klt40%				1 706	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	5415	klt40% km2166				2 166	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	12125	klt45% km5456				5 456	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	2516	klt50%				1 258	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	2191	klt50%				1 096	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	2191	klt50%				1 096	
Petikko	26121	VL	002030	3.3.2014	KL	500					500	
Petikko	26119	TY	002154	12.5.2014	T	17700	klt45%				7 965	
Petikko	26102	KM, TY	261500	21.9.2015	KTY	5000	km2500				2 500	
Petikko	26115	KM	002348	4.3.2019	LHK	200					200	
Petikko	26113	KM	002442	16.11.2020	T	2450	klt50%				1 225	
Petikko	26114	KM	002442	16.11.2020	KM	10000					10 000	
Petikko	26277	KM	002442	16.11.2020	K	2000					2 000	
Petikko	26117	KM	002448	8.3.2021	KTY	1260	Liike-/tstotiloja yht. enint. 1004 k-m2				1 004	
										Yhteensä	75 772	k-m2
H.kylä	12062	AP	120100	22.1.1982	KL	e=0.35				2 100	735	
H.kylä	12062	AP	000549	26.11.1986	KL	680					680	
H.kylä	12300	KM	002077	31.1.2011	KL	4000					4 000	
H.kylä	12312	Katu	002077	31.1.2011	LHK	1000					1 000	
										Yhteensä	6 415	k-m2
										YHTEENSÄ	231 685	k-m2
										Maakuntakaavan mitoitus	250 000	k-m2
										Jäljellä	18 315	k-m2
H.kylä	12300	KM	002484		TKL	59000	km19%				11 210	k-m2
										Maakuntakaavan mitoituksesta jää jäljelle	7 105	k-m2

Varisto-Petikkoon asemakaavoitettu liiketilojen rakennusoikeus. Vähittäiskaupan suuryksiköt mahdollistavat kohteet on osoitettu oranssilla.

Arvioitavan asemakaavahankkeen kaupallinen mitoitus mahtuu alueelle maakuntakaavassa osoitetun kokonaismitoituksen sisään jättäen mahdollisuuksia myös muiden hankkeiden toteutukselle tulevaisuudessa. Kaavaratkaisu tiivistää nykyistä kaupan rakennetta ja vahvistaa entuudestaan tunnistettua, erityisesti tilaa vaativaan kauppaan profiloitunutta aluetta.

Kokonaisuutena arvioiden kaupalliset vaikutukset eivät ole merkittäviä olemassa olevaan palveluverkkoon tai keskusta-alueiden kehitykseen johtuen erityisesti kaupan laadusta sekä sijoittumisesta. Uusi tarjonta parantaa kaupallisten palveluiden saavutettavuutta ja Ainontie 5:n alue sijoittuu hyvin saavutettavalle sijainnille niin autolla kuin kestävillä liikkumisen tavoillakin tarkasteltuna.

Ainontie 5:n asemakaavassa mahdollistettava kaupan liiketilojen lisäys ei synnytä merkittäviä haitallisia vaikutuksia kaupan palveluverkkoon, keskusta-alueiden toiminta- tai

kehittymisedellytyksiin, kaupan palveluiden saavutettavuuteen sekä kestävään liikkumiseen. Hanke on MRL:n kaupan sijainninohjauksen mukainen.

Rambollin laatima kaupallisten vaikutusten arviointi on erillisenä asiakirjana.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavoitettava alue sijaitsee nykyisessä yhdyskuntarakenteessa ja yhdyskuntateknisten verkostojen alueella, mikä on yhdyskuntataloudellisten kustannusten kannalta edullisempaa kuin uuden, yhdyskuntarakenteesta irrallisen alueen toteuttaminen. Hanke hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa.

Kaavamuutoksesta ei aiheudu vesihuollolle suunnittelu- tai rakentamiskustannuksia.

Ainontie 5:n korttelialueen käyttötarkoitus muuttuu kumoutuvan asemakaavan mukaista varastokäyttöä monipuolisemmaksi, mistä eritoten liiketilojen rakennusoikeudesta muodostuu kiinteistölle arvonnousua. Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus, jonka mukaan Ainontie 5:n maanomistaja maksaa saamastaan arvonnoususta Vantaan kaupungille korvauksen, kun uusi kaava tulee voimaan. Korvauksen suuruudeksi on arvioitu noin 900 000 €.

Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavamuutosalueen tontit on rakennettu. Ainontie 5 käyttötarkoitus ei kumoutuvaan asemakaavan verrattuna muutu kovinkaan merkittävästi ja sen kokonaisrakennusoikeuden määrä säilyy ennallaan. Kiinteistöllä tapahtuvat muutokset kohdistuvat lähinnä nykyisen rakennuksen sisälle. Ainontie 10 osalta asemakaava muutetaan vastaamaan kiinteistölle v. 2015 rakennettua tilannetta. Kaavamuutosalue ei ole Hämeenkylän asutuksen virkistyskäytössä yms. olevaa aluetta eikä kaavamuutos siten aiheuta vaikutuksia niiden sosiaaliseen ympäristöön.

Virkistys

Kaavamuutos ei muuta virkistysalueita eikä vaikuta lähialueen virkistysalueverkostoon. Hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

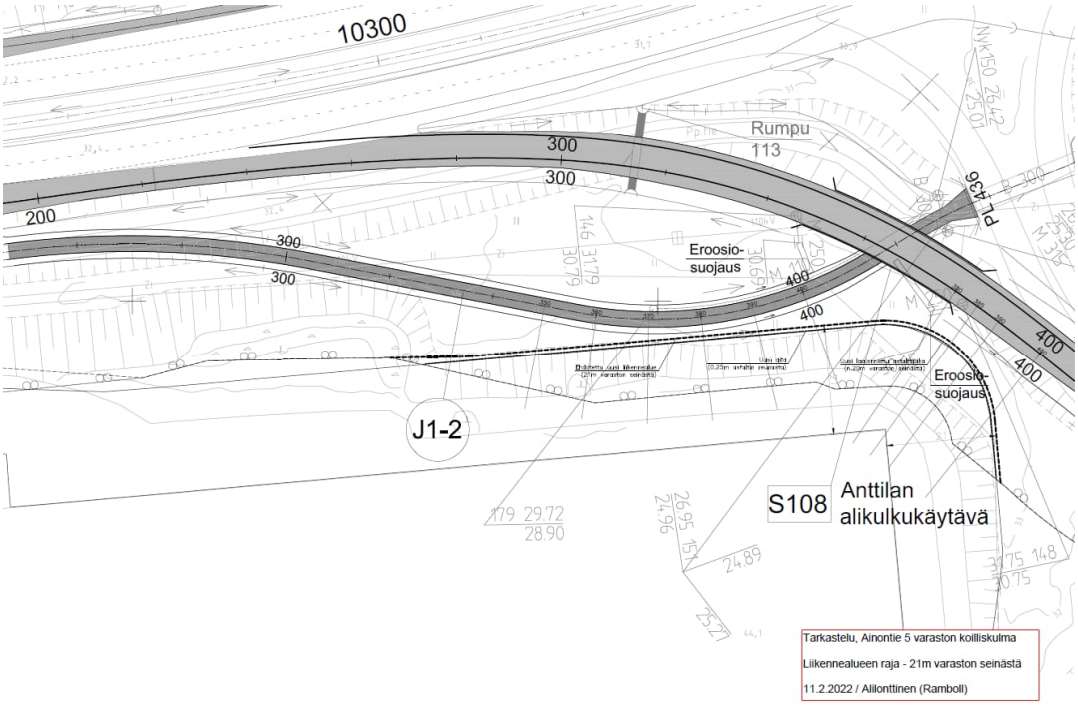
Kaavamuutoksen keskeiset vaikutukset aiheutuvat Ainontie 5 varastorakennuksen muuntamisesta myös liike- ja teollisuusrakennukseksi. Teollisuusrakennuksen toiminnoista aiheutuvat liikennemäärät eivät merkittävästi eroa varastorakennukseen liittyvistä liikennemääristä. Kaavamuutos ei myöskään lisää Ainontie 5 kiinteistön nykyistä kokonaisrakennusoikeutta. Sen käyttötarkoituksen osalta keskeisin muutos kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna on se, että rakennusoikeudesta saa 19 % (11210 k-m^2) toteuttaa tilaa vaativan erikoistavarakaupan liiketilana. Tilaa vaativa erikoistavarakauppa on asiointimääriltään harvemman frekvenssin myymälätyyppi, jossa asioidaan vain joitakin kertoja vuodessa tai harvemman asiakasjoukon (yrittäjät, rakentajat) toimesta. Tämän vuoksi Ainontie 5:n muutos ei synnytä merkittävää liikennetuotosta, jolla olisi merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia lähialueen tie- ja katuverkkoon tai laajemmalla tasolla liikenneverkoston välityskykyyn. Liikenteellisesti Ainontie 5 sijoittuu vilkkaiden liikennevirtojen ääreen; alueen ohittavat kapasiteetiltaan suuret Kehä III ja Vihdintie. Kiinteistön aikaisempi toiminta logistisena keskuksena tukee myös alueelle muuttuneessa käyttötarkoituksessa kohdistuvien liikennevirtojen hallintaa. Ainontie 5:n uusi kaupallinen tarjonta täydentää kokonaispalveluverkkoa, eikä näin ollen pidennä asiointimatkojen pituutta tai lisää asiointimatkojen synnyttämää liikennesuoritetta.

Kaavamuutoksen mahdollistama Ainontie 5 varastorakennuksen muuntaminen myös liike- ja teollisuusrakennukseksi ei muuta erikoiskuljetusreittinä toimivan Ainontien katualueen tilavarauksia

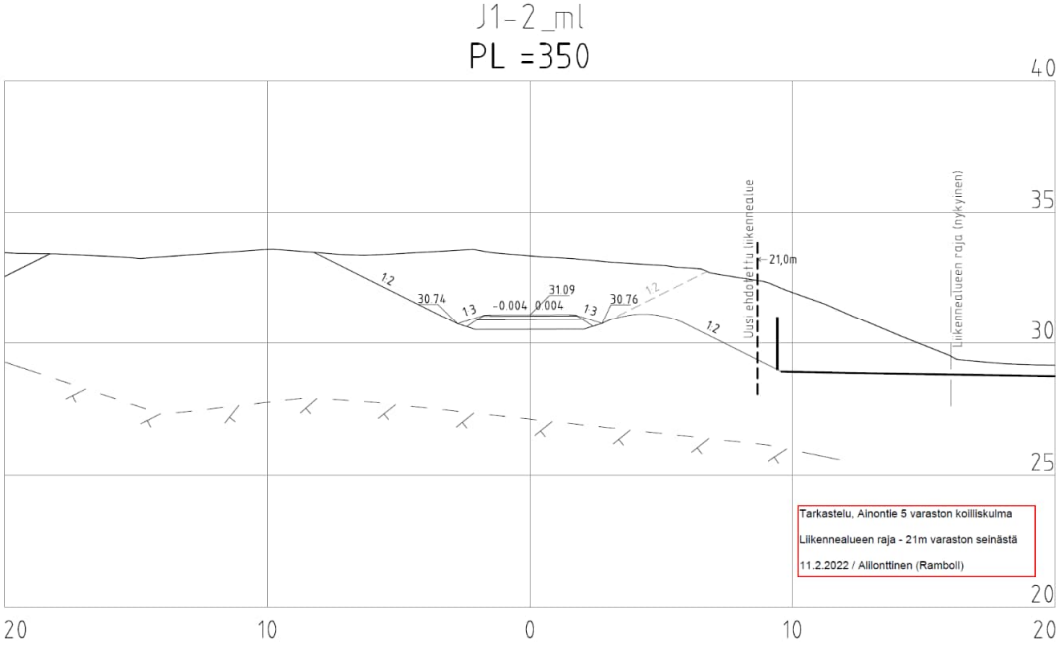
eikä ajoneuvoliittymiä. Ainontie 5 ja 10 rakennusten käyttötarkoitusten muutoksien tuottaman liikennemäärän lisääntymisen, joka ei ole kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna merkittävä, ei katsota aiheuttavan haittaa Ainontien liikenteelliselle toimivuudelle eikä erikoiskuljetusreitille.

Liikenteen sujuvuus paranee, kun suunnitellut eritasoliittymät Ainontie/Martinkyläntie/Vihdintie sekä Kehä III/Askistontien jatke, joka yhdistyy Ainontiehen, toteutetaan. Askistontien jatkeen tuleva eritasoliittymä Kehä III:lle muodostaa uuden sujuvan reitin erityisesti Ainontie 5:lle, mikä vähentää Hämeenkylästä ja kaavamuutosalueelta Ainontien ja Vihdintien liittymään suuntautuvaa liikennettä.

Kehä III:n ja Vihdintien maantien alueesta liitetään 1 143 m^2 osuus Ainontie 5:n uuden TKL-korttelialueen koillisosaan.



Laaditut tarkastelut Ainontie 5:n tontin laajenemisesta maantien alueelle.



Tontin ja maantien alueen rajan muutos on neuvoteltu Väylän kanssa liittymäalueen rakentamissuunnitelman mukaisesti siten, että uusi maantien alueen raja tulisi kauttaaltaan 21 metrin etäisyydelle Ainontie 5:n nykyisen varastorakennuksen pohjoisseinästä ja 1 metrin etäisyydelle tontin pohjoisosan asvalttialueen laajennuksesta. Aita sijoitettaisiin noin 0,25 metrin etäisyydelle asvaltin reunasta ja se jäisi asemakaavamuutoksen 002484 mukaiselle uudelle TKL-korttelialueelle ja tontille siten, että sen ja maantien alueen uuden rajan väliin jää tontille 0,5–0,75 metriä työtilaa aidan asennusta ja mahdollista huoltamista varten. Ratkaisu on mahdollinen eikä aiheuta haittaa maantien alueen toteuttamiselle ja toimivuudelle.

Maantietoimituksen ensimmäinen vaihe on tehty rakentamissuunnitelma ja kaavamuutoksessa esitetty tontin ja maantien alueen rajan siirto huomioiden. Maantietoimituksen toinen vaihe tehdään tontin koillisosan ja maantien alueen uuden rajan mukaisesti.

Vesihuolto

Kaavamuutoksen takia ei ole tarvetta rakentaa uutta vesihuoltoverkostoa. Vesihuoltolinjojen siirtoja tehdään kuitenkin Ainontie 5:n länsipuolella liittyen Kehä III:n uusiin ramppijärjestelyihin. Nämä muutostyöt vaikuttavat jonkin verran Ainontie 5:n tontin ulkopuolisten jätevesi- ja hulevesiviemäreiden linjauksiin. Ne eivät johdu kaavamuutoksesta eikä niillä ei ole vaikutusta kaavamuutokseen.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 on päiväajan enimmäismelutason ohjearvo LAeq liike- ja toimistohuoneille 45 dB. Asuinalueilla keskiäänen enimmäismelutason ohjearvo päivällä on sisätilojen osalta 35 dB ja yöllä 30 dB, ulkona 50 dB (uusilla alueilla 45 dB).

Kaavamuutosalue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen lentomeluvyöhykkeellä, jolla melutaso L_{DEN} on 50–55 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 28 dB ja asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 32 dB. Ainontie 10 asuinkiinteistöön vaikuttaa lentokoneiden laskeutumisvyöhyke, joka edellyttää asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB.

Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2016 liikennetiedoilla tehty Pääkaupunkiseudun ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2017. Sen perusteella Ainontie 5:n varastokiinteistön pohjoisosan rakennusalan rajalle päivällä kohdistuvan Kehä III:n aiheuttaman tiemelun keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on 60–65 dB, mikä edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 30 dB. Edellä mainittu äänitasoerovaatimus on kirjattu Ainontie 5:n TKL-korttelialuetta koskevaksi kaavamääräykseksi. Varastokiinteistön eteläosissa tieliikenteen melua on 50–60 dB ja Ainontien reunassa 60–65 dB.

Ainontie 10 asuinkiinteistön pohjoisosaan Ainontien reunalla kohdistuu päivällä tieliikenteen melua 60–65 dB ja valtaosalle kiinteistöä 55–60 dB. Rakennusjärjestys edellyttää tiemelualueella 60–65 dB asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB, mikä edellytetään myös Ainontie 10 asuinkiinteistön A-korttelialuetta koskevalla kaavamääräyksellä. Valtaosalle pihaa kohdistuu yöllä tieliikenteen melua 45–50 dB ja vanhoilla asuinalueilla, jollainen Hämeenkylä on, vaadittu ohjearvo ei ylity.

Kaavamuutosalueella Ainontie 5 varastokiinteistöllä merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Kehä III:n ja Ainontien tieliikenteen melusta ja Ainontie 10 asuinkiinteistöllä lentoliikenteen melusta. Kaavamuutosalueen kiinteistöjä koskevat kaavamääräykset ääneneristävyydestä täyttävät Valtioneuvoston päätöksen ohjearvot sekä Vantaan rakennusjärjestyksen asettamat vaatimukset.

Kaavamuutos ei oleellisesti muuta alueen ympäristöhäiriöiden tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna.

Pienhiukkaset

EU on antanut ilmanlaadun raja-arvot alueille, joilla ihmiset altistuvat ilman epäpuhtauksille. Nämä raja-arvot on pantu täytäntöön ilmanlaatua koskevalla valtioneuvoston asetuksella (38/2011). Raja-arvot eivät ole voimassa ajoväylillä tai esimerkiksi teollisuusalueilla.

Liikenteestä aiheutuvat pienhiukkaset eivät aiheuta Ainontie 5:n teollisuus-, varasto- ja liikerakennukselle erityisvaatimuksia. Ainontie 5:n rakennukseen muuntaminen uusiin käyttötarkoituksiin ei lisää liikennettä ja siitä aiheutuvia pienhiukkaspäästöjä merkittävästi.

Ainontie 10 on rakennettu ja asuinrakennuksen pohjoisnurkka on noin 11 m etäisyydellä Ainontien ajoradan reunasta ja Ainontien liikennemäärä on alle 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Altistuminen liikenteen päästöille riippuu kadun liikennemäärästä ja siitä, miten etäällä asumisen toiminnot liikenteestä ovat. Liikennemäärän ollessa enintään 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa on HSY:n ilmanlaatuvyöhykkeiden mukainen asuinrakennusten ja liikenteen välinen suositusetäisyys vähintään 10 m. Liikenteen pienhiukkasista ei aiheudu Ainontie 10 asuinrakennusten korttelialueelle erityisvaatimuksia.

Mikäli kaavamuutosalueen jo rakennettuihin rakennuksiin tehdään rakennuslupaa edellyttäviä muutoksia, tulee rakennuksen sisäilman riittävä laatu huomioiduksi Maankäyttö- ja rakennuslain 117 c § sekä ulkoilmalaitteiden sijoittamista ja tuloilman suodattamista koskevien Suomen rakentamismääräyskokoelman määräysten ja ohjeiden perusteella.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavamuutosalueen tontit on rakennettu. Kaavamuutosalueella ei ole erityisiä luontoarvoja, eikä kaavamuutoksella ole oleellisia vaikutuksia alueen luontoarvoihin.

Kaavassa määrätään korttelialueiden vihertehokkuus ja hulevesien hallinta, millä osaltaan edesautetaan kaavamuutosalueen ulkopuoleisten luontoarvojen ja ekosysteemipalveluiden turvaamista.

Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen hulevesivirtaamien kasvu. Kaavamääräykset edellyttävät, että hulevedet tulee viivyttää tontilla ja raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Asemakaavamuutoksen yhteydessä on määritelty vihertehokkuuslaskurilla hulevesien hallintaan vaadittavat menetelmät. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan päivitetty hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

Kaavamuutoksen molemmat tontit ovat jo rakentuneet, joten kaavamuutoksesta ei aiheudu muutoksia valuma-alueen virtaamaolosuhteisiin. Jatkossa rakennuslupia haettaessa tulee kuitenkin hulevedet hallita sillä hetkellä voimassa olevien määräysten ja ohjeistuksien mukaisesti. Tavoitteena on, että mitoitussadetilanteessa tontilta poistuu samansuuruinen virtaama kuin mikä sieltä luonnontilassa poistuisi. Erotus täytyy siten viivyttää tontilla. Näin ollen alueiden uudistuessa, on odotettavissa, että virtaamatilanne valuma-alueella tulee parantumaan. Etenkin Ainontie 5:llä on suuri vaikutus valuma-alueella suuren kokonsa vuoksi. Ainontie 5:n tontille on suunniteltu maanalaisia hulevesien viivytysrakenteita, joilla saadaan parannettua nykytilannetta ja saatettua tontti nykyisten hulevesien hallintavaatimusten mukaiseksi.

Vantaalla voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan 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 ja lopulta johtua hallitusti tulvareittejä pitkin yleisille alueille.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Keskeiset vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta aiheutuvat rakentamisesta, rakennusten käytöstä ja ylläpidosta sekä liikenteestä kiinteistöille. 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.

Kaavamääräyksissä mahdollistetaan myös maalämmön käyttö sekä edellytetään, että aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuus on kaupunki- ja rakennussuunnittelussa käytettävä laskennallinen menetelmä, jonka avulla varmistetaan riittävän kasvillisuuden ja muun hulevesiä läpäisevän pinta-alan määrä. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvustollisen ja läpäisevän pinnan painotettujen osatekijöiden yhteispinta-alan suhdetta tontin/korttelialueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuuden – viherpintojen ja puiden – avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiöitä. Asemakaavamuutoksen kaavamääräyksissä edellytetään, että korttelialueiden vihertehokkuuksien tulee täyttää teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueella (TKL) Vantaalla teollisuustonteilla vaadittava tavoiteluku 0,7 ja asuinrakennusten korttelialueella (A) asuintonteilta vaadittava tavoiteluku 0,9.
Ainontie 5:n vihertehokkuustuloskortti on selostuksen liitteenä.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Liikennemelu ja pienhiukkaset on käsitelty kohdassa 4.4.1.

Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy Ainontie 5:n osalta maankäyttösopimus. Ainontie 5:n rakennusten julkisivujen kunnostaminen ja jäsentäminen tämän asemakaavamuutoksen mukaisesti on aloitettu. Rakennuksen muuntuminen uusiin käyttötarkoituksiin alkanee länsiosaan kaavaillun rautakaupan toteuttamisella sen jälkeen kun asemakaavamuutos on tullut voimaan.

Ainontie 10 osalta asemakaava muuttuu vastaamaan asuinkiinteistölle jo rakennettua nykytilannetta.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Genpro Solutions Oy:	Pirjo Kemppi-Virtanen
Ilmarinen:	Pirjo Pernu
Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy:	Mikko Siltanen
A1 Arkkitehdit Oy:	Jouni Saarinen
Harju-Soini maisemasuunnittelu:	Timo Soini
Ramboll:	Eero Salminen

Vantaan kaupunki:		
Asemakaavoitus:	Timo Kallaluoto	alue-arkkitehti
	Jukka Köykkä	kaavasuunnittelija
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Marko Hoffren	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusteknikko
Kadut ja puistot:	Elina Kettunen	suunnitteluinsinööri, vesihuolto
	Teemu Vihervaara	liikenteen alueinsinööri
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
Kiinteistöt ja tilat:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
Kaupunkiympäristön toimiala, Yhteiset palvelut (rakentaminen):	Mikko Vanhanen	projekti-insinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö /Asemakaavoitus

Vantaa 20.9.2022, 17.1.2023 tarkistettu

Jukka Köykkä	Timo Kallaluoto
kaavasuunnittelija	aluearkkitehti

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	**092 Vantaa**	Täyttämispvm	**08.07.2022**
Kaavan nimi	**002484 Hämeenkylä 12 kaupunginosa**		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	**18.03.2021**
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	**092002484**
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	**9,3538**	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	**9,3538**

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm] Omarantaiset Ei-omarantaiset

Lomarakennuspaikat [lkm] Omarantaiset Ei-omarantaiset

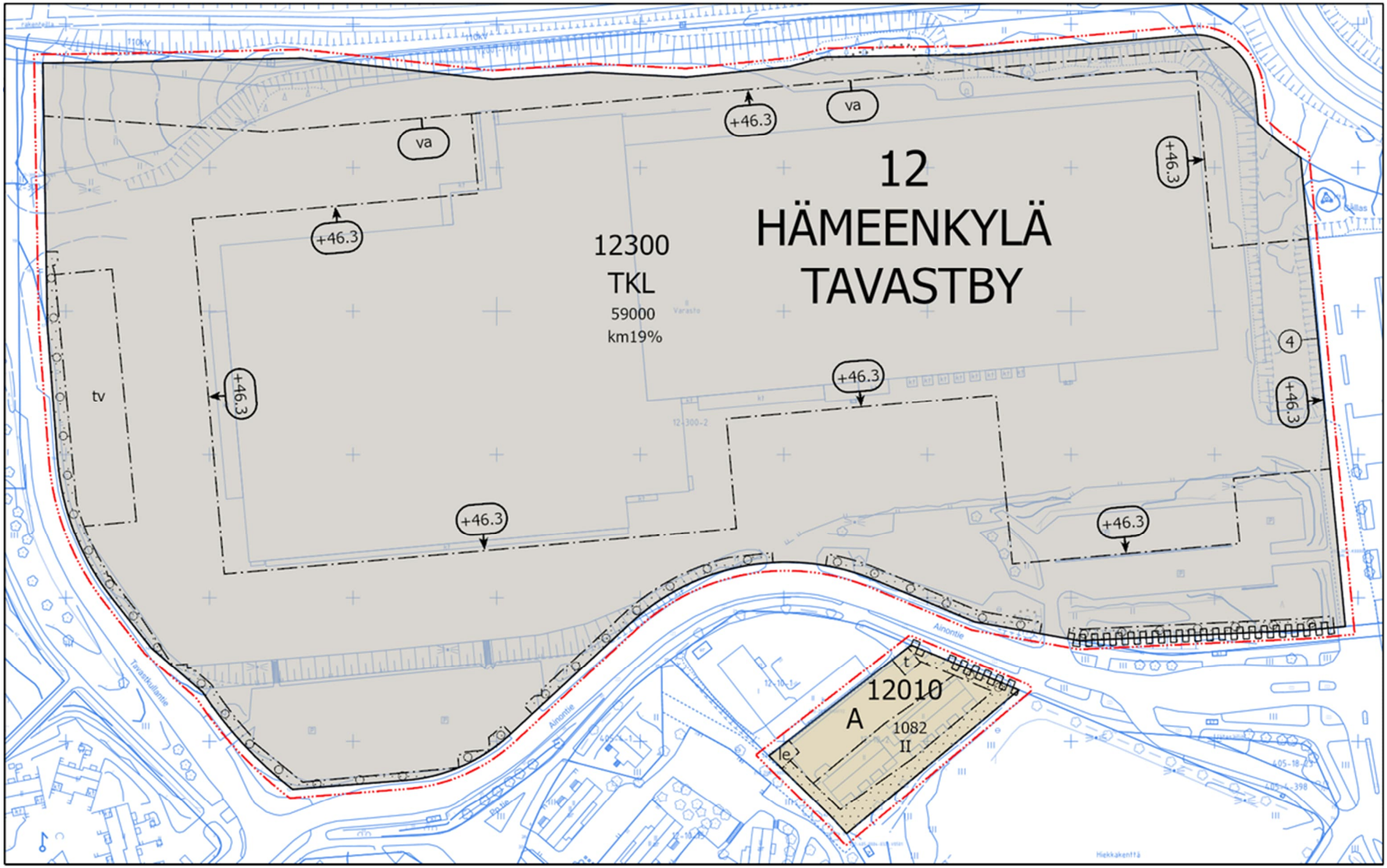
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**9,3538**	**100,0**	**60082**	**0,64**	**0,0000**	**41**
A yhteensä	0,2602	2,8	1082	0,42	0,0000	41
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	9,0936	97,2	59000	0,65	0,1143	0
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0000		0		-0,1143	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

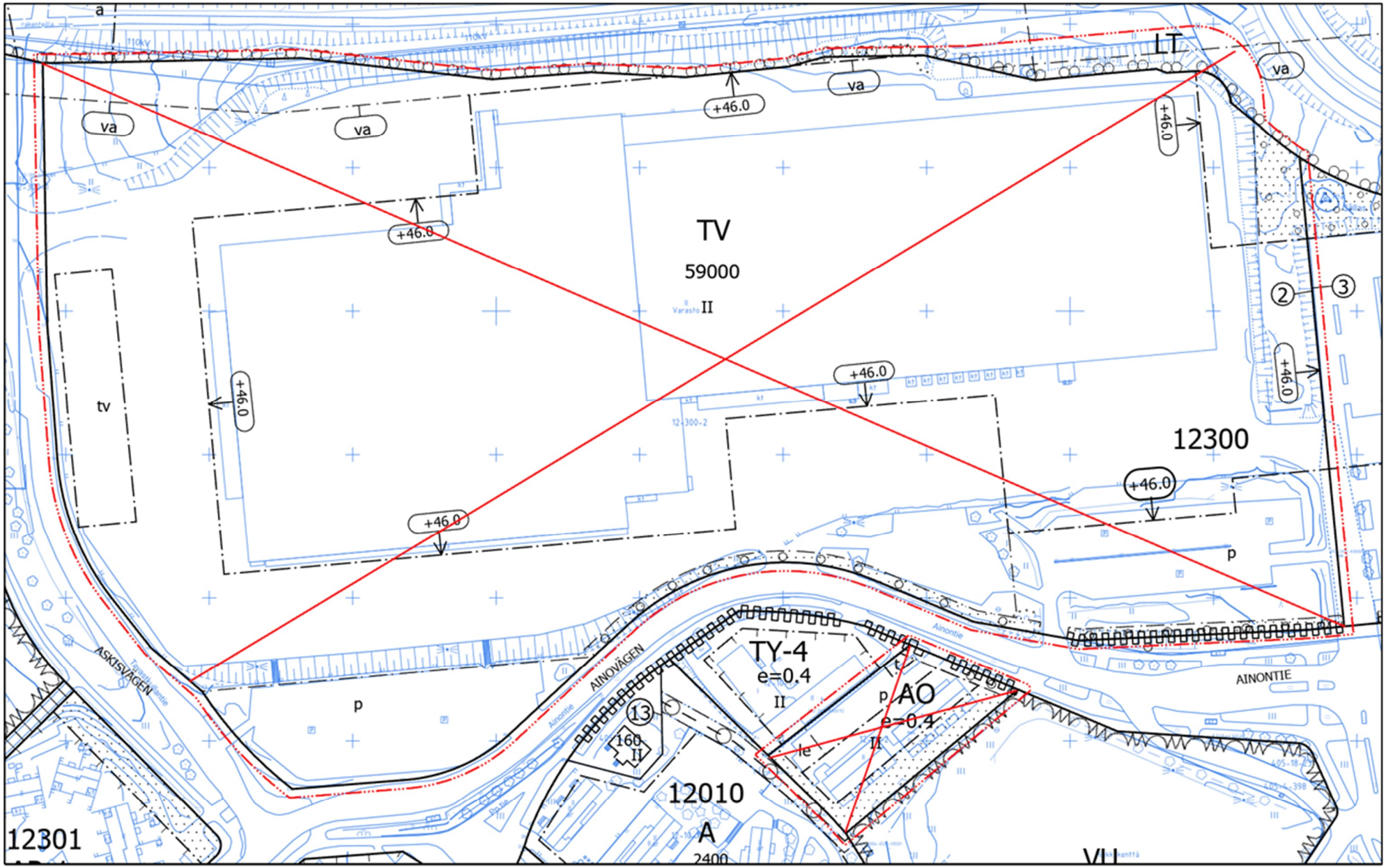
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**9,3538**	**100,0**	**60082**	**0,64**	**0,0000**	**41**
A yhteensä	0,2602	2,8	1082	0,42	0,0000	41
A	0,2602	100,0	1082	0,42	0,2602	1082
AO	0,0000		0		-0,2602	-1041
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	9,0936	97,2	59000	0,65	0,1143	0
TKL	9,0936	100,0	59000	0,65	9,0936	59000
TV	0,0000		0		-8,9793	-59000
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0000		0		-0,1143	0
LT	0,0000		0		-0,1143	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						


12
HÄMEENKYLÄ
TAVASTBY
12300
TKL
59000
km19%
12010
A
1082
II
va
+46.3
tv
4
Ainontie
Tavastiuallantie
Metriä
0
25
50
100


TV
59000
II
Varasto
12300
TY-4
e=0.4
II
AO
e=0.4
II
12010
A
2400
12301
VL
LT
va
+46.0
tv
p
AINONTIE
ASKISVÄGEN
AINOVÄGEN
Ainontie
Metriä
0
25
50
100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	1/3
002484	20.9.2022	

Vantaan kaupunki

AINONTIE 5 JA 10

Kaupunginosa 12, Hämeenkylä

Asemakaavan muutos

Osat kortteleista 12010 ja 12300.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 12300.

1:2000

Vanda stad

AINOVÄGEN 5 OCH 10

Stadsdel 12, Tavastby

Ändring av detaljplanen

Del av kvarteren 12010 och 12300.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen

Del av kvarteret 12300.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
A	**Asuinrakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för bostadshus.**
	Asuinrakennusten, piharakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan, kaupunkikuvaltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja ilmeeltään yhtenäisiä. Erityisesti tulee huomioida näkymät Ainontien suunnasta.	Bostadshus, gårdsbyggnader, konstruktioner och staket ska vara högklassiga till arkitekturen, stadsbilden och materialet och ha ett enhetligt utseende. Särskilt vyerna från Ainovägen ska tas i beaktande.
	Rakennuksissa tulee olla harjakatto.	Byggnaderna ska ha sadeltak.
	Tontin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,9. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Tomtens gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,9. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
	Tontin kaakkoisrajalle tulee istuttaa pensasaita.	En häck med buskplantor ska planteras på tomtgränsen i sydöster.
	Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
	Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller ska i bostadsrummens ytterhölje vara minst 35 dB.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä: kerrostalot 1,1 ap / asunto Pientalot 1,5 ap / asunto	Minimiantalet bilplatser: höghus 1,1 bp / bostad småhus 1,5 bp / bostad
TKL	**Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri-, lager- och affärsbyggnader.**
	Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto-, toimitila-, toimisto- ja liikerakennuksia sekä niiden yhdistelmiä.	I kvartersområdet får det byggas industri-, lager-, verksamhets-, kontors- och affärsbyggnader, samt kombinationer av dessa.
	Korttelialueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.	I kvartersområdet får placeras en stor detaljhandelsenhet.
	Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.	Affärslokalerna för detaljhandel får enbart vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.
	Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa.	Dagligvarubutiker får inte placeras i området.
	Korttelialuetta ei saa käyttää avovarastointiin. Vähittäiskaupan noutopihatoiminta on sallittu.	Kvartersområdet får inte användas för öppen lagring. Verksamhet i anslutning till detaljhandelsbutikens upphämtningsgård är tillåten.
	Rakennukset, autopaikat, väestönsuojat ja palomuurit saavat korttelialueella sijaita tonttijaosta riippumatta.	Byggnader, bilplatser, skyddsrum och brandmurar får i kvartersområdet placeras oberoende av tomtindelningen.
	Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle.	Tekniska utrymmen och maskinrum för ventilation får placeras ovanom yttertaket.
	Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto kunkin voimajohdon omistajalta.	Om byggande som förläggs till ett kraftledningsområde ska ett utlåtande om korsande ledningar skaffas från respektive kraftledningsägare.
	Voimajohtoalueella kasvillisuus tulee valita siten, ettei kasvukorkeus ylitä neljää metriä.	Växtligheten i kraftledningsområdet ska väljas så att vegetationen inte överstiger fyra meter.

2/3

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä.	Jordvärme kan utnyttjas på tomten.
Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Solpaneler och andra energisparande och -producerande lösningar ska gynnas.
Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n ja Ainontien suunnista.	Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Ring III och Ainovägen ska tas i beaktande.
Korttelialueen maantien alueen puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle.	Kvartersområdets fasader, belysning samt parkerings- och trafikområdena på den sida som är vänd mot området för landsväg får inte orsaka bländning mot Ring III så att trafiksäkerheten äventyras.
Korttelialue tulee rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.	Kvartersområdet ska avgränsas mot gatuområdena med urbana konstruktioner och planteringar som stadsbildsmässigt och arkitektoniskt håller hög klass. Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomterna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.
Rakennuksen julkisivu tulee jakaa Kehä III:n puolella vähintään 50 metrin välein erilaisiin osiin käyttämällä arkkitehtuurin keinoja, materiaaleja, värejä, aukotusta, valaistusta ja kasvillisuutta.	Byggnadens fasad ska mot Ring III delas upp i olika delar med minst 50 meters mellanrum med arkitektoniska medel, material, färger, öppningar, belysning och växtlighet.
Rakennuksen liiketilaosia tulee korostaa.	Byggnadens affärslokalsdelar ska framhävas.
Rakennuksen etelä- ja länsijulkisivut tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat jäsennellyn näkymän alueen pientalojen suuntaan.	Byggnadens södra och västra fasader ska utformas så att de bildar en strukturerad vy mot områdets småhus.
Rakennuksen julkisivut tulee jäsennellä sisäänkäyntejä korostaen.	Byggnadens fasader ska struktureras med betoning på entréerna.
Toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.	I kontorslokaler och motsvarande tysta arbetsrum ska ljudisolering ΔL mot flyg- och trafikbuller i ytterhöljet vara minst 30 dB.
Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.	Vid placeringen och konstruktionen av reklamanläggningar ska särskild hänsyn till stadsbildaspekter tas.
Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille.	Från byggnaden ska en smidig och trygg gångförbindelse till hållplatser för kollektivtrafik ordnas.
Ainontieltä tulee olla vähittäiskaupan pääovelle kiveyksin ja istutuksin muista piha-alueista erotettu kevyen liikenteen yhteys.	Från Ainovägen ska det till detaljhandelsbutikens huvudentré finnas en gång- och cykeltrafikförbindelse som avskilts från övriga gårdsområden med stenläggningar och planteringar.
Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin.	Dagvatten i områden med tung trafik ska behandlas i sand- och oljeavskiljningssystem.
Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta.	De system som hanteringen av dagvatten förutsätter får vara belägna oavsett tomtindelningen.
Korttelialueella tulee olla vähintään 340 autopaikkaa.	Kvartersområdet ska ha minst 340 bilplatser.
Polkupyöräpaikkoja on toteutettava vähintään 130 kpl. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.	Minst 130 st. cykelplatser ska byggas. Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsning.
Autopaikat tulee jäsentää runkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi.	Bilplatserna ska delas in med hjälp av stamträd och buskar i enheter på högst 40 bilplatser.
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
④ **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.**
12 **Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**

HÄME	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**	3/3
12300	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**	
59000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**	
km19%	**Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää vähittäiskaupan suuryksikköä varten.**	**Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggrätten som får användas för en stor detaljhandelsenhet.**	
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.**	
+46.0	**Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.**	**Högsta höjd för skärningspunkten mellan fasad och vattentak.**	
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**	
tv	**Varastorakennuksen rakennusala.**	**Byggnadsyta för lagerbyggnad.**	
t	**Ohjeellinen talousrakennuksen rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för ekonomibyggnad.**	
le	**Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.**	**Riktgivande del av område som ska reserveras för lek och utevistelse.**	
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**	
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som skall bevaras/planteras.**	
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**	
va	**Vaara-alue.**	**Faroområde.**	
	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 __.__.20__

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

Tuloskortti

Päivämäärä 28.2.2022

Osoite Ainontie 5/Hämeenkylä

Kaavan numero 002077 Hämeenkylä

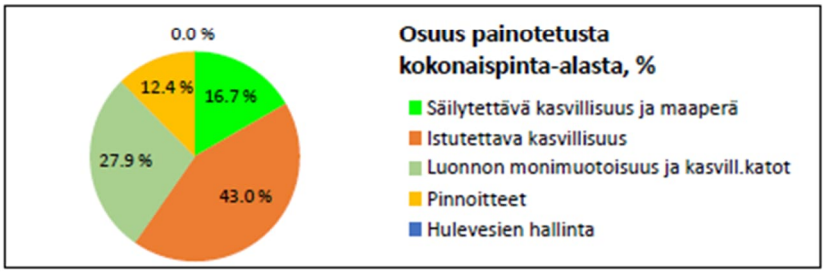
Vihertehokkuuslaskelma

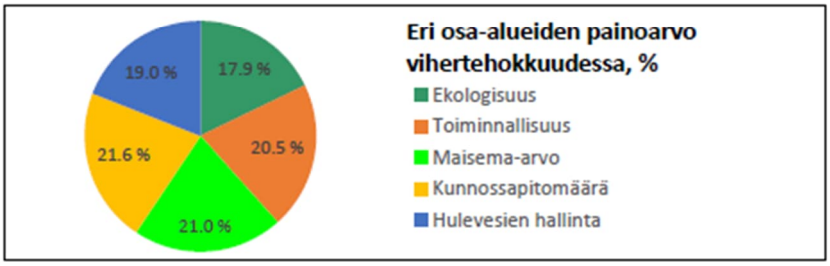
Viher-tehokkuus	**0.7**
Tavoitetaso	**0.7**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

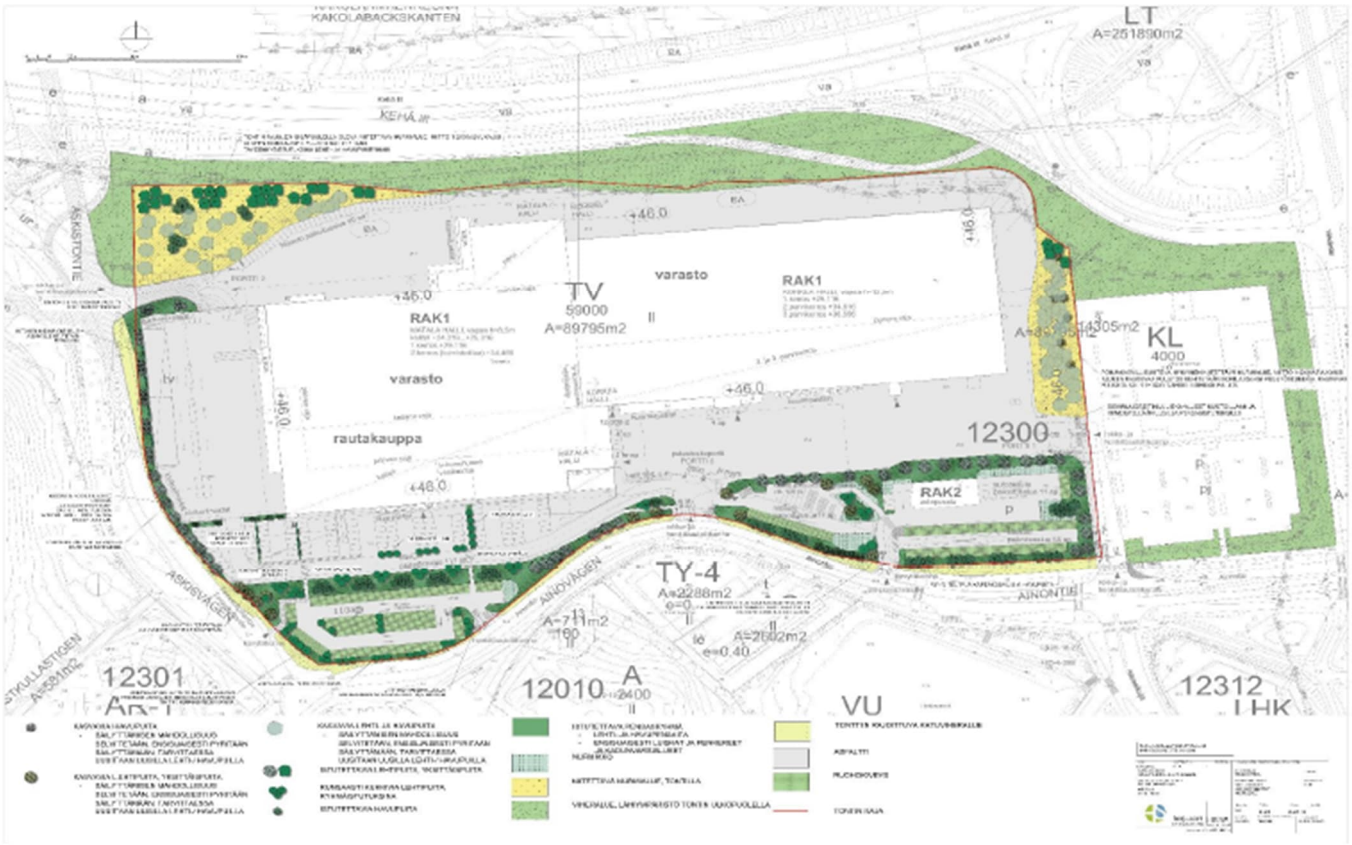
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	1	7
Istutettava kasvillisuus	6	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	3	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**12**	**36**

Hulevesimäärä m³	
550.9	
Valuma kerroin C	
0.9	
Viivytystilavuustarve m³	
550.9	
Jää viivyttämättä m³	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³**
0.0	**551.0**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
41 %	





Maisemasuunnitelma, ALUSTAVA



28VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus TKA/JKÖ

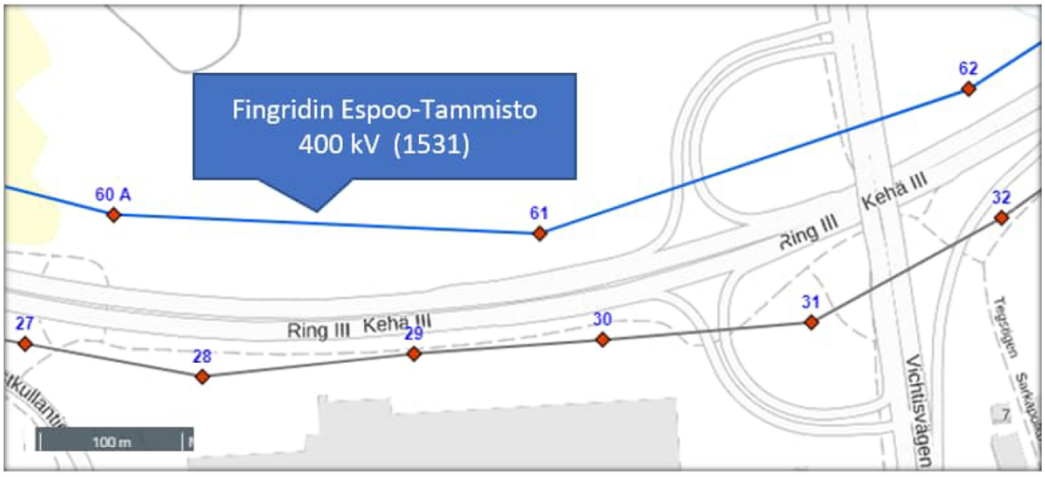
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002484
Ainontie 5 ja 10
LAUSUNNOT JA VASTINEET
KALA 17.1.2023

Kaupunginhallitus 10.10.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **nro 002484** /**Ainontie 5 ja 10**. Lausuntoja pyydettiin 2 kpl ja saatiin 2 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 24.11.2022 Fingrid Oyj	Fingridillä ei ole huomautettavaa asemakaavan ehdotuksesta.	-
NRO 2, 28.11.2022 Uudenmaan ELY-keskus	Kaavan muutosalue ulottuu tiesuunnitelman suunnittelualueelle, joten kaavamuutos ei esitetyn mukaisena ole mahdollinen. Kaavaselostusta on myös tarkistettava kaupan mitoituksen yms. osalta.	Kaavamuutos on tiesuunnitelmaa tarkentaneen Kehä III:n ja Vihdintien rakentamissuunnitelman mukainen ja siten mahdollinen. Kaavaselostusta on tarkistettu liikenneasioiden sekä kaupan mitoituksen yms. osalta.

NRO 1
Fingrid Oyj, 24.11.2022

Lausunto:
Kiitämme lausuntopyynnöstänne.
Asemakaava-alueen ulkopuolella on Fingrid Oyj:n 400 kV (kilovoltin) voimajohto Espoo - Tammisto (kuva 1). Fingridillä ei ole huomautettavaa asemakaavan ehdotuksesta, sillä asemakaava-alue on Kehä III eteläpuolella puolella ja se osoittaa tavanomaisia teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten toimintoja. Fingrid Oyj:n voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.



Kuva 1. Asemakaava-alueen lähelle sijoittuvat voimajohdot. Fingrid Oyj:n 400 kV voimajohto on merkitty sinisellä viivalla.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

NRO 2
Uudenmaan ELY-keskus, 28.11.2022

Lausunto:
Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Ainontie 5 ja 10 asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 002484).

Liikennejärjestelmä
Ainontie 5 ja 10 asemakaavan muutosalue rajautuu KEHÄ III:n ja Vihdintien liittymään.
Liittymään on laadittu tiesuunnitelma 23.12.2010, joka tulee huomioida kaavaratkaisussa. Lausunnolla olevassa kaavassa esitetään toimintoja päällekkäin tiesuunnitelmassa esitettyjen järjestelyiden kanssa. Kaavan muutosalue ulottuu tiesuunnitelman suunnittelualueelle, eikä kaavamuutosta siten ole mahdollista viedä eteenpäin esitetyn mukaisena.

Kaupan ratkaisu
Kaavamääräys TKL sallii korttelialueelle (km19%) 11 210 k-m2 suuruisen paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan (TIVA) suuryksikön.
Asemakaavan muutosalue on määritelty yleiskaavassa osaksi maakuntakaavan seudullisesti merkittävää kaupan aluetta (Vantaa, Varisto-Petikko), jonka enimmäismitoitus kokonaisuudessaan on 250 000 k-m2. Enimmäismitoitukseen sisältyy sekä olemassa oleva että uusi liiketila, mukaan lukien merkitykseltään paikallinen liiketila.
Kaavaselostuksen mukaan alueella on vähittäiskauppaa nykyisellään arvioitu olevan alle 150 000 k-m2. Voimassa olevissa asemakaavoissa liiketiloja on mahdollistettu alle 200 000 k-m2. Selostuksessa esitetyn kuvauksen perusteella maakuntakaavan mitoituksesta olisi jäljellä n. 50 000 k-m2. Kaavaselostukseen on syytä tarkentaa jäljellä olevan mitoituksen määrä.
Kaavaselostuksessa on esitettävä, mikä on Ainontien asemakaava-alueen osuus enimmäismitoituksesta K-supermarket ja muut länsipuolen liiketilat mukaan lukien sekä paljonko maakuntakaavan kaupan donitsimerkinnän mitoitusta jää itäosalle. Laskelmissa tulee esittää niin olemassa oleva kuin uusi liiketila, joka pitää sisällään sekä paikallisen että seudullisen kaupan. Liitekartta ja laskelmat tulee liittää kaavaselostukseen. Laskelmista on hyötyä myös tulevien Varisto-Petikko -kaupan alueen asemakaavojen laadinnassa.

Jatkotoimenpiteet
Lausunnossa esitetyn perusteella Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa MRL:n mukaista viranomaisneuvottelua.

Vastine:

Liikennejärjestelmä
Kehä III:lta länsisuunnasta Vihdintielle nousevan rampin linjaus kaistoineen ja kvl-väylineen on v. 2010 tiesuunnitelman jälkeen tarkentunut Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelmassa siten, että kaavamuutoksen esittämä muutos, jossa 1 143 m^2 osuus maantien aluetta muutetaan Ainontie 5:n uuden TKL-korttelialueen osaksi, on mahdollinen. Tontin ja maantien alueen rajan muutos on neuvoteltu Väylän kanssa liittymäalueen rakentamissuunnitelman mukaisesti siten, että uusi maantien alueen raja tulisi kauttaaltaan 21 metrin etäisyydelle Ainontie 5:n nykyisen varastorakennuksen pohjoisseinästä ja 1 metrin etäisyydelle tontin pohjoisosan asvalttialueen laajennuksesta. Aita sijoitettaisiin noin 0,25 metrin etäisyydelle asvaltin reunasta ja se jäisi asemakaavamuutoksen 002484 mukaiselle uudelle TKL-korttelialueelle ja tontille siten, että sen ja maantien alueen uuden rajan väliin jää tontille 0,5–0,75 metriä työtilaa aidan asennusta ja mahdollista huoltamista varten.

Maantietoimituksen ensimmäinen vaihe on tehty rakentamissuunnitelma ja kaavamuutoksessa esitetty tontin ja maantien alueen rajan siirto huomioiden. Maantietoimituksen toinen vaihe tehdään tontin koillisosan ja maantien alueen uuden rajan mukaisesti.

Kaupan ratkaisu

Kaavaselostusta on tarkennettu kaupan mitoituksen osalta. Kaavaselostukseen on lisätty laskelmat sekä liitekartta Varisto-Petikko-yritysalueen (ml. Vihdintien länsipuoleinen Hämeenkylän pohjoisosan osa-alue) voimassa olevien asemakaavojen osoittamasta kaikkien liiketilojen rakennusoikeuden määrästä. Lisätty aineisto sisältää tiedot mm. kaavamuutoksen jälkeen maakuntakaavan jäljelle jäävästä liiketilan mitoituksen määrästä sekä Ainontie 5:n osuuden Varisto-Petikko-yritysalueen asemakaavoitetusta liiketilojen kokonaisrakennusoikeudesta.

Tarkistukset:

Kaavaselostusta on tarkistettu liikennejärjestelmän sekä Varisto-Petikko-yritysalueen ja siihen sisältyvän Hämeenkylän pohjoisosan liiketilojen mitoituksen osalta.

15 § **Asemakaava ja asemakaavamuutos 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena**

VD/7365/10.02.04.00/2019
TeA/TLA/A-RK/NRI/VIK/KN/MT

Esitetään kaupunginvaltuuston 19.12.2022 § 19 päätöstä kumottavaksi asiavirheen vuoksi ja Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavan palauttamista uuteen valmisteluun puutteellisten selvitysten täydentämiseksi.

Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien kuten konserttien järjestämisessä.

Asemakaava koskee osaa korttelista 23192 sekä katualueita kaupunginosassa 23, Kivistö.

Asemakaavan muutos koskee osaa korttelista 23192 muutettavassa asemakaavassa Kivistön kaupunkikeskus 1 (230800) kaupunginosassa 23, Kivistö

Tonttijako koskee korttelia 23192 kaupunginosassa 23, Kivistö

Alue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Kivistön aseman välittömässä läheisyydessä ja on kooltaan noin 4 hehtaaria.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Kaava-alueen maanomistaja on Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaavatyö on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Marja-Vantaan osayleiskaavassa (kv 19.6.2006, lainvoimainen 9.7.2008) suunnittelualue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi C. Alue varataan toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille.
Alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 2 (Lden 55–60 dB), jolle ei sallita uuden asutuksen eikä muiden melulle herkkien toimintojen sijoittamista.

Asemakaava
Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola-, liike-, urheilu-, ja toimistotilaa. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen sallima rakennusoikeus on yhteensä 64 800 k-m². Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m² ja hotellin 13 000 k-m².

Monitoimiareena sijoittuu Kivistön aseman läheisyyteen, kehäradan eteläpuolelle, Vantaankoskentien ja Hämeenlinnanväylän väliselle alueelle. Kaupunki on antanut hankkeelle suunnitteluvarauksen

kesäkuussa 2019. Suunnittelun edetessä on todettu, että hankkeen toiminnallisuus edellyttää enemmän tilaa, mistä johtuen suunnitteluvarausaluetta on laajennettu ja varausta jatkettu toukokuussa 2021. Monitoimiareenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Tapahtumista on laadittu alustavat liikenteelliset toimivuustarkastelut.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Monitoimiareenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Eteläosaan ollaan suunnittelemassa myös toista sisäänkäyntiä areenalle mikä keventää katsojavirtoja pohjoispäässä. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Suurtapahtumien aikainen henkilöautojen pysäköinti järjestetään osittain kaava-alueen ulkopuolella erikseen vuokrattavilla etäpysäköintialueilla ja niistä järjestetään bussikuljetukset. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa monitoimiareenaa ja koko Kivistön keskustaa sekä liityntäpysäköintiä palveleva yhteinen 1000 autopaikan pysäköintilaitos Kivistön keskustaan.

Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintitilaan. Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 autopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Selvitysten mukaan alueella ei ole arvokkaita luontoarvoja, lukuun ottamatta suunnittelualueen eteläosan metsäistä aluetta, joka on osin määritelty liito-oravien ydinalueeksi ja elinympäristöksi. Vuonna 2021 tehdyn liito-oravainventoinnin mukaan hankkeen vaatimalla alueella ei ole havaittu pesä- eikä papanapuita. Vantaan kaupunki on hakenut poikkeuslupaa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta.

Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan tiivistämällä Kivistön kaupunkikeskustaa ja mahdollistamalla palveluita aseman läheisyyteen hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Hanke tähtää hiilineutraalisuuteen ja luonnon monimuotoisuuden tukemiseen muun muassa vihertehokkuuden, uusiutuvan energian ja maamassojen paikallisen käytön keinoin.

Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Kaava-alue sijaitsee korkean lento- ja liikennemelun alueella, eikä sovellu asuinrakentamiseen. Monitoimiareenan arkkitehtuurin tulee olla korkealaatuista ja merkittävää. Ulkotilojen tulee olla vehreitä, laadukkaita ja rakennusten maantasokerrosten tulee liittyä toiminnallisesti katualueisiin. Taide integroidaan osaksi arkkitehtuuria.

Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien järjestämisessä.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 28.11.2019 ja päivitetty 30.8.2021. Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin kuusi (6) kappaletta: Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot Oy, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut, Vantaan kaupunginmuseo, Museovirasto ja Fingrid Oy.
Kuluvan vuoden aikana asemakaavatyötä on esitelty Kivistön kirjastossa 27.10.2021 Kivistön kaupunkisuunnittelun avointen ovien tilaisuudessa sekä Kivistön Teams Live -yleisötilaisuudessa 22.4.2021.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).
Kaava kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja varmistaa ympäröivän yhdyskunnan elinvoimaisuutta.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta. Kaupunki tekee Arena 3.3 Oy:n kanssa maanvuokrasopimuksen alueesta.

Kaupunkiympäristölautakunta 15.2.2022 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle että,
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 15.2.2022 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200 sekä tonttijakoehdotus, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Jari Jääskeläinen esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että asiaan jätettiin seuraavat pöytäkirjalausumat:

Vihreiden ja porvareiden lautakuntaryhmät jättivät yhteisen pöytäkirjalausuman, johon sosialidemokraattien, Liike Nytin, kristillisdemokraattien ja vasemmistoliiton lautakuntaryhmät yhtyivät: ” Kivistön asemakortteleiden asemakaavatyön yhteydessä tulee varmistaa ratkaisut, joilla luonnon suojelutaso turvataan Kivistön keskustassa. Metsäalueiden vähitellen rakentuessa on erityisen tärkeä kiinnittää huomiota rakentuvien alueiden puustoisuuteen. Puita tulee istuttaa myös keskusta-alueelle.”

Vihreiden ryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman, johon sosialidemokraattien ja vasemmistoliiton ryhmät yhtyivät: ”Kaupungin tiivistyessä ja rakentuessa osin luontoalueiden päälle, on löydettävä käytännön ratkaisuja, joiden avulla elinympäristöt ja luonnon virkistysarvot tulevat turvatuksi esimerkiksi kaupungin sisällä tapahtuvan kompensaation avulla.”

Vihreiden ryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman: ”Kivistön keskusta-alueen liikenneturvallisuudesta ja -sujuvuudesta ei tule tinkiä rakentamisen ja rakennuksen käytön aikana. Tapahtuma-areenan käytön tulee tukeutua ensisijaisesti rakennuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevaan raideliikenteeseen ja tämän varmistamiseksi julkisen liikenteen yhteydet sekä turvallinen ja houkutteleva kulku asemalle on varmistettava. Tapahtuma-areenan toiminta ei saa heikentää alueen asukkaiden pysäköintimahdollisuuksia.”

Vasemmistoliiton ryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman, johon sosiaalidemokraattien, kristillisdemokraattien ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: ”Vantaan kaupungin on saatava lisäselvitys hankkeen ja yrityksen taustoista ja varmuus yhteiskuntavelvoitteiden hoitamisesta ennen asian etenemistä.”

Porvariryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien, Liike Nytin, perussuomalaisten ja sosialidemokraattien ryhmät yhtyivät: ”Edellytämme, että hankkeen suunnittelussa varmistetaan realistinen määrä asiakas- ja tapahtumapysäköintipaikkoja ja varaudutaan samalla ennakoitua suurempaan pysäköintipaikkatarpeeseen. Autoliikenteen ja kevyen liikenteen sujuvuus Kivistön keskustassa on turvattava sekä hankkeen aikana että sen jälkeen, eikä alueen kadunvarsi- tai asukaspysäköinti saa hankaloitua areenan kävijäliikenteen vuoksi. Myös katsojavirtojen ohjaus on järjestettävä turvallisesti ja hallitusti.”

_____

Kaupunginhallitus 28.2.2022 § 25

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 15.2.2022 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200 sekä tonttijakoehdotus, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että asiaan jätettiin seuraavat pöytäkirjalausumat:

Kaupunginhallitus jätti seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:
”Kivistön keskusta-alueen liikenneturvallisuudesta ja -sujuvuudesta ei tule tinkiä rakentamisen ja rakennuksen käytön aikana. Tapahtuma -areenan liikenneratkaisussa tulee huolehtia erityisesti suurten tapahtumien osalta julkisen liikenteen kapasiteetin riittävästä lisäämisestä. Etäpysäköinnin käytön sekä paikalle varatun riittävän pysäköintitilan avulla on varmistettava, ettei tapahtuma -areenan liikennöinti heikennä alueen asukkaiden pysäköintimahdollisuuksia.”

Vasemmistoliiton kaupunginhallitusryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Vantaan kaupungin on saatava lisäselvitys hankkeen ja yrityksen taustoista ja varmuus yhteiskuntavelvoitteiden hoitamisesta ennen asian etenemistä.”

Vihreiden kaupunginhallitusryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmistoliiton, sosiaalidemokraattien ja kokoomuksen kaupunginhallitusryhmät yhtyivät:
”Kaupungin tiivistyessä ja rakentuessa osin luontoalueiden päälle, on löydettävä käytännön ratkaisuja, joiden avulla elinympäristöt ja luonnon virkistysarvot tulevat turvatuksi esimerkiksi ekologisen kompensaation avulla.”

_____

Nähtävilläolo
Asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 9.3.-14.4.2022. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 28.2.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 15 ja saatiin 8 kappaletta. Lausunnot vastineineen ovat liitteenä.

Tehdyt tarkistukset kaavakarttaan ja -määräyksiin sekä liitteisiin tehdyt tarkistukset ja muutokset
Kaavakartalla on tarkistettu rakennusalojen rajoja hotellin runkosyvyyteen liittyen ja poistettu tonttijako.

Kaavamääräyksien osalta on lisätty seuraavat määräykset:

> Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata toistaiseksi asemakaavoittamaton alue liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys huomioiden.
>
> Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärävaade ei koske monitoimiareenaa.
>
> Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.
>
> Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.
>
> Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.
>
> Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.
>
> Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 25–30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.

Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.

Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta

Seuraavia kaavamääräyksiä on täsmennetty:

Maanalainen tila, johon saa sijoittaa huolto-, pysäköinti-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee varautua ajoyhteyden mahdollistamiseen korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.

Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.

Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää hiilineutraalisuusselvitys.

Seuraavat kaavamääräykset on poistettu:

Korttelin kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään.

Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin) keräämiseksi on korttelialueelle sijoitettava vähintään yksi kierrätyshuone.

Selostusta on täsmennetty liikenteen vaikutusten arvioinnin osalta sekä lisätty tieto, että Vantaan kaupungin hakema poikkeuslupa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta on myönnetty 25.3.2022.

Liiteasiakirjoihin on lisätty seuraavat aineistot:

Kivistön Areenan jalankulkusimulointi (Ramboll Oy, 2022)

Liikenneselvitys liite 12.10.2022 (WSP Finland Oy)

Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2022)

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Viranomaisneuvottelu MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu on pidetty 8.6.2022.

Kaupunkiympäristölautakunta 25.10.2022 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,

b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 25.10.2022 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Jäsenet Soili Haverinen ja Jari Jääskeläinen kannattivat esitystä.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 6

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 25.10.2022 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura teki seuraavan muutosesityksen: Muutetaan asemakaavan energiatuotantoa koskeva kaavamääräys ”Asemakaavan alueella tulee tuottaa ja hyödyntää uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiantarpeesta” muotoon ”Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.” Jäsenet Stefan Åstrand ja Pekka Virkamäki kannattivat muutosesitystä.

Kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Tarja Eklund kannatti kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu muutosesitys, josta joudutaan äänestämään, ja teki seuraavan äänestysesityksen. Ne, jotka kannattavat kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat puheenjohtaja Auran tekemää muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 7 jaa-ääntä (Eklund, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Tamminen) ja 10 ei-ääntä (Ahokas, Erkkilä, Hartikainen, Haverinen, Iivarinen, Karhu, Suni, Virkamäki, Åstrand, Aura). Puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Merkittiin, että sosialidemokraattien lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen, johon vasemmistoliiton ja vihreiden ryhmät yhtyivät:
”Vantaan ilmastostrategian ja resurssiviisauden tiekartan mukaista on edistää isoimmissa rakennushankkeissa hiilineutraaliustavoitteiden ja päästöttömien energiamuotojen kunnianhimoisempiin tavoitteisiin pääsyä.
Kaavaprosessin aikana ei ole tullut huomautuksia liittyen energiatehokkuuden vaatimuksiin hankkeeseen ryhtyvän osalta tai muilta asianosaisilta.”

_____

Kaupunginhallitus 28.11.2022 § 22

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 25.10.2022 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Ville Karinen esitti asian palautusta valmisteluun. Esitys raukesi kannattamattomana.

Merkittiin, että kaupunginhallitus yksimielisesti muutti asemakaavan energiatuotantoa koskevan kaavamääräyksen “Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia” muotoon:
“Asemakaavan alueella tulee hyödyntää uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiatarpeesta.”

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Merkittiin, että vihreiden kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Vantaan ilmastostrategian ja resurssiviisauden tiekartan mukaista on edistää isoimmissa rakennushankkeissa hiilineutraaliustavoitteiden ja päästöttömien energiamuotojen kunnianhimoisempiin tavoitteisiin pääsyä. Kivistön tapahtuma-areenan alueella tulee käyttää uusiutuvaa energiaa 100% rakennusten tarvitsemasta energiatarpeesta.”

Lisäksi merkittiin kaupunginhallituksen jäsen Ville Karisen jättämä asian eriävä mielipide:

”Rambolin tuottamassa Kivistön Areenan jalankulkusimuloinnin raportissa todetaan, että

"Rautatieaseman laiturialueelle kulkeva suuri ihmisjoukko voi aiheuttaa turvallisuusriskin, mikäli laituritilan kapasiteetti ylittyy. Aseman turvallisuutta voidaan parantaa esimerkiksi järjestyksenvalvojien avulla, jotka estävät tarvittaessa pääsyn laiturialueelle. Suositellaan jatkotarkasteluja laiturialueen turvallisuuteen ja välityskykyyn liittyen"

Vasemmistolitoon mielestä Kivistön tapahtuma-areenan asemakaava olisi tullut palauttaa valmisteluun siten, että edellytetään Rambollin jalankulkusimulaatiossa esittämän mukaisesti juna-aseman laiturialueiden turvallisuuteen ja välityskykyyn liittyviä jatkotarkastelu ennen asemakaavan hyväksymistä. ”

_____

Kaupunginvaltuusto 19.12.2022 § 19

Kaupunginhallituksen esitys:
Päätetään hyväksyä 28.11.2022 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena.’

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana valtuutettu Hanna Valtanen teki seuraavan muutosesityksen valtuutettu Vaulan Norrenan kannattamana:

Asemakaavan energiatuotantoa koskeva kaavamääräys tulee *muuttaa* seuraavasti:
“Asemakaavan alueella tulee hyödyntää uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiatarpeesta.”
tulee palauttaa alkuperäiseen muotoon:
“Asemakaavan alueella tulee tuottaa ja hyödyntää uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiantarpeesta.”

Puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen pohjaesitystä, äänestävät JAA ja he, jotka kannattavat valtuutettu Hanna Valtasen muutosesitystä, äänestävät EI. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 53 jaa-ääntä ja 14 ei-ääntä. Puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vasemmistoliiton valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

“Vasemmistoliitto edellyttää, että jalankulkusimulaatiossa esitettyjen juna-aseman laiturialueiden turvallisuuteen ja välityskykyyn liittyvät jatkotarkastelut tehdään ennen rakennusluvan myöntämistä. Hankkeen vaikutuksia seudulliseen ja valtakunnalliseen junaliikenteeseen sekä lentokentän junaliikenneyhteyksiin tulee myös arvioida kattavammin.”

_____

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavan ja -kaavamuutoksen päätöksellään 19.12.2022 § 19. Päätöksenteon jälkeen on käynyt ilmi, että kaavahanketta koskeva liikenneselvitys on puutteellinen.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus antoi kaavaehdotuksesta lausunnon, jossa se edellytti täydennyksiä kaavamuutoksen hakijan teettämään liikenneselvitykseen. Lausunnon pohjalta tehtiin täydennyksiä liikenneselvitykseen, mutta ei kaikkien ELY-keskuksen edellyttämien asioiden osalta. Puutteita on mm. Hämeenlinnanväylän liittymien toimivuuden tarkasteluissa ruuhkatilanteessa. Liikenneselvityksen riittävyyttä ei varmistettu yhteistyössä ELYn kanssa, mikä johtuu tietokatkoksista kaavaa valmisteltaessa. Vantaan kaupungin liikennesuunnittelu katsoo, että ELY-keskuksen kanta liikenneselvitysten riittämättömyydestä on perusteltu ja selvityksiä on täydennettävä.

Hallintolain 50 §:n mukaan viranomainen voi poistaa virheellisen päätöksensä ja ratkaista asian uudelleen, jos päätös perustuu selvästi virheelliseen tai puutteelliseen selvitykseen. Hallintolain 52 §:n mukaan asiavirheen korjaaminen edellyttää, että asia käsitellään uudelleen ja asiassa annetaan uusi päätös.

Selvitysten täydentämiseksi ja kaavaratkaisun vaikutusten arvioimiseksi täydennettyjen selvitysten pohjalta on syytä kumota kaupunginvaltuuston joulukuussa 2022 tekemä päätös ja palauttaa asia uudelleen valmisteluun. Asemakaava tuodaan uudelleen päätettäväksi, kun vaikutusten arviointi on päivitetty.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 15

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle, että

a) kumotaan hallintolain 50 §:n mukaisen asiavirheen nojalla kaupunginvaltuuston 19.12.2022 § 19 tekemä päätös asiassa 28.11.2022 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena, ja
b) palautetaan asia uudelleen valmisteluun liikenneselvitysten täydentämiseksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 28.11.2022
- Selostus asemakaavamuutoksesta 28.11.2022
- Lausunnot ja vastineet 25.10.2022
- Äänestysraportti § 19 KV 19.12.2022

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
asemakaavapäällikkö Ilkka Laine, puh. 050 540 2254
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

233200

Päiväys
Datum

28.11.2022

Vantaan kaupunki

KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENA

Kaupunginosa 23, KIVISTÖ

Vanda stad

KIVISTÖ EVENEMANGSARENA

Stadsdel 23, Kivistö

Asemakaava
Osa korttelia 23192 sekä katualue.

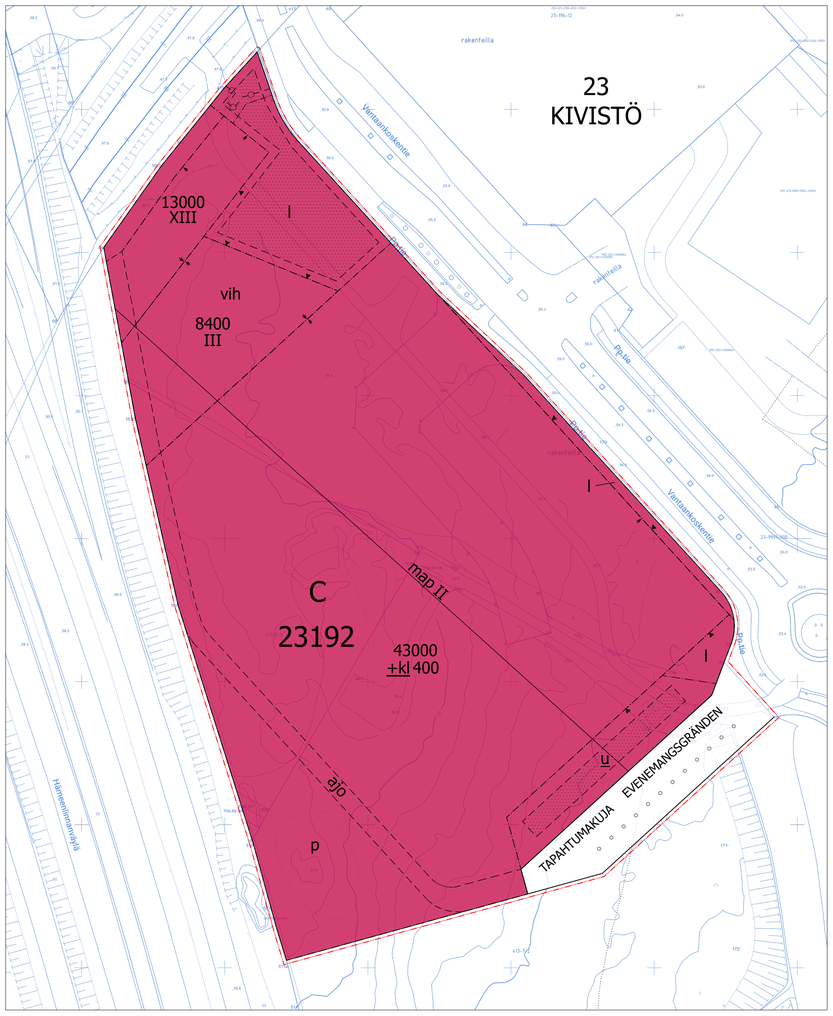
Asemakaavan muutos
Osa korttelia 23192.

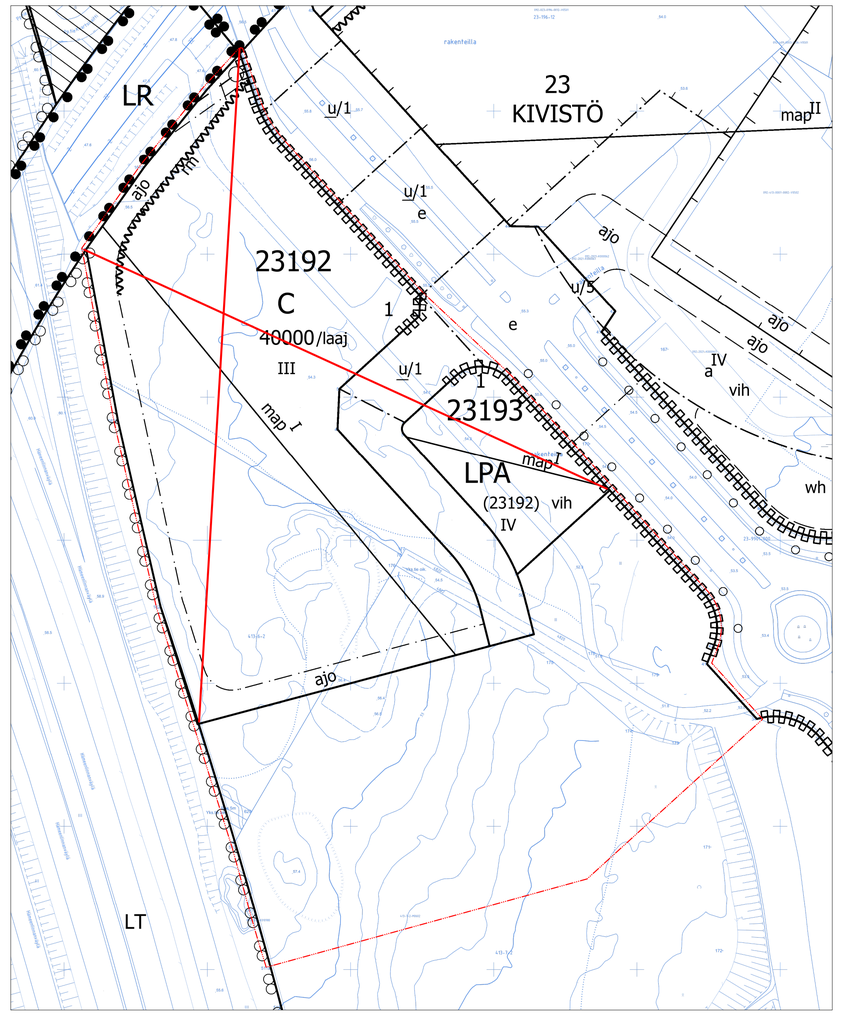
1:1000

Detaljplan
Del av kvarteret 23192 samt gatuområde.

Ändring av detaljplan
Del av kvarteret 23192

1:1000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Korttelialueelle tulee sijoittaa
- monitoimiareena,
- urheilu- ja liikuntaharrastustiloja,
- toimisto- ja kokoustiloja,
- hotelli- ja majoitustiloja ja
- ravintola- ja liiketiloja

Julkisivut

Korttelin rakennukset, julkisivut ja korttelin rajaus tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti.

Hotellitornin tulee jakautua pystysuunnassa visuaalisesti eri osiin. Alimman osan tulee olla pienimittakaavainen ja jalankulkuympäristöä tukeva. Ylimman osan tulee olla kaupunkikuvallinen maamerkki kaukomaisemassa.

Ulkoalueiden pintamateriaalit, kalusteet, istutukset ja valaistus tulee tehdä ominaisuuksiltaan korkeatasoisina sekä liittää ne luontevasti muuhun kaupunkirakenteeseen.

Taide tulee liittää jo alkuvaiheessa kaikkeen arkkitehtuuri- ja ympäristösuunnitteluun. Suunnittelussa arkkitehdin työparina tulee olla taiteilija. Taiteen tulee näkyä kaikkina vuorokauden ja vuoden aikoina ja olla kestävää, helposti huollettavissa sekä ilmentää Kivistön identiteettiä.

Mainoslaitteet ja valaistus on huomioitava julkisivujen ja taiteen suunnittelussa.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja.

Vantaankoskentien puoleisella julkisivulla ulokkeet ja muut rakenteet saavat vähäisissä määrin ulottua katualueelle. Näiden rakenteiden alapinnan tulee olla vähintään kuuden metrin etäisyydellä katutasosta.

Katot

Kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen ja/tai hulevesien viivyttämiseen ja/tai se tulee toteuttaa luonnon monimuotoisuutta tukevana kasvikattona ja/tai toiminnallisena ulkotilana.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja niiden tulee olla rakennuksen arkkitehtuurin liittyviä.

Kivijalkakerrokset ja sisäänkäynnit

Sisäänkäyntejä ja niiden ympäristöjä tulee korostaa arkkitehtuurin ja/tai taiteen keinoin ja niiden on erotuttava toisistaan. Sisäänkäyntien tulee olla säältä suojattuja.

Varastointi- ja lastausalueet sekä huoltopihat tulee aidata rakennusten arkkitehtuuriin liittyvin rakentein.

Vantaankoskentiehen ja Tapahtumakujaan rajautuvan rakennusalan maantasokerroksen tulee olla avoin ja toiminnallinen. Maantasokerroksen tiloihin tulee olla suora kulkuyhteys kadulta ja niiden on liityttävä toiminnallisesti ulkotiloihin.

Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys toistaiseksi asemakaavoittamattomalla alueella.

Vihertehokkuus

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää viherkertoimelle asetettu tavoiteluku vähintään 0,7 tai rakennuslupaa haettaessa kulloinkin voimassa oleva tavoiteluku. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava vihersuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaikkien istutettavien puiden ja pensaiden tulee olla hyötykasveja. Rakennuksissa ja/tai kattopihoilla on tuotettava ruokaa.

Hulevesien hallinta

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttää korttelialueella. Ulkotilojen viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaisesti.

Sisätiloissa tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Katto- ja julkisivumateriaalivalinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

I kvartersområdet ska det placeras
- en allaktivitetsarena,
- lokaler för idrott och motionsutövning,
- kontors- och möteslokaler,
- hotell- och inkvarteringslokaler och
- restaurang- och affärslokaler

Fasader

Kvarterets byggnader och fasader ska byggas och kvarterets avgränsning ska genomföras på ett högklassigt sätt med avseende på stadsbilden och arkitekturen.

I höjdled ska hotelltornet visuellt vara indelad i olika delar. Den nedersta delen ska vara småskalig och stödja gångmiljön. Den översta delen ska vara ett landmärke för stadsbilden i fjärrlandskapet.

Utomhusområdenas ytmaterial, utrustning, planteringar och belysning ska till sina egenskaper hålla hög kvalitet och de ska på ett naturligt sätt anslutas till den övriga stadsstrukturen.

Konst ska redan i inledningsskedet tas med i all arkitektonisk planering och miljöplanering. I planeringen ska arkitekten ha en konstnär som arbetspar. Konsten ska vara synlig under alla tider på dygnet och alla årstider och den ska vara hållbar, lätt att underhålla och avspegla Kivistös identitet.

Reklamanordningar och belysning ska beaktas i planeringen av fasader och konst.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors–Vanda flygplats hinderbegränsande ytor.

I fasaden mot Vandaforsvägen får utskjutande partier och övriga konstruktioner i någon mån skjuta ut i gatuområdet. Dessa konstruktioners undersida ska vara på minst sex meters avstånd från gatuplanet.

Tak

Takytorna ska utnyttjas för insamling av solenergi och/eller fördröjning av dagvatten och/eller byggas som vegetationstak som stödjer naturens mångfald och/eller som ett funktionellt uterum.

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anknyta till byggnadens arkitektur.

Stenfotsvåningar och entréer

Entréerna och deras omgivningar ska framhävas genom arkitektur och/eller konst och de ska skilja sig åt. Entréerna ska vara väderskyddade.

Lager- och lastningsområdena samt servicegårdarna ska ingärdas med konstruktioner som anknyter till byggnadernas arktitektur.

Markplansvåningen på den byggnadsyta som gränsar till Vandaforsvägen och Evenemangsgränden ska vara öppen och funktionell. Markplansvåningens utrymmen ska ha en direkt förbindelse från gatan och de ska anknyta funktionellt till utomhusområdena.

Den kant till Evenemangsgrändens gatuområde som gränsar till området som saknar detaljplan ska avgränsas med en mur eller ett staket som begränsar framkomligheten och flygekorrens närområde ska tryggas mot störningar i det område som än så länge saknar detaljplan.

Grönytefaktor

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla det målsättningstal på minst 0,7 som fastställts för grönytefaktorn eller det målsättningstal som gäller vid respektive tidpunkt vid ansökan om bygglov. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en grönområdesplan och en gröneffektivitetskalkyl.

Alla träd och buskar som planteras ska vara nyttoväxter. I byggnaderna och/eller på takgårdarna ska mat produceras.

Dagvattenhantering

För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hanteringen av dagvatten. Dagvattnet ska fördröjas inom kvartersområdet. Uterummens grönbyggande ska tekniskt och funktionellt kopplas till dagvattenhanteringen.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ytterhöljets ljudisolering mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska i inkvarteringsrummens norra fasad vara minst 39 dB, östra fasad 35 dB, södra fasad 36 dB och västra fasad 41 dB eller överenstämma med riktvärdena i bullerutredningen från bygglovsskedet.

Inomhus ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för bullernivåer i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av tak- och fasadmaterial.

Vid planeringen av byggnader ska behovet av att bekämpa stombuller och -vibrationer tas i beaktande. I samband med bygglovsansökan ska en utredning presenteras om hur stombuller och vibrationer har beaktats.

Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 30 dB i inkvarteringsrum. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,3 mm/s i inkvarteringsrum.

Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 35 dB i samlings- och undervisningslokaler. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i samlings- och undervisningslokaler.

Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 40 dB i kontor, affärer, utställningslokaler och museer. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i kontor, affärer, utställningslokaler och museer.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.

Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.

Rakennuslupaa varten on laadittava maamassatasapainotarkastelu ja tonttia rakennettaessa syntyvä maamassa tulee käyttää tontilla.

Rakennuspaikalla tulee rakennusluvan yhteydessä tehdä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää hiilineutraalisuusselvitys.

Asemakaavan alueella tulee hyödyntää uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiatarpeesta.

Korttelialueelle ei saa osoittaa tonttiliittymää Vantaankoskentien varrelta.

Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.

Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
- toimistot 1 pp / 50 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Polkupyöräpysäköinnin on sijoittuva pääosin sisäänkäyntien yhteyteen. Pyöräpaikoista vähintään 50 % on oltava säältäsuojattuja ja runkolukittavia.

Autoliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
- toimistot 1 ap / 100 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 ap / 120 k-m²
- hotelli- ja majoitustilat 1 ap / 250 k-m²

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärävaade ei koske monitoimiareenaa.

Pysäköintipaikat tulee varustaa sähköauton latausmahdollisuudella tai olla helposti muutettavissa lataukseen soveltuviksi.

Tapahtumien aikaisesta liikenne-, pysäköinti- ja turvallisuusjärjestelyistä tulee esittää tarkempi suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.

Cykeltrafik och -parkering

Cykelplatser ska byggas till ett antal av minst:
- kontor 1 cp / 50 m²-vy
- service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

Cykelparkeringen ska huvudsakligen ligga i anslutning till entréerna. Av cykelplatserna ska minst 50 % vara väderskyddade och ramlåsbara.

Biltrafik och -parkering

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
- kontor 1 bp / 100 m²-vy
- service- och affärslokaler 1 bp/120 m²-vy
- hotell- och inkvarteringslokaler 1 bp / 250 m²-vy

Kravet på det minimala antalet bilplatser som anläggs gäller inte allaktivitetsarenan.

Parkeringsplatserna ska förses med möjlighet till laddning av elbilar eller enkelt kunna ändras så att de lämpar sig för laddning.

Över trafik-, parkerings- och säkerhetsarrangemang under evenemang ska en noggrannare plan göras upp i samband med bygglovet.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
x x	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
23	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KIVISTÖ	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
23192	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
TAPAHTUMAKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
8400	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
43000+kl400	**Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisen kerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku ravintola- ja liiketilojen kerrosalan neliömetrimäärän.**	**Talserie, där det första talet anger våningsyta i kvadratmeter för huvudanvändningsändamålet och det andra talet våningsytan i kvadratmeter för restaurang- och affärslokaler.**
XIII	**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.**
+kl	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala. kl-merkinnän edellyttämät ravintola- ja liiketilat on rakennettava maantasokerrokseen Vantaankoskentien varrelle.	**Byggnadsyta.** Restaurang- och affärslokaler som förutsätts av kl-bestämmelsen ska byggas i markplansvåning längs med Vandaforsvägen.
map	**Maanalainen pysäköintitila** Maanalainen tila, johon saa sijoittaa huolto-, pysäköinti-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee varautua ajoyhteyden mahdollistamiseen korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.	**Underjordiskt parkeringsutrymme** Underjordiskt utrymme där service-, parkerings-, lager- och tekniska utrymmen får placeras. Utrymmet ska ha beredskap för att möjliggöra en körförbindelse till det underjordiska parkeringsutrymmet i kvarteret 23196.
u	**Uloke tai katos.** Ulokkeen alapinnan tulee olla vähintään kuuden metrin etäisyydellä katutasosta.	**Utspång eller väderskydd.** Det utskjutande partiets undersida ska vara på minst sex meters avstånd från gatuplanet.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**
	Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla suora uloskäynti porrashuoneista.	**Beteckningen anger att denna sida av byggnaden skall ha direkt utgång från trapphusen.**
I	**Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.** Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee pääasiassa kivetä tai käsitellä muutoin osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun. Alueita tai niiden osia ei saa aidata kuin tilapäisesti tapahtumien aikana.	**Områdesdel som ska beläggas med plattor eller sten.** Områdesdel som ska platt- eller stenläggas. Utrymmet mellan byggnaden och gatuområdet ska huvudsakligen stenläggas eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt. Områden eller områdesdelar får inte inhägnas utom tillfälligt under evenemang.
	Ohjeellinen istutettava alueen osa.	**Riktgivande del av område som skall planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som skall bevaras/planteras.**
vih	**Kasvikatto.**	**Växttak.**
	Katu.	**Gata.**
ajo	**Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.**	**Riktgivande körförbindelse inom området.**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. Rakentaminen maanalaisten johtojen läheisyydessä ei saa aiheuttaa haittaa tai vahinkoa maanalaisille verkostoille.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.** Byggande i närheten av underjordiska ledningar får inte äventyra eller skada de underjordiska nätverken.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Anna-Riitta Kujala, Aluearkkitehti, 29.11.2022 15.31

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 30.11.2022 10.04

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

233200 KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENA

KIVISTÖ

Havainnekuva Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy (2021).

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 28.11.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 233200. Kaavoitus on tullut vireille 28.11.2019.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

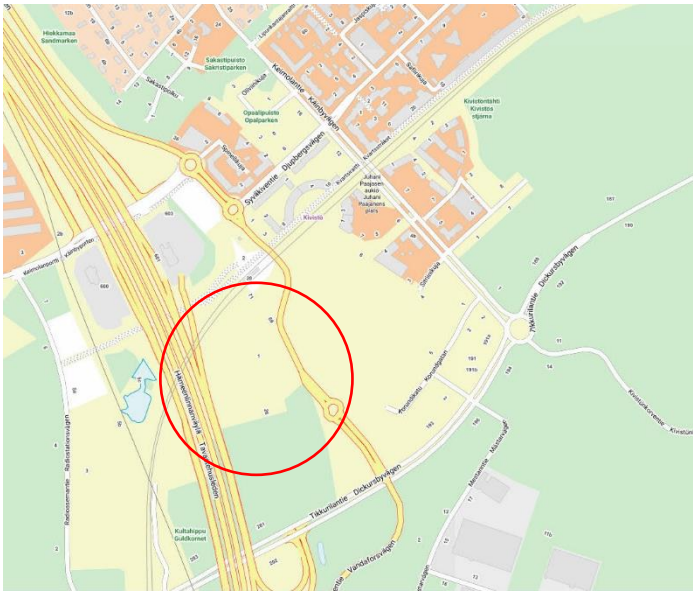
Asemakaava koskee osaa korttelista 23192 sekä katualueita kaupunginosassa 23, Kivistö

Asemakaavan muutos koskee osaa korttelista 23192 muutettavassa asemakaavassa Kivistön kaupunkikeskus 1 (230800) kaupunginosassa 23, Kivistö

Asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Kaavamuutoksen sallima rakennusoikeus on yhteensä 64 800 k-m². Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m² ja hotellin 13 000 k-m². Lisäksi sallitaan maanalaisen pysäköinti- ja huoltotilan rakentaminen. Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien kuten konserttien järjestämisessä.

Kaavan laatija:
Niina Rinne, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; niina.rinne@vantaa.fi, puh. 040 167 8305 (15.8.2022 saakka)

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Hämeenlinnanväylän ja Vantaankoskentien välissä. Etelässä alue rajautuu kaavoittamattomaan metsäalueeseen. Etäisyys Kehäradan Kivistön asemalle on lyhimmillään noin 50 metriä. Alueen pinta-ala on noin 4 ha.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaava on kaavoituksen työohjelmassa 2020 ja kaavoitusohjelmassa 2021 numerolla 002431. Kaavoitusohjelmassa 2022 asemakaava on numerolla 233200.
- Kaavoitus tuli vireille 28.11.2019.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 31.12.2019 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta. Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 30.8.2021.

- Hanketta esiteltiin yleisötilaisuuksissa 30.1.2020 ja 22.04.2021 (Teams Live) sekä Kaupunkisuunnittelun avoimissa ovissa 27.10.2021.
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus oli kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä 15.2.2022 ja kaupunginhallituksen käsittelyssä 28.2.2022
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus oli MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 9.3.2022-14.4.2022. Muistutuksia saatiin 14.4.2022 mennessä yhteensä 0 kpl.
- Lausunnot ehdotuksesta pyydettiin 14.4.2022 mennessä. Lausuntoja pyydettiin 15 kpl ja saatiin 8 kpl.
- Nähtävilläolleet kaavamateriaalit olivat esillä yleisötilaisuudessa 31.3.2022 Kivistön kirjastolla.
- Asemakaavaa koskeva viranomaisneuvottelu pidettiin Uudenmaan ELYn kanssa 8.6.2022.
- Tarkistettu asemakaava ja asemakaavan muutos sekä lausuntojen ja muistutusten vastineet ovat kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 25.10.2022.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 8
2.2 Suunnittelutilanne 16
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 21
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 21
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 21
3.3. Asemakaavan tavoitteet 22
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 25
4. Asemakaavan kuvaus 30
4.1 Kaavan rakenne 30
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 31
4.3 Aluevaraukset 32
4.4 Kaavan vaikutukset 32
4.5 Ympäristön häiriötekijät 41
4.6 Nimistö 41
5. Asemakaavan toteutus 42
6. Kaavatyöhön osallistuneet 42
7. Asemakaavan seurantalomake 44
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 46
9. Muu suunnitelma-aineisto 53

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)
- Liite 2: Arena 3.3 vesihuollon yleissuunnitelma (WSP Oy, luonnos 26.11.2021)
- Liite 3: Arena 3.3 hulevesisuunnitelma (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)
- Liite 4: Arena 3.3 vihertehokkuus, tuloskortti (Ramboll Oy, luonnos 22.11.2021)
- Liite 5: Arena 3.3 taiteen konsepti (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA (KAAVAN VERKKOSIVULLA)

- Arena 3.3 meluselvitys (Ramboll Oy, luonnos 04.11.2021)
- Arena 3.3 tärinä- ja runkomeluselvitys (Ramboll Oy, luonnos 05.11.2021)
- Arena 3.3 massatasapainotarkastelu (Ramboll Oy, luonnos 27.10.2021)
- Arena 3.3 pohjasuhteet ja rakennettavuus (Ramboll Oy, luonnos 27.10.2021)
- Liikenneselvitys 28.1.2022 (WSP Finland Oy)
- Liikenneselvitys liite 12.10.2022 (WSP Finland Oy)
- Jalankulkusimulointi 16.9.2022 (Ramboll Finland Oy)
- OAS-vaiheen mielipiteet ja vastineet, koonti
- Nähtävilläolovaiheen lausunnot ja vastineet 25.10.2022, koonti

LUONTOSELVITYKSET (KAAVAN VERKKOSIVUILLA)

Vantaan Kivistön lahokaviosammal- ja luontotyyppiselvitys (FCG Oy, 2020a)

Vantaan Kivistön ja Vantaanpuiston liito-oravaselvitys (FCG Oy, 2020b)

Vantaan Kivistön seuranta-alueen liito-oravaselvitys (FCG Oy, 2020c)

Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 26.5.2022)

Kivistön keskustan liito-oravaseurannat (Ramboll Finland Oy, 2017, 2018, 2019)

Myyrmäen, Kivistön ja Ylästön liito-oravaselvitys (Ramboll Finland Oy, 2016)

Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. Faunatican raportteja 1/2020 (Manninen, O. & Nieminen, M., 2020)

Marja-Vantaan alueen matelija- ja sammakkoeläinselvitys (Faunatica Oy, 2011)

Vantaan Kivistön linnusto- ja lepakkoselvitys (Faunatica Oy, 7.10.2021)

Vantaan Marjaradan rakentamisen luontoselvitys (Ympäristötutkimus Oy Metsätähti, 2003)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

Kivistön keskustan kaavarunko (Vantaan kaupunki, kh 22.3.2021) ladattavissa https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/kiviston-visio-ja-keskustan-kaavarunko

Kivistön keskustan kaavarunkoalueen viher- ja virkistyssuunnitelma, päivitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, 2020)

Vantaan hulevesiohjelma 2009

Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli 2014

1. TIIVISTELMÄ

Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Arena 3.3-hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola-, liike-, urheilu-, ja toimistotilaa. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen sallima rakennusoikeus on yhteensä 64 800 k-m². Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m² ja hotellin 13 000 k-m².

Monitoimiareena sijoittuu Kivistön aseman läheisyyteen, kehäradan eteläpuolelle, Vantaankoskentien ja Hämeenlinnanväylän väliselle alueelle. Kaupunki on antanut hankkeelle suunnitteluvarauksen kesäkuussa 2019. Suunnittelun edetessä on todettu, että hankkeen toiminnallisuus edellyttää enemmän tilaa, minkä takia suunnitteluvarausaluetta on laajennettu ja varausta jatkettu toukokuussa 2021.

Monitoimiareenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Tapahtumista on laadittu alustavat liikenteelliset toimivuustarkastelut.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Monitoimiareenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Eteläosaan ollaan suunnittelemassa myös toista sisäänkäyntiä areenalle mikä keventää katsojavirtoja pohjoispäässä. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Suurtapahtumien aikainen henkilöautojen pysäköinti järjestetään osittain kaava-alueen ulkopuolella erikseen vuokrattavilla etäpysäköintialueilla ja niistä järjestetään bussikuljetukset. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa monitoimiareenaa ja koko Kivistön keskustaa sekä liityntäpysäköintiä palveleva yhteinen 1000 autopaikan pysäköintilaitos Kivistön keskustaan.

Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintitilaan. Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 lisäautopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Selvitysten mukaan alueella ei ole arvokkaita luontoarvoja, lukuun ottamatta suunnittelualueen eteläosan metsäistä aluetta, joka on osin määritelty liito-oravien ydinalueeksi ja elinympäristöksi. Vuonna 2021 tehdyn liito-oravainventoinnin mukaan hankkeen vaatimalla alueella ei ole havaittu pesä- eikä papanapuita. Vantaan kaupunki on hakenut poikkeuslupaa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta ja se on myönnetty 25.3.2022.

Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan tiivistämällä Kivistön kaupunkikeskustaa ja mahdollistamalla palveluita aseman läheisyyteen hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Hanke tähtää hiilineutraalisuuteen ja luonnon monimuotoisuuden tukemiseen muun muassa vihertehokkuuden, uusiutuvan energian ja maamassojen paikallisen käytön keinoin.

Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Kaava-alue sijaitsee korkean lento- ja liikennemelun alueella, eikä sovellu asuinrakentamiseen. Monitoimiareenan arkkitehtuurin tulee olla korkealaatuista ja merkittävää. Ulkotilojen tulee olla vehreitä, laadukkaita ja rakennusten maantasokerrosten tulee liittyä toiminnallisesti katualueisiin. Taide integroidaan osaksi arkkitehtuuria.

Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien järjestämisessä.

Havainnekuva, pääsisäänkäynti (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021)

Havainnekuva, näkymä luoteesta (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021)

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, lähimmillään noin 50 metrin etäisyydellä Kehäradan Kivistön asemasta. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Kehärataan, idässä Vantaankoskentiehen, etelässä rakentamattomaan metsäalueeseen ja lännessä Hämeenlinnanväylään. Alueen pinta-ala on noin 4 hehtaaria. Suunnittelualueella ei ole rakennuksia.

Ilmakuva vuodelta 2019. Suunnittelualue rajattu punaisella viivalla.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Suurin osa suunnittelualueesta on avointa, kasvipeitteeltään kulunutta ja vailla puustoa. Alueen eteläosa on rakentamatonta sekametsää, jossa vallitsevat puulajit ovat kuusi ja koivu. Suunnittelualueen alkuperäistä metsää on hakattu suurilta osin vuosina 2016–2017, alkuperäisen kaavarajauksen mukaan. Hakkuualueen laajuus ja sijainti ilmenevät vuoden 2017 ilmakuvasta.

Luontoarvot

Kivistön keskustan kaavarunkoalueelle on laadittu useita luontoselvityksiä, jotka kattavat myös Kivistön tapahtuma-areenan suunnittelualueen.

Alueen luontoarvoja kartoittanut selvitys, Kivistön kaavarunkoalueen luontotyyppi- ja lahokaviosammalkartoitus (FCG 2020a), on kartoittanut luontotyyppiarvoja seuraavasti: rauhoitetut,

silmälläpidettävät, uhanalaiset tai alueellisesti uhanalaiset kasvilajit sekä muu huomionarvoinen lajisto. Luontotyypeistä on kartoitettu uhanalaiset ja silmälläpidettävät luontotyypit sekä metsälain (§ 10), vesilain (§ 11, 2. luku) ja luonnonsuojelulain (§ 29) mukaiset suojeltavat luontotyypit. Lukuun ottamatta liito-oravaa ei suunnittelualueelta tunnistettu erityisiä luontoarvoja. Suunnittelualueen eteläosassa esiintyy lahokaviosammalelle soveliasta elinympäristöä ja osalle aluetta on tehty kartoitusta, mutta lajia ei ole havaittu. Alueelle on tehty linnusto- ja lepakkoselvitys (Faunatica 2021), eikä lepakoita tai arvokkaita pesimälajeja havaittu suunnittelualueella.

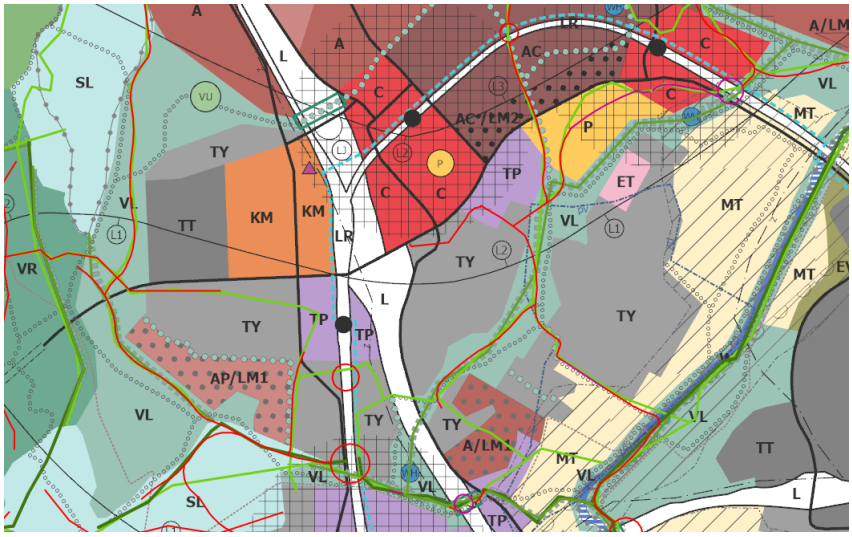
Liito-orava (Pteromys volans)

Liito-orava on luontodirektiivilaji ja se on luokiteltu vaarantuneeksi. Liito-oravan tyypillinen elinympäristö on varttunut kuusivaltainen sekametsä, jossa on järeää puustoa, kolopuita pesä- ja piilopaikoiksi ja lehtipuita ravinnoksi. Liito-oravien tulee pystyä liikkumaan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä mahdollisten erillisten ruokailualueiden välillä. Kulkuyhteyksinä voi olla paitsi varttuneita metsiä, myös nuoria, puustoltaan yli 10 m korkeita metsiä sekä riittävästi puita kasvavia siemenpuukuvioita, puutarhoja ja puistoalueita. (FCG 2020).

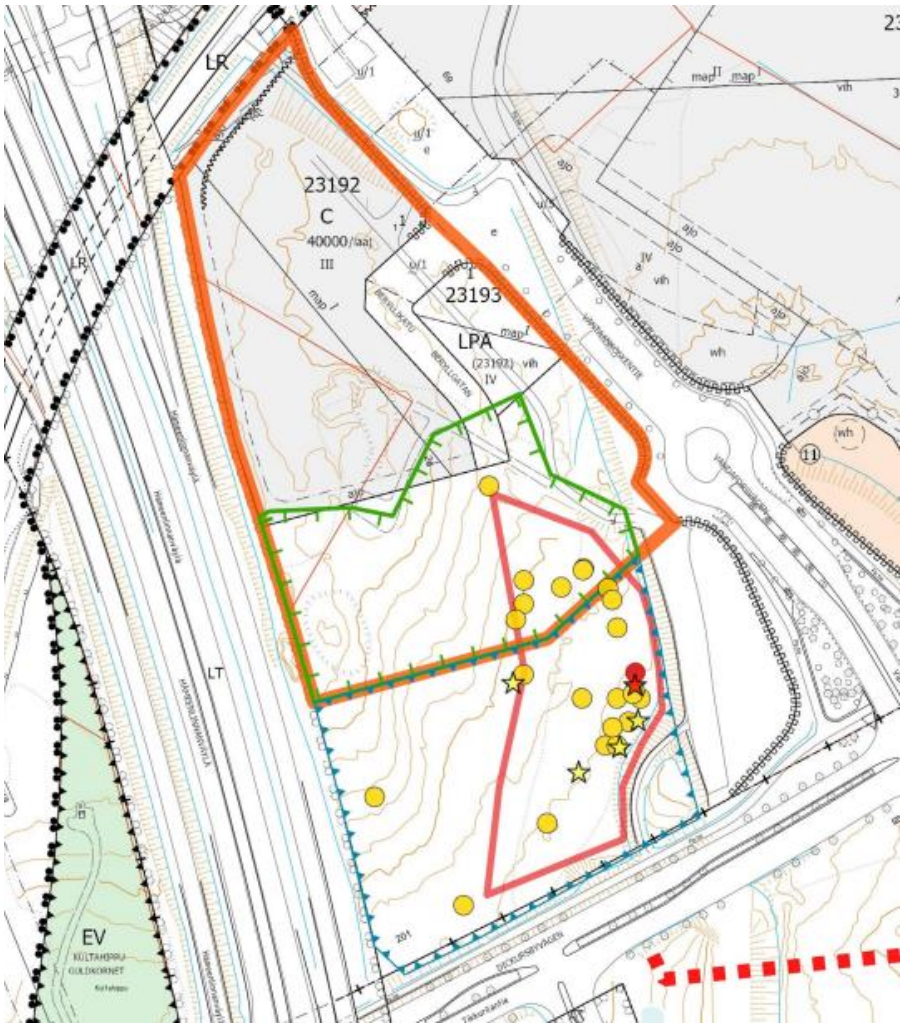
Suunnittelualueen eteläosassa on liito-oravan elinympäristöä noin 1,4 hehtaaria, josta liito-oravan ydinaluetta on noin 0,2 hehtaaria. Vuonna 2021 tehdyn liito-oravainventoinnin mukaan suunnittelualueen metsikössä ei ole havaittu yhtään pesä- eikä papanapuuta (Ramboll Finland Oy 2022). Suunnittelualueen ulkopuolelle jäävä liito-oravan elinympäristö on kooltaan noin 2 hehtaaria, minkä on katsottu olevan riittävän suuri liito-oravan elinympäristöksi. Kyseinen elinympäristö on jäänyt hakkuiden ja tietyömaiden takia lähes kokonaan eristyksiin muista liito-oravalle soveltuvista alueista (FCG 2020). Elinympäristö on eristyneisyydestään huolimatta toistaiseksi asuttu, mutta liito-oravaselvityksen mukaan on mahdollista, ettei alueelle enää kykene dispersoimaan uusia liito-oravia.

Vantaan kaupunki on hakenut poikkeuslupaa ELY-keskukselta liito-oravien elinpiirin heikentämiseen. Heikentämisellä ei ole merkitystä liito-oravien suotuisan suojelutason säilymiselle Länsi-Vantaalla, eikä heikentäminen vaikuta muihin Kivistön alueella sijaitseviin liito-oravan elinpiireihin tai niiden välisiin kulkuyhteyksiin. Poikkeuslupa on myönnetty 25.3.2022.

Suunnittelualueen lähialueilla liito-oravalla on useita elinvoimaisia elinpiirejä. Liito-oravilla on erittäin hyvät elinolosuhteet Kivistön länsipuolella Petikon laajoilla luonnonsuojelu- ja virkistysalueilla ja Petikosta luoteeseen Nuuksiossa sekä Riipilän alueella Luoteis-Vantaalla. Liito-oravilla on luontaiset hyvät yhteydet Vantaanpuistosta Piispankylän työpaikka-alueen itäpuolelta Kivistön keskusta-alueen kautta Lapinkylän metsiin. Nämä ydinalueet ja yhteydet säilyvät.



Kuvassa punaisella viivalla on merkitty liito-oravan yhteysreittejä.



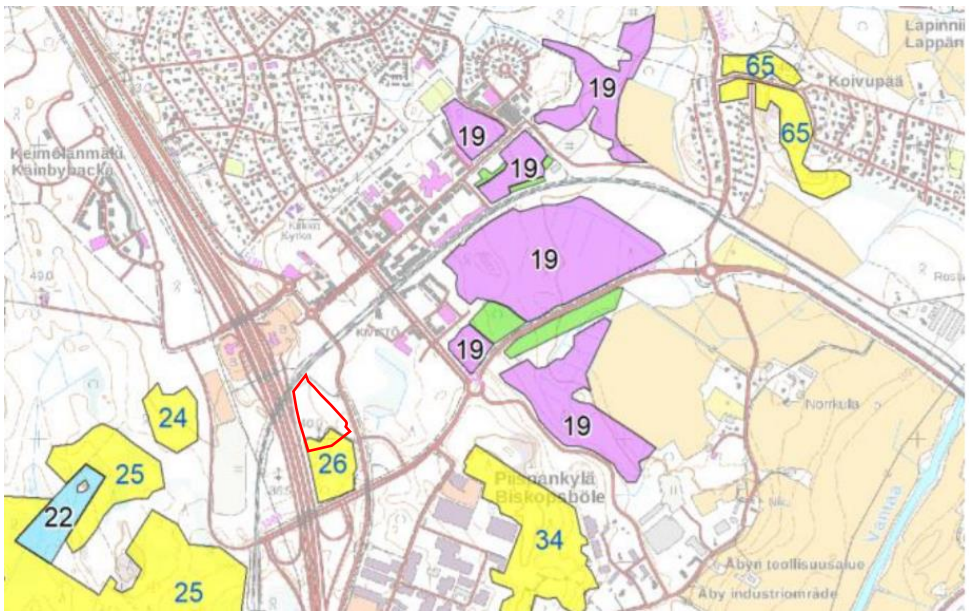
Kuvassa oranssilla viivalla on merkitty suunnittelualue (4 ha), vihreällä viivalla suunnittelualueella sijaitseva liito-oravan elinympäristö (n. 1,4 ha), sinisellä viivalla suunnittelualueen ulkopuolella sijaitseva elinympäristö (n. 2 ha) ja punaisella viivalla liito-oravan ydinalue (n. 0,2 ha suunnittelualueella ja n. 0,8 ha suunnittelualueen ulkopuolella).

Punaisella tähdellä on merkitty liito-oravan pesäpuuhavainto (Ramboll, 2021) ja keltaisilla tähdillä liito-oravan papanapuuhavaintoja (Ramboll, 2021). Punaisella pallolla on merkitty pesäpuuhavainto ja keltaisilla palloilla papanapuuhavaintoja vuosina 2016–2020.

Lahokaviosammal (Buxbaumia viridis)

Lahokaviosammal on luonnonsuojeluasetuksella erityisesti suojeltava laji, jonka uusia esiintymiä on löydetty viime vuosina runsaasti eri puolilta Uuttamaata. Suunnittelualueella on arveltu olevan lahokaviosammalelle soveltuvaa maapuuta ja lahopuuta. Kartoituksissa ei lajia ole havaittu, vaikka

soveliasta elinympäristöä esiintyy.



Kuvassa keltaisella kartoitusalueet, joissa lajia ei ole havaittu, vaikka soveliasta elinympäristöä esiintyy. Suunnittelualueen sijainti ja rajaus on merkitty karttaan punaisella.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue on nykytilanteessa pääosin hyvin vettäläpäisevää metsäistä aluetta.
Alueen pintavedet ohjataan ojia ja hulevesiviemäreitä pitkin etelään ja Myllymäenojaan Hämeenlinnanväylän varrella. Myllymäenoja laskee luoteeseen Kynikenojaan, joka taas laskee Pikkujärveen ja edelleen Pikkujärvenojan kautta Pitkäjärveen. Pitkäjärvi laskee edelleen Espoon halki Suomenlahteen Espoonlahdessa.

Kaava-alue ei ole luokiteltu pohjavesialueeksi.

Topografia

Suunnittelualueen nykyinen maanpinta on pääosin tasovälillä noin +50...+57 siten, että suurin osa alueesta on tasovälillä +52...+56. Aivan alueen pohjoisosassa on tehty louhintaa liittyen viereiseen kehärataan. Tällä osalla nykyinen maanpinta (louhittu kalliopinta) on alimmillaan noin tasolla +47...+48.

Maaperä ja rakennettavuus

Suunnittelualueen pohjasuhteiden vallitseva piirre on moreenialue tai kallioinen alue. Kallioisella alueella on joko kalliopaljastumia tai kallio lähellä maanpintaa. Alueen pohjoisosassa on tehty louhintaa, joten sillä osalla kallio on pinnassa. Alueen moreeni on tiivistä/erittäin tiivistä ja siten hyvin kantavaa. Alueen itäreunassa on havaittu pienehkö silttinen alue, mikä tulee huomioida jatkosuunnittelun yhteydessä. Kokonaisuutena pohjasuhteiden voidaan todeta olevan hyvät suunnitteilla olevaa rakentamista ajatellen.

Kohteen alueen maaperä on pääosin kantavaa/erittäin kantavaa moreeni- tai kallioaluetta, jolloin perustaminen voidaan tehdä maan- ja/tai kallionvaraisesti. Perustamisen suhteen haasteellisimmat alueet ovat eteläosan matalat osat, joille tulee tehtäväksi paksuja täyttöjä. Täyttöalueillakin

perustaminen voidaan tehdä maanvaraisesti, kun täytöt tehdään hyvälaatuisesta, karkeakareisesta kitkamaasta tai louheesta huolellisesti tiivistäen käyttäen riittävän raskasta tiivistyskalustoa.

Alustavan arvion mukaan rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti. Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kivistön kaupunginosassa asuu 10 368 asukasta ja Kivistön suuralueella asukkaita on lähes 17 000 (Vantaan väestö 2020/2021). Kivistön keskusta-alue on Vantaan nopeimmin kasvavia alueita.

Kivistön asemasta korkeintaan 1 000 metrin etäisyydellä asuvista 51 % on 19–34-vuotiaita (yli 3200 asukasta), 35–64-vuotiaita reilu neljäsosa (yli 1700 asukasta) ja yli 65-vuotiaita vain 5 % eli runsaat 290 asukasta. Nuorimpien asukkaiden määrä on hienoisessa laskusuunnassa, ollen nyt 16 % (runsas 1000 asukasta).

Vantaalla toteutetun Kehäradan asemien ympäristöjen muuttoliike -tutkimuksen (ks. Ala-Mantila 2019) mukaan keskimääräistä useampi Kivistön keskustaan muuttaneista on muuttanut alueelle Vantaan ulkopuolelta. Tämä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen. Vastaavasti Kivistön asemanseudulta pois muuttavat suuntaavat keskimääräistä useammin Vantaan rajojen ulkopuolelle. Kivistön keskusta-asumisessa tärkeää on kehittää keinoja, joilla edesautetaan alueelle juurtumista, yhteisöllisyyttä sekä elinkaariasumisen mahdollisuutta.[1]

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja.

Yhdyskuntarakenne, palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueelta on lyhimmillään noin 50 metriä Kivistön asemalle, jonne on rakentumassa palvelukeskittymä. Palvelukeskittymään toteutetaan kaupallisia palveluita ja tiloja julkisille palveluille. Kivistön aseman läheisyyteen suunnitellaan myös muita kaupallisia palveluita ja toimintoja. Ruusukvartsinkadulla sijaitsee päivittäistavarakauppa ja Aurinkokiven palvelukeskus, jossa on päiväkoti, yhtenäiskoulu ja neuvola sekä erilaisia harrastetoimintoja. Vuoden 2018 lopussa Vantaalla oli runsaat 120 000 työpaikkaa, joista 3107 työpaikkaa sijaitsi Kivistön suuralueella. Niistä noin 26 % eli 811 työpaikkaa löytyi Kivistön kaupunginosasta ja runsaat 36 % eli 1 126 työpaikkaa Kivistön kaupunginosan eteläpuolelta, Piispankylästä. Kivistön asukkaista valtaosa käy töissä alueen ulkopuolella. Kivistön kaupunginosassa keskeisimmät työllistävät alat ovat tukku- ja vähittäiskauppa, rakentaminen sekä terveys- ja sosiaalipalvelut.

Kaupunkikuva

Kivistön keskusta on uusi kaupunkikeskus, joka jatkaa rakentumistaan tulevina vuosina ja vuosikymmeninä. Kivistön Topaasiaukiota reunustavat 12-kerroksiset rakennukset, muutoin Kivistön keskustan jo toteutuneille osille luonteenomaista ovat 5–7-kerroksiset kerrostalot ja näiden väliin

[1] http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset

jäävät matalammat talot ja erilaiset piharakennukset. Katupuut sekä katualueiden muut istutukset tuovat vehreyttä ajoin kiviseksi koettuun kaupunkikeskustaan.

Virkistys

Kivistön keskusta liittyy laajempiin virkistysalueisiin. Keskeistä keskustan kehittämisessä on viheryhteyksien vahvistaminen ja kehittäminen. Tunnistettujen luontoarvojen vaalimisen lisäksi tavoitteena on, että asumisessa on 300 metrin maksimietäisyys viheryhteyteen, joka johtaa laajemmalle viheralueelle. Kivistön keskusta-alueelle on laadittu kaavarunko (Kivistön keskustan kaavarunko, KH 22.3.2021), johon liittyy myös urheilupuiston toimintojen määrittely ja sijoittaminen. Kaava-alueen läheisyydessä, aseman kupeesta avautuu lumitalvina yhtenäinen latuyhteys Petikkoon, Hämeenlinnan väylän länsipuolelle. Hieman etäämpänä Kehäradan pohjoispuolella, sijaitsevat jo rakennetut Kvartsijuonenpuiston, Lipunkantajankentän ja Lipunkantajanpuiston lähivirkistys- ja puistoalueet. Kvartsijuonenpuistossa kaupunkiviljely ja leikkipaikat mahdollistavat tekemistä kaiken ikäisille. Lipunkantajankenttä tarjoaa lähiliikuntapalveluita. Laajemmat viheralueet löytyvät Kvartsijuonenpuiston pohjoispuolelta, Kenraalinpuistosta.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömässä läheisyydessä. Kehärata yhdistää Kivistön kaupunginosan seudun ja valtakunnan raideliikenneverkkoon ja mahdollistaa tiheän ja vaihdottoman raideyhteyden alueelta 23 asemalle eri puolille seutua ja yhdellä vaihdolla koko valtakunnan raideliikenneverkkoon. Junat liikennöivät sekä Tikkurilan että Huopalahden suuntiin ruuhka-aikana 10 minuutin välein. Matka-aika lentoasemalle on noin viisi minuuttia, Tikkurilaan noin 15 minuuttia, Myyrmäkeen noin 10 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 25 minuuttia. Alueella on myös hyvät bussiyhteydet, jotka kulkevat Kivistön linja-autoterminaalin kautta.

Suunnittelualueen pohjoispuolella, Kehäradan pohjoisreunassa, kulkee Vantaan ensimmäinen toteutettu pyöräilyn laatukäytävän osa, Kvartsiraitti. Kivistön keskustaa kehitetään tavoin, joilla tuetaan jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikenteen käyttöä. Vantaankoskentien molemmin puolin on jalkakäytävä ja pyörätie. Pysäköinti on Kivistön keskustan alueella järjestetty ensisijaisesti rakenteellisena, keskitettynä pysäköintinä maanpäällisissä pysäköintilaitoksissa ja Kivistön aseman ympäristössä maanalaisena pysäköintilaitoksena.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaava-alueen vieressä Vantaankoskentiellä kulkee yleinen runkovesijohto (400 PE / 2021). Kaava-alue kuuluu Kivistön painepiiriin. Painepiirin vesisäiliönä toimii Myyrmäen yläsäiliö, jonka tilavuus on 4500 m³, ylävesipinta +95,35 ja alavesipinta +85.86.

Vedensyöttö Myyrmäen painepiiriin tapahtuu Helsingistä, Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Kaivokselan ja Myyrmäen paineenkorotuspumppaamoiden kautta. Myyrmäen painepiiristä vesi johdetaan Kivistön painepiiriin Kivistön paineenkorotusaseman kautta. Kivistön paineenkorotusasemalta vesi johdetaan DN 500–400 vesijohdolla Kivistöön.

Vesijohtoverkon painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Vantaankoskentiellä kulkee runkoviemäri (250 PVC / 2019), joka johtaa jätevedet kohti lounasta, Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n ali kohti Espoon viemäriverkostoa ja edelleen puhdistettavaksi Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti

Vantaankoskentiellä kulkee hulevesiviemäri (400 B / 2021), joka johtaa vedet etelään Tikkurilantien ja Hämeenlinnantien rampin risteyksessä olevaan hulevesien viivytysaltaaseen ja siitä edelleen etelään Myllymäenojaan.

Jätehuolto

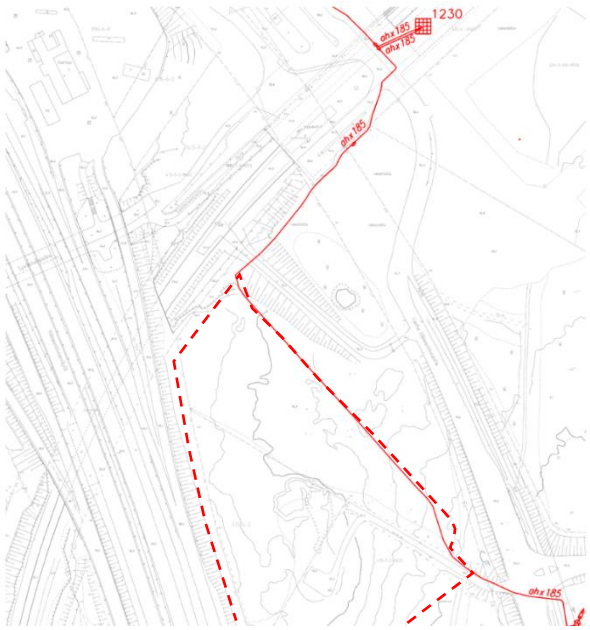
Kivistön keskustan jätehuolto perustuu lähtökohtaisesti jätteen putkikeräysjärjestelmään, jonka koonta-asema sijaitsee Lumikvartsinkadun ja Kehäradan risteyksessä. Tapahtuma-areenan liittämistä putkikeräysjärjestelmään voidaan selvittää jatkosuunnittelun yhteydessä. Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin) keräämiseksi on korttelialueelle sijoitettava kierrätyshuoneita.

Kaukolämpö

Alue voidaan liittää Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoon. Vantaan Energia Oy:n olemassa oleva kaukolämpöverkko kulkee Vantaankoskentien alla, sekä kulkee tontin kautta alueen pohjoiskulmassa. Kaukolämpöön liittyminen ei ole pakollista. Tapahtuma-areenan tavoitteena on olla omavarainen lämpöenergian osalta; alueelle on tarkoitus sijoittaa useita syviä maalämpökaivoja, joilla tuotetaan tapahtuma-areenan ja hotellin tarvitsema lämpöenergia ja viilennys.

Sähköverkko

Suunnittelualueen läpi kulkee Vantaan Energia Oy:n keskijännitemaakaapeleita. Suunnittelualueella ei sijaitse sähkön jakeluverkkoa. Suunnittelualueen rajaus on merkitty kuvaan punaisella



katkoviivalla.

Ympäristöhäiriöt

Tie- ja rautatieliikenteen melu

Suunnittelun aikana on kaava-alueelle laadittu erillinen meluselvitys, jossa on tutkittu raideliikenteen ja tieliikenteen meluvaikutuksia suunnitelmaan. Hotellin julkisivuun kohdistuu enimmillään 76 dB päiväajan keskiäänitaso itäsivulla (Hämeenlinnanväylän puolella), joka edellyttää 41 dB äänieristystä. Pohjoissivulla (radan puolella) suurin äänitaso on 74 dB, joka edellyttää 39 dB äänieristystä. Eteläsivulla (areenan puolella) suurin äänitaso on 71 dB, joka edellyttää 36 dB äänieristystä. Itäsivulla suurin äänitaso on 67 dB, joka edellyttää 32 dB äänieristystä. Areenan itäsivulle ja osin pohjoissivulle kohdistuu enimmillään 76–78 dB, joka edellyttää 31–33 dB äänieristystä (ohjearvo sisällä 45 dB). Muilla sivuilla äänieristystarve jää alle 30 dB.

Lentomelu

Tiedot alueen lentomelusta ja sen kehityksestä perustuvat Finavian julkaisemiin lentomelun verhokäyriin, jotka ovat vahvistuneet Uudenmaan maakuntakaavassa ja edelleen Marja-Vantaan osayleiskaavassa. Asemakaava-alue sijaitsee voimassa olevalla lentomeluvyöhykkeellä Lden 55 dB, joka estää uusien asuinalueiden rakentamista. Lentomelua on kuultavissa koko kaava-alueella. Lentomelutilanne kaava-alueella ei muutu Finavian ympäristöluvassaan esittämien uusienkaan verhokäyrien myötä.

Ilmanlaatu

HSY:n ilmanlaatukartan mukaan kaava-alue on osittain Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueella.

Maaperän haitta-aineet

Alueella ei ole pilaantuneita yms. maita.

Seveso-laitokset

Transmeri Oy:n alue, jossa harjoitetaan mm. kemikaalien varastointia, sijaitsee noin 500 metrin päässä suunnittelualueesta. Transmeri Oy:n toiminta ei aseta reunaehtoja alueen suunnitteluun.

2.1.4 Maanomistus

Suunnittelualueen maanomistajana on Vantaan kaupunki.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-413-6-2	Vantaan kaupunki	0,7
92-413-7-2	Vantaan kaupunki	3,0
92-23-9901-45	Vantaan kaupunki	0,3
Yhteensä		**4,0**

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.

Kaava-alue toteuttaa resurssitehokkaan ja vähähiilisen yhdyskuntakehityksen tavoitetta. Alue on joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Alueen suunnittelussa on varauduttu ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Samalla huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta sekä edistetään ekologisten yhteyksien säilymistä.

Asemakaava vastaa VAT-tavoitteisiin muun muassa seuraavien tavoitteiden osalta:

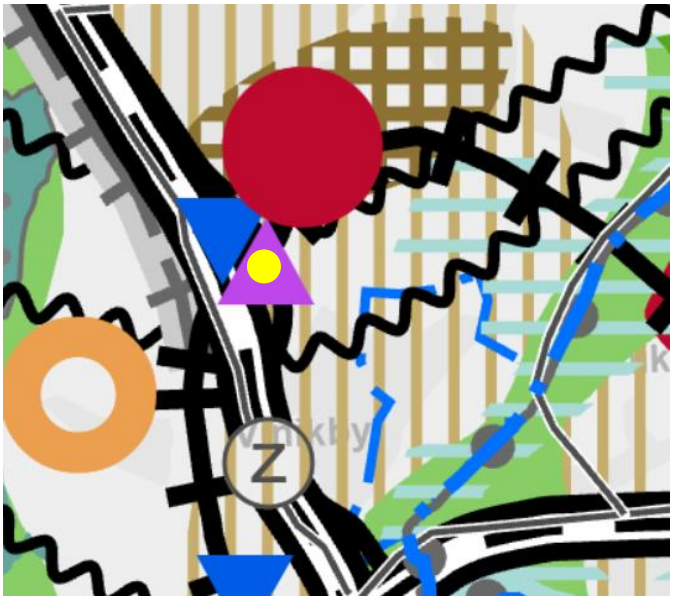
- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.
- Sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet 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.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Maakuntakaava

Vantaan alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 sekä Östersundomin alueella Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava – Östersundomin alue. Oheisessa kartassa on ote Uusimaa-kaava 2050 –kokonaisuudesta Kivistön keskustan osalta.

Uusimaa-kaava 2050 hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti voimaantulosta 7.12.2020. Kaavakokonaisuus tuli pääosin voimaan 24.9.2021, kun hallinto-oikeus päätti kaavan täytäntöönpanokiellon siitä tehtyjen valitusten tultua pääosin hylätyiksi.

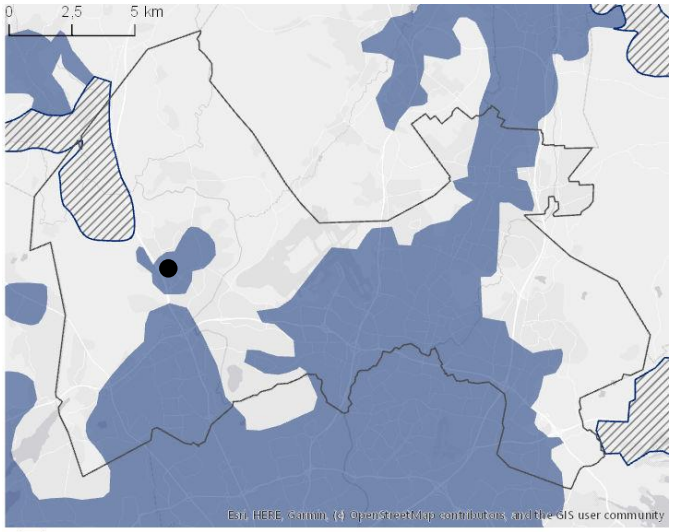
Suunnittelualueen sijainti on merkitty keltaisella pisteellä. Voimassa olevassa maakuntakaavassa alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (keskus) sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Ote Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuudesta. Kivistö on merkitty keskustatoimintojen alueeksi ja keskukseksi (punainen ympyrä) sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi (ruskea pysty- ja vaakaviivat). Suunnittelualueen sijainti merkitty keltaisella ympyrällä. Suunnittelualueen läheisyydessä on myös joukkoliikenteen vaihtopaikka (violetti kolmio) ja liityntäpysäköintialue (sininen kolmio).

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 muun muassa, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville 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. MAL 2019 -suunnitelman pohjalta laadittiin MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Vantaan osalta sopimus hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 21.9.2020.



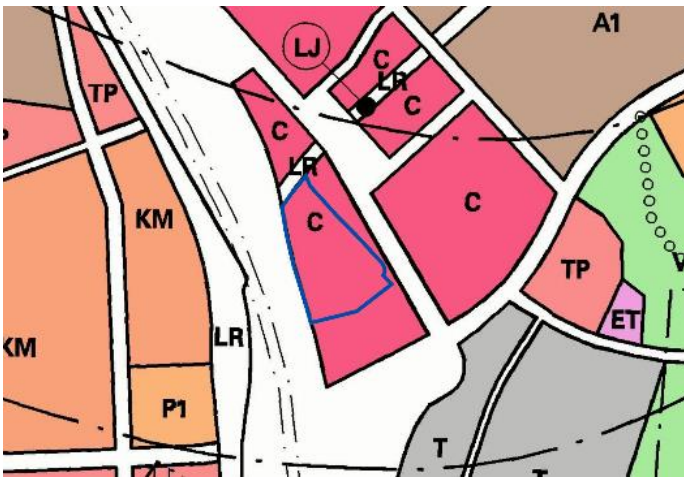
Ote MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävistä vyöhykkeistä. Kaava-alueen sijainti on esitetty mustalla ympyrällä.

Kivistön tapahtuma-areena sijoittuu MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeelle Kivistön aseman läheisyyteen ja edesauttaa MAL-tavoitteiden saavuttamista.

Yleiskaava

Marja-Vantaan osayleiskaavassa (kv 19.6.2006, lainvoimainen 9.7.2008) suunnittelualue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi C. Alue varataan toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille.

Alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 2 (Lden 55–60 dB), jolle ei sallita uuden asutuksen eikä muiden melulle herkkien toimintojen sijoittamista.



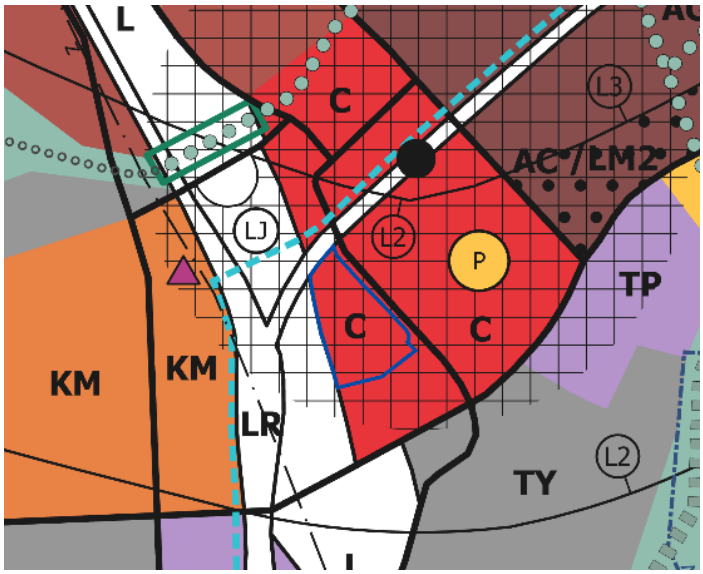
Ote Marja-Vantaan osayleiskaavasta. Suunnittelualueen sijainti on merkitty sinisellä rajauksella.

Vantaan yleiskaava 2020

Yleiskaavaehdotuksessa 2020 (kaupunginvaltuusto hyväksynyt 25.1.2021) alue on kaupunkikeskustan aluetta C. Alue sijaitsee kestävän kasvun vyöhykkeellä sekä lentomeluvyöhykkeellä L2 (Lden 55–60 dB). Kaupunkikeskustan aluetta C kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan

sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Keskeisillä keskusta-alueilla julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on osoitettava liike- ja toimitiloiksi. Käveltävyyden tulee olla kaupunkiympäristön mitoituksen lähtökohta. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Kaavahanke on yleiskaavaehdotuksen mukainen.

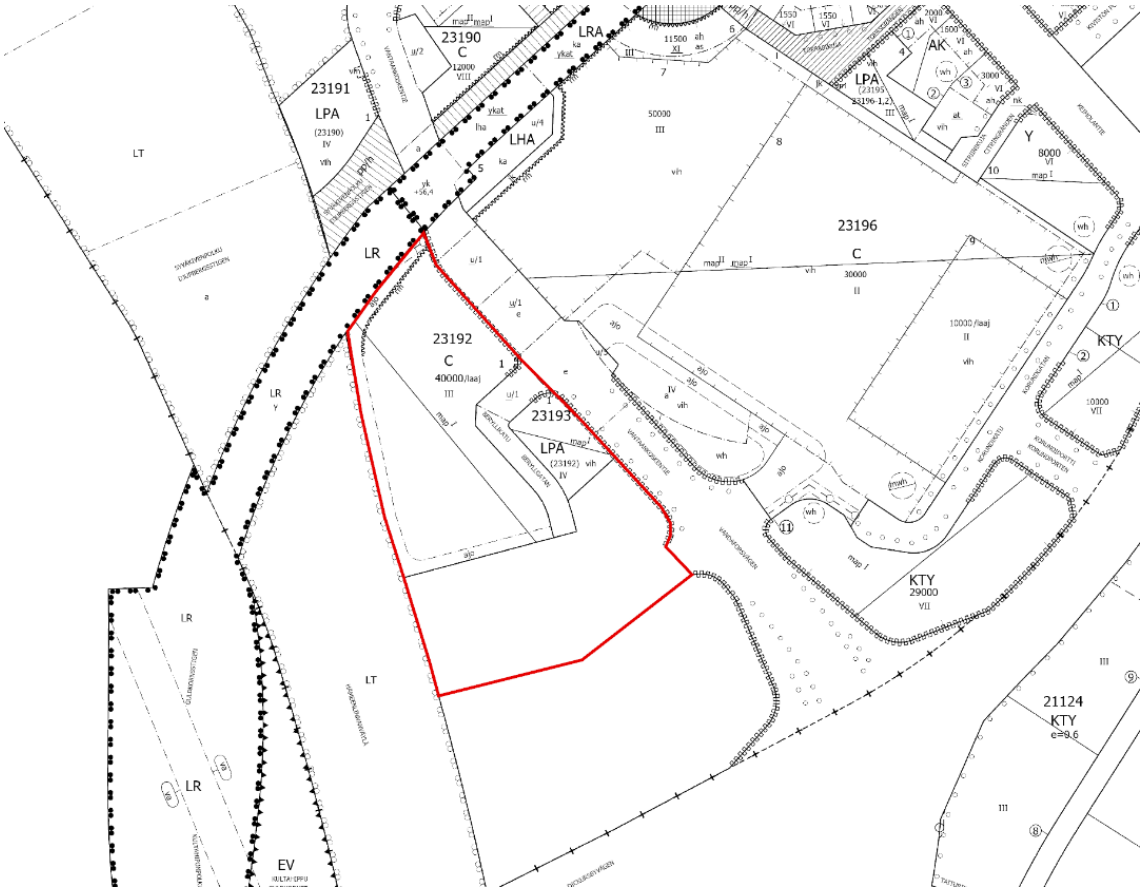


Asemakaava
Kaavamuutosalueella on voimassa asemakaava Kivistön kaupunkikeskus 1 (nro 230800, Kv 14.12.2015), jossa kortteli 23192 on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C), kortteli 23193 autopaikkojen korttelialueeksi (LPA) sekä niiden väliseksi katualueeksi (Beryllikatu) sekä katualueeksi (Vantaankoskentie). Alueen eteläosa on asemakaavoittamatonta.

Keskustatoimintojen korttelialueelle saa sijoittaa yksityisiä ja julkisia palveluja, toimisto- ja liiketiloja kuten vähittäiskauppaa (päivittäistavara- ja erikoiskauppaa). Erikoiskaupan suuryksiköitä ja päivittäistavarakaupan suuryksiköitä / hypermarkettien tiloja saa sijoittaa kortteleihin 23192 ja 23196.

Kortteli 23192 on asemakaavassa osoitettu korttelille 23196 tarkoitetun kauppakeskuskokonaisuuden laajentamistarpeisiin. Rakennusoikeus korttelille 23192 on osoitettu lukuna (40 000/laaj), joka osoittaa paljonko pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja saa rakentaa korttelille 23196 valmistuneen 60 000 k-m²:n jälkeen. Kerroksia saa rakentaa enintään kolme (III). Pysäköintitiloja saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi maanalaiseen kerrokseen (map) ja korttelille 23193 rakennettavaan pysäköintilaitokseen. Korttelista 23192 on rakennettava ulokkeet viereisten katualueiden ylittämiseen (u/1). Korttelialueen reunalle on osoitettu ajoyhteys (ajo) Kehäradan huoltoliikennettä varten.

Autopaikkojen korttelialueelle LPA saa sijoittaa korttelin 23192 autopaikkoja. Pysäköintilaitoksen saa rakentaa neljään (IV) kerrokseen, jonka lisäksi maan alle saa sijoittaa yhden kerroksen (map). Rakennuksen kattopinta-alasta vähintään 70 % tulee toteuttaa viherkattona (vih). Kaavamuutosalue rajautuu pohjoisessa asemakaavan rautatiealueeseen (LR) ja rautatieaseman alueeseen (LRA), idässä kauppakeskukselle osoitettuun keskustatoimintojen korttelialueeseen (C), etelässä asemakaavattomaan alueeseen ja lännessä maantien alueeseen (LT).



Ote ajantasa-asemakaavasta. Suunnittelualue merkitty punaisella rajauksella.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Kivistön suuralueen visio 2042

Suunnittelulla toteutetaan Kivistön vision 2042 mukaisia tavoitteita (kaupunkisuunnittelulautakunta 21.8.2017). Visioksi on määritelty Onnellinen Kivistö – vehreä ja aktiivinen kotikaupunki. Visiotyössä Kivistön suuralue on määritelty muodostuvan viidestä eri aluetyypistä: Kivistön keskusta, Tiivistyvä Kivistö, Kulttuurimaiseman Kivistö, Metsäinen Kivistö ja Elinkeinojen Kivistö. Kaava-alue sijoittuu Kivistön keskustan alueelle. Kivistön keskustan aluetyypin tavoitetilaksi on määritelty: Kivistön keskusta on kahden asemanseudun muodostama monipuolinen ja värikäs kaupunki.

Kivistön keskustan kaavarunko

Suunnittelualue sisältyy Kivistön keskustan kaavarunkoalueeseen. Kivistön keskustan kaavarunko on hyväksytty noudatettavaksi ohjeena alueen asemakaavoituksessa kaupunginhallituksessa 22.3.2021. Kaavarunko korvaa Marja-Vantaan ydinkeskustan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen (nro 230600). Kivistön keskustan kaavarunko esittää vision kestävästä, kahden aseman kaupunkikeskustasta tavoitevuodelle 2050. Kaavarungolla osoitetaan Lapinkylän aseman toteuttamisen ja käyttöönoton edellyttämä asukasmäärä mahdolliseksi. Kivistön tiivis ja vehreä kaupunkikeskusta mahdollistaa tulevaisuudessa asumista 45 000 asukkaalle ja merkittävän määrän työpaikkoja ja palveluja. Sekoittunut, pienimittakaavainen kaupunkirakenne perustuu kävelyyn ja kohtaamispaikkojen syntymiseen kaupunkiympäristössä sekä luontoarvot ja biodiversiteetin

huomioivaan viherrakenteeseen. Kaavarunkoaineisto on luettavissa kokonaisuudessaan osoitteessa *https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/kiviston-visio-ja-keskustan-kaavarunko*

Kivistön tapahtuma-areenan asemakaava toteuttaa Kivistön keskustan kaavarungon tavoitteita.

Vantaan hulevesiohjelma (Vantaan kaupunki, 2009)

Hulevesiohjelman tavoitteena on vähentää kaupunkirakenteen tiivistymisen haitallisia vaikutuksia tulvariskien hallintaan ja ympäristönsuojeluun.

Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli (Vantaan kaupunki, 2014)

Vantaan hulevesiohjelmaa tukeva toimintamalli ohjaa suunnittelua hulevesien hajautettuun ja luonnonmukaiseen käsittelyyn.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Asemakaavaa ja asemakaavan muutoksen laatimista on hakenut Vantaan kaupunki. Asemakaavatyö ei ole Vantaan kaupunkisuunnittelun työohjelmassa 2019, mutta se on otettu mukaan työohjelmaan kesken työohjelmakauden aluearkkitehdin päätöksellä. Kaavatyö on kaavoitusohjelmissa vuosina 2020 ja 2021 (nro 002431) sekä numerolla 233200 kaavoitusohjelmassa 2022. Kaavoitus tuli vireille 28.11.2019.

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, kuten kaupunkiympäristön toimiala (Kadut ja puistot, Kaupunkirakenne ja ympäristö, Kiinteistöt ja tilat), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- 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 Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä (Vantaan Sanomissa) sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettiin kuusi (6) mielipidettä 31.12.2019 mennessä. Mielipiteen antoivat: HSY, Vantaan kaupunginmuseo, Fingrid, Museovirasto, HSL ja Vantaan Energia. Mielipiteissä tuotiin esiin mm. huoli joukkoliikenteen kapasiteetin riittävyydestä (HSL). Mielipiteet ja niiden vastineet kokonaisuudessaan ovat saatavilla kaavan verkkosivulla.

Koronarajoitteiden astuttua voimaan vuorovaikutus siirtyi verkkoon: osallistuvavantaa.fi -sivustolle perustettiin Kivistön keskustan kehityksen osio, jossa esitellään monitoimiareenan

kaavahanketta ja on mahdollistettu kaavahankkeen kommentointi eri tavoin. Hanketta esiteltiin yleisötilaisuuksissa 30.1.2020 ja 22.4.2021 (Teams Live) sekä Kaupunkisuunnittelun avoimissa ovissa Kivistössä 27.10.2021.

Kaava-aineisto oli kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 15.2.2022.

Kaava-aineistot olivat esillä yleisötilaisuudessa 31.3.2022 Kivistön kirjastolla.

Kaupunginhallitus käsitteli kaava-aineistoa 28.2.2022, jonka jälkeen asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus oli MRA §27:n mukaisesti nähtävillä 9.3.- 14.4.2022. Nähtävilläoloaikana ei kaavasta jätetty muistutuksia.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen. Muistutusten ja lausuntojen huomioiminen.
Ehdotuksesta pyydettiin lausuntoja 15 taholta ja saatiin 8 lausuntoa, joista suurimmassa osassa ei ollut huomautettavaa. Uudenmaan ELY-keskus huomautti luonnonympäristöön, liikenteeseen, melutorjuntaan ja ilmanlaatuun liittyvistä teemoista, joihin on vastattu uusilla ja tarkistetuilla määräyksillä. Lausunnot ja vastineet löytyvät kootusti kaavan verkkosivuilta.

Kaavakarttaan ja -määräyksiin sekä liitteisiin tehdyt tarkistukset ja muutokset
Kaavakartalla on tarkistettu rakennusalojen rajoja hotellin runkosyvyyteen liittyen ja poistettu tonttijako.

Kaavamääräyksien osalta on lisätty seuraavat määräykset:
- Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata toistaiseksi asemakaavoittamaton alue liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys huomioiden.
- Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärävaade ei koske monitoimiareenaa.
- Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 25–30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.
- Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.
- Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.

Seuraavia kaavamääräyksiä on täsmennetty:
- Maanalainen tila, johon saa sijoittaa huolto-, pysäköinti-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee varautua ajoyhteyden mahdollistamiseen korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.
- Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.
- Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää hiilineutraalisuusselvitys.

Seuraavat kaavamääräykset on poistettu:
- Korttelin kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään.
- Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin) keräämiseksi on korttelialueelle sijoitettava vähintään yksi kierrätyshuone.

Selostusta on täsmennetty liikenteen vaikutusten arvioinnin osalta sekä lisätty tieto, että Vantaan kaupungin hakema poikkeuslupa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta on myönnetty 25.3.2022.

Liiteasiakirjoihin on lisätty seuraavat aineistot:
- Liikenneselvitys liite 12.10.2022 (WSP Finland Oy)
- Jalankulkusimulointi 16.9.2022 (Ramboll Finland Oy)
- Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2022)

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.

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden 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.

MAL-sopimus (Kv 21.9.2020):
Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen MAL sopimus 2020–31 sisältää sovitun toimenpiteen asumisen asemakaavoituksesta: Helsingin seudun kunnat sitoutuvat siihen, että koko sopimuskaudella (2020–2023) valmistuu asuntotonttien asemakaavoja (asumiseen tarkoitettua rakennusoikeutta) yhteensä 6 miljoonaa kerrosneliömetriä. Vantaan kuntakohtainen osuus on 960 200 kerrosneliömetriä neljässä vuodessa. Kivistön keskusta-alue vastaa merkittävästä osasta Vantaan asuntotuotantotavoitteista.

Kaavahanke sijaitsee MAL ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä. MAL sopimuksen 2020–2031 neuvottelutuloksena todetaan: Kaavoituksella *mahdollistetaan MAL 2019 –suunnitelman ensisijaisille, kestävään liikkumiseen perustuville vyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden ja työpaikkojen suhteellisen osuuden kasvaminen. Asuinkerrostalotonttien kaavavarannon riittävyys varmistetaan asuntomarkkinoiden toimivuuden kehittämiseksi. Erityisesti raideliikenteeseen ja muihin joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden asemiin ja solmukohtiin tukeutuvien vyöhykkeiden maankäyttöä vahvistetaan.*

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):
- Vahvistamme Vantaan identiteettiä laadukkaalla, kiinnostavalla ja rohkealla arkkitehtuurilla
- Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria
- Varmistamme, että jokaiseen keskustaan rakentuu vähintään yksi merkkirakennus sekä yksi laadukas julkinen ulkotila
- Luomme ja vaalimme vantaalaista identiteettiä ilmaisuvoimaisella, teknisesti toimivalla ja ilmastotietoisella arkkitehtuurilla
- Luomme mahdollisuuksia luonnon monimuotoisuudelle myös rakennetuissa ulkotiloissa
- Tuomme viljelyn osaksi vantaalaista arkea ja kaupunkikuvaa
- Vaadimme monipuolisia ja laadukkaita viherkattoja ja –seiniä tiiviisti rakennetuille alueille

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)
- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Resurssiviisauden tiekartta on hiilineutraalisuustavoitteen toteuttamisohjelma. 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.
    - Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

Vesihuollon tavoitteet

Tavoitteena on vesihuollon kustannustehokas toteutus ja saavutettavuus, hulevesien hallinta kaupungin hulevesiohjelman mukaisesti mahdollisimman luonnonmukaisesti ja paikallisesti, sekä Pelastuslaitoksen ja muiden toimijoiden erityistarpeiden huomioiminen vesihuollon ratkaisuissa.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Lähtökohdat
Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Asemakaavan muutosta on hakenut Vantaan kaupunki. Maa-alue on kaupungin omistuksessa.

Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavamuutoksessa toteutetaan Kivistön vision 2042 ja Kivistön keskustan kaavarunkotyön (Kivistön keskustan kaavarunkoluonnos, kaupunkisuunnittelulautakunta 20.8.2018) mukaisia tavoitteita. Kaavarunkotyön pohjalta suunnittelualueelle on laadittu teemoittain alustavat suunnitteluperiaatteet, jotka esiteltiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Suunnitteluperiaatteet ovat työn edetessä tarkentuneet sekä kaavarunkotyö on sittemmin valmistunut ja hyväksytty kaupunginhallituksessa (22.3.2021) jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kivistön keskustan kaavarunko esittää vision kestävästä, kahden aseman kaupunkikeskustasta tavoitevuodelle 2050. Kaavarungolla osoitetaan Lapinkylän aseman toteuttamisen ja käyttöönoton edellyttämä asukasmäärä mahdolliseksi. Kivistön urbaani ja vehreä kaupunkikeskusta mahdollistaa tulevaisuudessa asumista 45 000 asukkaalle ja merkittävän määrän työpaikkoja ja palveluja. Sekoittunut, pienimittakaavainen kaupunkirakenne perustuu kävelyyn ja kohtaamispaikkojen syntymiseen kaupunkiympäristössä sekä luontoarvot ja biodiversiteetin huomioivaan viherrakenteeseen.

Kaupunki on antanut hankkeelle suunnitteluvarauksen kesäkuussa 2019. Kaavamuutostyön aloitusvaiheessa urheilu- ja tapahtuma-areena ja hotelli sekä niihin liittyvä henkilöautopysäköinti sijoittui asemakaavassa keskustatoimintojen alueeksi, autopaikkojen korttelialueeksi ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Ensimmäisten luonnossuunnitelmien mukaan monitoimiareenan kapasiteetti urheilutapahtumissa oli 13 000 katsojapaikkaa ja lisäksi 5 000 paikkaa oheistiloissa. Konserttitapahtumien kapasiteetti oli 23 000 katsojapaikkaa. Alustavissa suunnitelmissa katsomot sijoittuvat kentän kolmelle laidalle, kentän avautuessa Vantaankoskentielle. Henkilöautopysäköintiä tutkittiin rakenteellisena ratkaisuna maanalaisiin kerroksiin tai erilliseen pysäköintilaitokseen. Rakentamisen kerrosala oli noin 40 000 k-m².

Ensimmäisiä luonnoksia. Havainnekuvat Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2019.

Suunnittelun edetessä on todettu, että hankkeen toiminnallisuus edellyttää enemmän tilaa, mistä johtuen suunnitteluvarausaluetta on laajennettu. Laajennus mahdollisti katsomoiden sijoittumisen kentän joka laidalle, sekä raskaan liikenteen ja huoltoajon Vantaankoskentien liittymästä rakennuksen eteläpuolelta.

Punaisella alustava kaava-alueen rajaus 2019 ja muutosalueen laajentumisen rajaus 2021.

Suunnittelualueen tarkentumisen takia osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 30.8.2021. Rajausta on laajennettu noin 1 ha suunnittelualueen eteläosasta asemakaavoittamalle alueelle. Alue kattaa myös uuden katualueen areenan eteläpuolella. Laajentumisalueella on vireillä asemakaava 233100 Kivistön asemakorttelit, josta on julkaistu osallistumis- ja arviointisuunnitelma 11.5.2021. Suunnitteluvarausta on jatkettu toukokuussa 2021.

Luonnoksia. Havainnekuvat Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021.

Nykyisellään asemakaava ja asemakaavamuutos mahdollistaa monitoimiareenan, hotelli- ja majoitustilaa sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilaa yhteensä 64 800 k-m². Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m² ja hotellin 13 000 k-m². Lisäksi sallitaan pysäköintilaitoksen sekä maanalaisen pysäköinti- ja huoltotilan rakentaminen. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle.

Näkymä luoteesta. Havainnekuvat Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021.

Monitoimiareenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Tapahtumista on laadittu alustavat liikenteelliset toimivuustarkastelut.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Monitoimiareenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Vantaankoskentie ajoneuvoliikenne kiertoliittymän pohjoispuolelta Kivistön linja-autoterminaalille voidaan tarvittaessa sulkea tilapäisesti suurtapahtumien aikana. Pelastusajon sekä välttämättömän huolto- ja joukkoliikenteen sujuvuus tulee varmistaa. Ajoneuvoliikenteen tilapäinen sulkeminen parantaa ihmisvirtojen turvallista liikkumista aseman ja pääsisäänkäynnin välillä.

Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintitilaan. Maanalaisesta pysäköintitilasta mahdollistetaan yhteys Vantaankoskentien toiselle puolelle sijoittuvan palvelukeskittymän maanalaiseen pysäköintitilaan.

Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 lisäautopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien

autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Asemapiirros. Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2022.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaratkaisu perustuu resurssiviisauden ja Hiilineutraali Vantaa 2030 -tavoitteisiin sekä Kivistön keskustan kaavarungon tavoitteisiin.

Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan tiivistämällä Kivistön kaupunkikeskustaa ja mahdollistamalla palveluita aseman läheisyyteen hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Hanke tähtää hiilineutraalisuuteen ja luonnon monimuotoisuuden tukemiseen muun muassa vihertehokkuuden, uusiutuvaan energian ja maamassojen paikallisen hyödyntämisen keinoin. Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Kaavamuutosalue sijaitsee korkean lento- ja liikennemelun alueella, eikä sovellu asuinrakentamiseen.

Monitoimiareenan arkkitehtuurin tulee olla korkealaatuista ja merkittävää. Ulkotilojen tulee olla vehreitä, laadukkaita ja rakennusten maantasokerrosten tulee liittyä toiminnallisesti katualueisiin. Taide integroidaan osaksi arkkitehtuuria.

Monitoimiareena sijoittuu Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään yhteyteen ja siten mahdollistaa hyvän saavutettavuuden joukkoliikenteellä. Logistisesti sijainti on optimaalinen, eikä muualla Vantaalla ole asemien yhteydessä riittävän suurta rakentamatonta ja asumiseen soveltumatonta aluetta. Kävelyä on priorisoitu ja monitoimiareenan sisäänkäynti on järjestetty mahdollisimman lähelle joukkoliikenteen asemia. Vantaankoskentien varren maantasokerrokseen mahdollistetaan liiketiloja ja muita toimintoja, luoden virikkeellistä kaupunkitilaa.

Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien kuten konserttien järjestämisessä.

Sisäänkäyntiaukio. Havainnekuva Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla laajennetaan Kivistön keskustaa Kehäradan eteläpuolelle rakentamattomalle kaupungin omistamalle maalle. Kaava koostuu keskustatoimintojen korttelialueesta (C) ja mahdollistaa monitoimiareenan, urheilu- ja liikuntaharrastustiloja, toimisto- ja kokoustiloja, hotelli- ja majoitustiloja sekä ravintola- ja liiketiloja. Kaava-alueen pysäköinti keskitetään maan alle ja/tai pysäköintilaitokseen.

Alueelle tulee katualue, mahdollistaen myöhemmin yhteyden suunnittelualueen eteläpuolen asemakaava-alueelle. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan ja täydentää Vantaankoskentien länsipuolelta.

Kaupunkivihreää vaalitaan muun muassa kasvikatolla ja sisäänkäyntipihan istutuksilla, joiden avulla saavutetaan vihertehokkuusluku 0,7.

4.1.1 Mitoitus

C, keskustatoimintojen korttelialue
Pinta-ala 3,8 ha

- Rakennusoikeus
  - monitoimiareena 43 000 k-m² + 400 k-m² liiketilaa
  - hotelli- ja majoitustilat 13 000 k-m²
  - ravintolatilat 8 400 k-m²

Kerrosluku

- monitoimiareena I-IV
- hotelli- ja majoitustilat XIII
- ravintolatilat III

Autopaikkamitoitus

- toimisto 1 ap / 100 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 ap / 120 k-m²
- hotelli- ja majoitustilat 1 ap / 250 k-m²

Pyöräpaikkamitoitus

- toimistot 1 pp / 50 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Katualueet
Pinta-ala 0,2 ha

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan laadulliset päätavoitteet: (1) kaupunkirakenne ja liikkumisympäristö, (2) Palvelut ja toiminnallisuus sekä (3) Resurssiviisaus

1) Kaupunkirakenne ja liikkumisympäristö

- Kaava tiivistää ja täydentää Kivistön keskusta-aluetta, luo kiinnostavaa julkista kaupunkitilaa ja -ympäristöä.
- Kaava elävöittää Kivistön keskustaa ja muuttaa Vantaankoskentien kävely-ystävällisemmäksi.
- Kaava-alueelta on luontevat, sujuvat ja turvalliset kävely- ja pyöräilyreitit ja yhteydet Kehäradan Kivistön asemalle sekä linja-autoterminaalille.
- Kaavan rakennusten maantasokerroksen toiminnallisuuteen ja pienimittakaavaisuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä.
- Taide ja valaistus integroidaan osaksi arkkitehtuuria
- Kaava luo maamerkin alueelle ja vahvistaa Kivistön imagoa positiivisesti

2) Palvelut ja toiminnallisuus

- Kaava mahdollistaa uusien palveluiden ja työpaikkojen luomisen Kivistön keskustaan
- Kaava kehittää hyvien joukkoliikenneyhteyksien saavutettavissa olevaa aluetta
- Kaava hyödyntää lento- ja liikennemelun takia asuinrakentamiseen soveltumatonta aluetta
- Kaavan rakennukset vähentävät Hämeenlinnanväylältä kantautuvaa liikennemelua Kivistön keskustassa

3) Resurssiviisaus

- Kaava tukeutuu raideliikenteeseen ja hyödyntää Kehäradan potentiaalia ja maksimoi Kehäradan investoinnit
- Kaava tiivistää kaupunkirakennetta ja tehostaa rakennetun infrastruktuurin hyödyntämisestä
- Kaava edellyttää suhteellisesti vähemmän kuntatekniikan investointeja ja vaatii kaupungilta vähäisiä kustannuksia
- Kaavan tavoitteena on hiilineutraalirakentaminen ja uusiutuvan energian hyödyntämistä ja tuotantoa edellytetään määräyksillä. Tavoitteena on kansainvälisesti tunnustetun ympäristösertifikaatin saaminen rakennukselle.
- Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset. Muun muassa kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen, hulevesien viivyttämiseen tai luonnon monimuotoisuutta tukevana kasvikattona ja toiminnallisena ulkotilana.
- Kaavaratkaisun vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vehreä ympäristö turvaa ekosysteemipalveluita ja luo kaava-alueelle esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia
- Hiilidioksidipäästöjä vähennetään myös käyttämällä rakennettaessa syntyvä maamassa tontilla

- Suunnittelualue on pääosin rakentamatonta, joten purettavat tai siirrettävät rakenteet eivät kasvata esirakentamisen kuluja tai päästöjä

4.3 ALUEVARAUKSET

C, keskustatoimintojen korttelialue

Pääosa alueesta on keskustatoimintojen korttelialuetta (C). Kaava mahdollistaa monitoimiareenan, urheilu- ja liikuntaharrastustilojen, toimisto- ja kokoustilojen, hotelli- ja majoitustilojen sekä ravintola- ja liiketilojen rakentamisen. Kaava sallii pysäköintilaitoksen ja kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Maanalaiseen tilaa, saa sijoittaa myös huolto-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee olla ajoyhteys korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.

Kaavamääräyksissä on keskustatoimintojen korttelialuetta koskevia rakennuspaikkojen pohjatutkimuksiin, uusiutuvan energian käyttöön, teknisten laitteiden sijoitteluun ja taiteeseen liittyviä määräyksiä.

Katualueet

Alueelle tulee yksi uusi katualue. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Vantaankoskentien kiertoliittymän kautta. Kaavan katualuetta voidaan hyödyntää tulevaisuudessa suunnittelualueen eteläpuolen mahdollisissa kaavahankkeissa.

Kaava-alueen pinta-alasta (4 ha) korttelialueita on 95 % (3,8 ha) ja katualueita 5 % (0,2 ha).

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke 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

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaava ja asemakaavan muutos laajentaa Kivistön seudun asemiin tukeutuvaa palvelutarjontaa mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Palveluiden lisääntyminen parantaa Kivistön asukkaiden arkea ja luo lisää työpaikkoja alueelle.

Yhdyskuntarakenne

Asemakaava jatkaa Kivistön keskustan rakentumista Kehäradan eteläpuolelle. Ratkaisu edistää Kivistön keskusta-alueen kehittymistä ja luo tiivistä ja tehokasta kaupunkirakennetta. Rakentaminen sijoittuu kävelymatkan päähän Kivistön asemasta. Bussipysäkit sijoittuvat kävelyetäisyydelle. Hanke edistää kestävää yhdyskuntarakennetta.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen muuttaa merkittävästi alueen ilmettä Kivistön keskustarakenteen laajentuessa vielä rakentumattomille alueille. Kivistön keskustan laajeneminen Kehäradan eteläpuolelle muuttaa kaupunkikeskuksen painopisteitä. Tapahtuma-areena muuttaa Kivistön keskustan

kaupunkikuvallista ilmettä huomattavasti ja parhaimmillaan luo uuden maamerkin alueelle. Tapahtuma-areenan torniosa erottuu maamerkkinä kaukomaisemassa.

Palvelut ja työpaikat

Palvelujen tarve lisääntyy asukasmäärän kasvaessa. Kaavaratkaisu vastaa tähän kysyntään, toteutuessaan se lisää alueen palvelu- ja työpaikkatarjontaa. Kaava-alueelle on mahdollistettu kivijalkaliiketilaa, ravintola-, urheilu- ja majoituspalveluita.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavataloudelliset vaikutukset

Tapahtuma-areena on merkittävä yksityinen investointi Kivistöön. Kyseessä on viihdekeskus, joka tuo oheistoimintoineen ja hotelleineen alueelle runsaasti uutta liiketoimintaa sekä parantaa palvelutarjontaa. Areena luo todennäköisesti liiketoimintaa myös kaava-alueen lähiympäristöön.

Tapahtuma-areena sijoittuu olemassa olevien katujen ja kunnallistekniikan yhteyteen ja aiheuttaa vain vähän julkisia kustannuksia. Julkisia investointeja edellyttää lähinnä monitoimiareenan eteläpuolelle sijoittuva uusi katualue, joka palvelee tulevaisuudessa myös kaava-alueen eteläpuolelle tulevia kortteleita. Hankkeen laajuuteen nähden kadunrakentamisen kustannus on erittäin vähäinen.

Hanke sijoittuu kaupungin omistamalle maalle, joten alueen ottaminen rakennuskäyttöön tuottaa kaupungille tuloja joko maan myymisen tai vuokraamisen kautta. Hanke on kaupungille kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Hanke tuo Kivistöön monipuolista palvelutarjontaa. Areenan ja hotellin maantasokerroksen tilat avautuvat katutilaan suurten lasipintojen ja erillisten sisäänkäyntien avulla aktivoiden katuelämää. Areenan sisääntuloaukio ja kattopiha on suunniteltu olevan avointa julkista ulkotilaa. Tapahtumat voivat lisätä kaupunkikulttuuria ja elävöittää aluetta. Areena voi houkutella vierailijoita muualta Suomesta ja lisätä matkailua sekä Kivistön ja siten Vantaan tunnettavuutta. Suurtapahtumat lisäävät liikennettä alueella ja voivat aiheuttaa ruuhkia ja pulaa henkilöautojen pysäköintipaikoista. Tapahtumien aikaiset tiesulut ja ihmismassat voivat aiheuttaa häiriötä alueella.

Virkistys

Hanke lisää kulttuuri- ja urheilupalveluiden tarjontaa alueella.

Liikenne

Tapahtuma-areena sijaitsee logistisesti hyvien joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen liikenneyhteyksien äärellä. Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Kivistön rautatieasemasta ja linja-autoterminaalista. Kivistön linja-autoterminaalin lisäksi linja-autoliikenteen lähimmät pysäkit sijaitsevat Vantaankoskentiellä ja Tikkurilantiellä. Hämeenlinnanväylän linja-autopysäkit ovat n. 500 metrin päässä kaava-alueesta. Kaava-alueen pyöräpysäköintipaikat liittyvät Vantaankoskentien pyöräteihin sekä kehäradan varren nopean pyöräilyn baanaan, Kvartsiraittiin.

Tapahtuma-areenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Suurtapahtumissa

(yli 10 000 katsojaa) tulee aina etukäteen arvioida katsojien saapumis- ja poistumistavat ja laatia suunnitelma, mitä erityisjärjestelyjä tapahtuman liikenteen hoitaminen ja katsojavirtojen liikkuminen vaativat. Liikenteellisten toimivuustarkastelujen perusteella merkittävimpiä erityisjärjestelyjä ovat junaliikenteen kapasiteetin kasvattaminen lisäämällä junavuoroja ja junien pituuksia, ottamalla käyttöön etäpysäköintialue tai –alueita, joilta bussikuljetus Kivistöön, ja järjestämällä areenan läheisyyteen lisätilaa katsojavirroille sulkemalla autoliikenteen yhteyksiä.

Tapahtumien katsojavirroista on laadittu erillinen simulointi. Jalankulkusimuloinnin perusteella on tarkentunut mm. areenan lippu- ja turvatarkastuksiin liittyvät tilatarpeet sekä sisäänkäyntialueen vaatima tilatarve. Mikäli suurimmissa tapahtumissa tarvitaan enemmän tilaa kuin hankkeen esittämä sisäänkäyntiaukio, voidaan Vantaankoskentie osittain sulkea autoliikenteeltä ja siten laajentaa jalankulkualueita. Tapahtumista poistuttaessa katsojilla on käytössään useita poistumisreittejä areenalta mikä helpottaa katsojien poistumista.

Areenan tapahtumat ajoittuvat pääsääntöisesti viikonloppuihin ja arki-iltoihin. Suurtapahtumat ajoittuvat lauantai-iltoihin. Liikennetarkasteluilla on osoitettu, että lauantai-illan 17000 katsojan urheilutapahtumien ja 30000 katsojan konserttitapahtumien aikainen autoliikenne ei heikennä alueen autoliikenteen verkon toimivuutta verrattuna normaalin arjen iltahuipputunnin liikennetilanteeseen. Tapahtumien aikana liikenneverkon muu liikenne on merkittävästi vähäisempää kuin arjen iltahuipputunnin aikana, eikä tapahtuman tuottama liikenne aiheuta normaalia arjen iltahuippua suurempaa liikennekuormitusta ympäröivälle tie- ja katuverkolle.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Areenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Eteläosaan ollaan suunnittelemassa myös toista sisäänkäyntiä, mikä keventää katsojavirtoja pohjoispäässä. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa. Tarvittaessa esimerkiksi Korundikatu voitaisiin ottaa väliaikaisesti saatto- ja noutoliikenteen käyttöön suurtapahtumien yhteydessä.

Vantaankoskentie ajoneuvoliikenne kiertoliittymän pohjoispuolelta Kivistön linja-autoterminaalille voidaan tarvittaessa sulkea tilapäisesti suurtapahtumien aikana. Pelastusajon sekä välttämättömän huolto- ja joukkoliikenteen sujuvuus tulee varmistaa. Ajoneuvoliikenteen tilapäinen sulkeminen parantaa ihmisvirtojen turvallista liikkumista aseman ja pääsisäänkäynnin välillä ja vähentää ruuhkaantumista sisätiloissa.

Suurtapahtumien aikainen henkilöautojen pysäköinti järjestetään osittain kaava-alueen ulkopuolella erikseen vuokrattavilla etäpysäköintialueilla ja niistä järjestetään bussikuljetukset. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa monitoimiareenaa ja koko Kivistön keskustaa sekä liityntäpysäköintiä palveleva yhteinen 1000 autopaikan pysäköintilaitos Kivistön keskustaan.

Alla on esimerkkejä monitoimiareenan tapahtumien aikaisista poikkeusjärjestelyistä:

- **Arki-illan tai viikonlopun lajiharjoitukset, noin 50 henkilöä**
  - ei vaadi poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
  - arvioitu autopaikkatarve 20-30 ap

    - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla ja/tai lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa
- **Arki-illan tai viikonlopun tapahtuma (esim. 'klubi-ilta'), noin 500 henkilöä**
    - ei vaadi poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
    - arviolta 70 % osallistujista saapuvat joukkoliikenteellä tai taksilla/ kävellen/pyörällä ja 30 % osallistujista henkilöautolla
    - arvioitu autopaikkatarve 50-60 ap
    - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla ja/tai lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa
- **Arki-illan tai viikonlopun tapahtuma (esim. konsertti), noin 3 000–5 000 henkilöä**
    - ei vaadi poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
    - arviolta 70 % osallistujista saapuvat joukkoliikenteellä tai taksilla/ kävellen/pyörällä ja 30 % osallistujista henkilöautolla
    - arvioitu autopaikkatarve n. 360–600 ap
    - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla ja/tai lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa
- **Arki-illan tai viikonlopun tapahtuma (esim. jalkapallo-ottelu), noin 17 000 henkilöä**
    - vaatii poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
    - arvioitu aika poikkeusjärjestelyille on noin kerran kuukaudessa klo 17–22
    - Vantaankoskentie ajoneuvoliikennettä voidaan rajoittaa tilapäisesti ja siten parantaa ihmisvirtojen turvallista liikkumista aseman ja pääsisäänkäynnin välillä
    - Saatto- ja noutoliikenne järjestetään Vantaankoskentien kiertoliittymästä monitoimiareenan eteläpuolen katu- ja saattoalueelle
    - arviolta 70 % osallistujista saapuvat joukkoliikenteellä tai taksilla/ kävellen/pyörällä ja 30 % osallistujista henkilöautolla
    - poikkeusjärjestelyt junaliikenteeseen
        - tarve pidentää junia 2-yksikön mittaisiksi tapahtuman saapumisaikaan (klo 17–19) ja 3-yksikön mittaisiksi tapahtuman poistumisaikaan (klo 21–22)
        - lisävuoroja ei tarvita
    - poikkeusjärjestelyt bussiliikenteeseen
        - tarve varautua lisäkalustoon ja lisälähtöihin (esim. Helsingin keskustaan) poistumisaikaan (klo 21–22)
    - tapahtumalipun ostoon sisällytettävä joukkoliikenne- tai pysäköintilippu
    - poikkeusjärjestelyt pysäköintiin
        - arvioitu autopaikkatarve n. 2 000 ap
        - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla, lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa sekä etäpysäköintialueilla, joista järjestetään bussikuljetukset monitoimiareenalle
    - polkupyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden säilytystilaa varataan autopaikoituksen yhteydestä tai tapahtumien aikana vapautuvista varastotiloista
- **Arki-illan tai viikonlopun tapahtuma (esim. konsertti), noin 30 000 henkilöä**

- vaatii poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
- arvioitu aika poikkeusjärjestelyille on noin neljä kertaa vuodessa klo 18–24
- Vantaankoskentie ajoneuvoliikennettä voidaan rajoittaa tilapäisesti ja siten parantaa ihmisvirtojen turvallista liikkumista aseman ja pääsisäänkäynnin välillä
- Saatto- ja noutoliikenne järjestetään Vantaankoskentien kiertoliittymästä monitoimiareenan eteläpuolen katu- ja saattoalueelle
- arviolta 70 % osallistujista saapuvat joukkoliikenteellä tai taksilla/ kävellen/pyörällä ja 30 % osallistujista henkilöautolla
- poikkeusjärjestelyt junaliikenteeseen
  - tarve pidentää junia 2–3-yksikön mittaisiksi tapahtuman saapumisaikaan (klo 18–20) ja 3-yksikön mittaisiksi tapahtuman poistumisaikaan (klo 23–24) sekä lisättävä junavuoroja
- poikkeusjärjestelyt bussiliikenteeseen
  - tarve varautua lisäkalustoon ja lisälähtöihin (esim. Helsingin keskustaan) poistumisaikaan (klo 23–24)
- Poikkeusjärjestelyt pysäköintiin
  - arvioitu autopaikkatarve n. 3 600 ap
  - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla, lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa sekä etäpysäköintialueilla, joista järjestetään bussikuljetukset monitoimiareenalle
- tapahtumalipun ostoon sisällytettävä joukkoliikenne- tai pysäköintilippu
- polkupyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden säilytystilaa varataan autopaikoituksen yhteydestä tai tapahtumien aikana vapautuvista varastotiloista

Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 lisäautopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa hotellin ja areenan alle maanalaiseen pysäköintitilaan. Maanalaisesta pysäköintitilasta mahdollistetaan yhteys Vantaankoskentien toiselle puolelle sijoittuvan palvelukeskittymän maanalaiseen pysäköintitilaan.

Vesihuolto

Vantaankoskentiellä on yleinen vesihuoltoverkosto rakennettu valmiiksi, johon kaava-alueelta voidaan liittyä. Alueen eteläreunaan rakennettavan kadun alle rakennetaan kadun ja tarvittaessa tontin kuivatusta palveleva hulevesiviemäri, joka liittyy Vantaankoskentien hulevesiviemäriin. Uutta hulevesiviemäriä rakennetaan noin 100 m, sen kustannusarvio on n. 41 000 € (alv. 0 %).

Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite Vantaalla on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen

hulevesivirtaamien kasvu. Hulevesiä viivytetään paikallisesti ja alueellisesti niin, että alueelta purkautuva virtaama säilyy nykytilanteen tasossa myös suunnitellun maankäytön toteuduttua.

Alueella vettä läpäisemättömän pinnan laajuus lisääntyy huomattavasti asemakaavan myötä, sillä vettä läpäisemättömän pinnan osuus rakentamisen jälkeen alueella on todella suuri verrattuna nykytilanteeseen. Tämä lisää kaava-alueelta muodostuvan huleveden määrää. Hulevesien hallinnan tavoitteena on säilyttää tontilta purkautuva virtaama rakentamista edeltävällä tasolla (56 l/s).

Ensisijaisesti pitäisi pyrkiä ehkäisemään hulevesien muodostumista suosimalla alueella vettä läpäiseviä pintoja ja viherkattoja. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla maanalaisessa hulevesiviivytysrakenteessa (hulevesiputki- tai kasetti) ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Hulevesien viivytysrakenteen mitoituksessa tulee varautua siihen, että mitoitussateella 150 l/(s·ha), jonka kesto on 10 min, kaava-alueella muodostuu 270 m³ hulevesiä, jotka vaativat viivytystä.

Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasauksessa tulee huomioida sadetilanne, jonka rankkuus on 167 l/s/ha ja kesto on 30 minuuttia. Tällöin vesien tulee mahtua lammikoitumaan piha-alueille, joilla ei normaalitilanteessa viivytetä vesiä. Tulvasateella kaava-alueen rakentamisen jälkeen tontilta purkautuva virtaama on 562 l/s. Vedet kulkeutuvat pintoja pitkin pohjoisesta etelään päin Tikkurilantielle. Tikkurilantiellä vedet kulkeutuvat idästä länteen päin Hämeenlinnanväylän alikulkuun, joka jälkeen ne päätyvät maastoon. Kaava-alueen rakentamisen jälkeen täytyy varmistaa, että vedet pääsevät painovoimaisesti pintoja pitkin pois tontilta.

Ohutrakenteiset viherkatot, kuten maksaruohokatot tulkitaan puoliläpäiseviksi pinnoiksi, joten ne eivät kokonaan poista katon viivytystarvetta. Mikäli viherkatto toteutetaan paksummalla kasvualustalla, voidaan tulkita kattorakenne itsessään vettä viivyttäväksi rakenteeksi, jolloin erillistä viivytystä näille kattovesille ei tarvita.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesiohjelma. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä. Hulevesiä ei saa ohjata Hämeenlinnanväylän tiealueelle.

Ympäristöhäiriöt
Lento-, raide- ja tieliikennemelu on huomioitu kaavamääräyksin. Rakennusaikainen liikenne, pöly ja melu saattavat aiheuttaa tilapäisiä terveysvaikutuksia alueen asukkaille.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Hanke vähentää luontoalueita, mutta ei kuitenkaan vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita, sillä yhdyskuntarakenteen keskittäminen aseman seuduille mahdollistaa koko kaupungin tasolla luonnon monimuotoisuuden ja esimerkiksi lahokaviosammalen suotuisan suojelutason.

Alueen luontoarvoja kartoittanut selvitys, Kivistön kaavarunkoalueen luontotyyppi- ja lahokaviosammalkartoitus (FCG 2020a), ei tunnistanut alueelta erityisiä luontoarvoja, lukuun ottamatta liito-oravaa. Suunnittelualueen eteläosassa esiintyy lahokaviosammalelle soveliasta elinympäristöä, mutta lajia ei ole havaittu. Alueelle on tehty linnusto- ja lepakkoselvitys (Faunatica 2021), eikä lepakoita tai arvokkaita pesimälajeja havaittu suunnittelualueella.

Suunnittelualueen eteläosassa on liito-oravan elinympäristöä noin 1,4 hehtaaria, josta liito-oravan ydinaluetta on noin 0,2 hehtaaria. Vuonna 2021 tehdyn liito-oravainventoinnin mukaan suunnittelualueen metsikössä ei ole havaittu yhtään pesä- eikä papanapuuta. Suunnittelualueen ulkopuolelle jäävä liito-oravan elinympäristö on kooltaan noin 2 hehtaaria, minkä on katsottu olevan

riittävän suuri liito-oravan elinympäristöksi. Kyseinen elinympäristö on jäänyt hakkuiden ja tietyömaiden takia lähes kokonaan eristyksiin muista liito-oravalle soveltuvista alueista (FCG 2020). Elinympäristö on eristyneisyydestään huolimatta toistaiseksi asuttu, mutta selvityksen mukaan on mahdollista, ettei alueelle enää kykene dispersoimaan uusia liito-oravia.

Vantaan kaupunki on hakenut poikkeuslupaa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta ja se on myönnetty 25.3.2022. Heikentämisellä ei ole merkitystä liito-oravien suotuisan suojelutason säilymiselle Länsi-Vantaalla, eikä heikentäminen vaikuta muihin Kivistön alueella sijaitseviin liito-oravan elinpiireihin tai niiden välisiin kulkuyhteyksiin. Suunnittelualueen lähialueilla liito-oravalla on useita elinvoimaisia elinpiirejä. Liito-oravilla on erittäin hyvät elinolosuhteet Kivistön länsipuolella Petikon laajoilla luonnonsuojelu- ja virkistysalueilla ja Petikosta luoteeseen Nuuksiossa sekä Riipilän alueella Luoteis-Vantaalla. Liito-oravilla on luontaiset hyvät yhteydet Vantaanpuistosta Piispankylän työpaikka-alueen itäpuolelta Kivistön keskusta-alueen kautta Lapinkylän metsiin. Nämä ydinalueet ja yhteydet säilyvät.

Kyseinen liito-oravan elinympäristö on osa Kivistön asemakortteleiden asemakaavaa ja asemakaavamuutosaluetta (nro 233100). Kivistön asemakortteleiden asemakaavatyön yhteydessä tutkitaan suotuisan suojelutason parantamista Kivistön keskustassa. Tikkurilantien varteen on istutettu uusia katupuita, jotka kasvaessaan parantavat liito-oravien yhteyksiä lähimpään metsään Tikkurilantien eteläpuolelle. Yhteyttä voidaan parantaa väliaikaisesti myös hyppytolpin.

Kivistön keskustan kaavarungon viherverkosto, jonka tavoitteena on taata liito-oravan yhteydet.

Vesistöt ja vesitalous

Ensisijaisesti pitäisi pyrkiä ehkäisemään hulevesien muodostumista suosimalla alueella vettä läpäiseviä pintoja ja viherkattoja. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla maanalaisessa hulevesiviivytysrakenteessa (hulevesiputki- tai kasetti) ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Hulevesien viivytysrakenteen mitoituksessa tulee varautua siihen, että mitoitussateella 150 l/(s·ha), jonka kesto on 10 min, kaava-alueella muodostuu 254 m³ hulevesiä, jotka vaativat viivytystä.

Kivistön keskustan alueen rakentumiseen ja yleisien alueiden hulevesiin on varauduttu Tikkurilantien ja Hämeenlinnanväylän rampin risteyksessä sijaitsevalla hulevesien viivytysrakenteella. Tästä eteenpäin alueen vedet johtuvat edelleen Myllymäenojaan, jonka varrella on havaittuja tulvariskikohteita esimerkiksi ensimmäisessä Kehä III:n alituksessa. Myllymäenoja laskee edelleen Askistossa Pikkujärven alueelle, missä on myös useita havaittuja tulvaongelmia. Alueen hulevesien hallinnan tavoitteena on, että alueelta poistuvan virtaamahuipun suuruus ei kasva rakentamisen myötä ja alapuolisen valuma-alueen ongelmien pahenemista pyritään ehkäisemään. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla ennen

niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Tavoitteena on säilyttää tontilta purkautuva virtaama rakentamista edeltävällä tasolla (56 l/s).

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Ilmastonmuutoksen vaikutuksia tulee vähentää hillintä- ja sopeutumistoimenpiteillä. Ilmastonmuutoksen hillintätoimenpiteillä pyritään vähentämään rakentamisen kasvihuonepäästöjä sekä huolehtimaan alueen hiilivarastosta. Sopeutumistoimenpiteillä varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, kuten sään ääri-ilmiöihin.

Rakentamisen keskittäminen Kivistön aseman vaikutusalueelle laajentaa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, joka hyödyntää laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Hanke sijaitsee Kivistön keskustassa ja tukeutuu jo rakennettuun katu- ja infraverkostoon. Tavoitteena on mahdollistaa hiilineutraaliliikkuminen ja ensisijainen kulkumuoto tapahtumiin on joukkoliikenne. Suunnittelussa huomioidaan kattavat ja laadukkaat pyöräsäilytyspaikat tukemaan kevyttä liikennettä. Hankkeen yhteydessä on tarkoitus rakentaa vähäinen määrä henkilöautojen pysäköintipaikkoja ja mahdollistaa sähköauton lataus.

Hankkeen koko elinkaaren aikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan alentaa eri keinoin. Rakentamisen aikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan vähentää huomattavasti käyttämällä työmaalla vähäpäästöisiä työkoneita ja vähentämällä kuljetuksia. Kivistön tapahtuma-areenan alueen kaivu- ja louhintamassat käytetään paikallisesti tontin täytöissä. Tarkempi massatasapainotarkastelu laaditaan rakennuslupaa varten. Lisäksi voidaan valita vähähiilisiä ja kierrätettäviä rakennusmateriaaleja.

Hankkeen käytönaikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan alentaa muun muassa käyttämällä lämmitys- ja käyttöenergiassa uusiutuvia energialähteitä. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia päästöjen kompensointia. Tavoitteena on suunnitella monitoimiareena hiilineutraaliksi ja tavoitella kansainvälistä ympäristösertifikaattia.

Asemakaavassa vaaditaan kaavamääräyksissä vihertehokkuutta 0,7. Vihertehokkuuden – viherpintojen, puiden ja hulevesielementtien – avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, kasvattamalla hiilivarastoa ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä rakennetussa ympäristössä. Kasvillisuus lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia sekä parhaimmillaan tukee luonnon monimuotoisuutta.

Rakennettaessa kaava-alueen kasvillisuuden ja läpäisevän pinnan määrä vähenee ja siten hulevesien määrän on arvioitu lisääntyvän. Hulevesien määrää voidaan vähentää viherkattojen ja läpäisevien päällysteiden avulla ja viivyttämällä niitä maanalaisessa viivytysrakenteessa. Rakennettujen hulevesielementtien avulla edistetään ilmastonmuutokseen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä. Jatkossa on myös tutkittava mahdollisuus hyödyntää hulevesiä wc-huuhteluvetenä.

Jatkosuunnittelussa tutkitaan muun muassa tilojen yhteiskäyttöä ja muuntojoustavuutta sekä ruoantuotantoa rakennuksissa ja kattopihoilla. Tavoitteena on, että istutettavat puut ja pensaat ovat hyötykasveja. Hankkeen yritysten ympäristövastuullisuus ja ilmastoviisas toiminta tulee ottaa huomioon jatkokehityksessä.

Vantaan resurssiviisauden tiekartan tavoitteet

Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartassa (18.6.2018) on asetettu kolme päätavoitetta, jotka ovat 1) ei päästöjä, 2) ei jätettä ja 3) ei ylikulutusta. Lisäksi Vantaan tavoitteena on saavuttaa

hiilineutraalisuus vuoteen 2030 mennessä. Resurssiviisauden tiekartta on jaettu neljään kaistaan: energiantuotanto ja –kulutus, yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, kulutus ja materiaalit sekä vastuullinen vantaalainen. Parhaillaan päivitettävään tiekarttaan ollaan lisäämässä uusia kaistoja monimuotoinen luonto ja päästöjen kompensointi. Lisäksi Kivistön keskustan kaavarungossa (Kh 22.3.2021) on esitetty kymmenen kestävän kaupungin periaatetta, jotka osaltaan tukevat Vantaan resurssiviisauden tiekartan toteutumista Kivistön alueella. Alla on kuvattu, miten Vantaan resurssiviisauden tiekartan sekä Kivistön keskustan kaavarungon oleelliset ympäristövastuullisuuteen liittyvät tavoitteet toteutuvat Kivistön tapahtuma-areenassa. Hankkeella on suurin vaikutus tiekartan kahteen ensimmäiseen kaistaan, jotka vastaavat tämän kappaleen alaotsikoita.

1. Energiantuotanto ja kulutus

1.1. Sähkön ja lämmöntuotannon ilmastopäästöt

Vantaan tavoitteena on, että sähkön- ja lämmöntuotanto eivät aiheuta ilmastopäästöjä vuonna 2030. Ylätason tavoitteena on saavuttaa hiilineutraali Vantaa vuoteen 2030 mennessä. Kivistön keskustan tavoitteena on olla energiapositiivinen vuonna 2050. Kivistön tapahtuma-areenaan on tulossa maalämpö. Jatkosuunnittelussa arvioidaan myös muiden tontilla tuotettavien uusiutuvien energiamuotojen hyödynnettävyys, kuten aurinkosähkö. Tässä yhteydessä tutkiaan myös mahdollisuus yhdistää viherkatto ja aurinkoenergian tuotanto, mikäli viherkatto ei ole käyttöpihana. Myös Vantaan Energia on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030, minkä jälkeen myös kaukolämpö olisi päästötöntä, mikäli kaukolämpöä tarvitaan kattamaan osa kohteen lämmöntarpeesta. Nämä ratkaisut tukevat tapahtuma-areenan rakennusten hiilineutraalin energiankäytön toteutumista.

1.2. Resurssi- ja energiatehokkuus

Vantaan rakentamisen suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtana on resurssi- ja energiatehokkuus. Vantaan tavoitteena on, että uudet toimitilat suunnitellaan 30 % määräyksiä energiatehokkaammiksi. Kivistön tapahtuma-areenan alueen kaivu- ja louhintamassat käytetään paikallisesti tontin täytöissä. Muuntojousto ja tilojen yhteiskäyttö on otettu huomioon suunnittelussa, ja areenan tilat muuntuvat monen erilaisen tapahtuman järjestämiseen (esim. konsertit, messut, urheilutapahtumat ja konferenssit), minkä lisäksi aulatiloja voidaan hyödyntää pienempiin tapahtumiin (esim. pienet musiikkitapahtumat, palaverit, myyjäiset ja nuorisotilat). Kohteen talotekniset järjestelmät ovat ohjattavissa tarpeenmukaisesti riippuen tilojen kulloisestakin käyttötarkoituksesta esimerkiksi stadion harjoitteluhalli- tai konserttikäytössä. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan hankkeen tavoitteet, kuten E-lukutavoite sekä elinkaaren hiilijalanjäljen tavoite ja esitetään keinoja parantaa energiatehokkuutta ja materiaalitehokkuutta ja näin ollen pienentää käytönaikaisen energiankulutuksen tarvetta ja päästöjä sekä materiaalisidonnaisia päästöjä elinkaaren aikana esimerkiksi vähähiilisten materiaalien ja uusiomateriaalien hyödyntämisen kautta.

2. Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

2.1. Liikkuminen

Vantaan tavoitteena on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva kaupunkirakenne, jossa liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista. Kivistön keskustan tavoitetilana on asettaa jalankulkija aina etusijalle. Puolet Kivistön tapahtuma-areenan pysäköintipaikoista varustetaan sähköauton latauspisteellä ja lopuissa paikoissa huomioidaan mahdollisuus lisätä latauspiste myöhemmin. Kohteen sijainti Kivistön aseman sekä linja-autopysäkkien

läheisyydessä tukee liikkumista julkisella liikenteellä. Lisäksi jatkosuunnittelussa huomioidaan kattavat ja laadukkaat pyöräsäilytyspaikat sekä kävelyn ja pyöräilyn sujuvat ja turvalliset reitit tukemaan kevyttä liikennettä.

2.2. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Vantaan tavoitteena on, että kaupunki on varautunut ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja että resurssitehokkaat ja luonnonmukaiset ratkaisut on otettu käyttöön. Kivistön tapahtuma-areenan tontin alueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy huomattavasti alueen rakentuessa. Tontilla hyödynnettäviä luonnonmukaisia hulevesien hallinnan ratkaisuja on pyritty maksimoimaan ja ne on esitetty hulevesisuunnitelmassa. Hulevesien muodostumista vähennetään viherkattojen ja vettäläpäisevien sekä puoliläpäisevien pintojen, kuten viherkiveyksen ja viheralueiden avulla. Lisäksi hulevesiä viivytetään maanalaisessa rakenteessa. Jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuus hyödyntää hulevesiä vessojen huuhteluvetenä sekä tutkitaan mahdollisuutta liikennöityjen alueiden hulevesien laadulliselle käsittelylle esim. biosuodatuksen avulla tai ohjaamalla vesiä kasvillisuudelle. Lisäksi tarkastellaan muiden ilmastonmuutokseen liittyvien riskien vaikutukset ja sopeutumiskeinot hankkeessa.

2.3. Luonnon monimuotoisuus

Vantaan tavoitteena on säilyttää luonnon monimuotoisuus sekä kartuttaa monimuotoisuutta myös rakennetuilla alueilla. Tavoitteena on myös, että viherrakenne luo hyvinvointia asukkaille ja että viheralueet ovat helposti saavutettavissa. Vantaan kaupungin asettama tavoite vihertehokkuudelle on 0,7. Kivistön tapahtuma-areenan tontti on pyritty ottamaan käyttöön ja rakentamaan mahdollisimman tehokkaasti, mutta tilaa istutuksille ja viheralueille ei juuri ole. Tämän vuoksi hankkeessa on suunniteltu hyödynnettäväksi viherkattoja istutettujen alueiden kasvattamiseksi. Tontin vihertehokkuudeksi on arvioitu kaavavaiheessa 0,7. Viherkatto toimii samalla hotellin pihana, mikä lisää vieraiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä ja kasvivalinnoilla tuetaan luonnon monimuotoisuutta sekä käytetään mahdollisimman paljon hyötykasveja. Jatkosuunnittelussa tutkitaan muut mahdollisuudet tukea luonnon monimuotoisuutta tontilla.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Nimistöryhmä 11.09.2021 on hyväksynyt alla olevat nimet.

Tapahtumakuja / Evenemangsgränden

Alueen nimistö on johdettu tapahtuma-areenasta.

Olemassa olevat

23 KIVISTÖ

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Tavoitteena on aloittaa tarkempi suunnittelu ja rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesiohjelma. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä. Rakentamisenaikaiset hulevedet tulee hallita haittavaikutukset minimoiden. Etenkin kiintoaineen kulkeutuminen minimoitava kaava-alueen ulkopuolelle.

Rakentamisen aikana tulee varmistaa Kehäradan huoltoyhteyden toimivuus sekä huomioida tontin putkirasite.

Kaavamuutokseen liittyy suunnitteluvaraus Arena 3.3 -hankkeelle.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus	Anna-Riitta Kujala	aluearkkitehti
	Niina Rinne	asemakaava-arkkitehti (15.8.2022 saakka)
	Veli-Pekka Ristimäki	asemakaava-arkkitehti
	Eija Hasu	asemakaava-arkkitehti (31.7.2021 saakka)
	Noora Laak	asemakaava-arkkitehti (1.11.2021 alkaen)
	Hertta Ahvenainen	asemakaava-arkkitehti
	Ville Leppänen	asemakaavasuunnittelija (1.9.2022 saakka)
	Riikka Mattila	kaavatekninen koordinaattori (31.8.2022 saakka)
	Saara Lehtonen	kaavatekninen koordinaattori (15.8.2022 alkaen)
	Kai Zukale	asemakaavainsinööri
	Linnea Löytönen	asemakaava-arkkitehti
Yleiskaavoitus	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Paula Kankkunen	yleiskaavasuunnittelija
Kadut ja puistot	Henri Hyttinen	vesihuollon yleissuunnittelu (31.12.2021 saakka)
	Elina Kettunen	vesihuollon yleissuunnittelu (1.1.2022 alkaen)
	Teemu Vihervaara	liikenteen alueinsinööri
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Petri Isokoski	lupakäsittelijä
Ympäristökeskus	Jarmo Honkanen	ympäristösuunnittelija
	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Tina Kristiansson	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Kiinteistöt ja tilat	Gilbert Koskela	projektinjohtaja
	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Hannes Oksanen	lakimies
	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikka
Kaupunkikulttuuri	Reeli Karimäki	kulttuuripäällikkö

Arena 3.3 -hankkeen edustajat ja suunnittelukonsultit edustamistaan yhtiöistä:

Jouko Harjunpää	projektinjohtaja Arena 3.3 Oy
Esa Sallinen	arkkitehti SAFA Arkkitehtitoimisto SKOOT OY
Casper Ylenius	ark.kand Arkkitehtitoimisto SKOOT OY
Reijo Sandberg	dipl.ins. Ramboll Finland Oy
Reija Pasanen	taideasiantuntija Ramboll Finland Oy
Eero Timonen	geo-suunnittelija Ramboll Finland Oy
Outi Kettunen	massatasapainotarkastelu Ramboll Finland Oy
Maarit Leppänen	hulevesiasiantuntija Ramboll Finland Oy
Johanna Mero-Petit	resurssiviisaus Ramboll Finland Oy
Jari Hosiokangas	meluasiantuntija Ramboll Finland Oy
Lauri Hopeakivi	meluasiantuntija Ramboll Finland Oy
Joni Kemppainen	melu- ja tärinäasiantuntija Ramboll Finland Oy
Sirpa Paavilainen	maisema-arkkitehti Ramboll Finland Oy
Ilkka Mäkelä	ympäristösertifiointi Ramboll Finland Oy
Jouni Ikäheimo	kaupunki- ja liikennesuun., WSP Finland Oy
Antti Kataja	liikennesuunnittelu, ins. AMK, WSP Finland Oy
Simo Airaksinen	liikennesuunnittelu, DI, WSP Finland Oy
Jenna Willman	liikennesuunnittelu, ins. AMK, WSP Finland Oy
Matti Eriksson	infra, WSP Finland Oy

VANTAAN KAUPUNKI Asemakaavoitus

Vantaalla, 25. päivänä lokakuuta 2022

Anna-Riitta Kujala
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	10.10.2022
Kaavan nimi	233200 Kivistön tapahtuma-areena		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	28.11.2019
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002431
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	3,9821	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	1,6198
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	2,3623

Ranta-asemakaava	**Rantaviivan pituus [km]**	
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

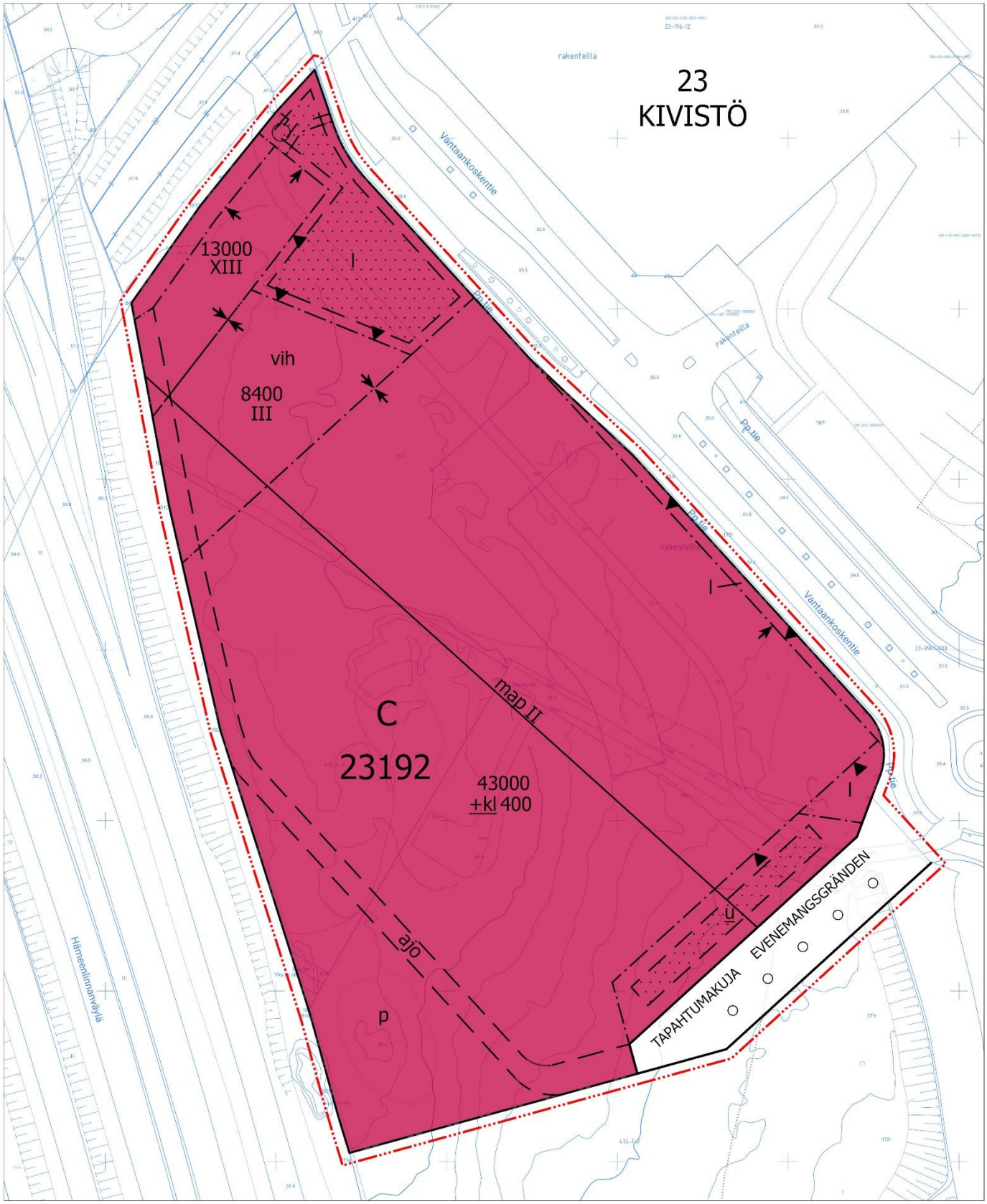
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,9821**	**100,0**	**64800**	**1,63**	**1,6198**	**24800**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	3,7824	95,0	64800	1,71	1,9459	24800
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1997	5,0	0		-0,3261	0
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				

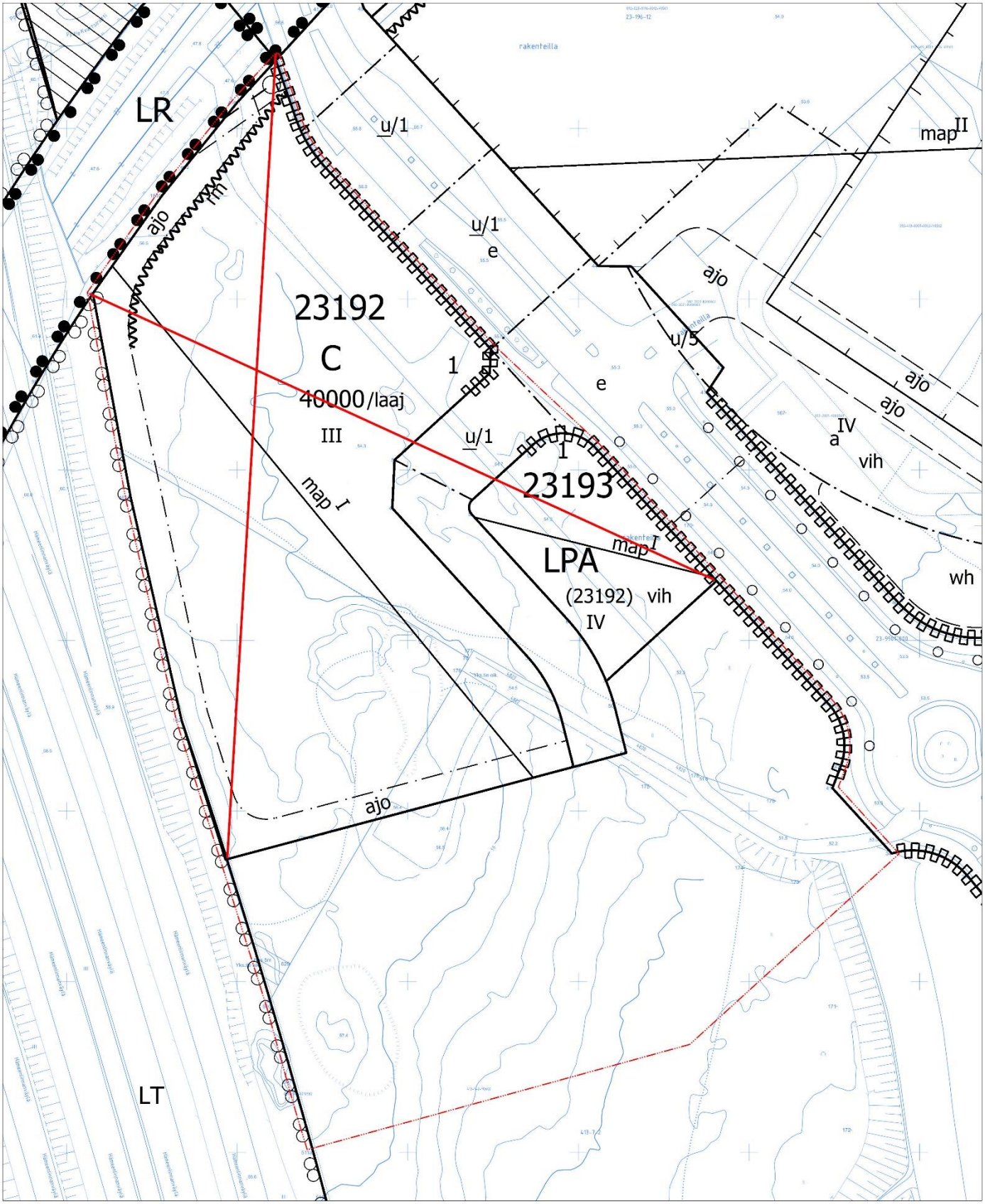
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,9821**	**100,0**	**64800**	**1,63**	**1,6198**	**24800**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	3,7824	95,0	64800	1,71	1,9459	24800
C	3,7824	100,0	64800	1,71	1,9459	24800
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1997	5,0	0		-0,3261	0
Kadut	0,1997	100,0	0		-0,0649	0
LPA	0,0000		0		-0,2612	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
1:1000

0 25 50 100 m



POISTUVAT MERKINNÄT
1:1000

0 25 50 100 m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
233200	28.11.2022

Vantaan kaupunki

KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENA

Kaupunginosa 23, KIVISTÖ

Vanda stad

KIVISTÖ EVENEMANGSARENA

Stadsdel 23, Kivistö

Asemakaava
Osa korttelia 23192 sekä katualue.

Detaljplan
Del av kvarteret 23192 samt gatuområde.

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 23192.

Ändring av detaljplan
Del av kvarteret 23192

1:1000

1:1000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
C	**Keskustatoimintojen korttelialue.** Korttelialueelle tulee sijoittaa - monitoimiareena, - urheilu- ja liikuntaharrastustiloja, - toimisto- ja kokoustiloja, - hotelli- ja majoitustiloja ja - ravintola- ja liiketiloja	**Kvartersområde för centrumfunktioner.** I kvartersområdet ska det placeras - en allaktivitetsarena, - lokaler för idrott och motionsutövning, - kontors- och möteslokaler, - hotell- och inkvarteringslokaler och - restaurang- och affärslokaler
	Julkisivut	**Fasader**
	Korttelin rakennukset, julkisivut ja korttelin rajaus tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti.	Kvarterets byggnader och fasader ska byggas och kvarterets avgränsning ska genomföras på ett högklassigt sätt med avseende på stadsbilden och arkitekturen.
	Hotellitornin tulee jakautua pystysuunnassa visuaalisesti eri osiin. Alimman osan tulee olla pienimittakaavainen ja jalankulkuympäristöä tukeva. Ylimman osan tulee olla kaupunkikuvallinen maamerkki kaukomaisemassa.	I höjdled ska hotelltornet visuellt vara indelad i olika delar. Den nedersta delen ska vara småskalig och stödja gångmiljön. Den översta delen ska vara ett landmärke för stadsbilden i fjärrlandskapet.
	Ulkoalueiden pintamateriaalit, kalusteet, istutukset ja valaistus tulee tehdä ominaisuuksiltaan korkeatasoisina sekä liittää ne luontevasti muuhun kaupunkirakenteeseen.	Utomhusområdenas ytmaterial, utrustning, planteringar och belysning ska till sina egenskaper hålla hög kvalitet och de ska på ett naturligt sätt anslutas till den övriga stadsstrukturen.
	Taide tulee liittää jo alkuvaiheessa kaikkeen arkkitehtuuri- ja ympäristösuunnitteluun. Suunnittelussa arkkitehdin työparina tulee olla taiteilija. Taiteen tulee näkyä kaikkina vuorokauden ja vuoden aikoina ja olla kestävää, helposti huollettavissa sekä ilmentää Kivistön identiteettiä.	Konst ska redan i inledningsskedet tas med i all arkitektonisk planering och miljöplanering. I planeringen ska arkitekten ha en konstnär som arbetspar. Konsten ska vara synlig under alla tider på dygnet och alla årstider och den ska vara hållbar, lätt att underhålla och avspegla Kivistös identitet.
	Mainoslaitteet ja valaistus on huomioitava julkisivujen ja taiteen suunnittelussa.	Reklamanordningar och belysning ska beaktas i planeringen av fasader och konst.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja.

Vantaankoskentien puoleisella julkisivulla ulokkeet ja muut rakenteet saavat vähäisissä määrin ulottua katualueelle. Näiden rakenteiden alapinnan tulee olla vähintään kuuden metrin etäisyydellä katutasosta.

Katot

Kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen ja/tai hulevesien viivyttämiseen ja/tai se tulee toteuttaa luonnon monimuotoisuutta tukevana kasvikattona ja/tai toiminnallisena ulkotilana.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja niiden tulee olla rakennuksen arkkitehtuurin liittyviä.

Kivijalkakerrokset ja sisäänkäynnit

Sisäänkäyntejä ja niiden ympäristöjä tulee korostaa arkkitehtuurin ja/tai taiteen keinoin ja niiden on erotuttava toisistaan. Sisäänkäyntien tulee olla säältä suojattuja.

Varastointi- ja lastausalueet sekä huoltopihat tulee aidata rakennusten arkkitehtuuriin liittyvin rakentein.

Vantaankoskentiehen ja Tapahtumakujaan rajautuvan rakennusalan maantasokerroksen tulee olla avoin ja toiminnallinen. Maantasokerroksen tiloihin tulee olla suora kulkuyhteys kadulta ja niiden on liityttävä toiminnallisesti ulkotiloihin.

Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys toistaiseksi asemakaavoittamattomalla alueella.

Vihertehokkuus

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää viherkertoimelle asetettu tavoiteluku vähintään 0,7 tai rakennuslupaa haettaessa kulloinkin voimassa oleva tavoiteluku. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava vihersuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaikkien istutettavien puiden ja pensaiden tulee olla hyötykasveja. Rakennuksissa ja/tai kattopihoilla on tuotettava ruokaa.

Hulevesien hallinta

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttää korttelialueella. Ulkotilojen viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaisesti.

Sisätiloissa tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Katto- ja julkisivumateriaalivalinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors–Vanda flygplats hinderbegränsande ytor.

I fasaden mot Vandaforsvägen får utskjutande partier och övriga konstruktioner i någon mån skjuta ut i gatuområdet. Dessa konstruktioners undersida ska vara på minst sex meters avstånd från gatuplanet.

Tak

Takytorna ska utnyttjas för insamling av solenergi och/ eller fördröjning av dagvatten och/eller byggas som vegetationstak som stödjer naturens mångfald och/eller som ett funktionellt uterum.

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anknyta till byggnadens arkitektur.

Stenfotsvåningar och entréer

Entréerna och deras omgivningar ska framhävas genom arkitektur och/eller konst och de ska skilja sig åt. Entréerna ska vara väderskyddade.

Lager- och lastningsområdena samt servicegårdarna ska ingärdas med konstruktioner som anknyter till byggnadernas arktitektur.

Markplansvåningen på den byggnadsyta som gränsar till Vandaforsvägen och Evenemangsgränden ska vara öppen och funktionell. Markplansvåningens utrymmen ska ha en direkt förbindelse från gatan och de ska anknyta funktionellt till utomhusområdena.

Den kant till Evenemangsgrändens gatuområde som gränsar till området som saknar detaljplan ska avgränsas med en mur eller ett staket som begränsar framkomligheten och flygekorrens kärnområde ska tryggas mot störningar i det område som än så länge saknar detaljplan.

Grönytefaktor

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla det målsättningstal på minst 0,7 som fastställts för grönytefaktorn eller det målsättningstal som gäller vid respektive tidpunkt vid ansökan om bygglov. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en grönområdesplan och en gröneffektivitetskalkyl.

Alla träd och buskar som planteras ska vara nyttoväxter. I byggnaderna och/eller på takgårdarna ska mat produceras.

Dagvattenhantering

För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hanteringen av dagvatten. Dagvattnet ska fördröjas inom kvartersområdet. Uterummens grönbyggande ska tekniskt och funktionellt kopplas till dagvattenhanteringen.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ytterhöljets ljudisolering mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska i inkvarteringsrummens norra fasad vara minst 39 dB, östra fasad 35 dB, södra fasad 36 dB och västra fasad 41 dB eller överensstämma med riktvärdena i bullerutredningen från bygglovsskedet.

Inomhus ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för bullernivåer i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av tak- och fasadmaterial.

Vid planeringen av byggnader ska behovet av att bekämpa stombuller och -vibrationer tas i beaktande. I samband med bygglovsansökan ska en utredning presenteras om hur stombuller och vibrationer har beaktats.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.	Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 30 dB i inkvarteringsrum. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,3 mm/s i inkvarteringsrum.
Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.	Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 35 dB i samlings- och undervisningslokaler. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i samlings- och undervisningslokaler.
Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.	Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 40 dB i kontor, affärer, utställningslokaler och museer. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i kontor, affärer, utställningslokaler och museer.
Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.	Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 30 dB i konsertsalar. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i konsertsalar.
Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.	Byggande i närheten av järnvägen får inte leda till en säkerhetsrisk, försämra banans stabilitet eller medföra andra olägenheter för banhållningen eller tågtrafiken.
Rakennuslupaa varten on laadittava maamassatasapainotarkastelu ja tonttia rakennettaessa syntyvä maamassa tulee käyttää tontilla.	Inför bygglovet ska en undersökning göras av balansen beträffande jordmassorna och den jordmassa som uppkommer vid byggandet på tomten ska användas på tomten.
Rakennuspaikalla tulee rakennusluvan yhteydessä tehdä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.	På byggplatsen ska en byggplatsspecifik grundundersökning genomföras i samband med bygglovet. Bygglösningarna ska baseras på byggplatsspecifika grundundersökningar och planer.
Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää hiilineutraalisuusselvitys.	Vid planeringen av byggnader ska klimatneutralitet eftersträvas för hela livscykeln. I samband med bygglovsansökan ska en klimatneutralitetsutredning presenteras.
Asemakaavan alueella tulee hyödyntää uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiatarpeesta.	I detaljplaneområdet ska förnybar energi utnyttjas så att det täcker minst 50% av byggnadernas energibehov.
Korttelialueelle ei saa osoittaa tonttiliittymää Vantaankoskentien varrelta.	En tomtanslutning från Vandaforsvägen får inte anvisas till kvartersområdet.
Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.	Tilluftintaget ska ligga på Vandaforsvägens sida, på så långt avstånd från Tavastehusledens partikelutsläppsområde som möjligt.
Pyöräliikenne ja -pysäköinti	**Cykeltrafik och -parkering**
Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät: - toimistot 1 pp / 50 k-m² - palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²	Cykelplatser ska byggas till ett antal av minst: - kontor 1 cp / 50 m²-vy - service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy
Polkupyöräpysäköinnin on sijoittuva pääosin sisäänkäyntien yhteyteen. Pyöräpaikoista vähintään 50 % on oltava säältäsuojattuja ja runkolukittavia.	Cykelparkeringen ska huvudsakligen ligga i anslutning till entréerna. Av cykelplatserna ska minst 50 % vara väderskyddade och ramlåsbara.
Autoliikenne ja -pysäköinti	**Biltrafik och -parkering**
Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät: - toimistot 1 ap / 100 k-m² - palvelu- ja liiketilat 1 ap / 120 k-m² - hotelli- ja majoitustilat 1 ap / 250 k-m²	Minimiantalet bilplatser som ska byggas: - kontor 1 bp / 100 m²-vy - service- och affärslokaler 1 bp/120 m²-vy - hotell- och inkvarteringslokaler 1 bp / 250 m²-vy
Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärävaade ei koske monitoimiareenaa.	Kravet på det minimala antalet bilplatser som anläggs gäller inte allaktivitetsarenan.
Pysäköintipaikat tulee varustaa sähköauton latausmahdollisuudella tai olla helposti muutettavissa lataukseen soveltuviksi.	Parkeringsplatserna ska förses med möjlighet till laddning av elbilar eller enkelt kunna ändras så att de lämpar sig för laddning.
Tapahtumien aikaisesta liikenne-, pysäköinti- ja turvallisuusjärjestelyistä tulee esittää tarkempi suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.	Över trafik-, parkerings- och säkerhetsarrangemang under evenemang ska en noggrannare plan göras upp i samband med bygglovet.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
12	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KIVISTÖ	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
23192	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
TAPAHTUMAKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
8400	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
43000+kl400	**Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisen kerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku ravintola- ja liiketilojen kerrosalan neliömetrimäärän.**	**Talserie, där det första talet anger våningsyta i kvadratmeter för huvudanvändningsändamålet och det andra talet våningsytan i kvadratmeter för restaurang- och affärslokaler.**
XIII	**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.**
+kl	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala. kl-merkinnän edellyttämät ravintola- ja liiketilat on rakennettava maantasokerrokseen Vantaankoskentien varrelle.	**Byggnadsyta.** Restaurang- och affärslokaler som förutsätts av kl-bestämmelsen ska byggas i markplansvåning längs med Vandaforsvägen.
map	**Maanalainen pysäköintitila** Maanalainen tila, johon saa sijoittaa huolto-, pysäköinti-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee varautua ajoyhteyden mahdollistamiseen korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.	**Underjordiskt parkeringsutrymme** Underjordiskt utrymme där service-, parkerings-, lager- och tekniska utrymmen får placeras. Utrymmet ska ha beredskap för att möjliggöra en körförbindelse till det underjordiska parkeringsutrymmet i kvarteret 23196.
u	**Uloke tai katos.** Ulokkeen alapinnan tulee olla vähintään kuuden metrin etäisyydellä katutasosta.	**Utsprång eller väderskydd.** Det utskjutande partiets undersida ska vara på minst sex meters avstånd från gatuplanet.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**
	Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla suora uloskäynti porrashuoneista.	**Beteckningen anger att denna sida av byggnaden skall ha direkt utgång från trapphusen.**
l	**Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.** Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee pääasiassa kivetä tai käsitellä muutoin osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun. Alueita tai niiden osia ei saa aidata kuin tilapäisesti tapahtumien aikana.	**Områdesdel som ska beläggas med plattor eller sten.** Områdesdel som ska platt- eller stenläggas. Utrymmet mellan byggnaden och gatuområdet ska huvudsakligen stenläggas eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt. Områden eller områdesdelar får inte inhägnas utom tillfälligt under evenemang.

Ohjeellinen istutettava alueen osa.

Riktgivande del av område som skall planteras.

Säilytettävä/istutettava puurivi.

Trädrad som skall bevaras/planteras.

Kasvikatto.

Växttak.

Katu.

Gata.

Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.

Riktgivande körförbindelse inom området.

Ohjeellinen pysäköimispaikka.

Riktgivande parkeringsplats.

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Rakentaminen maanalaisten johtojen läheisyydessä ei saa aiheuttaa haittaa tai vahinkoa maanalaisille verkostoille.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.

Byggande i närheten av underjordiska ledningar får inte äventyra eller skada de underjordiska nätverken.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

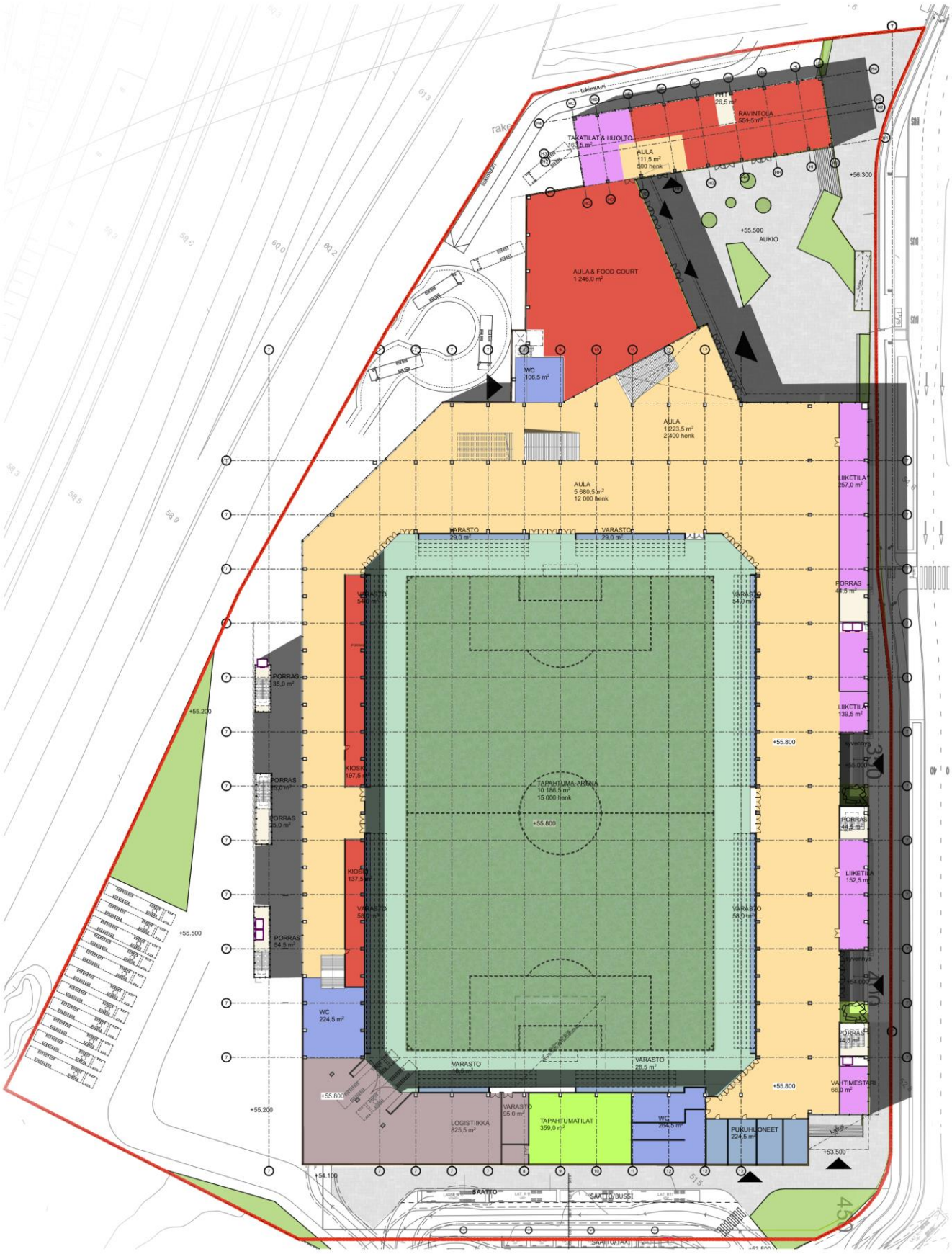
9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)

Näkymä pohjoisesta

Näkymä luoteesta

Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)



1. kerros

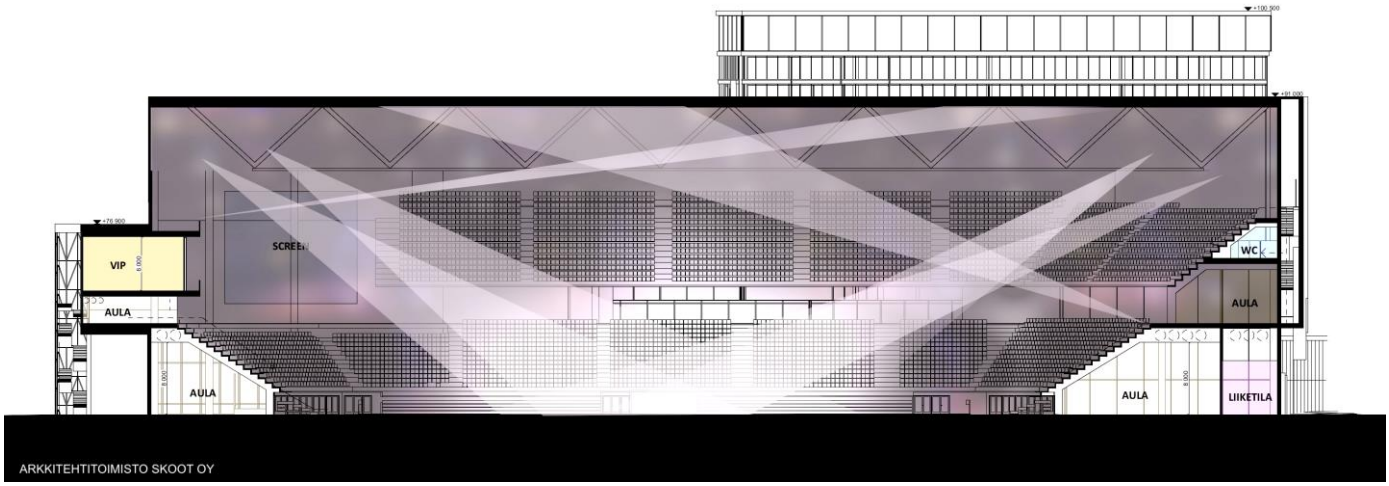
Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)

Näkymä lounaasta

Pääsisäänkäyntiaukio

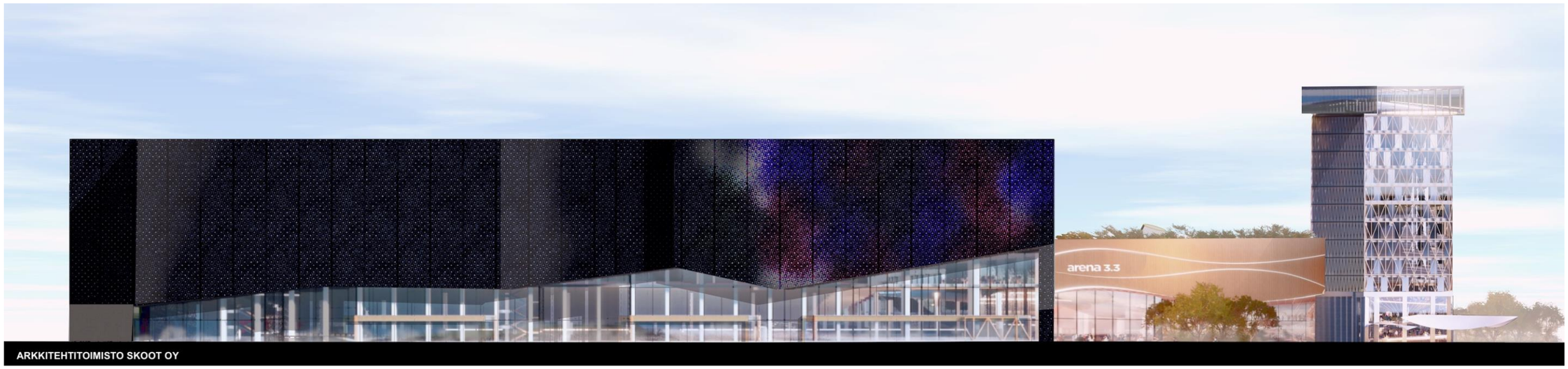
Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)

Näkymä hotellilta pääsisäänkäyntiaukiolle

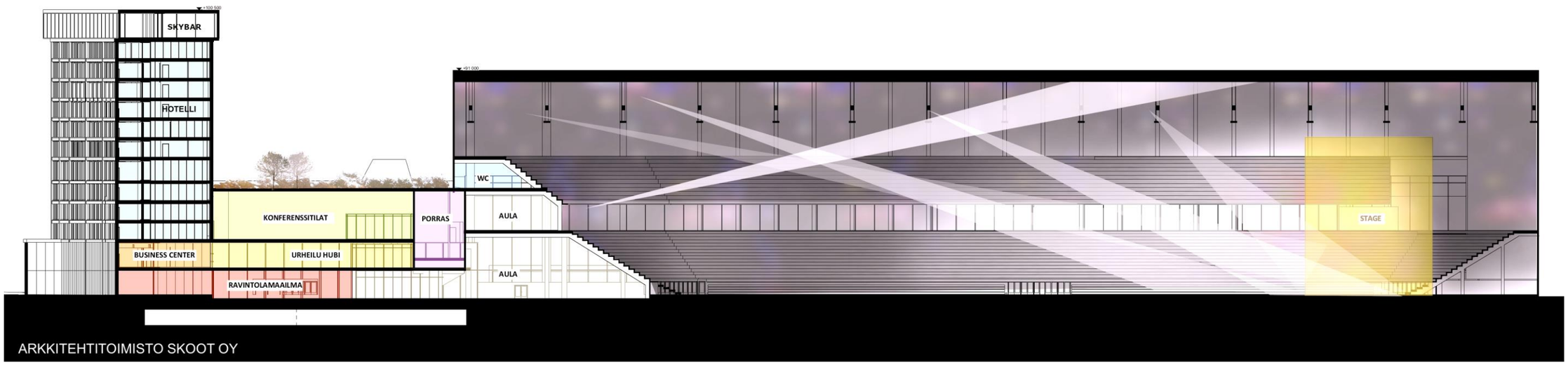


Poikittaisleikkaus

Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)

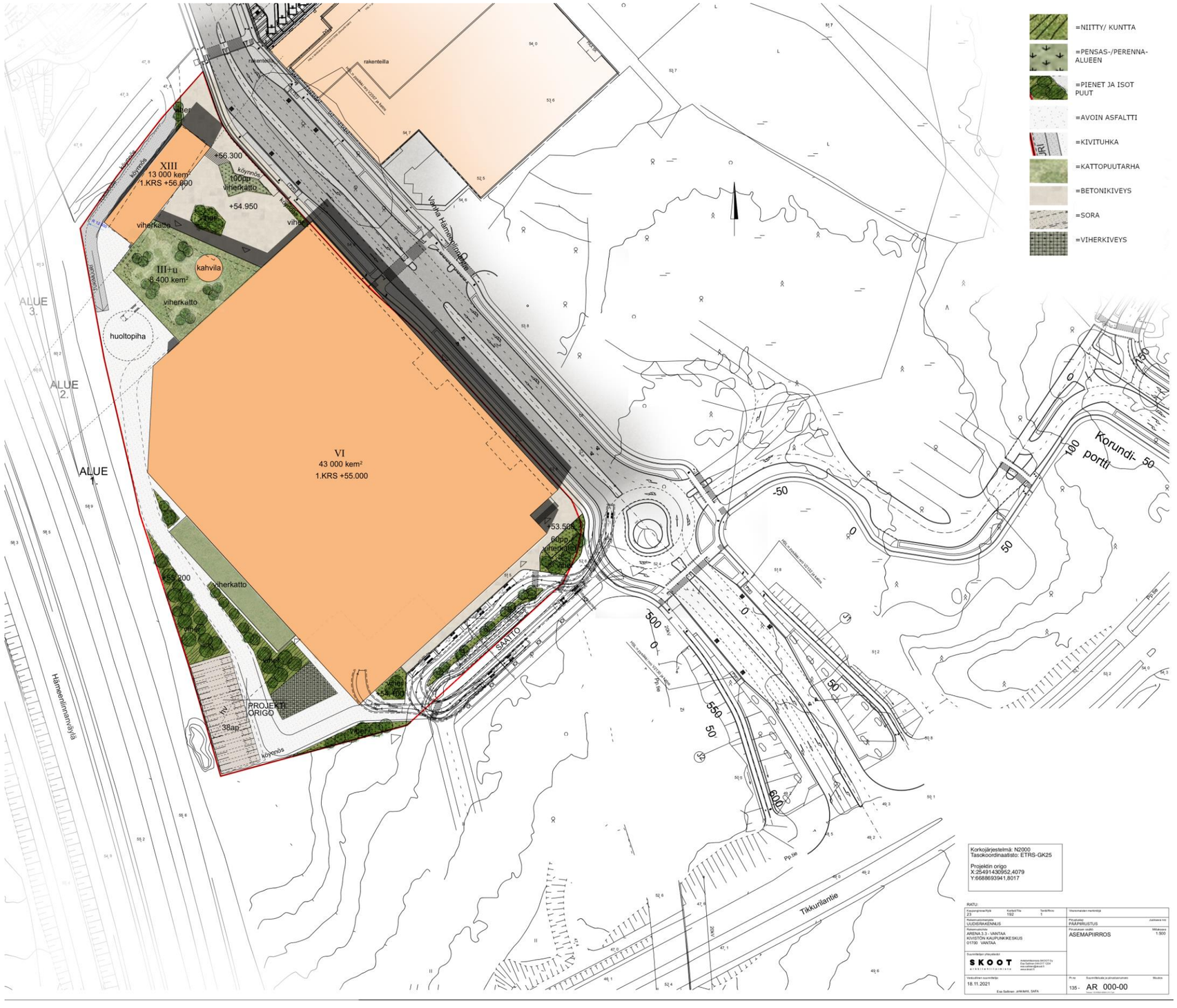


Julkisivu Vantaankoskentien suuntaan

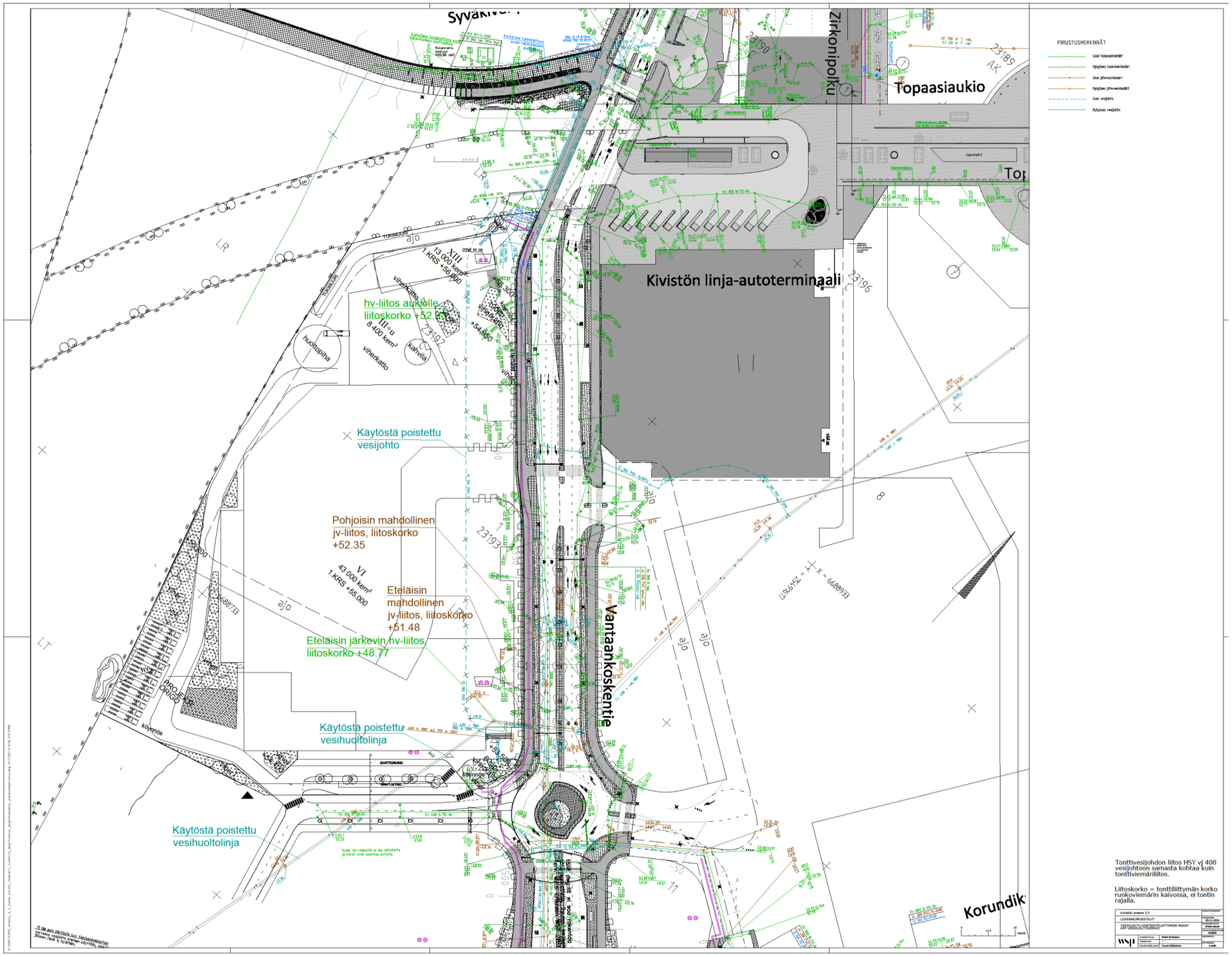


Pitkittäisleikkaus

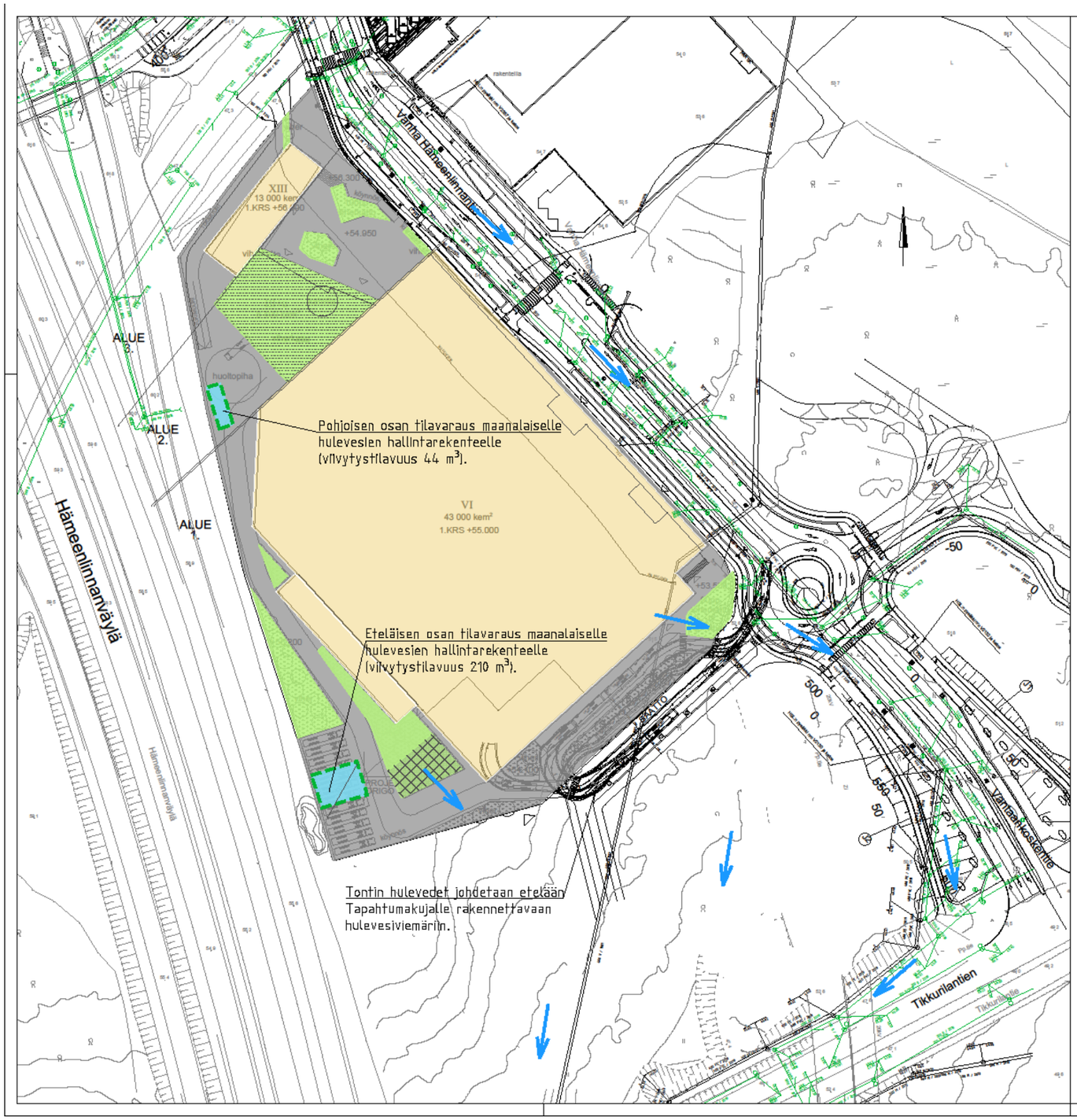
Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)



Liite 2: Arena 3.3. vesihuollon yleissuunnitelma (WSP Oy, luonnos 26.11.2021)



Liite 3: Arena 3.3. hulevesisuunnitelma (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)



KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENAN HULEVESIEN HALLINTA

Mitoitusperiaateet:

Sallittu tontilta poistuva hulevesivirtaama arvioidaan käyttäen tontin luonnontilaisia valuntakertoimia ja kerran kolmessa vuodessa esiintyvää mitoitussadetta 150 l/(s·ha). Rakennetussa tilanteessa tontilta saa poistua tätä vastaava hulevesivirtaama. Muodostuva vesimäärän erotus viivytetään tontilla. Viivytettävä tilavuus lasketaan käyttäen sateen kestona 10 min. Tulvatilanteessa on käytetty 167 l/(s*ha) sadetta, jonka kesto on 30 min.

Maankäyttö	Valunnan määrä pinta-ala (m2)	valuntakerroin	Virtaama mitoitus Q (l/s)	Vesimäärä mitoitus V (m3)	Virtaama tulvatilanne Q (l/s)
Luonnontilainen	37295	0,1	56	34	62
Katto	22942	1	344	206	383
Asfaltti	8389	0,9	113	68	126
Viherkiveys	378	0,7	4	2	4
Viherkatto	1770	0,6	16	10	18
Viheralue	1788	0,1	3	2	3
YHTEENSÄ			480	**288**	**534**
erotus rakenttu ja luonnontilainen				**254**	

Alueelle soveltuvuvat hulevesien hallintamenetelmät:

- vähennetään hulevesien muodotumista suosimalla viherkattoja ja vettäläpäiseviä pintoja
- hulevesien viivytys maanalaisissa rakenteissa, viivystystilavuus 254 m³
- jatkosuunnittelussa tutkittava mahdollisuutta liikennöityjen aluiden hulevesien laadulliselle käsittelylle esim. biosuodatuksen avulla tai ohjamalla vesiä kasvillisuudelle
- jatkosuunnittelussa tutkittava mahdollisuus hyödyntää hulevesiä vessojen huuhteluvetenä
- purkivirtamaan kuristus tontilta luonnotilassa poistuvaa virtaamaa vastaavaksi (56 l/s), liitos rakennettavaan HSY:n hulevesiviemäriin Tapahtumakujalla

MERKKIEN SELITYKSET

- pintavesien virtaussuunta tulvatilanteessa
- hulevesien hallintarakenne
- katto
- viherkatto
- asfaltti
- viheralue
- viherkiveys
- rakennettu hulevesiviemäri

Koordinaatisto ETRS-GK25

K.osa/ kylä –; Korttelі/ tila –; Tontti/ Rn:o

Rakennustoimenpide: Uudisrakennus

Rakennuskohteen nimi ja osoite: Kivistön tapahtuma-areena

Viranomaisen merkintöjä

Piirustuslaji: Asemapiirustus

Piirustuksen sisältö: Hulevesisuunnitelma

Mittakaava: 1:1000

Ramboll Finland Oy, Pl. 25, Itsehallintokuja 3, 02601 Espoo, puh. 020 755 611

Suunn.ala VHT; Työnro 1510066033; Tiedosto –

Piirustusnro Liite 3; Muutos –

Hyv. (nimi, tutkinto, allekirj.) Anni Orkoneva, DI

Piirt. LEPM; Suunn. Maarit Leppänen; Pvm –

Liite 4: Arena 3.3 vihertehokkuus, tuloskortti (Ramboll Oy, luonnos 22.11.2021)

Tuloskortti

Päivämäärä 22.11.2021

Osoite 23 Kivistö

Kaavan numero 002431 KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENA

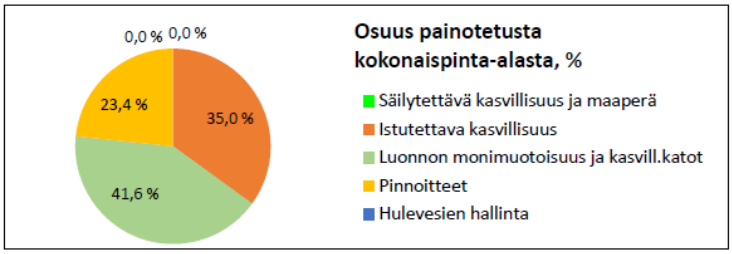
Vihertehokkuuslaskelma

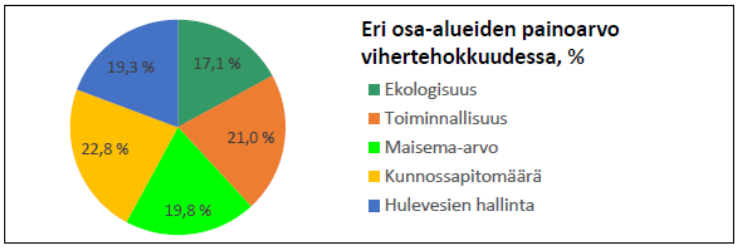
Viher-tehokkuus	0,7
Tavoitetaso	0,7

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	5	8
Pinnoitteet	3	3
Hulevesien hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**13**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
209,7	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m^3	
209,7	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	263,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
17 %	





Pihasuunnitelma

Liite 5: Arena 3.3. taiteen konsepti (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)

19.11.2021

RAMBØLL

KIVISTÖN TAPAHTUMAKESKUS VALOTAITEEN KONSEPTISUUNNITELMA

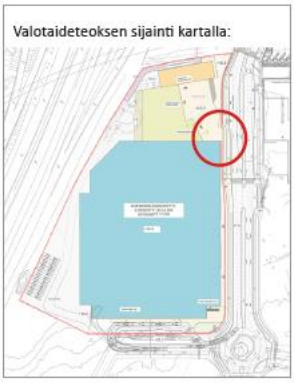
Valotaideteos sijoittuu Kivistön tapahtumakeskuksen pääsisäänkäynnin yhteyteen, areena-rakennuksen kulmaukseen, integroituna arkkitehtuuriin. Valoteoksen rakenteet ja laitteet suunnitellaan areenan julkisivuun osaksi arkkitehtuuria yhteistyössä arkkitehti- ja rakennesuunnittelun kanssa. Valoteoksen ohjaus tapahtuu äänen avulla heijastellen tapahtumakeskuksen toimintaa ja vierailijoiden tunnetiloja. Dynaaminen värivaloteos on vuorovaikutuksessa käyttäjiin äänisensoreiden, kuten desibelimittarin avulla.

KUVITUSKUVA YLLÄ:
vectorstock.com/royalty-free-vector/concert-crowd-vector-34390697

Valoteos "elää ja hengittää" tapahtumien mukana

Valaistuksen visuaalinen ilme muuntuu tapahtumakeskuksessa mitatun äänenvoimakkuuden muutoksen mukaan reaaliaikaisesti. Muutos näkyy rakennuksen julkisivussa muuntuvana värivalaistuksena. Yleisön taputtaessa valaistuksen väri ja intensiteetti muuntuvat ohjelmoidusti ja toisaalta, kun tapahtumakeskus on suljettu, teoksen valaistus ohjelmoidaan staattiseksi osaksi arkkitehtuuria. Valoteos ilmentää Kivistön identiteettiä yhteisöllisesti kestävänä alueena ja muodostaa tunnistettavan pimeän ajan ilmeen tapahtumakeskuksen pääsisäänkäynnin alueelle.

Valotaideteoksen sijainti julkisivussa (punaisella katkoviivalla merkitty alue).
Havainnekuva /Arkkitehtitoimisto SKOOT



Valotaideteoksen sijainti kartalla:

Havainnekuva valotaideteoksesta talvi-iltana, kun se on vuorovaikutuksessa tapahtumakeskuksen käyttäjiin.
Kuva /Arkkitehtitoimisto SKOOT ja Ramboll

Liite 5: Arena 3.3. taiteen konsepti (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)

RAMBØLL

KIVISTÖN TAPAHTUMAKESKUS
VALOTAITEEN KONSEPTISUUNNITELMA

Havainnekuva valotaideteoksesta syysiltana, kun se on vuorovaikutuksessa tapahtumakeskuksen käyttäjiin.
Kuva /Arkkitehtitoimisto SKOOT ja Ramboll

Havainnekuva valotaideteoksesta syysiltana, kun se ei ole vuorovaikutuksessa tapahtumakeskuksen käyttäjiin.
Kuva /Arkkitehtitoimisto SKOOT

Vantaa

Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus / Kivistö /A-RK, SL

Kaupunginhallitus 28.2.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaava ja asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **nro 233200**. Lausuntoja pyydettiin 15 ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 17.3.2022 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	Ei lausuttavaa.	Ei tarkistuksia.
NRO 2, 31.3.2022 Uudenmaan ELY-keskus	Tapahtumakujan kaakkoisreunaan osoitettu puurivi tulee toteuttaa mahdollisimman laajasti nykyistä puustoa säilyttäen ja alueen kaavamerkintään tulee sisällyttää tieto liito-oravan ydinalueen läheisyydestä ja säilytettävän puuston ensisijaisuudesta. Tapahtumakujan alueen jatkosuunnittelussa on huomioitava liito-oravan ydinalueeksi tunnistetun metsikön häiriöherkkyys. Tapahtumakujan lounaispäästä etelään esitetty kulkuyhteys vaatii oman erillisen luonnonsuojelulain 49 §:n 3 momentin mukaisen poikkeamislupaharkinnan. Kaavan vaikutukset liikenteen osalta vt3 (Hämeenlinnanväylälle) ja Keimolan palvelualueelle on	Kaavamääräystä on tarkennettu Tapahtumakujan kaakkoisreunaan osoitetun puurivin ja puuston säilyttämisen sekä liito-oravan ydinalueen läheisyyden osalta. Tapahtumakujan alueen läheisyydessä sijaitsevan liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys on huomioitu lisäämällä kaavamääräys matalasta aidasta/muurista, joka erottaa katu- ja metsäalueen. Tapahtumakujan lounaispäähän konsultin piirtämä kulkuyhteys etelään on poistettu kaava-aineistoista. Jalankulkusimulointi on lisätty kaava-aineistoihin. Liikenneselvityksen autoliikenteen toimivuus -liite on lisätty kaava-aineistoihin.

	arvioitu riittämättömästi ja toiminnallisuustarkastelun laatiminen on tarpeen liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Kaavaa varten laadittuja selvityksiä ei ole huomioitu riittävästi. Ääneneristävyyttä koskevat vaatimukset tulisi merkitä kaavakarttaan perustuen meluselvitykseen. Runkomelun ja tärinän torjuntaa koskevaa määräystä tulisi tarkentaa. Aineistosta ei selviä, miten ilmanlaatu on huomioitu kaavaratkaisussa. Ratkaisua on täydennettävä tältä osin.	Ääneneristävyyttä, runkomelua ja tärinän torjuntaa koskevia asemakaavamääräyksiä on tarkennettu. Kaavaan on lisätty määräys tuloilmanotosta Vantaankoskentien puolelta, etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.
NRO 3, 5.4.2022 Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL)	Juna- ja bussiliikenteen kapasiteetin riittävyys tulee varmistaa asemakaavoitusvaiheessa. Alustavien tarkastelujen mukaan junaliikenteen kapasiteetissa haasteita. Tapahtuma-areenan rakentamisen aikaiset haitat eivät bussiterminaalin toiminnalle tulee minimoida. Areenaan liittyvälle paikoitushallille on tärkeää saada jatkuvaa käyttöä esimerkiksi vuorottaispysäköinnin avulla. Bussiterminaalin täytyy olla esteittä bussien käytössä myös suurtapahtumia järjestettäessä. Lisäksi katsojavirtasimulointi olisi tarpeen kuvaamaan miten ihmisvirrat tapahtumien	Kaava-aineistoja täydennetty jalankulkusimuloinnilla.

	päätyttyä kulkeutuvat esimerkiksi juna-asemalle.	
NRO 4, 6.4.2022 Uudenmaan liitto	Ei lausuttavaa.	Ei tarkistuksia.
NRO 5, 7.4.2022 Vantaan Energia Oy Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.	Ei tarkistuksia.
NRO 6, 6.4.2022 Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	Pelastuslaitos varaa oikeuden lausua muutosehdotuksesta uudestaan lopullisten katsojavirtasimulaatioiden valmistuttua. Ajoyhteys Kivistön asematunneliin tulee säilyttää kaikissa olosuhteissa. Pelastuslaitos esittää huomioita suurtapahtumien pysäköinti- ja liikennejärjestelyjen sekä niihin liittyvien katujen sulkemisen osalta. Pelastuslaitoksen operatiivinen toiminta Areenan ympäristössä on turvattava riittävin nostopaikoin ja alueelle tulee toteuttaa riittävä sammutusvesi pelastustoimen tarpeisiin. Pelastusviranomainen pitää saapumiseen liittyviä laskelmia liian optimistisina ja antaa ohjeita uusien laskelmien tuottamiseen. Pelastuslaitos suosittelee lausunnon pyytämistä- kaava-	Ajoyhteys Kivistön asematunneliin turvataan. Pelastuslaitoksen operatiivinen toiminta turvataan. Kaava-aineistoja täydennetty jalankulkusimuloinnilla. Tukesilta on pyydetty lausuntoa kaava-aineistosta, eikä Tukesilla ollut lausuttavaa.

	aineistosta Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesilta.	
NRO 7, 6.4.2022 Väylävirasto	Väyläviraston mukaan rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä tai muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Väylävirasto nostaa esiin, että radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla rakennettavissa ja kunnossapidettävissä korttelialueen puolelta ja lisäksi on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet ja turvallisuusetäisyydet, jotka vaikuttavat rakennusten rakentamiseen, käyttöön ja kunnossapitoon. Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Väylävirasto ei näe estettä kaavassa esitetylle Kivistön aseman laiturialueelle johtavan huolto- ja pelastustieyhteyden siirrolle. Väyläviraston mukaan radan läheisyyteen kaavoitettaessa huomioitava mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Asemakaavan yhteydessä	Lisätty kaavamääräys, ettei rautatien läheisyyteen asemakaavoitettava rakentaminen saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Määräyksiä melu-, runkomelu- ja tärinähaitoista on tarkennettu. Kaava-aineistoja täydennetty jalankulkusimuloinnilla. Liikenneselvityksen autoliikenteen toimivuus -liite on lisätty kaava-aineistoihin.

	laaditun tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella runkomelutasot tulevat ylittämään hotellin majoitustiloissa VTT:n suositusarvot, mikäli rakennukseen ei toteuteta runkomelueristystä. Väylävirasto huomauttaa, että kaavahankkeen vaikutuksia Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) liikenteen toimivuuteen ei ole käsitelty kaava-aineistossa.	
NRO 8, 7.4.2022 Finavia	*Finavian mukaan tie- ja* raideliikenteen melun vuoksi hotellin eteläjulkisivulle tulee edellyttää 36 dB ja Hämeenlinnanväylän puolella 41 dB ääneneristävyyttä. Muilla sivuilla vaatimus vaihtelee alle 30 dB tasosta 39 dB tasoon. Kiitotieltä 22R pohjoiseen nousevien koneiden osalta melua kohdistuu myös rakennusten itäpuolen julkisivuun, joten Finavia katsoo, että esitettyä 31–33 dB ääneneristävyysvaatimuksen tiukentamista tulisi tarpeen mukaan tarkastella tämän pohjalta. Finavia katsoo, että suurten tapahtumien pääasiassa kehäradan junayhteyksiin perustuvissa kulkujärjestelyissä on huomioitava lentoaseman	Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu ääneneristävyysvaatimusten osalta.

	saavutettavuus, jota ei saa heikentää.	

NRO 1
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) 17.3.2022

Lausunto:

Tukesilla ei lausuttavaa asemakaavamuutokseen Vantaan Kivistössä.

Oy Transmeri Logistics Ab on Tukesin valvontakohde, mutta heidän laitoksestaan aiheutuvien onnettomuusvaikutusten ei ole arvioitu yltävän ko. kaava-alueelle saakka.

Vastine:

Ei vastinetta.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 2
Uudenmaan ELY-keskus 31.3.2022

Lausunto:

Yleiskaava ja yhdyskuntarakenne
Asemakaavaratkaisu on sekä voimassa olevan että valituksenalaisen yleiskaavan mukainen. Asemakaavalla luodut palvelut tukeutuvat raideliikenteeseen täydentäen Kivistön palvelurakennetta.

Luonnonympäristö
Kivistön tapahtuma-areenan toteuttamista varten on 25.3.2022 Uudenmaan ELY-keskus myöntänyt Vantaan kaupungille poikkeamisluvan heikentää osin kaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevaa liito-oravan ydinaluetta ja siellä olevaa tunnistettua lisääntymis- ja levähdyspaikkaa (UUDELY/12474/2021). (Päätös liitteenä). Päätös ei ole vielä tullut lainvoimaiseksi. Päätöksen määräykset tulee ottaa huomioon kaavan toteuttamisvaiheessa mm. puuston poiston poistojen ajoituksen sekä liito-oravan seurantavelvoitteen jatkumisen muodossa. Päätöksessä velvoitetut hyppytolpat eivät sijoitu tämän asemakaavan alueelle vaan Tikkurilantien varteen, mutta nekin tulee toki toteuttaa.

Kaava-alueen kaakkoiskulmassa sijaitsevan Tapahtumakujan saattoalue sijoittuu lähes kokonaisuudessaan tunnistetulle liito-oravan ydinalueelle. Tapahtumakujan kaakkoisreunaan osoitettu säilytettävä/istutettava puurivi tulee toteuttaa mahdollisimman laajalti säilyttäen alueen nykyistä puustoa. Kaavamerkintään tulee sisällyttää tieto liito-oravan ydinalueen läheisyydestä ja säilytettävän puuston ensisijaisuudesta.

Tapahtumakujan alueen tarkemmassa jatkosuunnittelussa tulee muillakin tavoin huomioida sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan metsäalueen häiriöherkkyys suhteessa suurtapahtumiin osallistuvien ihmismassojen epätoivottavaan käyttäytymiseen ja kulkemiseen. Liito-oravan ydinalueeksi tunnistetun metsikön kaikenlaista epätoivottavaa käyttöä, kulumista ja roskaantumista tulee ehkäistä tarkoituksenmukaisilla aitaratkaisuilla sekä mm. saniteettitilojen ja roska-astioiden mitoituksella ja sijoittelulla. Liito-oravametsikön läpi ei tule ohjata kulkua tapahtuma-areenalle.

Asemakaavaselostuksen asemapiirroksessa sivulla 25 näkyvää yhteyttä Tapahtumakujan lounaspäästä etelään, nykyisen heikentyvän liito-oravan ydinalueen läpi, ei ole käsitelty 25.3.2022 myönnetyssä poikkeusluvassa (UUDELY/12474/2021). Tällaisen katuyhteyden toteutus vaatii oman erillisen luonnonsuojelulain 49 §:n 3 momentin mukaisen poikkeamislupaharkintansa.

Liikenne
Kaavan vaikutukset tulee arvioida koko siltä alueelta, jolle sillä oletetaan olevan vaikutuksia. Tapahtuma-alueen mittakaavasta ja luonteesta johtuen vaikutukset ulottuvat laajalle alueelle ja ne tulee huomioida suunnitteluvaiheessa. Vaikutukset esimerkiksi vt3 (Hämeenlinnanväylälle) ja Keimolan palvelualueelle on arvioitu riittämättömästi. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan on syytä tehdä toiminnallisuustarkastelu, jotta voidaan varmistua liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta jatkossakin.

Kaavaa varten laadittuja selvityksiä ja niiden vaikutuksia ei ole huomioitu riittävästi.

Yksittäisiä suunnitteluvaiheessa ja kaavaselostuksessa riittämättömästi huomioituja asioita, jotka vaikuttavat liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä tapahtuma-alueella että laajemmalla vaikutusalueella, ovat mm.:

- tapahtumalogistiikan pysäköintitarpeet (suuri määrä kuljetuksia, käytännössä kumipyörillä)
- Keimolan palvelualue (on tarkoitettu palvelemaan logistiikka ja raskaanliikenteenkuljetuksia, ei tilapäisten tapahtumien logistisena alueena)
- Keimolan alueen bussipysäkkien soveltuvuus Charter-autojen pysäköintiin ja seisottamiseen tavara- ja huoltoliikenne (huolto-, ruoka- jäte-, yms.)
- etäpysäköintialueilta tuleva saattoliikenne (toiminnallisuus)
- riskit liikenteen häiriöille (osa yleisöstä henkilöautoilla, suuri osa vt3:n eritasoliittymän kautta)
- erikoiskuljetusverkko
- rakentamisen aikainen liikenne ja siitä aiheutuva raskaanliikenteen pysäköinti
- pysäköinnin riittävyys (esitetään ratkaisuja, pysäköintilaitosta ja liityntäpysäköintiä, joiden toteutumisesta ei ole tietoa)
- 6-kerroksiseen pysäköintilaitos (ei huomioitu tai esitetty kaava-aineistossa, vaikka siihen viitataan)
- hulevesien mitoitus, viivyttäminen ja johtaminen (maantien ojat).

Meluntorjunta

Kaavassa on ääneneristävyydestä määrätty seuraavasti:
"Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB. Sisätiloissa tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo."

Kaava-alueelle on laadittu meluselvitys, jossa on tarkasteltu tie- ja raideliikenteen melun leviämistä kaava-alueelle. Meluselvityksen mukaan hotellin julkisivuun kohdistuu enimmillään 76 dB päiväajan keskiäänitaso itäsivulla (Hämeenlinnanväylän puolella), joka edellyttää 41 dB äänieristystä. ELY-keskus katsoo, että ääneneristävyyttä koskevat vaatimukset tulisi lisäksi merkitä kaavakarttaan ja niiden tulisi perustua meluselvitykseen.

Runkomelun ja tärinän torjuntaa koskeva määräystä: *"Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja tärinän torjuntatarve"* tulisi tarkentaa. Runkomelun osalta kaavoituksessa tulee ottaa huomioon VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositukset runkomelutason raja-arvoista. Tärinän osalta kaavoituksessa tulee ottaa huomioon VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). ELY-keskus katsoo, että kaavassa tulee antaa määräykset tärinän ja runkomelun vähimmäistavoitetasoista. Koska kaavassa on määrätty julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on VTT:n suosituksen mukaisesti käytettävä runkomelutason tiukempaa raja-arvoa.

Ilmanlaatu

Kaavaselostuksen mukaan: "HSY:n ilmanlaatukartan mukaan kaava-alue on osittain Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueella." Ilmanlaatua ei ole käsitelty tarkemmin, eikä aineistosta selviä, miten ilmanlaatu on otettu huomioon kaavaratkaisussa. Kaavaratkaisua tulee täydentää tältä osin. Kaavassa on tarpeellista antaa määräykset tuloilman ottamisesta ja suodatuksesta, koska kaava-alue sijaitsee vilkasliikenteisen tien välittömässä läheisyydessä.

Jatkotoimenpiteet

Vantaa

Huomioiden lausunnossa esitetty Uudenmaan ELY-keskus esittää Vantaan kaupungille kaavasta pidettäväksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaista ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelua.

Vastine:
Viranomaisneuvottelu: Lausunnon lopussa ELY-keskus esittää maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelun pitämistä. Viranomaisneuvottelu pidettiin 8.6.2022. Viranomaisneuvottelussa käsiteltiin mm. luonnonympäristöön, liikenteeseen, meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun liittyviä suunnittelukysymyksiä.

Luontoympäristö: Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan liito-oravan ydinalueen säilyminen on huomioitu tarkentavin kaavamääräyksin ja täsmentämällä kaava-aineistoa. Liito-oravien elinympäristön turvaamiseksi on tarkennettu kaavamääräystä Tapahtumakujan kaakkoisreunaan osoitetun puurivin ja puuston säilyttämisen sekä liito-oravan ydinalueen läheisyyden osalta. Tapahtumakujan alueen läheisyydessä sijaitsevan liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys on huomioitu lisäämällä kaavamääräys matalasta aidasta/muurista, joka erottaa katu- ja metsäalueen. Tapahtumakujan lounaispäähän konsultin piirtämä kulkuyhteys etelään on poistettu kaava-aineistoista. Tapahtuma-areenan asemakaava ei koske alueen eteläpuolista osaa, eikä siten mahdollista kyseisen kulkuyhteyden rakentamista.

Liikenne: Kaavaa varten laadittuja liikenteellisiä selvityksiä on tarkennettu ja täydennetyt selvitykset on liitetty kaava-aineistoihin. Liikenneselvityksissä on tutkittu tapahtumien aikaisen autoliikenteen ennustetta ja toimivuutta keskittyen suurtapahtumiin ja huomioiden muun muassa kaavahankkeen vaikutukset Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) liikenteen toimivuuteen (WSP Finland Oy, 2022) ja laadittu katsojavirta-analyysiä (Ramboll Finland Oy, 2022).

Monitoimiareenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Tapahtumista on laadittu liikenteelliset toimivuustarkastelut ja laadittu jalankulkusimulointi. Tarkastelujen johtopäätöksinä todetaan, että tapahtuma-areenan tapahtumat sijoittuvat pääsääntöisesti viikonloppuihin tai arki-iltoihin. Suurtapahtumat ajoittuvat lauantai-iltoihin. Tarkastelussa on tutkittu lauantai illan 17000 katsoja urheilutapahtumaa ja 30000 katsojan konserttitapahtumaa ja niiden autoliikenteen määrää tapahtuma-areenan lähialueen katuverkolla. Johtopäätöksenä tarkastelussa on todettu, että tapahtuma-areenan tapahtumien aikainen autoliikenne ei heikennä alueen autoliikenteen verkon toimivuutta verrattuna normaalin arjen iltahuipputunnin liikennetilanteeseen. Tapahtumien aikana liikenneverkon muu liikenne on merkittävästi vähäisempää kuin arjen iltahuipputunnin aikana, eikä tapahtuman tuottama liikenne aiheuta normaalia arjen iltahuippua suurempaa liikennekuormitusta tie- ja katuverkolle.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Monitoimiareenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Eteläosaan ollaan suunnittelemassa myös toista sisäänkäyntiä areenalle mikä keventää katsojavirtoja pohjoispäässä. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa. Tapahtuma-areenan tapahtumat ajoittuvat pääosin iltoihin ja viikonloppuihin, jolloin liityntäpysäköintialueet ovat hyödynnettävissä Charter-autojen pysäköintiin ja seisottamiseen. Suurtapahtumien aikainen henkilöautojen pysäköinti järjestetään osittain kaava-alueen ulkopuolella erikseen vuokrattavilla etäpysäköintialueilla ja niistä järjestetään bussikuljetukset. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa tapahtuma-areenaa ja koko Kivistön keskustaa sekä liityntäpysäköintiä palveleva yhteinen 1000 autopaikan pysäköintilaitos Kivistön keskustaan.

Kivistön tapahtuma-areenan tapahtumalogistiikan pysäköintitarpeet, tavara- ja huoltoliikenne sekä ravintoloiden ja muiden liiketilojen pysäköinti on huomioitu suunnittelussa ja ne järjestetään Kivistön tapahtuma-areenan tontilla. Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintitilaan. Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 lisäautopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Keimolan palvelualuetta ei hyödynnetä tapahtuma-areenan tarpeisiin. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä ei ole erikoiskuljetusreittejä. Rakentamisen aikainen liikenne ja siihen liittyvä pysäköinti on osa jatkosuunnittelua, eikä se liity asemakaavoitusvaiheeseen.

Laajemmin kaavahankkeen vaikutuksia liikenteeseen on kuvattu selostuksen kohdassa *4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön, Liikenne.*

Meluntorjunta, tärinä ja ilmanlaatu: Määräyksiä ääneneristävyydestä, runkomelusta ja tärinän torjunnasta sekä tuloilmanotosta Vantaankoskentien puolelta, etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta on tarkennettu ja/tai lisätty. Tarkennetut ja lisätyt asemakaavamääräykset on lueteltu kohdassa tarkistukset.

Tarkistukset:
Seuraavia määräyksiä on tarkennettu ja/tai lisätty:

Luonnonympäristö:

- Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata toistaiseksi asemakaavoittamaton alue liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys huomioiden.

Meluntorjunta

- Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.

- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 25–30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.
- Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.

Rakentaminen rautatien läheisyydessä:

- Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.

Ilmanlaatu

- Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.

Lisäksi on laadittu jalankulkusimulointi (*Jalankulkusimulointi, Ramboll Finland Oy, 2022)* ja liikenneselvitystä on täydennetty erillisellä liitteellä (*Liikenneselvitys liite, WSP Finland, 2022)*, jotka on liitetty kaava-aineistoihin.

NRO 3
Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL) 5.4.2022

Lausunto:

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Hämeenlinnanväylän ja Vantaankoskentien välissä. Etelässä alue rajautuu kaavoittamattomaan metsäalueeseen. Etäisyys Kehäradan Kivistön asemalle on lyhimmillään noin 50 metriä. Alueen pinta-ala on noin 4 ha. Alueelle rakennettavalla monitoimiareenalla (Arena 3.3) tullaan järjestämään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Lisäksi Arenaan tulee hotelli, ravintola-, liike- ja toimistotilaa. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen.

Alueen joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset. Kehäradan junaliikenne on tiheää ja alueetta palvelee myös usea bussilinja.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on lausunut kannanottonaan 27.12.2019 seuraavaa:
”HSL pitää positiivisena asiana, että isoja ihmisjoukkoja palvelevia kohteita sijoitetaan joukkoliikenteen solmukohtaan. Kyseessä olevan hankkeen mittakaava on kuitenkin niin suuri ja sijainti verrattuna muihin vastaaviin areenoihin kaukana seudun painopisteestä, että kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden pitäminen korkealla tulee olemaan vaikeaa. Esimerkiksi kävellen ja pyöräillen alueen saavuttaa lähinnä Kivistön lähiseudulta, missä asuu varsin pieni osa seudun asukkaista. Juna- ja bussiliikenteen kapasiteetin riittävyys tulee varmistaa asemakaavoitusvaiheessa. HSL:n laatimissa hyvin alustavissa tarkasteluissa vaikuttaa siltä, että junaliikenteen kapasiteetin riittävyyden kanssa tulee olemaan ongelmia. Junaliikenteen kapasiteetin lisääminen – lisävuorot tai lisäyksiköt – vaatii tyypillisesti tiedon tarkasta lisäystarpeesta useita viikkoja etukäteen. Arkisin ruuhka-aikoina lisäyksiköitä ei ole mahdollista laittaa liikenteeseen kaluston vähäisyyden takia. Tapahtuma-areenan rakentamisen aikaiset haitat bussiterminaalin toiminnalle tulee minimoida. Tapahtuma-areena tulee väistämättä keräämään merkittävän määrän ajoneuvoliikennettä, jonka ohjaamiseen bussiliikennettä mahdollisimman vähän haittaavia reittejä pitkin tulee panostaa. Hankkeen taloudellinen kannattavuus tulee varmistaa. Jos kohde jää vajaakäytölle, tällöin menetetään Kivistön parhaimpiin kuuluva sijainti, jonka käytön tehokkuuteen tulee erityisesti panostaa. On myös erittäin tärkeätä saada areenaan liittyvälle paikoitushallille jatkuvaa käyttöä esimerkiksi vuorottaispysäköinnin avulla.”

Aiemmin lausutun lisäksi HSL haluaa korostaa, että bussiterminaalin täytyy olla esteittä bussien käytössä myös suurtapahtumia järjestettäessä. Lisäksi katsojavirtasimulointia olisi tarpeen tehdä myös kuvaamaan tapahtumien päättymisen jälkeistä aikaa, eli miten ihmisvirrat tapahtumien päätyttyä toimivat esimerkiksi juna-asemalle. HSL on edelleen mielellään mukana suunnitelmien edetessä.

Vastine:
Monitoimiareena sijaitsee logistisesti hyvien joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen liikenneyhteyksien äärellä. Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Kivistön asemasta ja linja-autoterminaalista. Kivistön aseman lisäksi linja-autoliikenteen lähimmät pysäkit sijaitsevat Vantaankoskentiellä ja Tikkurilantiellä.

Hämeenlinnanväylän linja-autopysäkit ovat n. 500 metrin päässä kaava-alueesta. Yleisesti maailmalla on nähtävissä trendi, jossa monitoimiareenat rakennetaan kaupungin ulkopuolelle hyvien joukkoliikenneyhteyksien päähän. Kaavamuutosalue sijaitsee korkean lento- ja liikennemelun alueella, eikä sovellu asuinrakentamiseen.

Junakapasiteetin lisäämisen tarvetta pystytään ennakoimaan, koska suurtapahtumat edellyttävät hyvin etupainoitteista suunnittelua ja siten tieto on mahdollista välittää HSL:lle hyvissä ajoin ennen tapahtumia. Tapahtumien huipputunnit ovat iltaisin ja viikonloppuisin, jolloin kalustopulaa ei pitäisi olla. Hankkeen tapahtumien liikennejärjestelyistä on tehty skenaariotarkasteluja ja tutkittu junien kapasiteetin riittävyyttä. Pienemmissä, esim. 5000 katsojan tapahtumissa, nykyinen junakapasiteetti riittää kaikkina tapahtuma-aikoina. Vaihtoehtona merkittävälle junien kapasiteetin lisäykselle on ottaa autojen etäpysäköinnistä tapahtuvien bussikuljetusten lisäksi järjestää kuljetuksia esim. pääradan ja rantaradan asemilta (Tikkurila, Leppävaara, Pasila) sekä tarvittaessa esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalta tai Helsingin päärautatieasemalta. Junakapasiteetin riittävyyden takia on tärkeä myös kehittää katsojia viivyttäviä ja houkuttelevia palveluita ennen ja jälkeen tapahtuman, jotta junat eivät ruuhkautuisi liikaa.

Suurtapahtumien aikana Vantaankoskentien autoliikenne voidaan sulkea. Joko bussiterminaalin liittymän ja Korundikadun kiertoliittymän välillä tai kokonaan Syväkiventien ja Korundikadun välillä. Jos koko katu suljetaan, on myös koko bussiterminaalin alue käytettävissä junia käyttäville katsojavirroille. Bussiliikenne täytyy tuolloin ohjata Syväkiventielle ja Keimolantielle.

Rakentamisen aikaiset haitat bussiterminaalille on mahdollista välttää ohjaamalla liikenne etelästä Kivistön liittymän kautta Tikkurilantielle ja edelleen Tikkurilantieltä Vantaankoskentielle ja kiertoliittymän kautta tontille. Pohjoiseen suuntautuva liikenne ohjataan Keimolanportin liittymän sijaan Kivistön liittymän kautta. Tällöin Vantaankoskentiellä kulkeva raskasliikenne ei häiritse bussiterminaalia ja bussiliikennettä sen enempää kuin muukaan Kivistön alueen rakentamisen liikenne. Häiriöt linja-autoterminaalin toiminnalle on vältettävissä.

Tapahtumien katsojavirroista on laadittu erillinen simulointi (*Jalankulkusimulointi*, Ramboll Finland Oy, 2022). Simuloinnin perusteella on tarkentunut mm. hankkeen sisäiset lippu- ja turvatarkastuksiin liittyvät tilatarpeet sekä sisäänkäyntialueen vaatima tilatarve. Mikäli suurimmissa tapahtumissa tarvitaan enemmän tilaa kuin hankkeen esittämä sisäänkäyntiaukio, voidaan Vantaankoskentie osittain sulkea autoliikenteeltä ja siten laajentaa jalankulkualueita. Tapahtumista poistuttaessa katsojilla on käytössään useita poistumisreittejä Areenalta mikä helpottaa katsojien poistumista.

Tarkistukset:

Jalankulkusimulointi (*Jalankulkusimulointi, Ramboll Finland Oy, 2022)* on liitetty kaava-aineistoihin.

NRO 4
Uudenmaan liitto, 6.4.2022
Lausunto:

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:

Ei vastinetta.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 5
Vantaan Energia Oy, 7.4.2022
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:

Kaavatyön yhteydessä on tehty yhteistyötä Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kanssa. Yhteistyössä laaditut alustavat suunnitelmat keski- ja pienjänniteverkon ja muuntamoiden sijoittumisesta alueelle on huomioitu kaavaehdotuksessa. Myös maakaapeleiden sijainti on huomioitu kaavaehdotuksessa.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 6
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 6.4.2022
Lausunto:

- Pelastusviranomainen varaa oikeuden lausua muutosehdotuksesta uudestaan lopullisten katsojavirtasimulointien valmistuttua. Nyt esitetyn aineiston perusteella katuosuuksien sulkeminen tulee todennäköisesti kyseessä myös pienempien kokoluokan tapahtumissa.
- Ajoyhteys Kivistön asematunneliin tulee säilyttää kaikissa olosuhteissa. Ajoväylän mitoitus tulee toteuttaa pelastuslaitoksen kalustolle sopivaksi ja reitti asematunnelille tulee turvata myös suurtapahtumien aikana
- Suurtapahtumien pysäköinti- ja liikennejärjestelyjen osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei tapahtuma-areenan lähialueella pelastustoiminnan ja ensihoidon toimintaedellytykset missään tilanteessa vaarannu
- Suljettavien katuosuuksien osalta- sekä sisäänkäyntien osalta tulee suunnittelussa huomioida ja kiinteillä rakenteilla estää väkijoukkoon ajamisen mahdollisuus
- Katuosuuksien sulkemisen mahdollisuus tulee mahdollistaa laajemmalle alueelle kuin nyt esitetylle Vantaankoskentielle. Etäohjattavien puomien, liikennevalojen ja opasteiden ja suljettavien katuosuuksien sulkutoimet tulee toteuttaa kiinteinä ei tapahtumakohtaisina tilapäisrakentein
- Asiakkaiden jättö- ja noutopaikat tulee osoittaa muualta silloin kun katuosuuksia Areenan edessä on suljettu
- Ympäröivillä katualueilla tulee huomioida pelastuslaitoksen operatiivisen toiminnan turvaaminen riittävillä nostopaikoilla
- Pelastusviranomainen pitää saapumiseen liittyviä laskelmia liian optimistisina. Pyydämme, että esitetään arvot silloin kun 75 % saapuu viimeisen tunnin aikana ja samoin poistumisen laskelmat kun 75–95 % poistuu yhtäaikaisesti
- Alueelle tulee toteuttaa pelastustoimelle riittävä sammutusvesi Vantaan kaupungin - ja Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen sammutusvesisuunnitelmien mukaisesti
- Pelastusviranomainen vahvasti suosittelee, että asemakaavamuutosehdotuksesta ja sen liiteaineistosta pyydetään Turvallisuus- ja kemikaaliviraston Tukesin lausunto Kuluttajaturvallisuuden valvontayksiköstä ylitarkastaja Kari Koposelta

Vastine:

Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen lausunnossa esitetyt asiat otetaan huomioon tapahtuma-areenan jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelussa ajoyhteys Kivistön asematunneliin turvataan. Lisäksi jatkosuunnittelussa huomioidaan, että pelastuslaitoksen operatiivinen toiminta turvataan kaikissa tilanteissa.

Kivistön tapahtuma-areenan katsojavirroista on laadittu erillinen simulointi (Kivistön Areenan jalankulkusimulointi, Ramboll Oy, 2022) asemakaavan ehdotusvaiheen jälkeen. Simuloinnin perusteella on tarkentunut mm. hankkeen sisäiset lippu- ja turvatarkastuksiin liittyvät tilatarpeet sekä sisäänkäyntialueen vaatima tilatarve. Mikäli suurimmissa tapahtumissa tarvitaan enemmän tilaa kuin hankkeen esittämä sisäänkäyntiaukio, voidaan Vantaankoskentie osittain sulkea autoliikenteeltä ja siten laajentaa jalankulkualueita. Tapahtumista poistuttaessa katsojilla on käytössään useita poistumisreittejä Areenalta mikä helpottaa katsojien poistumista.

Laajemmin kaavahankkeen vaikutuksia liikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen on kuvattu selostuksen kohdassa *4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön, Liikenne.*

Tukesilta on pyydetty lausuntoa kaava-aineistosta. Tukes ilmoitti (17.3.2022), että heillä ei ole lausuttavaa. Tukesin lausunto on nähtävillä tässä koontiaineistossa (Lausunto NRO 1).

Tarkistukset:

Kaava-aineistoja on täydennetty jalankulkusimuloinnilla (*Kivistön Areenan jalankulkusimulointi, Ramboll Oy, 2022*).

NRO 7
Väylävirasto, 6.4.2022

Lausunto:

Väylävirasto on tutustunut asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden sekä liikennejärjestelmän näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Hämeenlinnanväylän ja Vantaankoskentien välissä. Etelässä alue rajautuu kaavoittamattomaan metsäalueeseen. Etäisyys Kehäradan Kivistön asemalle on lyhimmillään noin 50 metriä. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mandollistaa Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola-, liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Kaavamuutoksen sallima rakennusoikeus on yhteensä 64 800 k-m2. Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m2 ja hotellin 13 000 k-m2. Lisäksi sallitaan maanalaisen pysäköinti- ja huoltotilan rakentaminen.

Radan läheisyyteen rakentaminen
Rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Lähtökohtaisesti radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla sekä rakennettavissa että kunnossapidettävissä täysin korttelialueen puolelta ja lisäksi on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet rakennusten rakentamiseen, käyttöön sekä kunnossapitoon. Kaikki rautatiealueelta tehtävät rakennusten rakentamisen ja elinkaaren aikaiset toimenpiteet ovat mahdollisia vain Väyläviraston kanssa tehtävän sopimuksen perusteella (ratalaki 36 §).

Radan stabiliteetti
Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain (2.2.2007/110) 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle reunimmaisen raiteen keskilinjasta. Suoja-aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset, joiden mukaan em. alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Myös suoja-alueen ulkopuolella tehtävinä töillä voi olla haitallisia vaikutuksia radan rakenteisiin. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä, louhimista) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat, selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava rakennusten suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. Lisäksi mahdolliset louhinnat tulee suunnitella ja toteuttaa Väyläviraston louhintaohjeen mukaisesti (Louhintatyöt rautatien läheisyydessä, Liikenneviraston ohjeita 23/2013).

Sähkörata
Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa

vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista (myös sähköratapylväässä sijaitsevasta paluujohtimesta) ja työkoneiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista.

Rakennusten jatkosuunnittelussa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet uudisrakennusten rakentamiseen ja kunnossapitoon (mm. nostokaluston käyttö). Sähköradan osalta on noudatettava seuraavia ohjeita (tai niiden kulloinkin voimassa olevia uusimpia versioita):
Sähkörataohjeet (Liikenneviraston ohjeita 7/2016) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2016-07_sahkorataohjeet_web.pdf, Ratatekniset ohjeet osa 5 Sähköistetty rata (Liikenneviraston ohjeita 23/2018) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-23_rato5_web.pdf ja Rautatiealueelle tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitussuunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 3/2010) https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo 2010-13 rautatiealueelle tulevien web.pdf.

Rautatien huolto- ja pelastustie
Asemakaavan suunnittelualueella sijaitsee nykyinen huolto- ja pelastustieyhteys Kivistön aseman laiturialueelle. Asemakaavan toteuttaminen edellyttää kyseisen tieyhteyden siirtämistä. Asemakaavaehdotuksessa korjaava sijainti huolto- ja pelastustieyhteydelle on osoitettu ajo-merkinnällä korttelin länsireunaan. Väylävirasto ei näe estettä tieyhteyden siirrolle. Korvaavan tieyhteyden osalta on kuitenkin hyvä varmistaa, että sen mitoitus on riittävä laiturialueelle (pelastuslaitoksen raskaat ajoneuvot) tai ratakiskoille liikennöiville (esim. kaksipyöräkaivinkone) ajoneuvoille. Lisäksi Väylävirasto muistuttaa, että tieyhteyden tulee olla käytettävissä 24/7 eikä tieyhteyttä voida siten sulkea korttelialueen rakennusten elinkaarenaikaisten kunnossapitotöiden ajaksi.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä
Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavatyön yhteydessä on laadittu selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoitettu niiden pohjalta tarvittavia kaavamääräyksiä haittojen torjumiseksi.

Asemakaavan yhteydessä laaditun tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella runkomelutasot tulevat ylittämään hotellin majoitustiloissa VTT:n suositusarvot, mikäli rakennukseen ei toteuteta runkomelueristystä. Väylävirasto korostaa runkomelueristyksen suunnittelemisen ja toteuttamisen tarvetta kaavassa osoitettuun hotellirakennukseen.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Maantiet
Väylävirasto pitää vakavana puutteena sitä, että kaavahankkeen vaikutuksia Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) liikenteen toimivuuteen ei ole kaava-aineistossa lainkaan käsitelty. Valtatie 3 kuuluu asetuksen maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta mukaiseen pääväyläverkkoon (palvelutasoluokka I). Tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Kattavamman lausunnon maanteiden osalta antaa Uudenmaan ELY-keskus.

Vastine:

Radan läheisyyteen rakentaminen: Tapahtuma-areenan jatkosuunnittelussa ja rakentamisvaiheessa huomioidaan Kehäradan läheisyyteen rakentaminen. Tämä varmistetaan uudella kaavamääräyksellä, jossa todetaan, ettei rautatien läheisyyteen asemakaavoitettava rakentamista saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.

Radan stabiliteetti, sähkörata ja rautatien huolto- ja pelastustie: Tapahtuma-areenan jatkosuunnittelussa huomioidaan lausunnossa mainitut rautatien suoja-alueet, sähköradan turvallisuusetäisyydet sekä rautatien huolto- ja pelastustien käytettävyys kaikkina aikoina.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä: Väyläviraston lausunnon vuoksi määräyksiä melu-, runkomelu- ja tärinähaitoista on tarkennettu. Määräysten tarkennukset on esitetty kohdassa tarkistukset.

Maantiet: Kaavaa varten laadittuja liikenteellisiä selvityksiä on tarkennettu ja täydennetyt selvitykset on liitetty kaava-aineistoihin. Liikenneselvityksissä on tutkittu tapahtumien aikaisen autoliikenteen ennustetta ja toimivuutta keskittyen suurtapahtumiin ja huomioiden muun muassa kaavahankkeen vaikutukset Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) liikenteen toimivuuteen (WSP Finland Oy, 2022) ja laadittu katsojavirta-analyysiä (Ramboll Finland Oy, 2022).

Tarkistukset:

Seuraavia määräyksiä on tarkennettu ja/tai lisätty:

- Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 25–30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan

tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.

- Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.
- Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.

Lisäksi on laadittu jalankulkusimulointi *(Jalankulkusimulointi, Ramboll Finland Oy, 2022*) ja liikenneselvitystä on täydennetty erillisellä liitteellä (*Liikenneselvitys liite, WSP Finland Oy, 2022)*, jotka on liitetty kaava-aineistoihin.

NRO 8
Finavia, 7.4.2022

Lausunto:

Asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola-, liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Lisäksi sallitaan maanalaisen pysäköinti- ja huoltotilan rakentaminen.

Tie- ja raideliikenteen melun vuoksi hotellin eteläpuolen julkisivulle edellytetään 36 dB ja Hämeenlinnanväylän puolella 41 dB ääneneristävyyttä. Muilla sivuilla ääneneristävyysvaatimus vaihtelee alle 30 dB tasosta 39 dB tasoon. Lentokonemelu kohdistuu kohteessa voimakkaimmin rakennusten etelä- ja länsipuolen julkisivuihin, joten tiemelun vuoksi asetut ääneneristävyystoimenpiteet soveltuvat hyvin myös tämän osalta. Helsinki-Vantaan lentoasemalta kiitotieltä 22R pohjoiseen nousevien koneiden osalta melua kohdistuu myös rakennusten itäpuolen julkisivuun, joten Finavia katsoo, että esitettyä 31–33 dB ääneneristävyysvaatimuksen tiukentamista tulisi tarpeen mukaan tarkastella tämän pohjalta. Tapahtuma-areenan tapahtumien saapumisen ja poistumisen kulkumuoto perustuu joukkoliikenteeseen, erityisesti kehäradan junayhteyksiin. Finavia katsoo, että suurten tapahtumien järjestelyissä on huomioitava lentoaseman saavutettavuus, jota ei saa heikentää. Finavia muistuttaa, että suurten iltatapahtumien päättymisajankohta sijoittunee lentoaseman vilkkaan liikenteen ajankohtaan (noin klo 22–23). Tämän vuoksi Finavia katsoo, että mahdollisten isojen tapahtumien järjestämisen yhteydessä on pohdittava menetelmiä ja tiedottamisen tapoja, joilla lentoasemalle saapuvan ja sieltä poistuvan liikenteen sujuvuus ja aikataulujen pitävyys turvataan.

Vastine:

Kaavamääräyksiä on tarkennettu majoitushuoneiden ääneneristävyysvaatimusten osalta. Määräyksen tarkennus on esitetty kohdassa tarkistukset.

Finavia toteaa, että suurien tapahtumien yhteydessä on huomioitava lentoaseman saavutettavuus. Suurten tapahtumien yhteydessä junakapasiteetin lisäämisen tarvetta pystytään ennakoimaan, koska suurtapahtumat edellyttävät hyvin etupainotteista suunnittelua ja siten tieto on mahdollista välittää HSL:lle hyvissä ajoin ennen tapahtumia. Tapahtumien huipputunnit ovat iltaisin ja viikonloppuisin, jolloin kalustopulaa ei pitäisi olla. Hankkeen tapahtumien liikennejärjestelyistä on tehty skenaariotarkasteluja ja tutkittu junien kapasiteetin riittävyyttä. Pienemmissä, esim. 5000 katsojan tapahtumissa, nykyinen junakapasiteetti riittää kaikkina tapahtuma-aikoina. Junakapasiteetin riittävyyden takia on tärkeä myös kehittää katsojia viivyttäviä ja houkuttelevia palveluita ennen ja jälkeen tapahtuman, jotta junat eivät ruuhkautuisi liikaa.

Lentoaseman saavutettavuus joukkoliikenteellä kaikkina aikoina huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Tarkistukset:

Määräyksiä on tarkennettu seuraavasti:

- Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.

Voting Details

Meeting: Kaupunginvaltuuston kokous 19.12.2022

Agenda name: Asia 19 Asemakaava ja asemakaavamuutos 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena

Vote name: JAA= kaupunginhallituksen esitys EI= valtuutettu Valtasen muutosesitys

Vote start: 19.12.2022 21.01.21

Vote stop: 19.12.2022 21.02.08

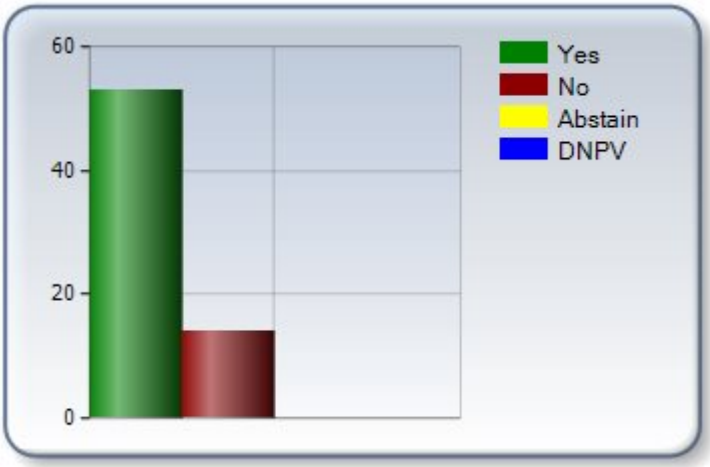
Total Voting Results

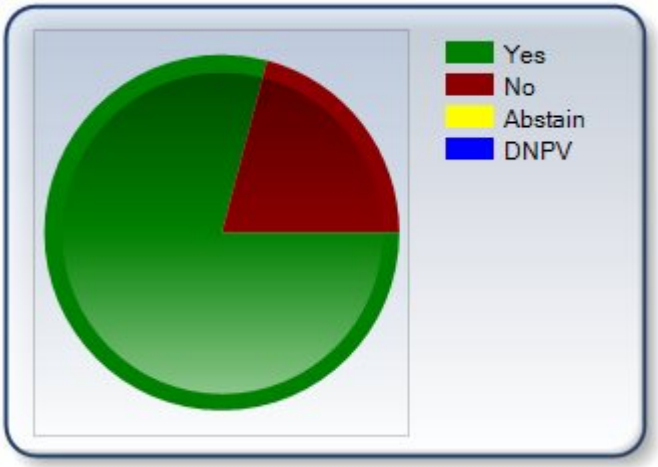
Participants:

Paikalla	67	

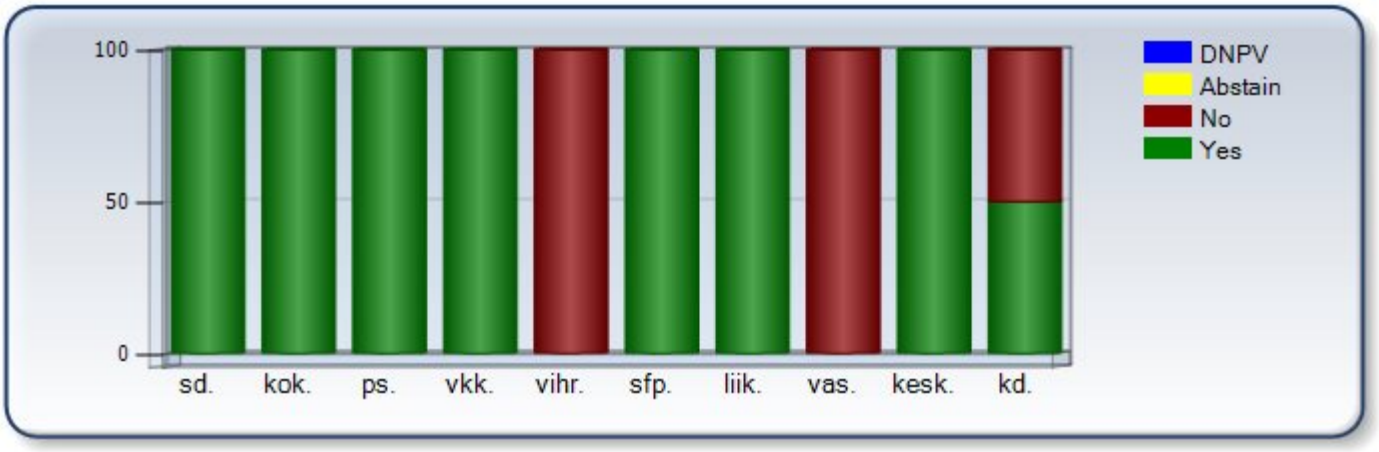
Votes:

JAA	53	79,1%
EI	14	20,9%
TYHJÄ	0	0%
DNPV	0	0%





Group Voting Results



kd.

JAA	1
EI	1
TYHJÄ	0
DNPV	0

kesk.

JAA	2
EI	0
TYHJÄ	0
DNPV	0

kok.

JAA	18
EI	0
TYHJÄ	0
DNPV	0

liik.

JAA	2
EI	0
TYHJÄ	0
DNPV	0

ps.

JAA	11
EI	0
TYHJÄ	0
DNPV	0

sd.	
JAA	16
EI	0
TYHJÄ	0
DNPV	0

sfp.	
JAA	2
EI	0
TYHJÄ	0
DNPV	0

vas.	
JAA	0
EI	4
TYHJÄ	0
DNPV	0

vihr.	
JAA	0
EI	9
TYHJÄ	0
DNPV	0

vkk.	
JAA	1
EI	0
TYHJÄ	0
DNPV	0

Individual Voting Results

JAA	
Abdi	sd.
Ahokas	kok.
al-Taee	sd.
Aura	kok.
Dehghan	vkk.
Eklund	sd.
el Issaoui	sd.
Hakala	kok.
Hall	sd.
Hartikainen	ps.
Heikkinen	ps.
Iivarinen	kok.
Järä	ps.
Jääskeläinen	kd.
Kaiju	kok.
Kaira	kok.
Kanerva	kok.
Karhu	ps.
Karlsson	sfp.
Kaukola	sd.
Kiljunen	sd.
Kivimäki	kok.
Kähärä	sd.
Kärki	ps.
Kärkkäinen	kok.
Lehmuskallio	kok.
Letto	sd.
Lindtman	sd.
Lundell	ps.
Luokkala	kesk.
Nevala	kok.
Niikko	ps.
Norres	kok.
Nummela	liik.
Orlando	kok.
Orpana	kok.
Phull	kok.
Raja-Aho	kok.
Rokkanen	kok.
Räsänen	sd.
Saimen	ps.
Sainio	sd.
Siniketo-Pietilä	kok.
Stirkkinen	sd.

Suoniemi	ps.
Särkelä	sd.
Tahvanainen	sd.
Tamminen	sd.
Tikkanen	kesk.
Vacker	liik.
Virkamäki	ps.
Weckman	ps.
Åstrand	sfp.

EI	
Demiri	vas.
Friman	vihr.
Kaimio	vihr.
Kauppinen	vihr.
Norrena	vihr.
Nykyri	vas.
Rautavaara	vihr.
Rämö	vihr.
Saramo	vas.
Sillanpää	vas.
Tawasoli	vihr.
Tuomela	kd.
Valtanen	vihr.
Viilo	vihr.

16 § **Yhteistyösopimus ja esisopimus kiinteistökaupasta - Jokiniemi ja Varia/ Helsingin seurakuntayhtymä ja Vantaan seurakuntayhtymä**

VD/48/10.00.01.05/2023

TeA/AK/TH/AVP/MT

Yhteistyösopimuksella sovitetaan yhteen seurakuntayhtymien tavoite käynnistää ja saattaa voimaan Jokiniemen kaupunginosassa omistamansa Räckhals nimisen tilan 92- 407-13-7 noin 17,3 ha suuruisen määräalan asemakaavoitus ja kaupungin tavoite ostaa ammattiopisto Varian Hiekkaharjun toimipisteen tontti 92-62-304-2.

Yhteistyösopimuksella sovitaan maankäytön suunnittelu- ja toteuttamisyhteistyöstä, kehittämisen tavoitteista, yleispiirteisen suunnittelun käynnistämisestä, maankäyttösopimusten ja maanluovutusten periaatteista ja toteuttamiseen tähtäävien asemakaavojen muutosten vaiheittaisesta käynnistämisestä sekä niiden edellyttämästä kunnallistekniikan rakentamissopimusten periaatteista. Sopimuskokonaisuuteen kuluu myös esisopimus kiinteistökaupasta, joka koskee seurakuntayhtymien omistamaa ammattiopisto Varian Hiekkaharjun toimipisteen tonttia 92-62-304-2.

A. YHTEISTYÖSOPIMUS

Yhteistyösopimuksen tausta ja tarkoitus

Syksyllä 2022 päivitetyn Vantaan maa- ja asuntopoliittisien linjauksien toimenpiteeksi on kirjattu ”Kaavoitamme ensisijaisesti kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita edistäviä alueita sekä asemakaavoitettuja täydennysrakentamisalueita. Yksityisten maanomistajien kaavoitushankkeita edistetään, kun ne tukevat tiivistyvän kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita”.

Seurakuntayhtymien omistamasta Räckhals –nimisestä tilasta 92-407-13-7 on Vantaan yleiskaavassa 2020 noin 17,3 ha alue merkitty asuinalueeksi (A) Jokiniemen kaupunginosassa. Alueella ei ole asemakaavaa, mutta seurakuntayhtymät ovat esittäneet toiveen, että alue voitaisiin ottaa asemakaavoitettavaksi. Alue on esitetty liitteessä A1 sopimusalueena.

Seurakuntayhtymät omistavat myös Jokiniemen kaupunginosassa opetustoimintaa palveleva rakennusten korttelialueen tontin 92-62-304-2. Tontti 92-62-304-2 on vuokrattu Vantaan kaupungille 30 vuodeksi alkaen 28.4.2004, ja tontilla toimii Vantaan ammattiopisto Varian Hiekkaharjun toimipiste. Kaupunki on esittänyt seurakuntayhtymille ostotarjouksen tontista. Ammattiopiston rakennusten merkittävä peruskorjaus on alkamassa perustuen vuonna 2021 tehtyyn tarveselvitykseen ja hankesuunnitteluun. Seurakuntayhtymät pääsääntöisesti vuokraavat maa-alueitaan, mutta myyvät niitä vain erityistapauksissa.

Yhteistyösopimuksella sovitetaan yhteen seurakuntayhtymien tavoite käynnistää ja saattaa voimaan sopimusalueen asemakaavoitus vaiheittain ja kaupungin tavoite ostaa ammattiopisto Varian Hiekkaharjun toimipisteen tontti 92-62-304-2.

Yhteistyösopimuksella sovitaan sopimusalueen maankäytön suunnittelu- ja toteuttamisyhteistyöstä, kehittämisen tavoitteista, yleispiirteisen suunnittelun käynnistämisestä, maankäyttösopimusten ja maanluovutusten periaatteista ja toteuttamiseen tähtäävien asemakaavojen muutosten vaiheittaisesta käynnistämisestä sekä niiden edellyttämästä kunnallistekniikan rakentamissopimusten periaatteista.

Sopimuskokonaisuuteen kuluu myös esisopimus kiinteistökaupasta. Esisopimus koskee sopimusalueen länsipuolella sijaitsevaa opetustoimintaa palvelevaa rakennusten korttelialuetta (YO), joka muodostuu seurakuntayhtymien omistamasta kiinteistöstä 92-62-304-2. Lopullinen kiinteistökauppa toteutuu mikäli sopimusalueelle saadaan asemakaavoitettua vähintään 35 000 k-m2 asuinrakennusoikeutta. Kiinteistöä koskee kaupungin ja seurakuntayhtymien välinen 30 vuoden maanvuokrasopimus alkaen 28.4.2004.

Sopimusalue
Sopimusalueen muodostaa Seurakuntayhtymien Vantaan Jokiniemen kaupunginosassa omistama noin 17,3 ha suuruinen määräala Räckhals nimisestä tilasta 92- 407-13-7. Sopimusalue on viljelyskäytössä olevaa peltoaluetta, joka rajautuu idässä Rekolanojaan ja etelässä pientaloalueeseen. Sopimusalueella ei ole asemakaavaa. Vantaan yleiskaavassa 2020 sopimusalue on osoitettu merkinnällä A asuinalueeksi, joka varataan monipuoliseen asumiseen. Sopimusalue on esitetty liitteessä A1.

Suunnittelun lähtökohdat, asemakaavoitus ja toteutusaikataulu
Vantaan yleiskaavassa 2020 (KV 25.1.2021) sopimusalue on osoitettu merkinnällä A asuinalueeksi, joka varataan monipuoliseen asumiseen. Hiekkaharjun aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Liite A1 Ote Vantaan yleiskaavasta 2020.

Osapuolten tavoitteena on käynnistää ja saattaa voimaan sopimusalueen asemakaavoitus vaiheittain. Sopimusalueen kokonaissuunnittelua ja asemakaavoitusta edistetään yhteistyössä seuraavasti:
Suunnittelun käynnistäminen ja vaihtoehtoisten suunnitteluratkaisuiden laadinta käynnistetään yhteistyössä aikaisintaan vuonna 2023. Sopimusalueen kehittämisessä edetään joko arkkitehtisuunnittelukilpailun tai rinnakkaistoimeksiannon kautta, jotta voidaan tarkastella monipuolisesti erilaisia konseptivaihtoehtoja ennen tarkempaa kaavasuunnittelua.

Alueen asemakaavoitus käynnistetään yhteistyössä aikaisintaan vuonna 2024. Osapuolten tavoitteena on, että alueelle laaditaan yksi koko alueen kattava asemakaavaluonnos, joka pohjautuu vaihtoehtotarkasteluiden kautta parhaaksi arvioituun suunnitteluratkaisuun tai kilpailuehdotukseen kehittäen siinä tehtyjä ratkaisuja edelleen. Osapuolten tavoitteena on lähimmäksi Hiekkaharjun asemaa sijoittuvien tehokkaampien alueiden kaavoittaminen ensimmäisessä vaiheessa siten, että ensimmäinen vaihe tuottaisi vähintään 35 000 k-m^2 asuinrakennusoikeutta sekä laajentuvalle asemanseudulle tarpeelliset kaupalliset ja muut palvelut. Tämän jälkeen asemakaavoitusta jatketaan tarkoituksenmukaisin rajauksin sopimusalueen asemakaavoittamattomien alueiden osalta.

Laadittaviin asemakaavojen muutoksiin liittyvä kunnallistekniikka ja maankäyttösopimukset
Ennen laadittavien asemakaavojen voimaantuloa osapuolet sitoutuvat tekemään kutakin kaava-aluetta koskevat yksityiskohtaisen maankäyttösopimuksen. Näillä sopimuksilla osapuolet sopivat mm. seuraavaa:

Maankäyttösopimuksissa määritellyllä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisesta aiheutuvien kustannusten korvauksella kaupunki toteuttaa sopimusaluetta palvelevien asemakaavojen mukaisen kunnallistekniikan. Kunnallistekniikan toteuttamisen aikatauluista sovitaan tarkemmin maankäyttösopimuksiin kuuluvissa kunnallistekniikan rakentamissopimuksissa.

Seurakuntayhtymät sitoutuvat tulevissa asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa suorittamaan kaupungille Kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisen maankäyttökorvauksen. Tällä hetkellä asuntotonttien osalta peritään aina 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta. Maankäyttökorvaus suoritetaan joko maa-alueiden luovutuksena tai rahana osapuolten yhdessä sopimalla tavalla.

Osapuolet sitoutuvat toteuttamaan sopimusalueelle monipuolista asuntotuotantoa. Kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti asuntojen rahoitus- ja hallintamuotojakaumaa sekä huoneistotyyppijakaumaa tullaan säätelemään kuhunkin asemakaavaan tai asemakaavamuutokseen liittyvässä maankäyttösopimuksessa kulloinkin voimassa olevien maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti.

Seurakuntayhtymät sitoutuvat luovuttamaan kaupungille vastikkeetta tulevissa asemakaavoissa osoitetut sopimusaluetta palvelevan katu- ja yhdyskuntateknisen huollon alueet sekä yhden yleisten rakennusten tontin. Kaupungilla on mahdollisuus sijoittaa edellä mainitun tontin lisäksi myös muita aluetta palvelevia julkisia palveluita alueelle. Maanluovutukset tehdään asemakaavojen ja asemakaavamuutosten mukaisesti tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina. Seurakuntayhtymät sitoutuvat myymään kaupungille sopimusalueelle tulevissa asemakaavoissa osoitetut virkistys ja puistoalueet 3 € /m^2.

B. ESISOPIMUS KIINTEISTÖN KAUPASTA

Vantaan seurakuntayhtymä ja Helsingin seurakuntayhtymät myyvät Vantaan kaupungille Jokiniemen kaupunginosassa sijaitsevan kiinteistön, kiinteistötunnus 92-62-304-2. Kiinteistön pinta-ala on kiinteistörekisteriotteen mukaan 44 222 m^2. Kiinteistön asemakaavamerkintä on opetustoimintaa palveleva rakennusten korttelialue (YO). Kiinteistöön kohdistuva rakennusoikeus on 30 500 k-m^2. Kiinteistö 92-62-304-2 on vuokrattu Vantaan kaupungille 30 vuodeksi alkaen 28.4.2004, ja tontilla toimii Vantaan ammattiopisto Varian Hiekkaharjun toimipiste. Kiinteistö on merkitty karttaliitteeseen B1.

Kauppahinta on **8 115 000** euroa. Kauppahinnan perusteena ovat kaupungin sekä seurakuntayhtymien vuonna 11/2021 ja 3/2022 tilaamat selvitykset kiinteistön markkina-arvosta. Kauppahinta sidotaan elinkustannusindeksiin (1951/10=100).

Lopullisen kiinteistökaupan tekemisen ehtona on, että Vantaan kaupungin sekä Vantaan seurakuntayhtymän ja Helsingin seurakuntayhtymän välisessä yhteistyösopimuksessa määritellylle sopimusalueelle (n. 17,3 ha määräala tilasta 92-407-13-7) on saatu asemakaavoitettua vähintään 35 000 k-m^2 asuinrakennusoikeutta.

Toimivalta yhteistyösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 8 § 1 kohdan 37 mukaan kaupunginhallitus päättää maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista kehittämiskorvauksista.

Kaupunkitilalautakunta 18.1.2023 § 6

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Vantaan seurakuntayhtymän ja Helsingin seurakuntayhtymän kanssa liitteenä olevan yhteistyösopimuksen ja esisopimuksen kiinteistökaupasta, ja
b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan yhteistyösopimuksen, esisopimuksen kiinteistökaupasta ja lopullisen kiinteistön kauppakirjan sekä tekemään sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 16

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Vantaan seurakuntayhtymän ja Helsingin seurakuntayhtymän kanssa liitteenä olevan yhteistyösopimuksen ja esisopimuksen kiinteistökaupasta, ja
b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan yhteistyösopimuksen, esisopimuksen kiinteistökaupasta ja lopullisen kiinteistön kauppakirjan sekä tekemään sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- A. Yhteistyösopimus ja B. Esisopimus kiinteistön kaupasta – Jokiniemi ja Varia / Vantaan seurakuntayhtymä ja Helsingin seurakuntayhtymä
- Liite A1: Sopimusalue, ote Vantaan yleiskaavasta 2020 (KV 25.1.2021)
- Liite A2: Arkkitehtuurikilpailun kulurakenne
- Liite B1: Kartta kaupan kohteesta

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh 040 733 7447,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

A. YHTEISTYÖSOPIMUS JA B. ESISOPIMUS KIINTEISTÖKAUPASTA - Jokiniemi ja Varia

VANTAAN KAUPUNKI / VANTAAN SEURAKUNTAYHTYMÄ JA HELSINGIN SEURAKUNTAYHTYMÄ

9.12 2022

A. YHTEISTYÖSOPIMUS

1. Osapuolet

1.1 Vantaan kaupunki (Y: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä **”Kaupunki”**)

1.2 Vantaan seurakuntayhtymä (Y: 0202774-1)
PL 56
01301 Vantaa

1.3 Helsingin seurakuntayhtymä - Helsingfors Kyrkliga Samfällighet (Y: 0201242-7)
Kolmas linja 22 B
00530 Helsinki

(jäljempänä 1.2 ja 1.3 yhdessä **”Seurakuntayhtymät”**)

2. Sopimusalue

Sopimusalueen muodostaa Seurakuntayhtymien Vantaan Jokiniemen kaupunginosassa omistama noin 17,3 ha suuruinen määräala Räckhals nimisestä tilasta 92- 407-13-7 (jäljempänä **”Sopimusalue”**). Sopimusalue on viljelyskäytössä olevaa peltoaluetta, joka rajautuu idässä Rekolanojaan ja etelässä pientaloalueeseen. Sopimusalueella ei ole asemakaavaa. Sopimusalue on esitetty liitekartassa A1.

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuluu myös esisopimus kiinteistökaupasta. Esisopimus koskee Sopimusalueen länsipuolella sijaitsevaa opetustoimintaa palvelevaa rakennusten korttelialuetta (YO), joka muodostuu Seurakuntayhtymien omistamasta kiinteistöstä 92-62-304-2. Kiinteistöä koskee Kaupungin ja Seurakuntayhtymien välinen 30 vuoden maanvuokrasopimus alkaen 28.4.2004.

3. Sopimuksen tausta ja tarkoitus

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset (jäljempänä ”**MAPO**”) on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.6.2018. MAPOn linjauksia on päivitetty syksyllä 2022 valtuustoryhmille tehdyn kyselyn vastausten pohjalta. Päivitetyn MAPO:n 2. päämäärän ”Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen”

toimenpiteeksi on kirjattu Kaavoitamme ensisijaisesti kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita edistäviä alueita sekä asemakaavoitettuja täydennysrakentamisalueita. Yksityisten maanomistajien kaavoitushankkeita edistetään, kun ne tukevat tiivistyvän kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita

Seurakuntayhtymien omistamasta Räckhals –nimisestä tilasta 92-407-13-7 on Vantaan yleiskaavassa 2020 (KV 25.1.2021) noin 17,3 ha alue merkitty Asuinalueeksi (A) Jokiniemen kaupunginosassa. Alueella ei ole asemakaavaa, mutta Seurakuntayhtymät ovat esittäneet toiveen, että alue voitaisiin ottaa asemakaavoitettavaksi. Alue on esitetty liitteessä 1 Sopimusalueena.

Seurakuntayhtymät omistavat Jokiniemen kaupunginosassa Opetustoimintaa palveleva rakennusten korttelialueen tontin 92-62-304-2, jossa myös suojeltava rakennus (YO, sr-5). Vantaan yleiskaavassa 2020 em. tontti on palveluiden ja hallinnon aluetta (P). Tontti 92-62-304-2 on vuokrattu Vantaan kaupungille 30 vuodeksi alkaen 28.4.2004, ja tontilla toimii Vantaan ammattiopisto Varian Hiekkaharjun toimipiste. Kaupunki on esittänyt seurakuntayhtymille ostotarjouksen tontista. Ammattiopiston rakennusten merkittävä peruskorjaus on alkamassa perustuen vuonna 2021 tehtyyn tarveselvitykseen ja hankesuunnitteluun. Seurakuntayhtymät pääsääntöisesti vuokraavat maa-alueitaan, mutta myyvät niitä vain erityistapauksissa.

Tällä yhteistyösopimuksella sovitetaan yhteen Seurakuntayhtymien tavoite käynnistää ja saattaa voimaan Sopimusalueen asemakaavoitus vaiheittain ja Kaupungin tavoite ostaa ammattiopisto Varian Hiekkaharjun toimipisteen tontti 92-62-304-2.

Yhteistyösopimuksella sovitaan Sopimusalueen maankäytön suunnittelu- ja toteuttamisyhteistyöstä, Sopimusalueen kehittämisen tavoitteista, Sopimusalueen yleispiirteisen suunnittelun käynnistämisestä, maankäyttösopimusten ja maanluovutusten periaatteista ja toteuttamiseen tähtäävien asemakaavojen muutosten vaiheittaisesta käynnistämisestä sekä niiden edellyttämästä kunnallistekniikan rakentamissopimusten periaatteista.

Esisopimus kiinteistön kaupasta koskee Sopimusalueen länsipuolella sijaitsevaa opetustoimintaa palvelevaa rakennusten korttelialuetta (YO), joka muodostuu kiinteistöstä 92-62-304-2. Lopullinen kiinteistökauppa toteutuu mikäli Sopimusalueelle saadaan asemakaavoitettua vähintään 35 000 k-m2 asuinrakennusoikeutta. Kiinteistökaupan esisopimus sisältyy sopimukseen.

Osapuolet vastaavat kaikissa tapauksissa tähän sopimuskokonaisuuteen liittyvistä omista kustannuksistaan.

4. Suunnittelun lähtökohdat

Vantaan uusi yleiskaava (Yleiskaava 2020, KV 25.1.2021) koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Vantaan yleiskaavassa 2020 (KV 25.1.2021) Sopimusalue on osoitettu merkinnällä A asuinalueeksi, joka varataan monipuoliseen asumiseen. Alueen länsiosa on joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuvaa kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Asemanseudulla parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta. Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Alueelle saa sijoittaa asuinympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Hulevesien muodostumista on pyrittävä ehkäisemään ja muodostuvat hulevedet on viivytettävä. Asemakaavoituksessa tulee edistää energiatehokkuutta ja uusiutuvan energian hyödyntämistä.

Sopimusaluetta rajaa pohjoisessa ja idässä maisemallisesti arvokas alue, urheilu- ja virkistyspalvelujen alue VU, lähivirkistysalue VL, ekologinen runkoyhteys ja ohjeellinen ulkoilureitti, etelässä asuinalue A ja lännessä virkistysalueita yhdistävä virkistysalueyhteys sekä palveluiden ja hallinnon alue. Hiekkaharjun aseman kupeessa sopimusalueen läheisyydessä sijaitsee kaupunkikeskustan asuinalue AC. Alueen pohjoisrajalla virtaava puro *Rekolanoja* on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, jonka suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen. Yleiskaavan mukaan purot tulee lähtökohtaisesti säilyttää vesipinnoiltaan avoimina ja reuna-alueen kasvillisuudeltaan avoimina. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia, kuinka leveä rakentamaton alue puron varrelle jätetään. Puron viherkäytävä tulee toteuttaa mahdollisimman leveänä.

Edellä mainitut yleiskaavamerkinnät ja -määräykset osoittavat, että Sopimusalue tulee suunnitella osaksi laajentuvaa ja omaleimaisena kehittyvää Hiekkaharjun asemanseutua. Asumisen ohella Sopimusalueella tulee olla kattavat ja keskeisesti sijoittuvat kehittyvän asemanseudun palvelut, kuten riittävästi liiketiloja, päiväkoti ja lähikauppa sekä lähivirkistysalueet. Lisäksi alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon ympäröivään luontoon, maisemaan, kulttuuriympäristöön ja kaupunkirakenteeseen liittyvät lähtökohdat, kuten Rekolanojan luontoarvot, Hanabölen maisemakuva ja kulttuuriympäristö sekä ympäristön olemassa oleva kaupunkirakenne. Sopimusalueen maankäytön tulee mm. tehokkuudeltaan ja rakennustyypeiltään olla sellaista, joka sopeutuu Hanabölen peltolaakson arvokkaaseen kulttuurimaisemaan sen maisemallisia arvoja heikentämättä. Sopimusalueen tulee olla myös vihertehokas ja viihtyisä. Tavoitteena on toteuttaa piha-alueet ja ratkaista pysäköinti ensisijaisesti muuntojoustavasti ja tehokkaasti pysäköintilaitoksissa. Ympäristön tulee olla kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavaa. Hulevesiratkaisut suunnitellaan aluetasoisina ja uusiutuvan energian hyödyntämisen sekä energiatehokkuuden tavoitteet otetaan suunnitteluratkaisussa huomioon.

Liite A1 Vantaan yleiskaava 2020 (KV 25.1.2021)

Vantaan Kaupunkistrategiassa 2022 – 2025 (KV 31.1.2022) Vantaa on asettanut tavoitteeksi olla hiilineutraali ja resurssiviisas. Vantaa on vetovoimainen asumisen kaupunki: Tarkoitus on asemakaavoituksen kautta luoda uusia monimuotoisia pientaloasumisen vaihtoehtoja ja edistää myös nykyisten pientaloalueiden viihtyisää täydennysrakentamista yleiskaavan

määrittämin reunaehdoin. Vantaa on jo pientalojen suurkaupunki, mikä nostetaan laajemmin tunnetuksi vetovoimatekijäksi.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta on kaupungin strategiaa toteuttava ohjelma. Resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittämistä. Tavoitteena 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. Resurssiviisauden tiekartassa on kuvattu keinoja, joiden avulla edetään kohti tavoitetta. Kaavoituksessa on keskeistä edistää vähähiilisiä ratkaisuja ja uusiutuvilla energialähteillä tuotetun energian hyödyntämistä. Hiilineutraaliuteen ja resurssiviisauteen tähtäävät toimenpiteet selvitetään kaavakohtaisesti. Resurssiviisauden tiekartasta voidaan johtaa seuraavat alueen suunnittelua koskevat tavoitteet:-

- Tehdään Ilmasto/hiilineutraaliusselvitys
- Palvelujen (myös joukkoliikenne ja virkistysalueet) tulee olla saavutettavia
- Hulevesirakenteet suunnitellaan
- Vihertehokkuutta noudatetaan
- Suositaan puurakentamista
- Kierrätetään maamassoja
- Huolehditaan pintavesien ekologisesta tilasta

5. Asemakaavoitus ja toteutusaikataulu

Osapuolten tavoitteena on käynnistää ja saattaa voimaan Sopimusalueen asemakaavoitus vaiheittain. Sopimusalueen kokonaissuunnittelua ja asemakaavoitusta edistetään yhteistyössä seuraavasti:

<u>Suunnittelun käynnistäminen ja vaihtoehtoisten suunnitteluratkaisuiden laadinta</u>

Alueen suunnittelu käynnistetään yhteistyössä aikaisintaan vuonna 2023

Kaupunki tulkitsee ja toimittaa suunnittelun lähtökohtien, kuten yleiskaavan, kaupunkistrategian sekä olennaisten ohjelmien ja linjausten perusteella alueen maankäytön suunnittelua koskevat tavoitteet. Yhdessä Seurakuntayhtymien kanssa luodaan tarkennetut suunnittelutavoitteet. Seurakuntayhtymien vastuulla on kustannuksellaan teettää mm. maaperään, pohjaveteen, liikenteeseen ja ympäristöhäiriöihin yms. liittyvät selvitykset ja mahdolliset suunnittelun lähtöaineiston täydentämiseen liittyvät työt sekä vaihtoehtojen vertailuun liittyvät selvitykset, kuten hiilitaselaskelmat.

Sopimusalueen kehittämisessä edetään joko arkkitehtisuunnittelukilpailun tai rinnakkaistoimeksiannon kautta, jotta voidaan tarkastella monipuolisesti erilaisia konseptivaihtoehtoja ennen tarkempaa kaavasuunnittelua. Suunnittelukilpailu voi olla joka toinen vuosi järjestettävä kansainvälinen suunnittelukilpailu Europan, joka on suunnattu 40-vuotiaille arkkitehtuurin sekä kaupunki- ja maisemasuunnittelun ammattilaisille. Tällöin Europan Suomi/Suomen Arkkitehtiliitto SAFA ottaa vastuun kilpailun käytännön järjestelyistä, kilpailuohjelman laadinnasta ja mm. kilpailun markkinoinnista. Kilpailuun osallistumisen kustannus on 100 000 e (alv. 0), johon sisältyy mm. tuomareiden palkkiot, kilpailijoiden palkinnot sekä kilpailuun liittyvät 3 kansainvälistä seminaarimatkaa (1 hlö/kohde). Kilpailun avulla saadaan hankkeelle näkyvyyttä ja tehdään uutta aluetta laajasti tunnetuksi. Lisätietoa

kilpailusta liitteistä sekä www.europan.fi . Vaihtoehtoisesti kilpailu voi olla myös SAFAn sääntöjen mukainen kaksivaiheinen yleinen kilpailu tai kutsukilpailu, jolloin SAFAsta saadaan asiantuntijatukea järjestämiseen, mutta pääasiallinen vastuu käytännön järjestelyistä ja kilpailun laadinnasta on maanomistajilla yhteistyössä kaupungin kanssa. Tällaisen kilpailun kulurakenne ja aikataulu eroaa Europan-kilpailusta. Kilpailumuodosta riippumatta kilpailun järjestämisestä aiheutuvat kulut tulevat seurakuntayhtymien maksettavaksi. Arkkitehtuurikilpailun kulurakenne on esitetty liitteessä A2.

Mikäli päädytään rinnakkaistoimeksiantoon, Seurakuntayhtymät teettävät kustannuksellaan kolme erilaista vaihtoehtoista maankäytön yleissuunnitelmaa valituilla arkkitehti/suunnittelutoimistoilla asemakaavatyön pohjaksi. Suunnittelutyö käynnistyy yhteisessä työpajassa/seminaarissa, jossa käydään suunnittelutoimistojen kanssa läpi alueen suunnittelua koskevat lähtötiedot ja suunnittelun tavoitteet. Mukaan valittavien arkkitehti/suunnittelutoimistojen tulee olla työryhmältään monialaisia (ainakin maisema-arkkitehtuuri, liikennesuunnittelu) sekä referensseiltään vakuuttavia.

Rinnakkaistoimeksiannon kautta tuotettuun yleissuunnitelmaan tai kilpailun pohjalta tuotetun suunnitteluratkaisuun syntyy asemakaavaprosessin edetessä jatkotyöstötarvetta, johon Seurakuntayhtymien tulee kustannuksellaan myös varautua.

Asemakaavoitus

Alueen asemakaavoitus käynnistetään yhteistyössä aikaisintaan vuonna 2024.

Osapuolten tavoitteena on, että alueelle laaditaan yksi koko alueen kattava asemakaavaluonnos, joka pohjautuu vaihtoehtotarkasteluiden kautta parhaaksi arvioituun suunnitteluratkaisuun tai kilpailuehdotukseen kehittäen siinä tehtyjä ratkaisuja edelleen. Tavoitteena on, että suunnitteluyhteistyö jatkuu parhaan suunnitteluratkaisun tuottaneen suunnittelutoimiston/kilpailuehdotuksen tekijän kanssa ja vaihtoehtotarkasteluvaiheen suunnitelmaa tarkennetaan asemakaavaluonnoksen viitesuunnitelman tasolle.

Tämän jälkeen asemakaavan muutosehdotukset laaditaan asemakaavaluonnoksen pohjalta tarkoituksenmukaisin rajauksin kahdessa tai useammassa vaiheessa. Osapuolten tavoitteena on lähimmäksi Hiekkaharjun asemaa sijoittuvien tehokkaampien alueiden kaavoittaminen ensimmäisessä vaiheessa siten, että ensimmäinen vaihe tuottaisi vähintään 35 000 k-m^2 asuinrakennusoikeutta sekä laajentuvalle asemanseudulle tarpeelliset kaupalliset ja muut palvelut. Tämän jälkeen asemakaavoitusta jatketaan tarkoituksenmukaisin rajauksin Sopimusalueen asemakaavoittamattomien alueiden osalta.

Seurakuntayhtymien vastuulla on kustannuksellaan teettää mm. asemakaavan viitesuunnitelmat sekä suunnitteluratkaisun vaikutusten arviointiin liittyvät selvitykset. - Kaupunki osallistuu työn ohjaukseen.

Osapuolet ovat tietoisia siitä, että tämän sopimuksen pohjalta käynnistyvät kaavoitusprosessit eivät välttämättä johda asemakaavojen tai asemakaavamuutosten hyväksymiseen. Osapuolet sitoutuvat olemaan esittämättä toisilleen korvausvaatimuksia sillä perusteella, että käynnistettävät kaavoitusprosessit eivät johda asemakaavojen tai asemakaavamuutosten hyväksymiseen.

6. Laadittaviin asemakaavojen muutoksiin liittyvä kunnallistekniikka

Asemakaavojen ja asemakaavamuutosten hyväksymisen yhteydessä tehtävissä maankäyttösopimuksissa ja niissä määritellyllä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisesta aiheutuvien kustannusten korvauksella (jäljempänä **”Maankäyttökorvaus”**) Kaupunki toteuttaa Sopimusaluetta palvelevien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten mukaisen kunnallistekniikan. Kaupunki huolehtii yhdessä HSY:n kanssa tarvittavan vesihuollon rakentamisesta. Kunnallistekniikan toteuttamisen aikatauluista sovitaan tarkemmin maankäyttösopimuksiin kuuluvissa kunnallistekniikan rakentamissopimuksissa.

Seurakuntayhtymät ovat velvolliset liittämään Sopimusalueen ja sille toteutettavat rakennukset HSY:n omistamaan yleiseen vesihuoltoverkostoon sekä liittämään Sopimusalueen sähköverkkoon. Seurakuntayhtymät vastaavat liittymiskustannuksista ja noudattaa liittymishetkellä voimassa olevia liittymisehtoja.

7. Laadittaviin asemakaavojen muutoksiin liittyvät maankäyttösopimukset

Ennen laadittavien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten voimaantuloa osapuolet sitoutuvat tekemään kutakin kaava-aluetta koskevan yksityiskohtaisen maankäyttösopimuksen. Näillä sopimuksilla osapuolet sopivat mm. seuraavaa:

7.1

Seurakuntayhtymät sitoutuvat tulevissa asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa suorittamaan Kaupungille Kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisen Maankäyttökorvauksen. Tällä hetkellä maankäyttökorvauksena maksetaan enimmillään 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta. Tällä hetkellä asuntotonttien osalta kuitenkin peritään aina 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta.

Maankäyttökorvaus suoritetaan joko maa-alueiden luovutuksena tai rahana osapuolten yhdessä sopimalla tavalla. Asuntoalueita kaavoitettaessa Maankäyttökorvaus suoritetaan maana ensisijaisesti tuettuun asumiseen osoitettuina tontteina. Asia sovitaan maankäyttösopimuksissa. Maanluovutuksista tehdään ensin esisopimukset ja myöhemmin erilliset luovutuskirjat Sopimusaluetta koskevien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten tultua voimaan.

7.2

Osapuolet sitoutuvat toteuttamaan Sopimusalueelle monipuolista asuntotuotantoa. Kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti asuntojen rahoitus- ja hallintamuotojakaumaa sekä huoneistotyyppijakaumaa tullaan säätelemään kuhunkin asemakaavaan tai asemakaavamuutokseen liittyvässä maankäyttösopimuksessa kulloinkin voimassa olevien maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti. Maankäyttösopimuksien velvoitteiden täyttämisen turvaamiseksi sopimuksissa on sopimussakkoehdot.

Tämän yhteistyösopimuksen sopimisen hetkellä vuonna 2022 linjauksena on, että Sopimusalueen uudesta asuntorakentamisen kerrosalasta 30 % on valtion tukemaa asuntotuotantoa ja vähintään 50 % toteutetaan vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona. Tällä hetkellä asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä ja vähintään 30 %

on oltava kolmioita tai suurempia asuntoja asuinrakennusta kohden. Asuntojen kokonaismäärä pyöristetään lähimpään kokonaislukuun.

7.3

Osapuolet tulevat tekemään kunkin asemakaava-alueen osalta maankäyttösopimukset, joissa määritellään mm. yksityiskohtaisesti tässä yhteistyösopimuksessa määriteltyjen periaatteiden mukaiset Maankäyttökorvauksena suoritettavat maanluovutukset, mahdolliset muut maanluovutukset, maksut, kaavoituskustannusten jakaminen ja toteuttamisvastuut sekä -aikataulu.

7.4

Seurakuntayhtymät sitoutuvat luovuttamaan Kaupungille vastikkeetta tulevissa asemakaavoissa osoitetut Sopimusaluetta palvelevan katu- ja yhdyskuntateknisen huollon alueet sekä yhden yleisten rakennusten tontin. Kaupungilla on mahdollisuus sijoittaa edellä mainitun tontin lisäksi myös muita aluetta palvelevia julkisia palveluita alueelle. Maanluovutukset tehdään asemakaavojen ja asemakaavamuutosten mukaisesti tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina. Seurakuntayhtymät sitoutuvat myymään Kaupungille Sopimusalueelle tulevissa asemakaavoissa osoitetut virkistys ja puistoalueet 3 € /m2.

7.5

Seurakuntayhtymän omistukseen Sopimusalueella jäävän tonttialueen toteuttamisesta kokonaisuudessa vastaa Seurakuntayhtymät ja mahdollinen kolmas/kolmannet (myöhemmin kolmas) taho, jolle Seurakuntayhtymät mahdollisesti kiinteistöjään luovuttaa. Jos toteuttamisessa on mukana kolmas taho, Seurakuntayhtymät vastaavat maankäyttösopimuksien velvoitteista yhteisvastuullisesti tämän kolmannen tahon kanssa, ellei siirronsaajana oleva kolmas osapuoli sitoudu kirjallisesti noudattamaan maankäyttösopimusta ko. siirronsaajalle siirtyvää kiinteistöä koskevilta ja muilta ko. kiinteistön kannalta relevanteilta osin ilman varauksia ja ehtoja. Kaupunki toteuttaa asemakaavojen tai asemakaavamuutosten mukaisen julkisen kaupunkitilan. Kunnallistekniikan tarkemmasta toteutusjärjestyksestä ja mm. kunnossapitovastuista sovitaan tarkemmin tulevien asemakaavojen tai asemakaavamuutosten yhteydessä tehtäviin maankäyttösopimuksiin kuuluvissa kunnallistekniikan rakentamissopimuksissa.

8. Sopimuksen muuttaminen

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen tätä yhteistyösopimusta on tarkistettava, osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

9. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

10. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

Seurakuntayhtymät sitoutuvat ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot Sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin kaikilta niiltä osin, kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Seurakuntayhtymät sitoutuvat ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista Kaupungille.

11. Sopimuksen voimaantulo ja voimassaolo

Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Sopimus on voimassa 31.12.2035 saakka. Mikäli tähän päivämäärään mennessä ei ole tullut voimaan uutta Sopimusaluetta koskevaa asemakaavaa tai asemakaavamuutosta, joka mahdollistaa rakentamisen Sopimusalueella, osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan sellaisista sopimusten muutoksista, jotka vastaavat tässä sopimuksessa sovittuja periaatteita.

Osapuolet eivät esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B. ESISOPIMUS KIINTEISTÖN KAUPASTA

I LOPULLISEN KAUPAN TOTEUTUMISEN EDELLYTYKSET

Osapuolet sitoutuvat tekemään kohdan II mukaisen kauppakirjan kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun Vantaan kaupungin sekä Vantaan seurakuntayhtymän ja Helsingin seurakuntayhtymän välisessä yhteistyösopimuksessa määritellylle sopimusalueelle (n. 17,3 ha määräala tilasta 92-407-13-7) on saatu asemakaavoitettua vähintään 35 000 k-m2 asuinrakennusoikeutta.

Tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli:

- Alueelle ei saada kaavoitettua vähintään 35 000 k-m2 asuinrakennusoikeutta
- Asemakaavaa koskeva Vantaan kaupunginvaltuuston päätös kumotaan muutoksenhaussa.

Osapuolet eivät esitä tämän esisopimuksen mahdollisen raukeamisen takia minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Kiinteistökaupan esisopimuksesta menevästä kaupanvahvistajan palkkiosta vastaa Kaupunki.

Tätä esisopimusta voidaan muuttaa tai täydentää vain kirjallisesti, eikä osapuoli voi vedota muutokseen ennen kuin molempien osapuolten laillinen edustaja on sen allekirjoittanut.

Tätä esisopimusta tai sen tiettyä kohtaa ei tulkita toisen osapuolen eduksi tai vahingoksi sillä perusteella, että kauppakirja tai tietty kohta on kyseisen osapuolen tai tämän neuvonantajan laatima.

Tähän esisopimukseen sovelletaan Suomen lakia, pois lukien lainvalintasäännöt.

Tästä esisopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

II KIINTEISTÖN KAUPPAKIRJA

Sopimus perustuu Vantaan kaupunginhallituksen lainvoimaiseen päätökseen [päiväys ja päätösnumero] sekä osapuolten välillä (päivämäärä) allekirjoitettuun kiinteistökaupan esisopimukseen.

Myyjä

Vantaan Seurakuntayhtymä (Y-tunnus: 0202774-1))
PL 56
01301 Vantaa

ja

Helsingin Seurakuntayhtymä -Helsingfors Kyrkliga Samfällighet
(Y-tunnus: 0201242-7)
Kolmas linja 22 B
00530 Helsinki
(jäljempänä yhdessä ”**Myyjä**”)

Ostaja

Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa

(jäljempänä ”**Kaupunki**”)

Kaupan kohde

Vantaan kaupungin Jokiniemi-nimisessä kaupunginosassa sijaitseva kiinteistö, kiinteistötunnus 92-62-304-2 (jäljempänä ”**Kiinteistö**”). Kiinteistön pinta-ala on kiinteistörekisteriotteen mukaan 44 222 m^2.

Kiinteistön asemakaavamerkintä on opetustoimintaa palveleva rakennusten korttelialue (YO). Kiinteistöön kohdistuva rakennusoikeus on 30 500 k-m^2.

Kiinteistö on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (liite B1).

Kauppakirjan ehdot

Tämän kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

Kauppahinta

Kauppahinta on **8 115 000** euroa. Kauppahinta maksetaan Myyjän ilmoittamalle tilille viivytyksettä tämän kauppakirjan allekirjoittamisen jälkeen. Kauppahinnan perusteena ovat Kaupungin sekä Seurakuntayhtymien vuonna 11/2021 ja 3/2022 tilaamat selvitykset kiinteistön markkina-arvosta. Kauppahinta sidotaan elinkustannusindeksiin (1951/10=100), ja kauppahintaa korotetaan elinkustannusindeksin muutosta vastaavasti siten, että perusindeksi on huhtikuun pisteluku vuonna 2022 ja tarkistusindeksi on viimeisin julkaistu pisteluku kaupan tekohetkellä.

Omistus- ja hallintaoikeus

Kiinteistön omistusoikeus siirtyy Kaupungille tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä. Kiinteistön hallintaoikeus on Kaupungilla 27.8.2004 päivätyn maanvuokrasopimuksen perusteella.

Tämän kauppakirjan allekirjoituksella Kaupungin 27.8.2004 päivätyn maanvuokrasopimuksen mukainen maanvuokraoikeus Kiinteistöön päättyy.

Verot ja maksut

Kiinteistöön kohdistuvista muista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on hallintaoikeuden siirtymisen jälkeinen aika, vastaa Kaupunki. Ne muut verot ja maksut, joiden peruste on hallintaoikeuden siirtymistä edeltävältä ajalta, kuuluvat Myyjän vastattaviksi.

Kiinnitykset ja rasitukset

Kiinteistö luovutetaan kiinnityksistä ja niihin rinnastettavista erityisistä oikeuksista vapaana.

Rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

Kiinteistöön kohdistuvat rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset ilmenevät kiinteistörekisteriotteesta.

Kohteeseen tutustuminen

Kaupunki on tarkastanut Kiinteistön, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Kaupunki on verrannut näitä seikkoja Kiinteistöstä esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Kaupungilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

Kiinteistö myydään sellaisessa kunnossa kuin se on ko. kauppakirjan allekirjoituspäivänä.

Kaupunki ei voi esittää Myyjää kohtaan mitään vaatimuksia mistään sellaisesta seikasta, joka on ollut hänen tiedossaan tai jonka olisi pitänyt olla hänen tiedossaan kaupantekohetkellä.

Kaupan kohteen virheenä ei pidetä seikkoja, eikä Kaupunki voi esittää Myyjää kohtaan mitään vaatimuksia kaupan kohteen ominaisuuksista tai muista kaupan kohteeseen liittyvistä seikoista, jotka Myyjä on nimenomaisesti ilmoittanut Kaupungille ennen kauppakirjan allekirjoittamista, jotka ovat käyneet ilmi Kaupungille esitetyistä kaupan kohdetta koskevista selvityksistä tai tästä kauppakirjasta, tai joita voidaan pitää tavanomaisena vastaavalle kiinteistölle.

Kaupan kohteen virheenä ei myöskään pidetä seikkaa, joka on ollut kohtuudella Kaupungin havaittavissa tai joka olisi muuten ollut Kaupungin kohtuudella selvitettävissä.

Asiakirjoihin tutustuminen

Kaupunki on tutustunut Kiinteistöä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote sekä kaavakartat ja -määräykset.

Irtaimisto

Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

Maaperä ja jätteet

Myyjän tietojen mukaan Kiinteistöllä ei ole aiemmin harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista, eikä Kiinteistöllä ole jätettä.

Mikäli myöhemmin kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän tai pohjaveden puhdistamiseen taikka jätteiden poistamiseen, Kaupunki on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä Myyjään, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia, huomioiden myös aiheuttamisperiaatteen mukainen pilaantumisen aiheuttajan ensisijainen puhdistamisvastuu. Myyjä vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta ja pohjaveden puhdistamisesta sekä jätteiden poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä suorista lisäkustannuksista toimivaltaisen viranomaisen edellyttämään voimassa olevan asemakaavan käyttötarkoituksen mukaiseen tasoon. Työn tekemisestä sovitaan erikseen, kuitenkin siten, että Kaupunki vastaa viranomaisen asettaman kunnostustavoitteen edellyttämistä kunnostustoimenpiteiden käytännön toteuttamisesta ja näiden toimenpiteiden valmistelusta.

Myyjä vastaa edellä tarkoitetuista toimenpiteistä syntyneistä kustannuksista viiden vuoden ajan kauppakirjan allekirjoituspäivästä lukien.

Myyjän vastuu ei koske 27.8.2004 Kaupungin kanssa allekirjoitetun maanvuokrasopimuksen jälkeen aiheutunutta pilaantumista tai roskaantumista.

Vahingonkorvaus

Kumpikin osapuoli vastaa toiselle osapuolelle tätä kauppakirjaa rikkomalla aiheuttamastaan välittömästä vahingosta, kuluista ja kustannuksista.

Kumpikaan osapuoli ei korvaa toiselle osapuolelle tai kolmannelle osapuolelle aiheutuneita välillisiä vahinkoja, kuten esimerkiksi saamatta jääneestä voitosta tai muusta vastaavasta seikasta aiheutunutta vahinkoa.

Osapuolen tähän kauppakirjaan perustuva vahingonkorvausvastuu toista osapuolta kohtaan voi olla enintään 15 prosenttia maksettavasta kauppahinnasta.

Tämän kohdan mukaisia määräyksiä ei sovelleta vahinkoon, jonka osapuoli on aiheuttanut tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella.

Muut ehdot

Mikäli tämän esisopimuksen ehdot eivät täyty nykyisen voimassa olevan vuokrasopimuksen mukaisena vuokra-aikana (27.8.2004-27.8.2034), eikä kauppa toteudu, osapuolet sitoutuvat tekemään Kiinteistöä koskevan uuden vuokrasopimuksen 50 vuoden ajaksi nykyisen vuokrasopimuksen mukaisin pääehdoin.

Vuosivuokra uudessa vuokrasopimuksessa määräytyy sen hetkiseen käypään hintaan perustuen 4,5 %:n pääomistuskertoimella. Vuosivuokra sidotaan elinkustannusindeksiin (1951:10=100). Kaupasta menevästä varainsiirtoverosta sekä lainhuutokustannuksista ja kaupanvahvistajan palkkiosta vastaa Kaupunki.

Tämä kauppakirja liitteineen muodostaa osapuolten koko sopimuksen tässä kauppakirjassa käsiteltyjen asioiden osalta ja kumoaa osapuolten kaikki aikaisemmat kyseisiä asioita koskevat sopimukset sekä muut kirjalliset ja suulliset välipuheet.

Tätä kauppakirjaa voidaan muuttaa tai täydentää vain kirjallisesti, eikä osapuoli voi vedota muutokseen ennen kuin molempien osapuolten laillinen edustaja on sen allekirjoittanut.

Tätä kauppakirjaa tai sen tiettyä kohtaa ei tulkita toisen osapuolen eduksi tai vahingoksi sillä perusteella, että kauppakirja tai tietty kohta on kyseisen osapuolen tai tämän neuvonantajan laatima.

Sovellettava laki ja erimielisyyksien ratkaiseminen

Tähän kauppakirjaan sovelletaan Suomen lakia, pois lukien lainvalintasäännöt.

Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

[*lopullisen luovutuskirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus*]

Tätä yhteistyösopimusta ja esisopimusta kiinteistön kaupasta on laadittu neljä yhtäpitävää kappaletta, yksi kullekin osapuolelle ja yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla, [päivämäärä]

Vantaan Seurakuntayhtymä

_____

[myyjän allekirjoittajan nimi]

Vantaan kaupunki

_____

[kaupungin allekirjoittajan nimi]
lakimies

Helsingin Seurakuntayhtymä

_____

[myyjän allekirjoittajan nimi]

Liitteet

Liite A1: Sopimusalue, ote Vantaan yleiskaavasta 2020 (KV 25.1.2021)

Liite A2: Arkkitehtuurikilpailun kulurakenne

Liite B1: Kartta kaupan kohteesta

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että [myyjän allekirjoittajan nimi] [myyjän nimi genetiivissä] puolesta myyjänä ja lakimies [kaupungin allekirjoittajan nimi] Vantaan kaupungin puolesta ostajana ovat allekirjoittaneet tämän yhteistyösopimuksen ja esisopimuksen kiinteistön kaupasta ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä esisopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että esisopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla, [päivämäärä]

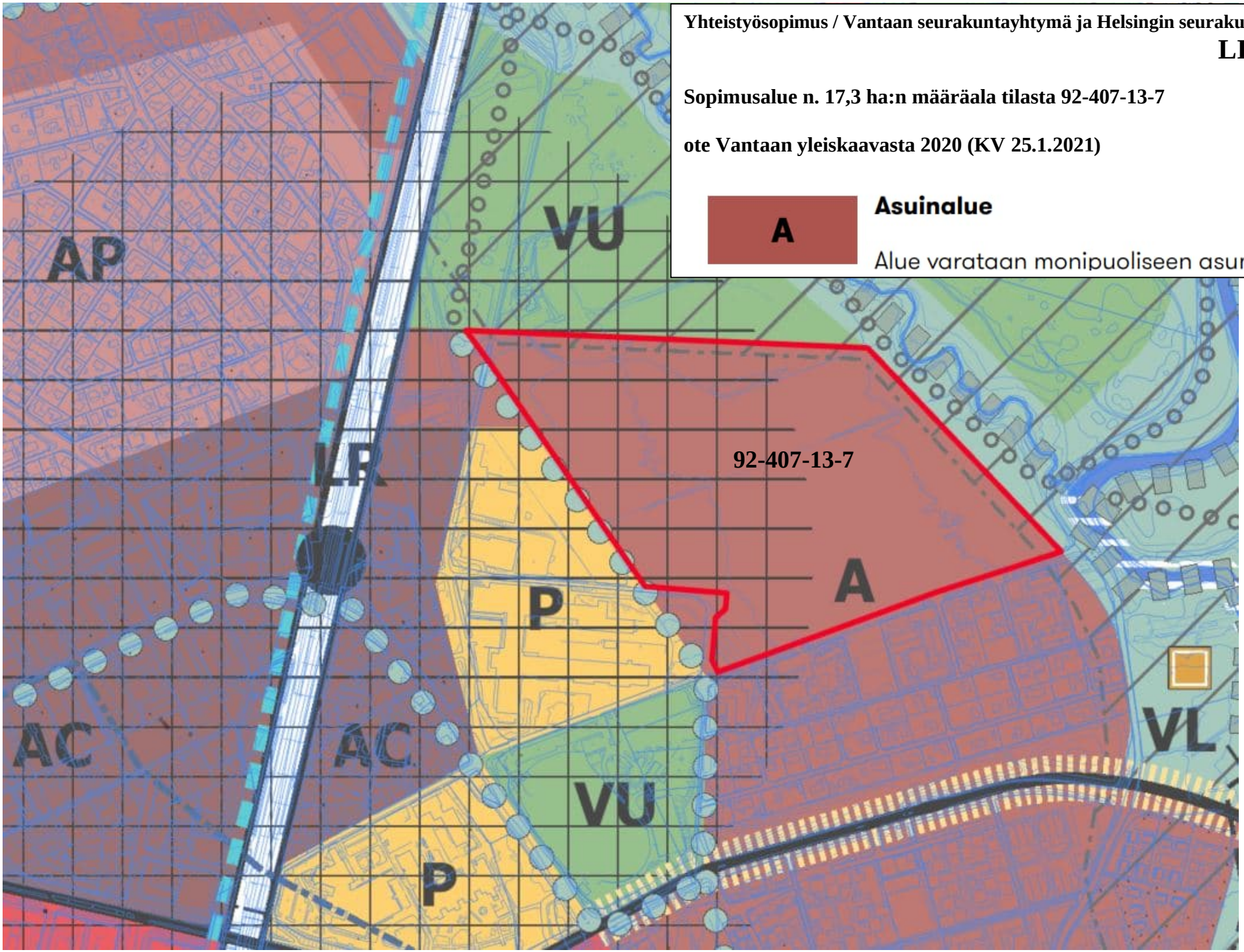
_____

Yhteistyösopimus / Vantaan seurakuntayhtymä ja Helsingin seurakuntayhtymä

LIITE A1

Sopimusalue n. 17,3 ha:n määräala tilasta 92-407-13-7

ote Vantaan yleiskaavasta 2020 (KV 25.1.2021)



LIITE A2

ARKKITEHTUURIKILPAILUN KULURAKENNE

1. **Kutsukilpailun kulurakenne**

- Palkkiot kutsuttaville: (4-6 kpl x 30 000 - ?), suurin yksittäinen summa. Esim. juuri ratkenneessa Tikkurilan Väritehtaan alueen kutsukilpailussa palkkiosumma oli yhteensä **150 000 euron** luokkaa, ja kilpailijoita oli viisi. Käypä korvaus tehdystä työstä riippuu paljon pyydettyjen suunnitelmien tarkkuudesta ja määrästä sekä miten paljon vaaditaan muita suunnittelualoja mukaan (minimissään yleensä liikenne ja maisemasuunnittelu). SAFA pidättää kilpailjoilta 7% omiin kuluihinsa.

- **Palkkio SAFAn nimeämälle tuomariston puolueettomalle asiantuntijalle: 7 000 €** SAFA pidättää kilpailijoilta ja tuomareilta 7% kilpailutoiminnan kehittämiskuluihin.

- Kilpailukonsultin palkkio: 30 000 € - ? Konsulttien palkkioista maankäyttökisoissa ei SAFAlla tietoa - ne riippuvat paljon siitä, miten paljon kilpailun järjestäjä pystyy itse tuottamaan kilpailuohjelmaan materiaalia ja tekstiä, onko palautusjärjestelmänä esim. erikseen maksettava Competition Cloud, mitä muita järjestelyitä pystyy hoitamaan itse (kts. oheinen kilpailukonsultin/-sihteerin tehtäväluettelo). SAFAn kilpailusihteerillä on konsulttien esitteitä, mutta hinnastoja ei, on sen verran tapauskohtaisia.

+ halutaessa lisämaksusta Arkkitehtilehden mukana julkaistava **Kilpailuliite**, jossa kilpailu ja sen tulos esitellään, **8 000 eur.**

+ jotain pientä järjestäjän omasta mahd. markkinoinnista ja tiedotuksesta, aloitustilaisuudesta, tuomariston kokouskuluista, tuloksen julkistamistilaisuudesta ym.

Kaikkien hintojen päälle tulee **alv 24%.**

2. **Yleisen kilpailun kulurakenne**

- Palkintosumma: noin **120 000 - 150 000?** eur, myöskin palautettavan materiaalin tarkkuudesta ja määrästä sekä myöskin ja kilpailulle halutusta vetovoimaisuudesta riippuen. SAFA pidättää kilpailijoilta ja tuomareilta 7% kilpailutoiminnan kehittämiskuluihin.

- **Palkkiot SAFAn nimeämille kahdelle tuomariston puolueettomalle asiantuntijalle 2 x 10 000 €**
SAFA pidättää kilpailijoilta ja tuomareilta 7% kilpailutoiminnan kehittämiskuluihin.

- SAFAn suorat kulut 6 000 € (mm. tuomarien nimeäminen, neuvonta- ja kilpailuohjelman kommentointiapu, yleisissä kisoissa kilpailuohjelman laaduntarkistus myös kilpailutoimikunnassa, kilpailun markkinointi ja uutisointi, palkkioiden laskutus ja eteenpäin maksatus) **+ kilpailuliite 6 000 € = 12 000 €**

- Kilpailukonsultin palkkio X0 000 € - ? + kilpailun nettisivusto, minkä kautta voi myös palauttaa, esim. Competiton Cloud?

+ jotain pientä palkintojenjaosta, järjestäjän omasta mahd. markkinoinnista,…

Yleisille kilpailuille haetaan valtiolta verovapaus, jolloin palkintojen ja palkkioiden päälle ei tarvitse maksaa alv:ta eikä palkinnoista tuloveroa (oletuksella että kilpailu ratkeaa ja rahat menevät maksuun vasta 2024).

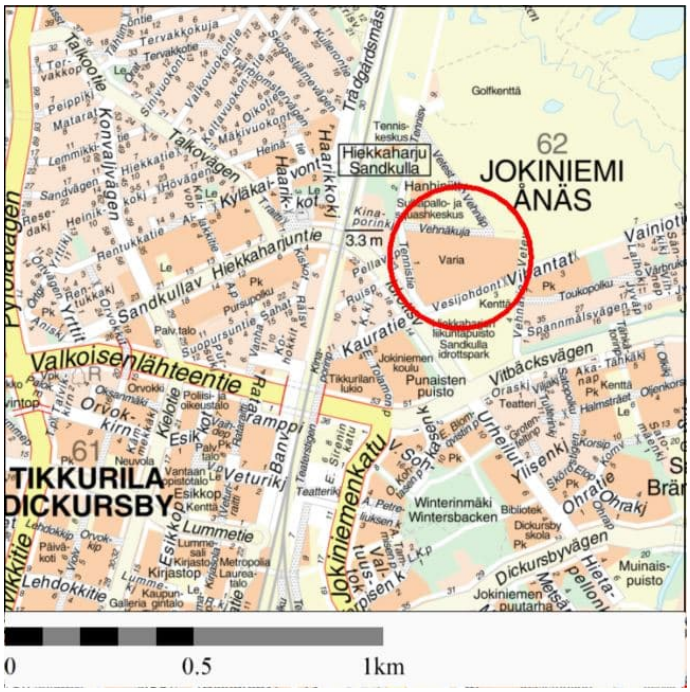
- - -

Kummassakin kilpailussa voi tulla lisäksi kuluja muiden tuomarien palkkioista sekä käytettävistä asiantuntijoista, jos järjestäjällä (ja kaupungilla) ei ole nimetä kaikkia omasta takaa. Ja maankäyttökilpailuissa on yhä useammin ollut tarpeen nimetä myös maisema-arkkitehti tuomaristoon esim. Suomen maisema-arkkitehtiliitto MARKin kautta. Kutsukilpailussa vähintään 1/3 tuomaristosta tulee koostua ns. ammattijäsenistä (arkkitehtejä, maisema-arkkitehtejä, kaupunkisuunnittelijoita…), yleisissä kilpailuissa näillä tulee olla äänten enemmistö (eli vähintään puolet jäsenistä).

- - -

Molemmat kilpailutyypit voi järjestää myös ns. suppeina, jolloin tulostusmateriaali ja sen tarkkuus on vähäisempi ja keskitytään enemmänkin konseptiin (palkintosumma alle 80 000 eur, SAFAn palkkio + tuomarit yht. 18 000 €) , tai sitten myös kaksivaiheisina kilpailuina, jolloin ensin joko kerätään kehityskelpoisimmat ideat jatkoon ja niitä tarkennetaan saadun palautteen mukaan kakkosvaiheessa (esim. Tampereen Viinikanlahden kilpailu 345 000 €) , tai kutsukilpailun kyseessä ollessa voidaan kaikkia kilpailijoita pyytää työstämään ehdotuksia saadun palautteen mukaan tarkemmiksi. Esim Otaniemen Tietokortteleiden tänä vuonna ratkennut kutsukilpailu oli tämän tyyppinen (palkintosumma oli 250 000 € / viisi kilpailijaa).

KOHTEEN SIJAINTI



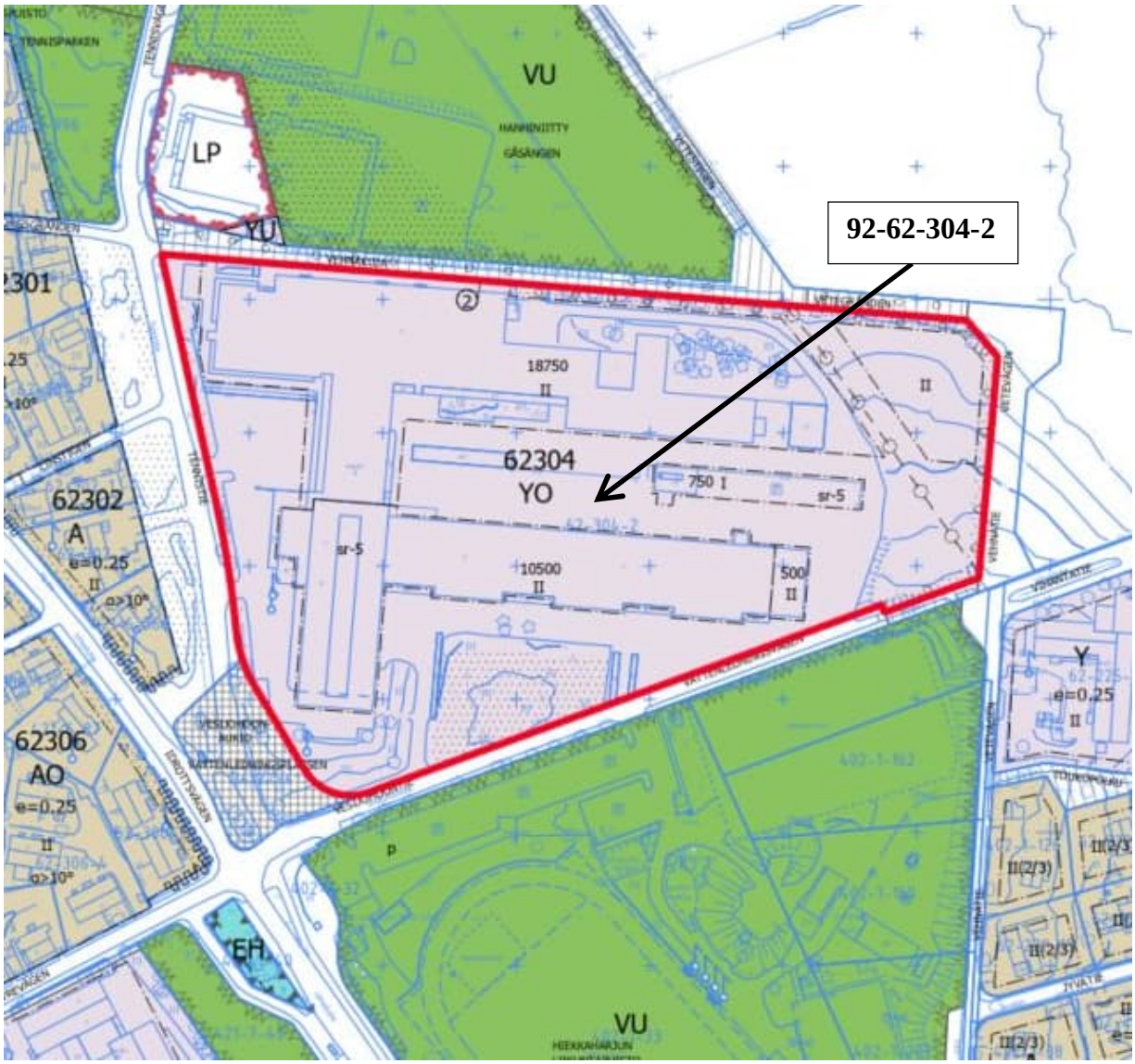
Yhteistyösopimus /
Vantaan seurakuntayhtymä ja
Helsingin seurakuntayhtymä

Esisopimus kiinteistön kaupasta

Kaupunginosa: JOKINIEMI (62)

Kiinteistö: 92-62-304-2

Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue YO



17 § **Yhteistyösopimus ja esisopimus kiinteistökaupasta – Ruskeasanta ja Elmo/ Vantaan seurakuntayhtymä ja Helsingin seurakuntayhtymä**

VD/58/10.00.01.05/2023

TeA/AK/TH/AVP/MT

Tällä yhteistyösopimuksella sovitetaan yhteen seurakuntayhtymien tavoite käynnistää ja saattaa voimaan Ruskeasannan kaupunginosassa omistamansa Kyrkoherdebolet tilan 92-407-12-13 noin 4,6 ha suuruisen määräalan asemakaavoitus ja kaupungin tavoite ostaa noin 66 720 m^2:n suuruinen määräala tilasta 92-407-13-7, johon kohdistuu kaupungin ja seurakuntayhtymien välinen maanvuokrasopimus Elmon urheilupuistossa.

Yhteistyösopimuksella sovitaan maankäytön suunnittelu- ja toteuttamisyhteistyöstä, kehittämisen tavoitteista, yleispiirteisen suunnittelun käynnistämisestä, maankäyttösopimuksen ja maanluovutusten periaatteista ja toteuttamiseen tähtäävän asemakaavan käynnistämisestä sekä sen edellyttämästä kunnallistekniikan rakentamissopimusten periaatteista. Sopimuskokonaisuuteen kuluu myös esisopimus kiinteistökaupasta, joka koskee seurakuntayhtymien omistamaa noin 66720 m^2:n suuruista urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta (VU) Elmon urheilupuistossa.

A. YHTEISTYÖSOPIMUS

Yhteistyösopimuksen tausta ja tarkoitus

Syksyllä 2022 päivitetyn Vantaan maa- ja asuntopoliittisien linjauksien toimenpiteeksi on kirjattu ”Kaavoitamme ensisijaisesti kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita edistäviä alueita sekä asemakaavoitettuja täydennysrakentamisalueita. Yksityisten maanomistajien kaavoitushankkeita edistetään, kun ne tukevat tiivistyvän kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita*”.*

Seurakuntayhtymien Ruskeasannan kaupunginosassa omistamalla noin 4,6 ha suuruisella määräalalla Kyrkoherdebolet-nimisestä tilasta 92-407-12-13 ei ole asemakaavaa, mutta seurakuntayhtymät ovat esittäneet toiveen, että alue voitaisiin ottaa asemakaavoitettavaksi logistiikkakeskuksen käyttöön. Alue on esitetty liitteessä A1 sopimusalueena.

Seurakuntayhtymät omistavat Asolan kaupunginosassa Elmon urheilupuistossa urheilu- ja virkistyspalveluiden alueen (VU), joka muodostuu kiinteistöstä 92-407-13-7. Noin 66 720 m^2:n suuruista määräalaa tilasta 92-407-13-7 koskee kaupungin ja seurakuntayhtymien välinen maanvuokrasopimus vuokra-ajalle 1.1.2013-31.12.2033. Kaupunki on esittänyt seurakuntayhtymille ostotarjouksen määräalasta. Seurakuntayhtymät pääsääntöisesti vuokraavat maa-alueitaan, mutta myyvät niitä vain erityistapauksissa.

Yhteistyösopimuksella sovitetaan yhteen seurakuntayhtymien tavoite käynnistää ja saattaa voimaan sopimusalueen asemakaavoitus, ja kaupungin tavoite ostaa Elmon urheilupuiston alueelle sijoittuva noin 66720 m^2:n suuruinen määräala tilasta 92-407-13-7, johon kohdistuu kaupungin ja seurakuntayhtymien välinen maanvuokrasopimus.

Yhteistyösopimuksella sovitaan sopimusalueen maankäytön suunnittelu- ja toteuttamisyhteistyöstä, kehittämisen tavoitteista, yleispiirteisen suunnittelun käynnistämisestä, maankäyttösopimusten ja

maanluovutusten periaatteista ja toteuttamiseen tähtäävän asemakaavan käynnistämisestä sekä sen edellyttämästä kunnallistekniikan rakentamissopimusten periaatteista.

Sopimuskokonaisuuteen kuuluu myös esisopimus kiinteistökaupasta. Esisopimus koskee Elmon urheilupuistossa sijaitsevaa noin 66 720 m^2:n suuruista urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta (VU), joka muodostuu seurakuntayhtymien omistamasta kiinteistöstä 92-407-13-7. Kiinteistöä koskee kaupungin ja seurakuntayhtymien välinen maanvuokrasopimus ajalle 1.1.2013-31.12.2033. Lopullinen kiinteistökauppa toteutuu, mikäli sopimusalueelle saadaan asemakaavoitettua vähintään 12 500 k-m^2 rakennusoikeutta, joka mahdollistaa logistiikkakeskuksen rakentamisen.

Sopimusalue
Sopimusalueen muodostaa seurakuntayhtymien Vantaan Ruskeasannan kaupunginosassa omistama noin 4,6 ha suuruinen määräala Kyrkoherdebolet-nimisestä tilasta 92-407-12-13. Sopimusalue on rakentamatonta metsäaluetta, joka rajautuu idässä Tuusulanväylään ja lounaassa Tullimiehentiehen. Sopimusalueella ei ole asemakaavaa. Sopimusalue on esitetty liitekartassa A1.

Suunnittelun lähtökohtia, asemakaavoitus ja toteutusaikataulu
Vantaan yleiskaavassa 2020 sopimusalue on osoitettu merkinnällä EH hautausmaa-alueeksi, merkinnällä LL lentoliikenteen alueeksi ja alueelle on merkitty liikenneyhteys eli tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Sopimusalue on merkitty pohjavesialueeksi PV. Alue sijoittuu Lentomeluvyöhykkeelle 2 (LDEN 55-60 dB) ja 3 (LDEN 50-55 dB). Liite A1 Ote Vantaan yleiskaavasta 2020.

Osapuolten yhteisenä tavoitteena on asemakaavoittaa sopimusalue logistiikkakeskuksen käyttöön. Alueen suunnittelu käynnistetään yhteistyössä aikaisintaan vuonna 2023. Sopimusalue on pohjavesialuetta, jolla hulevesien laadullinen hallinta sekä puhtaiden kattovesien imeyttäminen pohjavesien määrää ja laatua heikentämättä on erittäin tärkeää. Vihertehokkuus-menetelmän avulla huolehditaan riittävästä kasvullisesta ja läpäisevästä pinta-alasta tontilla, millä tuetaan maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden mukaista ekologisesti kestävää kehitystä, ympäristöarvoja ja Vantaan resurssiviisauden strategiaa. Sopimusalueen muuttaminen nykytilanteessa maisemallisesti ja kaupunkivallisesti merkittävässä asemassa olevasta metsäisestä ja kallioisesta hautausmaa-alueesta logistiikka-alueeksi edellyttää poistuvan luonnon sekä maisemallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen kompensoimista. Kevyen liikenteen yhteystarve Tuusulanväylän itäpuolelta sopimusalueen kautta Ruskeasannan hautausmaalle tulee turvata.

Laadittaviin asemakaavojen muutoksiin liittyvä kunnallistekniikka ja maankäyttösopimukset
Ennen laadittavien asemakaavojen voimaantuloa osapuolet sitoutuvat tekemään kaava-aluetta koskevan yksityiskohtaisen maankäyttösopimuksen. Sopimuksella osapuolet sopivat mm. seuraavaa: Maankäyttösopimuksissa määritellyllä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisesta aiheutuvien kustannusten korvauksella kaupunki toteuttaa sopimusaluetta palvelevien asemakaavojen mukaisen kunnallistekniikan. Kunnallistekniikan toteuttamisen aikatauluista sovitaan tarkemmin maankäyttösopimuksiin kuuluvissa kunnallistekniikan rakentamissopimuksissa.

Seurakuntayhtymät sitoutuvat tulevissa asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa suorittamaan kaupungille Kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisen maankäyttökorvauksen. Tällä hetkellä maankäyttökorvauksena maksetaan enimmillään 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta.

Seurakuntayhtymät sitoutuvat luovuttamaan kaupungille vastikkeetta tulevissa asemakaavoissa osoitetut sopimusaluetta palvelevat katu- ja yhdyskuntateknisen huollon alueet. Maanluovutukset tehdään asemakaavojen ja asemakaavamuutosten mukaisesti tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina.

B. ESISOPIMUS KIINTEISTÖN KAUPASTA

Vantaan Seurakuntayhtymä ja Helsingin Seurakuntayhtymät myyvät Vantaan kaupungille Asolan kaupunginosassa sijaitsevan noin 66 720 m2:n suuruisen määräalan kiinteistöstä 92-407-13-7. Kiinteistön asemakaavamerkintä on urheilu- ja virkistyspalveluiden alue VU. Kiinteistöön ei kohdistu rakennusoikeutta. Kiinteistöä koskee Kaupungin ja Seurakuntayhtymine välinen maanvuokrasopimus ajalle 1.1.2013-31.12.2033 Kiinteistö on merkitty karttaliitteeseen B1.

Kauppahinta on **266 880** euroa eli 4 €/m^2. Kauppahinta sidotaan elinkustannusindeksiin (1951/10=100).

Lopullisen kiinteistökaupan tekemisen ehtona on, että Vantaan kaupungin sekä Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymien välisessä yhteistyösopimuksessa määritellylle sopimusalueelle (seurakuntayhtymien Ruskeasannan kaupunginosassa omistama noin 4,6 ha suuruinen määräala tilasta 92-407-12-13) on saatu asemakaavoitettua vähintään 12 500 k-m^2 rakennusoikeutta, joka mahdollistaa logistiikkakeskuksen rakentamisen alueelle.

Toimivalta yhteistyösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 8 § 1 kohdan 37 mukaan kaupunginhallitus päättää maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista kehittämiskorvauksista.

Kaupunkitilalautakunta 18.1.2023 § 7

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Vantaan seurakuntayhtymän ja Helsingin seurakuntayhtymän kanssa liitteenä olevan yhteistyösopimuksen ja esisopimuksen kiinteistökaupasta, ja
b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan yhteistyösopimuksen, esisopimuksen kiinteistökaupasta ja lopullisen kiinteistön kauppakirjan sekä tekemään sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 17

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Vantaan seurakuntayhtymän ja Helsingin seurakuntayhtymän kanssa liitteenä olevan yhteistyösopimuksen ja esisopimuksen kiinteistökaupasta, ja

b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan yhteistyösopimuksen, esisopimuksen kiinteistökaupasta ja lopullisen kiinteistön kauppakirjan sekä tekemään sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- A. Yhteistyösopimus ja B. Esisopimus kiinteistön kaupasta – Ruskeasanta ja Elmo / Vantaan seurakuntayhtymä ja Helsingin seurakuntayhtymä
- Liite A1: Sopimusalue, ote Vantaan yleiskaavasta 2020
- Liite B1: Kartta kaupan kohteesta

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh 040 7337447,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

A.YHTEISTYÖSOPIMUS JA B. ESISOPIMUS KIINTEISTÖKAUPASTA – Ruskeasanta ja Elmo

VANTAAN KAUPUNKI / VANTAAN SEURAKUNTAYHTYMÄ JA HELSINGIN SEURAKUNTAYHTYMÄ

9.12.2022

A. YHTEISTYÖSOPIMUS

1. Osapuolet

1.1 Vantaan kaupunki (Y: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä **”Kaupunki”**)

1.2 Vantaan seurakuntayhtymä (Y: 0202774-1)
PL 56
01301 Vantaa

1.3 Helsingin seurakuntayhtymä - Helsingfors Kyrkliga Samfällighet (Y: 0201242-7)
Kolmas linja 22 B
00530 Helsinki

(jäljempänä 1.2 ja 1.3 yhdessä **”Seurakuntayhtymät”**)

2. Sopimusalue

Sopimusalueen muodostaa Seurakuntayhtymien Vantaan Ruskeasannan kaupunginosassa omistama noin 4,6 ha suuruinen määräala Kyrkoherdebolet-nimisestä tilasta 92-407-12-13 (jäljempänä **”Sopimusalue”**). Sopimusalue on rakentamatonta metsäaluetta, joka rajautuu idässä Tuusulanväylään ja lounaassa Tullimiehentiehen. Sopimusalueella ei ole asemakaavaa. Sopimusalue on esitetty liitekartassa A1.

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuuluu myös esisopimus kiinteistökaupasta. Esisopimus koskee Elmon urheilupuistossa sijaitsevaa noin 66720 m^2:n suuruista urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta (VU), joka muodostuu Seurakuntayhtymien omistamasta kiinteistöstä 92-407-13-7. Kiinteistöä koskee Kaupungin ja Seurakuntayhtymien välinen maanvuokrasopimus ajalle 1.1.2013-31.12.2033.

3. Sopimuksen tausta ja tarkoitus

Tällä yhteistyösopimuksella sovitetaan yhteen Seurakuntayhtymien tavoite käynnistää ja saattaa voimaan Sopimusalueen asemakaavoitus, ja Kaupungin tavoite ostaa noin 66720 m^2:n suuruinen määräala tilasta 92-407-13-7, johon kohdistuu Kaupungin ja Seurakuntayhtymien välinen maanvuokrasopimus.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset (jäljempänä ”**MAPO**”) on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.6.2018. MAPOn linjauksia on päivitetty syksyllä 2022 valtuustoryhmille tehdyn kyselyn vastausten pohjalta. Päivitetyn MAPO:n 2. päämäärän ”Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen” toimenpiteeksi on kirjattu Kaavoitamme ensisijaisesti kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita edistäviä alueita sekä asemakaavoitettuja täydennysrakentamisalueita. Yksityisten maanomistajien kaavoitushankkeita edistetään, kun ne tukevat tiivistyvän kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita.

Sopimusalueella eli Seurakuntayhtymien Vantaan Ruskeasannan kaupunginosassa omistamalla noin 4,6 ha suuruisella määräalalla Kyrkoherdebolet-nimisestä tilasta 92-407-12-13 ei ole asemakaavaa, mutta Seurakuntayhtymät ovat esittäneet toiveen, että alue voitaisiin ottaa asemakaavoitettavaksi logistiikkakeskuksen käyttöön. Alue on esitetty liitteessä 1 Sopimusalueena.

Yhteistyösopimuksella sovitaan Sopimusalueen maankäytön suunnittelu- ja toteuttamisyhteistyöstä, Sopimusalueen kehittämisen tavoitteista, Sopimusalueen yleispiirteisen suunnittelun käynnistämisestä, maankäyttösopimuksen ja maanluovutusten periaatteista ja toteuttamiseen tähtäävän asemakaavan käynnistämisestä sekä sen edellyttämästä kunnallistekniikan rakentamissopimusten periaatteista.

Seurakuntayhtymät omistavat myös Asolan kaupunginosassa Elmon urheilupuistossa urheilu- ja virkistyspalveluiden alueen (VU), joka muodostuu kiinteistöstä 92-407-13-7. Noin 66720 m^2:n suuruista määräalaa tilasta 92-407-13-7 koskee Kaupungin ja Seurakuntayhtymien välinen maanvuokrasopimus vuokra-ajalle 1.1.2013-31.12.2033. Elmon urheilupuiston yleissuunnitelman (2021) mukaan alueen pohjoisosaan on suunniteltu sijoittuvan Elmon urheilupuiston erilaisia liikkumiseen ja kuntoiluun liittyviä toimintapaikkoja, perhepuisto sekä ryhmäliikuntaan ja muuhun vapaamuotoiseen liikkumiseen soveltuvia nurmialueita. Alueen itäosiin on keskitetty hulevesien hallinta. Alue on esitetty kiinteistökaupan esisopimuksen liitekartassa. Kaupunki on esittänyt Seurakuntayhtymille ostotarjouksen määräalasta. Seurakuntayhtymät pääsääntöisesti vuokraavat maa-alueitaan, mutta myyvät niitä vain erityistapauksissa.

Yhteistyösopimukseen liittyvä esisopimus kiinteistön kaupasta koskee edellä mainittua Asolan kaupunginosassa sijaitsevaa noin 66720 m^2:n suuruista määräalaa tilasta 92-407-13-7. Määräala on esitetty kiinteistökaupan esisopimuksen liitekartassa. Lopullinen kiinteistökauppa toteutuu, mikäli Sopimusalueelle saadaan asemakaavoitettua vähintään 12.500 k-m2 rakennusoikeutta, joka mahdollistaa logistiikkakeskuksen rakentamisen.

Osapuolet vastaavat kaikissa tapauksissa tähän sopimuskokonaisuuteen liittyvistä omista kustannuksistaan.

4. Suunnittelun lähtökohdat

Vantaan uusi yleiskaava (Yleiskaava 2020, KV 25.1.2021) koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella

(Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Vantaan yleiskaavassa 2020 Sopimusalue on osoitettu merkinnällä EH hautausmaa-alueeksi, merkinnällä LL lentoliikenteen alueeksi ja alueelle on merkitty liikenneyhteys eli tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Sopimusalue on merkitty pohjavesialueeksi PV. Merkintä osoittaa pohjavesialueet, jotka ovat erityisen merkittäviä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa vaarantaa pohjaveden laadun ja määrän. Liikennealueet ja -väylät tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää. jatkosuunnittelun tule perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottamojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Alue sijoittuu Lentomeluvyöhykkeelle 2 (LDEN 55-60 dB) ja 3 (LDEN 50-55 dB).

Liite A1 ote Vantaan yleiskaava 2020 (KV 25.1.2021)

Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset osoittavat, että Sopimusalue tulee suunnitella huomioiden lentokentän läheisyys. Sopimusalue on nykytilanteessa maisemallisesti merkittävässä asemassa oleva metsäinen kallioylänkö, minkä muuttaminen yleiskaavojen osoittamasta hautausmaa-alueesta logistiikka-alueeksi edellyttää mm. maisemallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen kompensoimista.

Suunnittelussa on huolehdittava, että yleiskaavassa Tuusulanväylän länsipuolelle Tikkurilantien liittymän, Klemetintien sekä Koivukylänväylän liittymän kautta Tuusulan rajalle saakka osoitetun rinnakkaiskadun toteuttaminen riittävin tilavarauksin on mahdollista. Kulkuyhteys ja rinnakkaiskatu on suunniteltava yhteistyössä Finavian kanssa.

Vantaan Kaupunkistrategiassa 2022–2025 (KV 31.1.2022) Vantaa on asettanut tavoitteeksi olla hiilineutraali ja resurssiviisas.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta on kaupungin strategiaa toteuttava ohjelma. Resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittämistä. Tavoitteena 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. Resurssiviisauden tiekartassa on kuvattu keinoja, joiden avulla edetään kohti tavoitetta. Kaavoituksessa on keskeistä edistää vähähiilisiä ratkaisuja ja uusiutuvilla energialähteillä tuotetun energian hyödyntämistä. Hiilineutraaliuteen ja resurssiviisauteen tähtäävät toimenpiteet selvitetään kaavakohtaisesti. Resurssiviisauden tiekartasta voidaan johtaa seuraavat alueen suunnittelua koskevat tavoitteet:-

- Tehdään ilmasto/hiilineutraaliusselvitys
- Palvelujen (myös joukkoliikenne ja virkistysalueet) tulee olla saavutettavia
- Hulevesirakenteet suunnitellaan
- Vihertehokkuutta noudatetaan
- Suositaan puurakentamista
- Kierrätetään maamassoja
- Huolehditaan pintavesien ekologisesta tilasta

5. Asemakaavoitus ja toteutusaikataulu

Osapuolten tavoitteena on käynnistää ja saattaa voimaan Sopimusalueen asemakaavoitus. Yhteisenä tavoitteena on asemakaavoittaa Sopimusalue logistiikkakeskuksen käyttöön.

Alueen suunnittelu käynnistetään yhteistyössä aikaisintaan vuonna 2023.

Sopimusalueen suunnittelua ja asemakaavoitusta edistetään yhteistyössä seuraavasti:

Kaupunki tulkitsee ja toimittaa suunnittelun lähtökohtien, kuten yleiskaavan, kaupunkistrategian sekä olennaisten ohjelmien ja linjausten perusteella alueen maankäytön suunnittelua koskevat tavoitteet. Yhdessä Seurakuntayhtymien kanssa luodaan tarkennetut suunnittelutavoitteet.

Seurakuntayhtymien vastuulla on kustannuksellaan teettää mm. asemakaavan viitesuunnitelmat sekä mm. maaperään, pohjaveteen, katuverkkoon/liikenteeseen, hulevesien hallintaan ja ympäristöhäiriöihin yms. liittyvät selvitykset ja mahdolliset suunnittelun lähtöaineiston täydentämiseen liittyvät työt sekä vaihtoehtojen vertailuun liittyvät selvitykset, kuten vihertehokkuus- ja hiilitaselaskelmat. Kaupunki osallistuu suunnitelmien ohjaukseen.

Sopimusalue on pohjavesialuetta, jolla hulevesien laadullinen hallinta sekä puhtaiden kattovesien imeyttäminen pohjavesien määrää ja laatua heikentämättä on erittäin tärkeää. Asia edellyttää hankkeeseen ryhtyvältä selvityksiä ja suunnitelmia sekä vaikutusten arviointia.

Vihertehokkuus-menetelmän avulla huolehditaan riittävästä kasvullisesta ja läpäisevästä pinta-alasta tontilla, millä tuetaan maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) tavoitteiden mukaista ekologisesti kestävää kehitystä, ympäristöarvoja ja Vantaan resurssiviisauden strategiaa. Vihertehokkuuden on täytettävä logistiikka-alueilla vähintään tavoiteluku 0,6. Mm. kasvikatot ja aurinkopaneelit ovat tärkeä elementti resurssiviisaan, ilmastokestävän ja vihertehokkaan kaupungin toteuttamisessa. Sopimusalueen muuttaminen nykytilanteessa maisemallisesti ja kaupunkivallisesti merkittävässä asemassa olevasta metsäisestä ja kallioisesta hautausmaa-alueesta logistiikka-alueeksi edellyttää poistuvan luonnon sekä maisemallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen kompensoimista. Se on erityisesti merkittävää Tuusulanväylälle ja Ruskeasannan asuntoalueelle suuntautuvien näkymien kannalta.

Kevyen liikenteen yhteystarve Tuusulanväylän itäpuolelta sopimusalueen kautta Ruskeasannan hautausmaalle tulee turvata.

Osapuolet ovat tietoisia siitä, että tämän sopimuksen pohjalta käynnistyvät kaavoitusprosessit eivät välttämättä johda asemakaavojen tai asemakaavamuutosten hyväksymiseen. Osapuolet sitoutuvat olemaan esittämättä toisilleen korvausvaatimuksia sillä perusteella, että käynnistettävät kaavoitusprosessit eivät johda asemakaavojen tai asemakaavamuutosten hyväksymiseen.

6. Laadittaviin asemakaavojen muutoksiin liittyvä kunnallistekniikka

Asemakaavojen ja asemakaavamuutosten hyväksymisen yhteydessä tehtävissä maankäyttösopimuksissa ja niissä määritellyllä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisesta aiheutuvien kustannusten korvauksella (jäljempänä **”Maankäyttökorvaus”**) Kaupunki toteuttaa Sopimusaluetta palvelevien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten mukaisen kunnallistekniikan. Kaupunki huolehtii yhdessä HSY:n kanssa

tarvittavan vesihuollon rakentamisesta. Kunnallistekniikan toteuttamisen aikatauluista sovitaan tarkemmin maankäyttösopimuksiin kuuluvissa kunnallistekniikan rakentamissopimuksissa.

Seurakuntayhtymät ovat velvolliset liittämään Sopimusalueen ja sille toteutettavat rakennukset HSY:n omistamaan yleiseen vesihuoltoverkostoon sekä liittämään Sopimusalueen sähköverkkoon. Seurakuntayhtymät vastaavat liittymiskustannuksista ja noudattaa liittymishetkellä voimassa olevia liittymisehtoja.

7. Laadittaviin asemakaavojen muutoksiin liittyvät maankäyttösopimukset

Ennen laadittavien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten voimaantuloa osapuolet sitoutuvat tekemään kutakin kaava-aluetta koskevan yksityiskohtaisen maankäyttösopimuksen. Näillä sopimuksilla osapuolet sopivat mm. seuraavaa:

7.1

Seurakuntayhtymät sitoutuvat tulevissa asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa suorittamaan Kaupungille kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisen Maankäyttökorvauksen. Tällä hetkellä maankäyttökorvauksena maksetaan enimmillään 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta.

Maankäyttökorvaus suoritetaan joko maa-alueiden luovutuksena tai rahana osapuolten yhdessä sopimalla tavalla. Asia sovitaan maankäyttösopimuksissa. Maanluovutuksista tehdään ensin esisopimukset ja myöhemmin erilliset luovutuskirjat Sopimusaluetta koskevien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten tultua voimaan.

7.2

Osapuolet tulevat tekemään kunkin asemakaava-alueen osalta maankäyttösopimukset, joissa määritellään mm. yksityiskohtaisesti tässä yhteistyösopimuksessa määriteltyjen periaatteiden mukaiset Maankäyttökorvauksena suoritettavat maanluovutukset, mahdolliset muut maanluovutukset, maksut, kaavoituskustannusten jakaminen ja toteuttamisvastuut sekä -aikataulu.

7.3

Seurakuntayhtymät sitoutuvat luovuttamaan Kaupungille vastikkeetta tulevissa asemakaavoissa osoitetut Sopimusaluetta palvelevat katu- ja yhdyskuntateknisen huollon alueet. Maanluovutukset tehdään asemakaavojen ja asemakaavamuutosten mukaisesti tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina. Seurakuntayhtymät sitoutuvat myymään Kaupungille Sopimusalueelle tulevissa asemakaavoissa osoitetut virkistys ja puistoalueet 3 € /m2.

7.4

Seurakuntayhtymän omistukseen Sopimusalueella jäävän tonttialueen toteuttamisesta kokonaisuudessa vastaa Seurakuntayhtymät ja mahdollinen kolmas/kolmannet (myöhemmin kolmas) taho, jolle Seurakuntayhtymät mahdollisesti kiinteistöjään luovuttaa. Jos toteuttamisessa on mukana kolmas taho, Seurakuntayhtymät vastaa maankäyttösopimuksien velvoitteista yhteisvastuullisesti tämän kolmannen tahon kanssa, ellei siirronsaajana oleva kolmas osapuoli sitoudu kirjallisesti noudattamaan maankäyttösopimusta ko. siirronsaajalle

siirtyvää kiinteistöä koskevilta ja muilta ko. kiinteistön kannalta relevanteilta osin ilman varauksia ja ehtoja. Kaupunki toteuttaa asemakaavojen tai asemakaavamuutosten mukaisen julkisen kaupunkitilan. Kunnallistekniikan tarkemmasta toteutusjärjestyksestä ja mm. kunnossapitovastuista sovitaan tarkemmin tulevien asemakaavojen tai asemakaavamuutosten yhteydessä tehtäviin maankäyttösopimuksiin kuuluvissa kunnallistekniikan rakentamissopimuksissa.

8. Sopimuksen muuttaminen

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joitten takia tätä yhteistyösopimusta on tarkistettava, osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

9. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

10. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

Seurakuntayhtymät sitoutuvat ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot Sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin kaikilta niiltä osin, kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Seurakuntayhtymät sitoutuvat ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista Kaupungille.

11. Sopimuksen voimaantulo ja voimassaolo

Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Sopimus on voimassa 31.12.2030 saakka. Mikäli tähän päivämäärään mennessä ei ole tullut voimaan uutta Sopimusaluetta koskevaa asemakaavaa tai asemakaavamuutosta, joka mahdollistaa rakentamisen Sopimusalueella, osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan sellaisista sopimusten muutoksista, jotka vastaavat tässä sopimuksessa sovittuja periaatteita.

Osapuolet eivät esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B. ESISOPIMUS KIINTEISTÖN KAUPASTA

I LOPULLISEN LUOVUTUKSEN TOTEUTUMISEN EDELLYTYKSET

Osapuolet sitoutuvat tekemään kohdan II mukaisen kauppakirjan kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun Vantaan kaupungin sekä Vantaan seurakuntayhtymän ja Helsingin seurakuntayhtymän välisessä yhteistyösopimuksessa määritellylle sopimusalueelle (Seurakuntayhtymien Vantaan Ruskeasannan kaupunginosassa omistama noin 4,6 ha suuruinen määräala Kyrkoherdebolet-nimisestä tilasta 92-407-12-13) on saatu asemakaavoitettua vähintään 12.500 k-m2 rakennusoikeutta, joka mahdollistaa logistiikkakeskuksen rakentamisen alueelle.

Tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli:

- Sopimusalueelle ei saada kaavoitettua 12.500 k-m2 rakennusoikeutta, joka mahdollistaa logistiikkakeskuksen rakentamisen.
- Asemakaavaa koskeva Vantaan kaupunginvaltuuston päätös kumotaan muutoksenhaussa.

Osapuolet eivät esitä tämän esisopimuksen mahdollisen raukeamisen takia minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Kiinteistökaupan esisopimuksesta menevästä kaupanvahvistajan palkkiosta vastaa Kaupunki.

Tätä esisopimusta voidaan muuttaa tai täydentää vain kirjallisesti, eikä osapuoli voi vedota muutokseen ennen kuin molempien osapuolten laillinen edustaja on sen allekirjoittanut.

Tätä esisopimusta tai sen tiettyä kohtaa ei tulkita toisen osapuolen eduksi tai vahingoksi sillä perusteella, että kauppakirja tai tietty kohta on kyseisen osapuolen tai tämän neuvonantajan laatima.

Tähän esisopimukseen sovelletaan Suomen lakia, pois lukien lainvalintasäännöt.

Tästä esisopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

II KIINTEISTÖN KAUPPAKIRJA

Sopimus perustuu Vantaan kaupunginhallituksen lainvoimaiseen päätökseen [päiväys ja päätösnumero] sekä osapuolten välillä (päivämäärä) allekirjoitettuun kiinteistökaupan esisopimukseen.

Myyjä — **Vantaan Seurakuntayhtymä** (Y-tunnus: 0202774-1)
PL 56
01301 Vantaa

ja

Helsingin Seurakuntayhtymä -Helsingfors Kyrkliga Samfällighet
(Y-tunnus: 0201242-7)
Kolmas linja 22 B
00530 Helsinki
(jäljempänä yhdessä ”**Myyjä**”)

Ostaja — **Vantaan kaupunki** (Y-tunnus: 0124610-9)

Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä ”**Kaupunki**”)

Kaupan kohde

Vantaan kaupungin Asola-nimisessä kaupunginosassa sijaitseva noin 66720 m2:n suuruinen määräala kiinteistöstä 92-407-13-7 (jäljempänä ”**Kiinteistö**”).

Kiinteistön asemakaavamerkintä on urheilu- ja virkistyspalveluiden alue VU. Kiinteistöön ei kohdistu rakennusoikeutta. Kiinteistöä koskee Kaupungin ja Seurakuntayhtymine välinen maanvuokrasopimus ajalle 1.1.2013-31.12.2033.

Kiinteistö on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (liite B1).

Kauppakirjan ehdot

Tämän kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

Kauppahinta

Kauppahinta on **266 880** euroa. Kauppahinta maksetaan Myyjän ilmoittamalle tilille viivytyksettä tämän kauppakirjan allekirjoittamisen jälkeen. Kauppahinta sidotaan elinkustannusindeksiin (1951/10=100) ja kauppahintaa korotetaan elinkustannusindeksin muutosta vastaavasti siten, että perusindeksi on xxxkuun pisteluku vuonna 2022 ja tarkistusindeksi on viimeisin julkaistu pisteluku kaupan tekohetkellä.

Lisäkauppahinta

Mikäli Kiinteistön asemakaavan käyttötarkoitus muuttuisi 20 vuoden kuluessa kaupantekohetkestä, urheilu- ja virkistyspalveluiden alueesta (VU), tällöin Osapuolet teettävät kiinteistöstä arvonmäärityksen puolueettomalla arvioitsijalla ja mahdollinen kaavamuutoksesta johtuva arvonnousu maksetaan Seurakuntayhtymille lisäkauppahintana.

Omistus- ja hallintaoikeus

Kiinteistön omistusoikeus siirtyy Kaupungille tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä. Kiinteistön hallintaoikeus on Kaupungilla 11.12.2012 allekirjoitetun maanvuokrasopimuksen perusteella.

Tämän kauppakirjan allekirjoituksella Kaupungin 11.12.2012 allekirjoitetun maanvuokrasopimuksen mukainen maanvuokraoikeus Kiinteistöön päättyy.

Verot ja maksut

Kiinteistöön kohdistuvista muista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on hallintaoikeuden siirtymisen jälkeinen aika, vastaa Kaupunki. Ne muut verot ja maksut, joiden peruste on hallintaoikeuden siirtymistä edeltävältä ajalta, kuuluvat Myyjän vastattaviksi.

Kiinnitykset ja rasitukset

Kiinteistö luovutetaan kiinnityksistä ja niihin rinnastettavista erityisistä oikeuksista vapaana.

Rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

Kiinteistöön kohdistuvat rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset ilmenevät kiinteistörekisteriotteesta.

Kohteeseen tutustuminen

Kaupunki on tarkastanut Kiinteistön, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Kaupunki on verrannut näitä seikkoja Kiinteistöstä esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Kaupungilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

Kiinteistö myydään sellaisessa kunnossa kuin se on ko. kauppakirjan allekirjoituspäivänä.

Kaupunki ei voi esittää Myyjää kohtaan mitään vaatimuksia mistään sellaisesta seikasta, joka on ollut hänen tiedossaan tai jonka olisi pitänyt olla hänen tiedossaan kaupantekohetkellä.

Kaupan kohteen virheenä ei pidetä seikkoja, eikä Kaupunki voi esittää Myyjää kohtaan mitään vaatimuksia kaupan kohteen ominaisuuksista tai muista kaupan kohteeseen liittyvistä seikoista, jotka Myyjä on nimenomaisesti ilmoittanut Kaupungille ennen kauppakirjan allekirjoittamista, jotka ovat käyneet ilmi Kaupungille esitetyistä kaupan kohdetta koskevista selvityksistä tai tästä kauppakirjasta, tai joita voidaan pitää tavanomaisena vastaavalle kiinteistölle.

Kaupan kohteen virheenä ei myöskään pidetä seikkaa, joka on ollut kohtuudella Kaupungin havaittavissa tai joka olisi muuten ollut Kaupungin kohtuudella selvitettävissä.

Asiakirjoihin tutustuminen

Kaupunki on tutustunut Kiinteistöä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote sekä kaavakartat ja -määräykset.

Irtaimisto

Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

Maaperä ja jätteet

Myyjän tietojen mukaan Kiinteistöllä ei ole aiemmin harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista, eikä Kiinteistöllä ole jätettä.

Mikäli myöhemmin kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän tai pohjaveden puhdistamiseen taikka jätteiden poistamiseen, Kaupunki on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä Myyjään, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia, huomioiden myös aiheuttamisperiaatteen mukainen pilaantumisen aiheuttajan ensisijainen puhdistamisvastuu. Myyjä vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta ja pohjaveden puhdistamisesta sekä jätteiden poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä suorista lisäkustannuksista toimivaltaisen viranomaisen edellyttämään voimassa olevan asemakaavan käyttötarkoituksen mukaiseen tasoon. Työn tekemisestä sovitaan erikseen, kuitenkin siten, että Kaupunki vastaa viranomaisen asettaman kunnostustavoitteen edellyttämistä kunnostustoimenpiteiden käytännön toteuttamisesta ja näiden toimenpiteiden valmistelusta.

Myyjä vastaa edellä tarkoitetuista toimenpiteistä syntyneistä kustannuksista viiden vuoden ajan kauppakirjan allekirjoituspäivästä lukien.

Myyjän vastuu ei koske 11.12.2012 Kaupungin kanssa allekirjoitetun maanvuokrasopimuksen jälkeen aiheutunutta pilaantumista tai roskaantumista.

Vahingonkorvaus

Kumpikin osapuoli vastaa toiselle osapuolelle tätä kauppakirjaa rikkomalla aiheuttamastaan välittömästä vahingosta, kuluista ja kustannuksista.

Kumpikaan osapuoli ei korvaa toiselle osapuolelle tai kolmannelle osapuolelle aiheutuneita välillisiä vahinkoja, kuten esimerkiksi saamatta jääneestä voitosta tai muusta vastaavasta seikasta aiheutunutta vahinkoa.

Osapuolen tähän kauppakirjaan perustuva vahingonkorvausvastuu toista osapuolta kohtaan voi olla enintään 15 prosenttia maksettavasta kauppahinnasta.

Tämän kohdan mukaisia määräyksiä ei sovelleta vahinkoon, jonka osapuoli on aiheuttanut tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella.

Muut ehdot

Mikäli tämän esisopimuksen ehdot eivät täyty nykyisen voimassa olevan vuokrasopimuksen mukaisena vuokra-aikana (1.1.2013-31.12.2033), eikä kauppa toteudu, osapuolet sitoutuvat tekemään Kiinteistöä koskevan uuden vuokrasopimuksen 50 vuoden ajaksi nykyisen vuokrasopimuksen mukaisin pääehdoin.

Vuosivuokra uudessa vuokrasopimuksessa määräytyy sen hetkiseen käypään hintaan perustuen 4,5 %:n pääomituskertoimella. Vuosivuokra sidotaan elinkustannusindeksiin (1951:10=100).

Kaupasta menevästä varainsiirtoverosta sekä lainhuutokustannuksista ja kaupanvahvistajan palkkiosta vastaa Kaupunki.

Tämä kauppakirja liitteineen muodostaa osapuolten koko sopimuksen tässä kauppakirjassa käsiteltyjen asioiden osalta ja kumoaa osapuolten kaikki aikaisemmat kyseisiä asioita koskevat sopimukset sekä muut kirjalliset ja suulliset välipuheet.

Tätä kauppakirjaa voidaan muuttaa tai täydentää vain kirjallisesti, eikä osapuoli voi vedota muutokseen ennen kuin molempien osapuolten laillinen edustaja on sen allekirjoittanut.

Tätä kauppakirjaa tai sen tiettyä kohtaa ei tulkita toisen osapuolen eduksi tai vahingoksi sillä perusteella, että kauppakirja tai tietty kohta on kyseisen osapuolen tai tämän neuvonantajan laatima.

Sovellettava laki ja erimielisyyksien ratkaiseminen

Tähän kauppakirjaan sovelletaan Suomen lakia, pois lukien lainvalintasäännöt.

Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

[*lopullisen luovutuskirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus*]

Tätä yhteistyösopimusta ja esisopimusta kiinteistön kaupasta on laadittu neljä yhtäpitävää kappaletta, yksi kullekin osapuolelle ja yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla, [päivämäärä]

Vantaan Seurakuntayhtymä

_____

[myyjän allekirjoittajan nimi]

Vantaan kaupunki

_____

[kaupungin allekirjoittajan nimi]
lakimies

Helsingin Seurakuntayhtymä

_____

[myyjän allekirjoittajan nimi]

Liitteet

Liite A1: Sopimusalue, ote Vantaan yleiskaavasta 2020 (KV 25.1.2021)

Liite B1: Kartta kaupan kohteesta

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että [myyjän allekirjoittajan nimi] [myyjän nimi genetiivissä] puolesta myyjänä ja lakimies [kaupungin allekirjoittajan nimi] Vantaan kaupungin puolesta ostajana ovat allekirjoittaneet tämän esisopimuksen kiinteistön kaupasta ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä esisopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että esisopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla, [päivämäärä]

_____

Yhteistyösopimus /
Vantaan seurakuntayhtymä ja
Helsingin seurakuntayhtymä

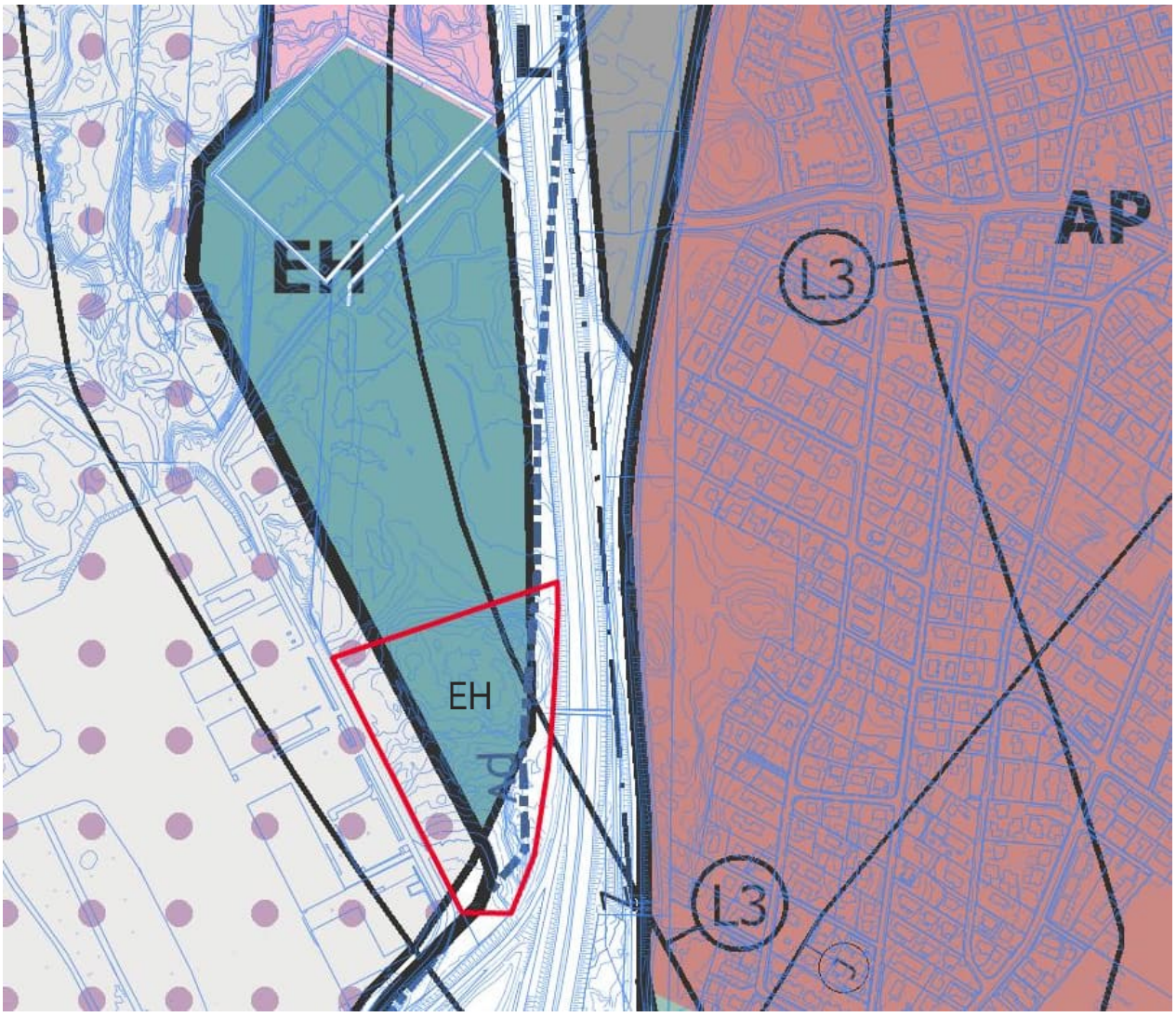
Kaupunginosa: RUSKEASANTA (67)

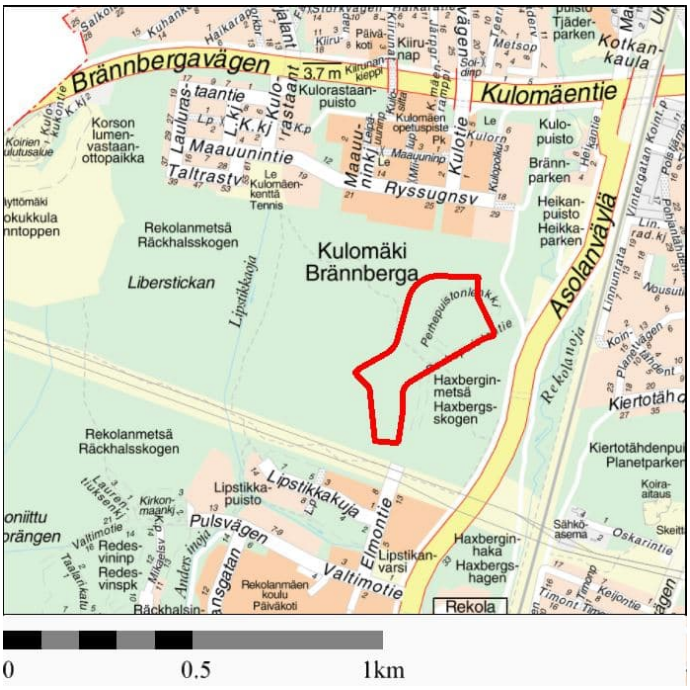
Määräala tilasta: 92-407-12-13
Sopimusalue rajattu punaisella n. 4,7 ha

taustana:
Yleiskaava 2020 (KV 25.1.2021)

EH **Hautausmaa-alue**

Alue varataan hautausmaa-alueeksi.





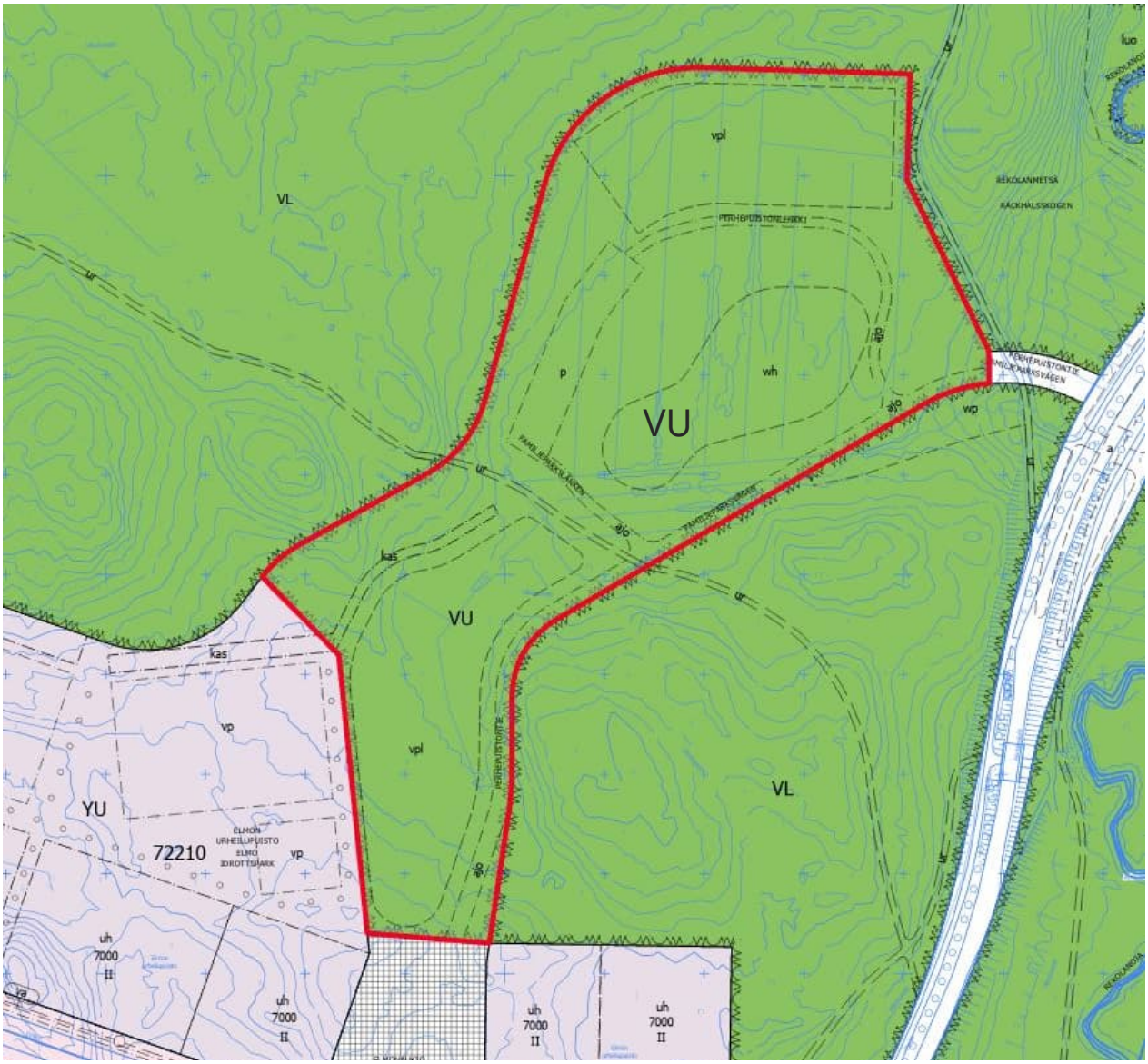
Yhteistyösopimus /
Vantaan seurakuntayhtymä ja
Helsingin seurakuntayhtymä

Esisopimus kiinteistön kaupasta

Kaupunginosa: ASOLA (72)

Kylä: KIRKONKYLÄ (407)

n. 66720 m^2 (VU-aluetta) suuruinen määräala tilasta: 92-407-13-7



18 § **Vastaus Jussi Saramon ja 3 muun valtuutetun aloite hyvinvointialue Vantin toiseksi omistajaksi**

VD/3881/00.02.00.03/2022

RV/MT

Jussi Saramo sekä kolme muuta valtuutettua jättivät valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaan kaupungin omistama Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy tulee strategisesti ja taloudellisesti olemaan kaupungille yhä tärkeämpi työvoimapulan heikentäessä kuntien mahdollisuuksia ostaa kohtuullisella hinnalla asianmukaisilla työehdoilla tuotettua palvelua.

Vantti Oy:n ateriapalvelut ovat edullisia ja esimerkiksi kiinteistöpalvelut poikkeuksellisen tehokkaita. Puhtauspalveluissa markkinoilta on ollut saatavilla edullisempiakin palveluita, mutta esimerkiksi Espoossa oli laajamittaisesti käytetty ihmiskauppaan ja orjatyöhön viittavia palveluita ja Vantaallakin, vaikka Vantaata suojasi Vantin suuri osuus palvelutuotannossa.

Vantti tarjoaa myös aula- ja turvapalveluja. Nyt se on menettämässä viidenneksen kaikesta toiminnastaan sote-palveluiden siirtyessä hyvinvointialueelle. Vantaan kaupungin, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen, Vantti Oy:n sekä kuntalaisten etu olisi, että hyvinvointialue voisi jatkaa Vantin palveluiden käyttöä. Tämä on mahdollista ilman mainittavia taloudellisia muutoksia myymällä hyvinvointialueelle Vantin omistusta, vaikkapa yksi osake.

Esitämme, että Vantaan kaupunki tarjoutuu myymään Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle osuuden Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:stä. Näin hyvinvointialueen ei olisi pakko toiminnan käynnistysvaiheessa alkaa pikavauhdilla toteuttaa hankintoja, vaan Vantaan alueella voitaisiin jatkaa nykyisillä resursseilla ja ammattitaitoisella sekä sitoutuneella henkilökunnalla. Keravan alue on pieni, joten sen kilpailuttaminen olisi hyvinvointialueelle helpompaa, mutta mahdollista olisi myös laajentaa Vantin toimintaa Keravalle. Asia olisi merkittävyytensä vuoksi hyvä käsitellä valtuustossa joka tapauksessa.”

Kaupunginvaltuusto 28.3.2022 § 21

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:
- allekirjoitettu Jussi Saramon ja 3 muun valtuutetun aloite hyvinvointialue Vantin toiseksi omistajaksi

———

Vantaan kaupungin kaupunkistrategian ja johon toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n (jäljempänä ”Vantti”) omistajastrategiset päätökset on tehty **kaupunginvaltuustossa 14.11.2022 § (7)**, kun kaupunginvaltuusto hyväksyi Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset.

Yhtiötä koskevissa linjauksissa todetaan, että ”…yhtiö on hankintalain mukainen in house - yhtiö. Yhtiön toiminta supistuu yhteensä noin 12 %, sosiaali- ja terveystoimen tuottamisvastuun siirtyessä Vantaa-Kerava hyvinvointialueelle. Yhtiö ja hyvinvointialue ovat ateria- ja puhtauspalveluiden osalta sopineet liikkeenluovutuksesta, jolla soster-toiminnoille palveluja tuottanut henkilöstö siirtyy hyvinvointialueelle ja edelleen sen kilpailuttamalle palveluntuottajalle vuoden 2023 alussa. Myös aula- ja turvapalveluiden osalta vastaavan liikkeenluovutuksen valmistelu on käynnissä.”

Innovaatioiden Vantaa -strategiassa (s. 9) todetaan, että kaupunkikonsernin omistusten kokonaisuuden on oltava tarkoituksenmukainen, eli kaupungin palvelutuotantoa tukeva ja taloudellisesti järkevä. Kaupungin yleisten konserniyhteisöjen omistajapoliittisten linjausten mukaan kaupungin omistajapolitiikan tavoitteena on mm. se, että kaupungin pääomaa käytetään tehokkaasti siten, että omistajapoliittiset ratkaisut tukevat kaupunkistrategiaa parhaalla mahdollisella tavalla (Vantaan kaupungin konserniyhteisöjen omistajapoliittiset linjaukset, yleinen osa, luku 1).

Henkilöstön ja konsernipalveluiden palvelualue toteaa, että kaupunginvaltuuston hyväksymissä Vantin omistajapoliittisissa linjauksissa on todettu, että Vantti on kaupungin täysin omistama tukipalveluiden tuottaja. Omistajapoliittisten linjausten mukaan yhtiöön ei ole tarkoitus tavoitella osakkeenomistajaksi Vantaan ja Keravan hyvinvointialuetta tai muita tahoja. Vanttia koskevat omistajapoliittiset linjaukset ja niissä yhtiölle asetetut pitkän aikavälin tavoitteet on ratkaistu vuonna 2022, noudattavat myös kaupungin strategiaa ja yleisiä konserniyhteisöjen omistajapoliittisia linjauksia sekä ovat kokonaisuudessaan kaupungin edun mukaisia. Hyvinvointialue on myös tehnyt jo omat ratkaisunsa tukipalveluidensa organisoinnista.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 18

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Jussi Saramolle ja 3 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle palvelualueen esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Ville Karinen esitti asian palauttamista valmisteluun. Esitys raukesi kannattamattomana.

Asian käsittelyn aikana kaupunginjohtaja *täydensi* esitystään seuraavasti:

Vanttia koskevat omistajapoliittiset linjaukset ja niissä yhtiölle asetetut pitkän aikavälin tavoitteet *on ratkaistu vuonna 2022*, noudattavat myös kaupungin strategiaa ja yleisiä konserniyhteisöjen omistajapoliittisia linjauksia sekä ovat kokonaisuudessaan kaupungin edun mukaisia. *Hyvinvointialue on myös tehnyt jo omat ratkaisunsa tukipalveluidensa organisoinnista.*

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Merkittiin, että vasemmistoliiton kaupunginhallitusryhmän jätti asiaan seuraavan pöytäkrijalausuman:

” Vasemmistoliiton mielestä vastaus on sisällöltään puutteellinen. Vastausta tulisi täydentää siten, että siinä avataan konkreettisesti sitä, millä tavoin Vantin yhteisomistus Vantaan ja Keravan

hyvinvointialueen kanssa ei ole kaupungin kannalta tarkoituksenmukaista, taloudellisesti järkevää, estäisi kaupungin pääoman käyttämisen tehokkaasti, eikä tukisi kaupunkistrategiaa parhaalla mahdollisella tavalla.”

Liite:
- allekirjoitettu Vastaus Jussi Saramon ja 3 muun valtuutetun aloite hyvinvointialue Vantin toiseksi omistajaksi

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
konserniohjauksen päällikkö Riikka Kiljander-Kiiskinen, puh. 040 632 7880, etunimi.sukunimi[at]vantaa

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite Hyvinvointialue Vantin toiseksi omistajaksi	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Vantaan kaupungin omistama Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy tulee strategisesti ja taloudellisesti olemaan kaupungille yhä tärkeämpi työvoimapulan heikentäessä kuntien mahdollisuuksia ostaa kohtuullisella hinnalla asianmukaisilla työehdoilla tuotettua palvelua. Vantti Oy:n ateriapalvelut ovat edullisia ja esimerkiksi kiinteistöpalvelut poikkeuksellisen tehokkaita. Puhtauspalveluissa markkinoilta on ollut saatavilla edullisempiakin palveluita, mutta esimerkiksi Espoossa oli laajamittaisesti käytetty ihmiskauppaan ja orjatyöhön viittavia palveluita ja Vantaallakin, vaikka Vantaata suojasi Vantin suuri osuus palvelutuotannossa. Vantti tarjoaa myös aula- ja turvapalveluja. Nyt se on menettämässä viidenneksen kaikesta toiminnastaan sote-palveluiden siirtyessä hyvinvointialueelle. Vantaan kaupungin, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen, Vantti Oy:n sekä kuntalaisten etu olisi, että hyvinvointialue voisi jatkaa Vantin palveluiden käyttöä. Tämä on mahdollista ilman mainittavia taloudellisia muutoksia myymällä hyvinvointialueelle Vantin omistusta, vaikkapa yksi osake. **Esitämme, että Vantaan kaupunki tarjoutuu myymään Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle osuuden Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:stä.** Näin hyvinvointialueen ei olisi pakko toiminnan käynnistysvaiheessa alkaa pikavauhdilla toteuttaa hankintoja, vaan Vantaan alueella voitaisiin jatkaa nykyisillä resursseilla ja ammattitaitoisella sekä sitoutuneella henkilökunnalla. Keravan alue on pieni, joten sen kilpailuttaminen olisi hyvinvointialueelle helpompaa, mutta mahdollista olisi myös laajentaa Vantin toimintaa Keravalle. Asia olisi merkittävyytensä vuoksi hyvä käsitellä valtuustossa joka tapauksessa. *Vantaan kaupunginvaltuustossa 28.3.2022*	Aloitteen tekijän nimi: *Jussi Saramo* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Minttu Sillanpää 2. Funda Demiri 3. Antero Eerola

19 § **Vastaus Kai-Ari Lundelin ja Juha Suoniemen sekä 14 muun valtuutetun aloite Myyrmäen Hissikentän meluhaittojen ratkaiseminen**

VD/11582/00.02.00.03/2021

RÅ/JP/MT

Kai-Ari Lundell ja **Juha Suoniemi** sekä 14 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Myyrmäen urheilutalon takana sijaitseva jalkapallokenttä, päivisin Vantaan Jalkapalloseuran käytössä oleva ns. Hissikenttä, aiheuttaa öisin harmia naapuriston asukkaiden keskuudessa. Kenttä sijaitsee keskellä asutusta.

Aloitteen tekijöihin on moneen kertaan otettu yhteyttä, koska naapuriston asukkaat eivät saa yöllä unta. Kun kenttä on illalla suljettu, kentälle on luvatta tunkeuduttu pelaamaan jalkapalloa yötä myöten ja aiheutettu melua metelöimällä sekä kovaäänistä musiikkia soittamalla.

Aloitteen tekijät ovat ottaneet yhteyttä kaupungin työntekijöihin ja heidän esimiehiinsä, jotta asia saataisiin korjattua. Myös poliisipartiot ovat käyneet kentällä moneen kertaan, mutta partion lähdettyä häiritsijät ovat tulleet kentälle heti takaisin.

Ongelma on, että kenttä on aidattu kunnolla vain osittain. Kentän toisessa päädyssä on matala aita, jonka yli pääsee niin, että heilahtaa. Koko kenttä on aidattava kunnollisella, korkealla aidalla. Verkkoaitaa on turha rakentaa, koska ne revitään aina rikki.

Alueelle pitää asentaa valvontakamera, jolla on ennaltaehkäisevä vaikutus. Poliisien resurssit ovat pienet ja heillä on tärkeämpääkin tekemistä kuin yhden kentän valvonta.

Voidaan myös harkita esim. nuorisotoimen ja urheiluseurojen välistä yhteistyötä. Pojat pois kaduilta -malli on yhä relevantti, poikia voidaan houkutella urheiluseuratoimintaan.

Yöfutis yökoriksen tapaan on täysin mahdollista toteuttaa myös Myyrmäessä, sillä Myyrmäen urheilupuistoon on rakennettu hieno jalkapallohäkki, joka sijaitsee kaukana asutuksesta. Kovaääninen musiikkikaan ei häiritse ketään.

Myyrmäen Hissikentän viereisten kerrostalojen asukkaiden on saatava nukkua rauhassa. Yölepo on ihmisen perusoikeus.”

Kaupunginvaltuusto 15.11.2021 § 19

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

———

Kaupunkikulttuurin toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Myyrmäen urheilutalon vieressä olevaa tekonurmikenttää hallinnoi Vantaan Jalkapalloseura. Seuran joukkueet käyttävät kenttää harjoituksiin ja otteluihin pääasiassa arkipäivisin iltapäivällä ja illalla, sekä viikonloppuisin. Lähialueen koulut sekä päiväkodit voivat hyödyntää kenttää arkipäivisin ja kun kentällä ei ole varattua käyttöä, kenttää voi käyttää lähiliikuntapaikkana pelailuun ja muuhun liikuntaan. Tekonurmikentän vieressä on myös koripallo- ja tenniskenttiä.

Myyrmäen urheilutalon kenttäalueelta löytyvät kentän käyttöajasta kertovat kyltit (kenttä on suljettu öisin) ja kentän valot sammuvat yöajaksi. Tämä vaikuttaa kentän käyttömahdollisuuteen ainakin syksyllä ja talvella iltojen hämärtyessä. Alue on aidattu, mutta kentälle on pääsy myös kentän aukioloaikojen ulkopuolella, sillä vapaa kulkeminen kentälle on tärkeää turvallisuussyistä.

Liikuntapaikkojen tai muiden ulkoalueiden yöaikaista käyttöä tulee esiin ajoittain eri puolilla Vantaata. Myyrmäen alueella Myyrmäen urheilupuistoon viime vuonna valmistuneet lähiliikuntapaikat tarjoavat mahdollisuuden myös myöhäisiltojen käyttöön. Tämän tyyppinen käyttö soveltuu Myyrmäen urheilutalon kenttää paremmin urheilupuiston alueelle, jossa asutusta ei ole liikuntapaikan välittömässä läheisyydessä ja mahdolliset äänet liikunnan harrastamisesta eivät kantaudu asuntoihin.

Mikäli aukioloaikojen ulkopuolista käyttöä tai esimerkiksi häiriökäyttäytymistä kaupungin liikuntapaikoilla ilmenee, kaupungin liikuntapalvelut tekee yhteistyötä nuorisopalvelujen lisäksi muun muassa poliisin, sekä alueella toimivien järjestöjen kanssa. Lisäksi alueiden vartiointia on mahdollista lisätä. Näillä toimenpiteillä on muutamissa kohteissa voitu vaikuttaa liikuntapaikan käyttöön myöhään iltaisin ja yöaikaan.

Jatkossa pyrimme aiempaa aktiivisemmin yhteistyössä eri toimijoiden kanssa ohjaamaan yöaikaan Myyrmäen urheilutalon kenttäalueella liikkuvia siirtymään Myyrmäen urheilupuistoon. Mikäli häiriötä aiheuttava käyttäytyminen ja/tai aukiolojen ulkopuolinen, asukkaita häiritsevä kenttien käyttö jatkuu tehostetusta yhteistyöstä huolimatta, kaupunki ottaa harkintaan alueen valvonnan lisäämisen.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 19

Kaupunkikulttuurin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään
a) antaa Vastaus Kai-Ari Lundelin ja Juha Suoniemen sekä 14 muun valtuutetun aloite Myyrmäen Hissikentän meluhaittojen ratkaiseminen
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite: allekirjoitettu Kai-Ari Lundelin ja Juha Suoniemen sekä 14 muun valtuutetun aloite Myyrmäen Hissikentän meluhaittojen ratkaiseminen

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: liikuntajohtaja Veli-Matti Kallislahti, puh. 050 511 8636, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Myyrmäen Hissikentän meluhaittojen ratkaiseminen Myyrmäen urheilutalon takana sijaitseva jalkapallokenttä, päivisin Vantaan Jalkapalloseuran käytössä oleva ns. Hissikenttä, aiheuttaa öisin harmia naapuriston asukkaiden keskuudessa. Kenttä sijaitsee keskellä asutusta. Aloitteen tekijöihin on moneen kertaan otettu yhteyttä, koska naapuriston asukkaat eivät saa yöllä unta. Kun kenttä on illalla suljettu, kentälle on luvatta tunkeuduttu pelaamaan jalkapalloa yötä myöten ja aiheutettu melua metelöimällä sekä kovaäänistä musiikkia soittamalla. Aloitteen tekijät ovat ottaneet yhteyttä kaupungin työntekijöihin ja heidän esimiehiinsä, jotta asia saataisiin korjattua. Myös poliisipartiot ovat käyneet kentällä moneen kertaan, mutta partion lähdettyä häiritsijät ovat tulleet kentälle heti takaisin. Ongelma on, että kenttä on aidattu kunnolla vain osittain. Kentän toisessa päädyssä on matala aita, jonka yli pääsee niin, että heilahtaa. Koko kenttä on aidattava kunnollisella, korkealla aidalla. Verkkoaitaa on turha rakentaa, koska ne revitään aina rikki. Alueelle pitää asentaa valvontakamera, jolla on ennaltaehkäisevä vaikutus. Poliisien resurssit ovat pienet ja heillä on tärkeämpääkin tekemistä kuin yhden kentän valvonta. Voidaan myös harkita esim. nuorisotoimen ja urheiluseurojen välistä yhteistyötä. Pojat pois kaduilta -malli on yhä relevantti, poikia voidaan houkutella urheiluseuratoimintaan.	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> *Kai-Ari Lundell* *Juha Suoniemi* <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Markku Weckman 2. Tuukka Saimen 3. Janne Hartikainen 4. Juha Järä 5. Erika Veltheim 6. Niilo Kärki 7. Milad Dehghan 8. Tanja Aidanjuuri-Niemi 9. Marjo Vacker 10. Jouko Jääskeläinen 11. Nina Nummela 12. Suvi Karhu 13. Mika Niikko 14. Aapo Happonen

Yöfutis yökoriksen tapaan on täysin mahdollista toteuttaa myös Myyrmäessä, sillä Myyrmäen urheilupuistoon on rakennettu hieno jalkapallohäkki, joka sijaitsee kaukana asutuksesta. Kovaääninen musiikkikaan ei häiritse ketään. Myyrmäen Hissikentän viereisten kerrostalojen asukkaiden on saatava nukkua rauhassa. Yölepo on ihmisen perusoikeus. Kai-Ari Lundell Juha Suoniemi 15.11.2021	

20 § Vastaus sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 7 muun valtuutetun aloitteeseen maksuttomat menkat Vantaalle

VD/12775/00.02.00.03/2021

KK/TA/ML-L/PN-M/MV/SH/MT/JT/PN/KP/MT

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä sekä 7 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää mahdollisuutta aloittaa maksuttomien kuukautissuojien jakaminen nuorille ja lisätä terveysneuvontaa seksuaali- ja lisääntymisterveyden edistämiseksi.

Kuukautissuojien korkea hinta aiheuttaa taloudellista epätasa-arvoa. Tämä vaikuttaa erityisesti nuoriin ja vähävaraisiin menstruoiviin henkilöihin, koska kyseessä on välttämätön hygieniatuote. Kuukautisköyhyys on noussut esiin Suomessa erityisesti nuorten ihmisten kohdalla. Kenenkään ei tulisi joutua pohtimaan ostaisiko kuukautissuojia vai ruokaa itselleen.

Korkean hinnan lisäksi kuukautisiin liittyy erityisesti nuorten keskuudessa häpeää ja epätietoisuutta, jota tulee yhteiskunnassamme aktiivisesti purkaa. Kuukautisköyhyyttä ja stigmaa kuukautisiin liittyen voidaan vähentää muun muassa jakamalla maksuttomia kuukautissuojia nuorille ja muille niitä tarvitseville ja samalla edistää lisääntymisterveyttä ja -tietoutta, sekä lisätä avointa keskustelua aiheesta.

Seksuaalikasvatuksen ja laadukkaiden nuorisolle suunnattujen terveyspalveluiden lisäämiseen on pyrittävä, jotta jokaisella olisi samat mahdollisuudet pitää itsestään hyvää huolta taloudellisista, kulttuurillisista tai muista taustoista riippumatta.

Kuukautissuojien saaminen kouluista ja oppilaitoksista sekä asianmukainen ohjaus ja neuvonta terveydenhuollossa lisäävät turvallisuuden tunnetta ja herättävät luottamusta siihen, että nuorten terveydestä ja hyvinvoinnista välitetään aidosti yhteiskunnassamme.

Siksi Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä esittää, että Vantaan kaupunki selvittää mahdollisuutta aloittaa maksuttomien kuukautissuojien jakaminen nuorille ja vähävaraisille ja lisätä terveysneuvontaa seksuaali- ja lisääntymisterveyden edistämiseksi.”

Kaupunginvaltuusto 13.12.2021 § 14

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Kouluterveydenhuollon tehtäviin kuuluu oppilaan kasvun ja kehityksen sekä terveyden ja hyvinvoinnin seuraaminen ja, kouluympäristön terveellisyyden ja turvallisuuden sekä kouluyhteisön hyvinvoinnin edistäminen. Opiskeluterveydenhuoltoon sisältyvät perusterveydenhuollon terveyden- ja

sairaanhoitopalvelut. Ilmaisten intiimihygieniatuotteiden jakaminen ei kuulu terveydenhuoltolain (1326/2010) mukaisiin koulu- ja opiskeluterveydenhuollon perustehtäviin.

Kuukautissuojien jakelu kaupungin perusasteen kouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa ei tavoittaisi kaikkia vähävaraisia menstruoivia alle 29-vuotiaita vantaalaisia. Osa alle 29-vuotiaista opiskelee ammattikorkeakouluissa ja yliopistossa ja osa ei ole opiskelijoita. Vantaan kaupungin opiskeluterveydenhuollon palvelut kuuluvat lukioiden ja ammatillista peruskoulutusta antavien oppilaitosten opiskelijoille. Ammattikorkeakouluissa ja yliopistoissa opiskelevien opiskeluterveydenhuollon tarjoaa Ylioppilaiden terveydenhoitosäätiö. Alle 29-vuotiaat, jotka eivät ole opiskelijoita, käyttävät esim. terveysasemien ja työterveyshuollon palveluita.

Koulu- ja opiskeluterveydenhuollossa ei ole mahdollista valvoa ja varmentaa, että mahdollinen ilmaisten kuukautissuojien jakelu kohdentuisi nimenomaan nuorille, jotka ovat vähävaraisia. Ennaltaehkäisevässä terveydenhuollossa ei myöskään ole varastotiloja ilmaisjakeluun tarkoitettujen kuukautissuojien säilyttämiseksi. Resurssin kohdistaminen hygieniatuotteiden jakeluun ja sen koordinointiin vaikuttaisi heikentävästi lakisääteisten palvelujen tuottamisen resurssiin.

Koulu- ja opiskeluterveydenhuolto tarjoaa, perustehtäviensä mukaisesti, kaikille nuorille seksuaali- ja lisääntymisterveyteen liittyvää terveysneuvontaa. Lisäksi yhteistyö perhe- ja sosiaalipalvelujen sekä kasvatuksen ja oppimisen toimialan kanssa jatkuu tavoitteena muun muassa edistää tietoisuutta kuukautisiin liittyvän stigman vähentämiseksi.

Kansaneläkelaitos (Kela) turvaa Suomessa 17–64-vuotiaiden sekä perheiden toimeentulon rahallisen toimeentulotuen avulla. Laissa toimeentulotuesta (1997/1412) määritellään seuraavaa:

Toimeentulotuen avulla turvataan henkilön ja perheen ihmisarvoisen elämän kannalta vähintään välttämätön toimeentulo (1§). Lisäksi laissa määritellään, mitä toimeentulotuen perusosalla katettaviin menoihin kuuluu. Näihin menoihin kuuluvat muun muassa ravintomenot, vaatemenot, vähäiset terveydenhuoltomenot sekä henkilökohtaisesta puhtaudesta aiheutuvat menot (7§). Henkilökohtaisesta puhtaudesta aiheutuviin menoihin voidaan katsoa lukeutuvan myös tyttöjen ja naisten kuukautissuojat, kuten voidaan myös lukea poikien ja miesten parranajovälineet tai muut henkilökohtaiset menot. Näin ollen Kela huomioi jo toimeentulon perusosassa myös kuukautisiin liittyvät menot, eikä niihin liittyviä kustannuksia korvata esimerkiksi kunnan palvelujen myöntämistä sosiaalieduista.

Vantaan perhe- ja sosiaalipalveluissa nähdään kuukautisiin liittyvän nuorten keskuudessa esiintyvän häpeän ja epätietoisuuden vähentäminen sekä lisääntymisterveyden edistäminen tärkeinä tavoitteina. Perhe- ja sosiaalipalveluissa tehdään yhteistyötä sekä terveydenhuollon että kasvatuksen ja oppimisen toimialan kanssa siten, että asiakkaita ohjataan ja neuvotaan oikeiden palvelujen ja tiedon saannin piiriin. Erityisesti maahanmuuttajien ja nuorten palveluissa ohjausta ja neuvontaa tehdään ja avointa keskustelua ylläpidetään myös lisääntymisterveyteen ja kuukautisiin liittyen. Yhteistyötä ja ohjausta myös Kelan palvelujen piiriin tehdään tiiviisti.

Perhe- ja sosiaalipalvelut osallistuvat edelleen mielellään yhteisiin tietoiskukampanjoihin ja kuukautisiin liittyvän stigman vähentämiseen tähtääviin toimiin yhteistyössä terveyspalvelujen sekä kasvatuksen ja oppimisen toimialan kanssa. Terveys- ja hygieniatuotteiden jakaminen ei kuitenkaan kuulu sosiaalityön lakisääteiseen perustehtävään.

Kaupunginhallitus 6.6.2022 § 23

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa sosialidemokraattiselle valtuustoryhmälle ja 7 muulle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

Liite:
- allekirjoitettu Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 7 muun valtuutetun aloite maksuttomat menkat Vantaalle

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala täydentää vastausta seuraavasti:

Talousarvion 2023 valmistelun yhteydessä korilistalla oli ehdotus pilotoida maksuttomien kuukautissuojien jakelua 5.–9.-luokkalaisille peruskoulun oppilaille joissakin Vantaan kouluissa. Esityksen perusteella tehdyn laskelman mukaan pilotoinnin kustannukset olisivat olleet noin 61 000 euroa. Pilotti oli ajateltu toteutettavan 15 %:ssa kouluja 10 kuukauden ajan vuodessa. Ehdotusta ei huomioitu talousarvioon 2023.

Vantaan väestötilastojen mukaan 13–29-vuotiaita tyttöjä ja naisia on noin 26 000. Kohderyhmästä Vantaan peruskouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa opiskelee noin kolmannes.

Kouluissa ja oppilaitoksissa ei ole mahdollista valvoa ja varmentaa, että mahdollinen ilmaisten kuukautissuojien jakelu kohdentuisi nimenomaan nuorille, jotka ovat vähävaraisia. Tietoa oppilaiden ja opiskelijoiden tai heidän huoltajiensa taloudellisesta tilanteesta kasvatuksen ja oppimisen toimialalla ei ole.

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa, että maksuttomien kuukautissuojien jakaminen vähävaraisille nuorille ei kuulu kasvatus- ja opetussektorin lakisääteiseen tehtävään.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 20

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään
a) antaa sosialidemokraattiselle valtuustoryhmälle ja 7 muulle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- allekirjoitettu Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 7 muun valtuutetun aloite maksuttomat menkat Vantaalle

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Valtuustoaloite: Maksuttomat menkat Vantaalle

Esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää mahdollisuutta aloittaa maksuttomien kuukautissuojien jakaminen nuorille ja lisätä terveysneuvontaa seksuaali- ja lisääntymisterveyden edistämiseksi.

Kuukautissuojien korkea hinta aiheuttaa taloudellista epätasa-arvoa. Tämä vaikuttaa erityisesti nuoriin ja vähävaraisiin menstruoiviin henkilöihin, koska kyseessä on välttämätön hygieniatuote. Kuukautisköyhyys on noussut esiin Suomessa erityisesti nuorten ihmisten kohdalla. Kenenkään ei tulisi joutua pohtimaan ostaisiko kuukautissuojia vai ruokaa itselleen.

Korkean hinnan lisäksi kuukautisiin liittyy erityisesti nuorten keskuudessa häpeää ja epätietoisuutta, jota tulee yhteiskunnassamme aktiivisesti purkaa. Kuukautisköyhyyttä ja stigmaa kuukautisiin liittyen voidaan vähentää muun muassa jakamalla maksuttomia kuukautissuojia nuorille ja muille niitä tarvitseville ja samalla edistää lisääntymisterveyttä ja -tietoutta, sekä lisätä avointa keskustelua aiheesta.

Seksuaalikasvatuksen ja laadukkaiden nuorisolle suunnattujen terveyspalveluiden lisäämiseen on pyrittävä, jotta jokaisella olisi samat mahdollisuudet pitää itsestään hyvää huolta taloudellisista, kulttuurillisista tai muista taustoista riippumatta.

Kuukautissuojien saaminen kouluista ja oppilaitoksista sekä asianmukainen ohjaus ja neuvonta terveydenhuollossa lisäävät turvallisuuden tunnetta ja herättävät luottamusta siihen, että nuorten terveydestä ja hyvinvoinnista välitetään aidosti yhteiskunnassamme.

Siksi Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä esittää, että Vantaan kaupunki selvittää mahdollisuutta aloittaa maksuttomien kuukautissuojien jakaminen nuorille ja vähävaraisille ja lisätä terveysneuvontaa seksuaali- ja lisääntymisterveyden edistämiseksi.

Vantaalla 13.12.2021
Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä

Aloitteen tekijän nimi:
Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä

Aloitteen allekirjoittajat:

1. Elina Nykyri
2. Funda Demiri
3. Hanna Valtanen
4. Minttu Sillanpää
5. Marjo Vacker
6. Tuire Kaimio
7. Eva Tawasoli

21 § Vastaus Sirpa Kauppisen ja 15 muun valtuutetun aloitteeseen seksuaalisen häirinnän vähentämiseksi kouluissa

VD/10662/00.02.00.03/2022

KK/MS/TK-P/KP/MT

Sirpa Kauppinen sekä 15 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Koululaisiin kohdistuva seksuaalinen häirintä on lisääntynyt viime vuosina merkittävästi: Kouluterveyskyselyssä seksuaalista häirintää koki tytöistä 2019 kolmannes ja 2021 kyselyssä jo puolet. Seksuaalikasvatus auttaa nuoria hahmottamaan omat ja muiden koskemattomuuden rajat. Se ehkäisee ja vähentää häirintää ja edistää hyvinvointia, vähentää häpeää ja ehkäisee psyykkiseen ja fyysiseen terveyteen liittyviä riskejä.

Yksi toimiva malli on ollut seksuaaliterapeutin vetämä yksittäinen tunti pienryhmissä 5 ja 8 luokkalaisille, mutta malleja on muitakin.

Ehdotamme, että koulutoimi selvittää mahdollisuuksia seksuaalikasvatukselle häirinnän vähentämiseksi.”

Kaupunginvaltuusto 19.9.2022 § 14

Päätös:
Päätetiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Valtuutetut ovat ottaneet esille tärkeän kouluterveyskyselyn esille nostaman tilanteen seksuaalisen häirinnän kokemuksen osalta. Kouluterveyskyselyssä asiasta on kysytty yläkoululaisilta sekä toisen asteen opiskelijoilta vuosina 2019 ja 2021. Kysymys on mukana kouluterveyskyselyssä myös vuonna 2023. Kysymys on teeman “Kasvuympäristön turvallisuus” alla ja siitä on muodostettu useita indikaattoreita. Kyselyn tuloksia voi tarkastella Vantaan kaupungin nettisivuilla. Aiheesta ei ole vielä pitkää aikasarjaa, mutta jo kahden mittausvuoden aikana kokemukset erityisesti tytöillä ovat nousseet.

Seksuaalikasvatus kuuluu perusopetuksessa alaluokilla ympäristöopin kokonaisuuteen ja yläkoulussa terveystiedon opetukseen. Sitä käsitellään kulloinkin oppilaan kehitystason mukaisesti siten, että ympäristöopin opetussuunnitelmassa sisältönä on tunnistaa omat henkilökohtaiset rajat sekä oppia suojaamaan omaa yksityisyyttä. Yläluokilla terveystiedon opetuksessa perehdytään seksuaalisuuteen. Opetuksessa käsitellään valtuutettujen esille ottamia teemoja kuten seksuaaliterveyttä.

Perusopetuksen 2022–25 yhtenä strategisena painopisteenä on hyvinvointi. Jokaisella koululla on tehty ja otettu käyttöön hyvinvoinnin vuosikellot sekä suunnitelma säännöllisesti, vähintään kerran kuukaudessa, toteutettavasta tunne- ja vuorovaikutustaitojen opettamisesta. Lisäksi 7. luokkaiset pilotoivat lukuvuotena 2022–23 tunne- ja vuorovaikutustaitojen 0,5 vuosiviikkotunnin lisäopetusta.

Kaikki hyvinvoinnin vuosikellon teemat vahvistavat oppilaiden hyvinvointia ja kehittävät heidän mielenterveystaitojaan. Painopiste on tunne-, vuorovaikutus- ja läsnäolotaidoilla, joita harjoitellaan läpi vuoden. Hyvinvoinnin vuosikellossa opeteltavat taidot ovat ennaltaehkäiseviä mielenterveystaitoja, jotka vahvistavat oppilaiden kokonaisvaltaista hyvinvointia, tukevat oppimista, lisäävät yhteisöllisyyttä ja auttavat oppilaita kiinnittymään kouluun.

Yhtenä teemana hyvinvoinnin vuosikelloissa ovat turvataidot, joiden avulla lapset ja nuoret voivat puolustaa omia rajojaan sekä pitää huolta itsestään. He oppivat kunnioittamaan omaa ja toisten ihmisarvoa ja kehoa. Turvataitojen avulla lapset ja nuoret saavat valmiuksia suojella itseään väkivallan, häirinnän ja kiusaamisen tilanteissa. Ja ehkä myös välttää niitä. Turvataitokasvatus rohkaisee lapsia ja nuoria kertomaan huolistaan ja peloistaan aikuisille, joihin he luottavat. Lapset ja nuoret oppivat luottamaan itseensä toimijoina, kun saavat mallin ja harjoitusta siitä, miten toimitaan häirintätilanteissa.

Vantaan perusopetuksen oppilailla on käytössään Someturva. Someturva on palvelu, johon oppilas voi ilmoittaa sosiaalisessa mediassa kohtaamiaan tilanteita, jotka mahdollisesti täyttävät rikoksen tai häirinnän kriteerit. Vantaalaiset oppilaat ovat tätä kautta ilmoittaneet mm. Snapchatissa, WhatsAppissa sekä TikTokissa kokemastaan seksuaalisesta häirinnästä. Someturvan kautta oppilas saa toimintaohjeita ja apua.

Perusopetuksessa on tällä hetkellä käytössä useita malleja sekä valmista materiaalia turvataitojen opettamiseen ja opetusta toteutetaan eri oppilaineissa ja useiden eri toimijoiden osalta. Oppilaille on annettu väyliä seksuaalisesta häirinnästä ilmoittamiseen sekä koulun aikuisille että someturvan kautta myös halutessaan nimettömästi verkon välityksellä, erityisesti silloin kun häirintää koetaan verkossa. Vaikka kouluterveyskyselyn tulokset ovat häirinnän osalta vakavia, ne myös tuovat esille sen, että oppilaat tunnistavat nyt entistä paremmin häirintätilanteet. Vantaalla perusopetuksessa on lisätty sekä turvataitokasvatusta, tunne- ja vuorovaikutustaitojen opetusta, että tarjottu aikuisille kertomisen lisäksi kanava tuoda esille ja saada ohjeita tilanteisiin, joissa häirintä tapahtuu verkossa. Pyrimme jatkossakin näillä nyt käyttöön otetuilla keinoilla vaikuttamaan oppilaiden turvallisuuteen sekä edistämään myös tervettä seksuaalikasvatusta ja omien rajojen tunnistamista. Pyrimme näillä keinoin koulun omien turvallisten aikuisten kanssa käsittelemään tätä aihetta. Sisältö on jaettu eri toimiin, jolloin työssä mukana on useita koulun kasvattajia ja opettajia.

Vantaalla työtä tehdään aktiivisesti myös muilla toimialoilla ja palvelualueilla. Lapsiystävällinen kunta -työssä väkivallan ja häirinnän ehkäisy on nostettu yhdeksi tavoitteista kaikissa kaupungin tiloissa ja yksiköissä.

Haluamme kiittää valtuutettuja tämän tärkeän asian esilletuomiseksi myös poliittiseen keskusteluun.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 21

Kasvatuksen ja oppimisen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa Sirpa Kauppiselle ja 15:lle muulle allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Sirpa Kauppisen ja 15 muun valtuutetun aloite seksuaalisen häirinnän vähentämiseksi kouluissa

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Perusopetuksen johtaja Ilkka Kalo, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloite seksuaalisen häirinnän vähentämiseksi kouluissa	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Koululaisiin kohdistuva seksuaalinen häirintä on lisääntynyt viime vuosina merkittävästi: Kouluterveyskyselyssä seksuaalista häirintää koki tytöistä 2019 kolmannes ja 2021 kyselyssä jo puolet. Seksuaalikasvatus auttaa nuoria hahmottamaan omat ja muiden koskemattomuuden rajat. Se ehkäisee ja vähentää häirintää ja edistää hyvinvointia, vähentää häpeää ja ehkäisee psyykkiseen ja fyysiseen terveyteen liittyviä riskejä. Yksi toimiva malli on ollut seksuaaliterapeutin vetämä yksittäinen tunti pienryhmissä 5 ja 8 luokkalaisille, mutta malleja on muitakin. **Ehdotamme että koulutoimi selvittää mahdollisuuksia seksuaalikasvatukselle häirinnän vähentämiseksi.** *19.9.2022*	Aloitteen tekijän nimi: *Sirpa Siru Kauppinen* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Marjo Vacker 2. Kai-Ari Lundell 3. Matilda Stirkkinen 4. Vaula Norrena 5. Nina Nummela 6. Tiina Tuomela 7. Minttu Sillanpää 8. Suvi Karhu 9. Reija Friman 10. Maija Rautavaara 11. Hussein al-Taee 12. Mikko Viilo 13. Paula Lehmuskallio 14. Ida Tamminen 15. Naima El Issaoui

22 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 115/2022

VD/3129/03.01.02.00/2022

RV/HN/MT

Korvauksenhakija (jäljempänä hakija) on toimittanut 7.8.2022 Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien vahinkorahaston asiamiehen päätöstä § 115/2022. Hakija ajoi kertomansa mukaan 28.2.2022 Kimaratiellä jäiseen hidastetöyssyyn, jonka seurauksena ajoneuvoon syntyi vaurioita. Vahinkorahaston asiamies hylkäsi 25.7.2022 antamassaan päätöksessä hakijan korvausvaatimuksen sillä perusteella, että asiassa ei ollut näytetty toteen Vantaan kaupungin tuottamusta, eikä tämän syy-yhteyttä vahinkoon. Esitetään oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Vahinkorahaston asiamies toteaa päätöksessään, että vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvelvollisuus syntyy sille, joka tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle vahinkoa. Korvauksen hakijan tulee osoittaa aiheutunut vahinko, vahingonaiheuttajan tuottamus sekä näiden välinen syy-yhteys.

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain mukaan kadun kunnossapito kuuluu kunnalle. Kadun kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Hallituksen esityksen 281/2004 mukaan kadun kunnossapidosta vastuussa olevalle voi syntyä vahingonkorvausvastuu, jos tämän havaitaan laiminlyöneen velvollisuutensa pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa esimerkiksi kunnossapito toimissa selkeästi viivyttelemällä.

Kunnan vastuu kadun kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain ohella myös oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisperiaatteiden pohjalta. Näissä lähtökohtina on tienpitäjän korostetun huolellisuusvelvollisuuden ohella myös vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahinko on ollut ennalta arvaamaton, tai joissa se ei ole ollut kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa (KKO 1998:147). Kunnalta ei voida myöskään aina edellyttää vaaraa aiheuttavan seikan heti tapahtuvaa poistamista (Hemmo, 2005, 38).

Tieliikennelain mukaan tienkäyttäjän on vaaran ja vahingon välttämiseksi noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi. Ajoneuvon nopeus ja etäisyys muihin tienkäyttäjiin on sovitettava liikenneturvallisuuden edellytyksien mukaisesti. Sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut vallitsevat olosuhteet. Ajoneuvon hallinta on kyettävä säilyttämään kaikissa liikennetilanteissa, ja tienkäyttäjän on voitava pysäyttää ajoneuvo edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennakoitavissa tilanteissa. (L 10.8.2018/729. Tieliikennelaki, 3-5 §)

Vantaan kaupungin ei voida katsoa laiminlyöneen tilanteessa lain edellyttämiä kunnossapitovelvoitteitaan, eikä kunnalta voida myöskään aina edellyttää vaaraa aiheuttavan seikan välitöntä poistamista. Kyseessä ei ole myöskään ankaran vastuun tilanne, jossa korvausvastuu syntyisi tuottamuksesta riippumatta. Tieliikennelain mukaan tienkäyttäjän tulee myös sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään.

Oikaisuvaatimus perusteluineen

Mielestäni hylätty päätös voisi olla toisinkin päin. Mielestäni tein kohtuullisen arvion/pyynnön korvattavasta asiasta. Jos mietitään, että uusi dpf-suodatin maksaa BMW:llä yli 2tuhatta euroa. Sain sentään autoni kuntoon nopeammin kuin teidän tienauraus hommat eteni talven aikana. Joudun kumminkin useasti tuota tietä käyttämään koska lapseni siellä asuvat. Onko tosiaan nyt näin, että ensin sanotte, että ei tarvita kuvia ja hylätään päätös? Riittää rasti karttaan kuten neuvotte tekemään? No laitan nyt mieliksenne muutaman kuvan lisää paikasta koska arvelin näin käyvän päätöksen suhteen. Toinen asia on, että osaan kyllä ajaa ja varoa vaikka mitä. Yli kymmenen vuotta olen ajanut kilpaa ja harrastanut nopeus lajeja , mutta yksi saatanan monttu tiessä tekee minusta nyt kokemattoman tien käyttäjän koska se kuuluu tyydyttävässä kunnossa olevaan osuuteen. Kertoisitteko mikä on sitten HUONO KUNTOINEN TIE? Suuresti mietin tätä asiaa. Autoni ei ole mikään teini rassi, maata viistävä linttapeli !

Huomaatte varmaan itsekin, miten autot pysäköity, jotta mahtuisi edes jotenkin ajamaan läpi kadun. Toisinaan jalkakäytävää pitkin toisinaan monttuja väistellen. Nämä kuvat ovat siinä rajoilla kohtuullisessa kunnossa tietä miettien. Kävin jopa itse auraamassa tuota tietä, kun teidän apuanne ei siinä kiireys luokka vaatimuksessa täyttyne. Autoin samalla vanhoja naapureita useaan otteeseen, kun kävin siellä aurailemassa. Toivottavasti otatte tästä asiasta edes vähän koppia ja olette minuun yhteydessä toisella päätöksellä, joka olisi edes kohtuullinen eikä vain hylätty.

Kunnossapidon lausunto

Kunnossapito on antanut asiaan lausunnon, jonka mukaan kunnossapidon toimesta ajoradalla mahdollisesti olevat kuopat tasataan, kun niistä tehdään havainto oman toiminnan yhteydessä tai saadaan havainto tienkäyttäjältä/viranomaiselta.

Kyseessä olevasta kohteesta ei ole tullut erityistä ilmoitusta, jota olisi kirjattu työmaapöytäkirjaan. Toimenpiteiden osalta kyseessä ei ole kunnossapidon laiminlyönnistä ja kunnossapidon näkökulmasta takaisinvaatimus on aiheeton ja kunnossapitotyöt on suoritettu lain ja laatuvaatimuksien mukaisesti.

Päätelmät

Hakijan ottamista valokuvista päätellen, ajoneuvon hiukkassuodattimen rikkoutumisen ei voida katsoa olevan seurausta siitä, että Vantaan kaupunki olisi laiminlyönyt kunnossapitolain velvoitteita tai muutakaan yleistä huolellisuusvelvollisuutta. Näin ollen Vantaan kaupunki ei ole tuottamuksensa perusteella vastuussa syntyneestä vahingosta, eikä korvausvaatimusta voida hyväksyä.

Vahinkorahaston asiamies esittää, että hakijan oikaisuvaatimus tulisi hylätä.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä extranetissä.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 22

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 115 / 2022

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

23 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 121/2022

VD/3714/03.01.02.00/2022

RV/HN/MT

Yksityishenkilö (hakija) on toimittanut 12.8.2022 Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 121 /2022. Vahinkorahaston asiamies on päätöksessään hylännyt hakijan korvausvaatimuksen sillä perusteella, että asiassa ei ollut näytetty toteen Vantaan kaupungin tuottamusta eikä tämän syy-yhteyttä vahinkoon.

Hakija ajoi alkuperäisen kertomuksensa mukaan Rajatorpantiellä 25.2.2022 päällystevaurioon, jonka seurauksena auton oikeanpuoleinen eturengas vaurioitui ja vanne rikkoutui. Hakija on vaatinut Vantaan kaupungilta korvauksia aiheutuneista vahingoista 794,15 euroa.

Vahinkorahastonasiamies toteaa ratkaisussaan, että vahingonkorvauslain mukaisesti se taho, joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen. Korvauksenhakijan tulee pystyä osoittamaan itselleen aiheutunut vahinko sekä vahingon aiheuttajan tuottamus vahingon syntymisessä. Vahingonkärsijä on myös mahdollisuuksiensa rajoissa velvollinen rajoittamaan kärsimänsä vahingon määrää.

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain mukaan kadun kunnossapito kuuluu kunnalle. Kadun kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa.

Hallituksen esityksen 281/2004 mukaan kadun kunnossapidosta vastuussa olevalle voi syntyä vahingonkorvausvastuu, jos tämän havaitaan laiminlyöneen velvollisuutensa pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa esimerkiksi kunnossapitotoimissa selkeästi viivyttelemällä.

Kunnan vastuu kadun kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain ohella myös oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisperiaatteiden pohjalta. Näissä lähtökohtina on tienpitäjän korostetun huolellisuusvelvollisuuden ohella myös vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahinko on ollut ennalta arvaamaton, tai joissa se ei ole ollut kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa (KKO 1998:147). Kunnalta ei voida myöskään aina edellyttää vaaraa aiheuttavan seikan heti tapahtuvaa poistamista. (Hemmo, 2005, 38).

Tieliikennelain mukaan tienkäyttäjän on vaaran ja vahingon välttämiseksi noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.

Ajoneuvon nopeus ja etäisyys muihin tienkäyttäjiin on sovitettava liikenneturvallisuuden edellytyksien mukaisesti. Sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut vallitsevat olosuhteet. Ajoneuvon hallinta on kyettävä säilyttämään kaikissa liikennetilanteissa, ja tienkäyttäjän on voitava pysäyttää ajoneuvo tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennakoitavissa tilanteissa. (L 10.8.2018/729. Tieliikennelaki, 3-5 §).

Oikaisuvaatimus perusteluineen

Päätös halutaan oikaistavan alkuperäisten vaatimusten mukaisesti.
Keskusteltuamme autoliiton lakimiehen kanssa päätimme, että teen aluksi oikaisuvaatimuksen päätökseen ja mikäli se ei tuota haluttua tulosta jatkamme Autoliiton asianajajan avustuksella ja tuomme esille mm. tieliikenne ja teiden ja katujen kunnossapito lakipykälät, joihin vetoamme.

1) Ajohetkellä oli jo pimeää. Ennen risteystä vauhtia hidastettu selkeästi nopeusrajoituksesta, sillä edellä ihminen kävellyt keskellä tietä. Tiessä oleva monttu oli hyvin kookas ja syvä. Tästä teille jo aiemmin lähetetty kuvat liitteenä. Lisäksi tien sivuun lähes mahdoton väistää, sillä siinä korkeat lumikinokset.

2) Tilanteessa rikkoutunut myös auton vanne. Huomioiden hidastettu nopeus, monttu on kooltaan ollut todella vahingollinen syvyydeltään ja terävällä reunallaan.

3) Kun me olimme saaneet vararenkaan alle ja ajoimme kotiin, Rajatorpantiellä, omasta tapahtumapaikasta noin 100-200metrin päässä tultiin hinaamaan auto pois. Olisi pitänyt pysähtyä kysymään liekö heilläkin rengasrikko k.o tievauriosta. Hyvin voi olla, että monttu on tullut nopeastikin, mutta se ei vähennä teidän korvausvelvollisuuttanne.

4) Mainitsette päätöksessänne, että päällystevaurioita syntyi Vantaan katuverkolla talvikaudella 2021-22 runsaasti. Tämäkö on syy, että korvauksia ei makseta, vaikka niihin on selkeä peruste? Mikäli päällystevaurioita on syntynyt menneellä talvikaudella paljon, on niistä ilmoittaminen ja käsittely varmasti viivästynyt.

5) Painoarvoa tulee antaa myös tapahtumahetkelle. Kyseessä perjantai-ilta, jolloin esim. teidän Vantaa-info tai muu vastaa palvelukanava ei ole enää auki, soittaminen/chat mahdotonta. Netin mukaan Vantaa-infon aukiolot vaihtelevat ma-pe 8-15.30. Yhteyden saaminen ollut mahdoton usean tunnin ajan sulkemisesta tapahtumahetkeen, joten miten vauriosta olisi teille kukaan myöskään voinut ilmoittaa. Yleisesti palveluaika 8-16 ja tapahtuma-aika n. 23.30 joten tässä välissä ehtinyt tulla muitakin rengasvaurioita tms. autovahinkoja, mutta myös useita teitä tavoittamattomia yrityksiä ilmoittaa päällystevauriosta. Mainitsette, ettei ko. paikasta ole tullut ilmoituksia ennen meidän tapahtumahetkeä, mutta mainitsette myös että vauriot voivat tulla tunneissakin. Myöskään vaurioiden korjaaminen nopealla aikataululla ei päätöksenne mukaan ole mahdollista.

6) Välinpitämättömyyttä osoittaa varoittavien liikennemerkkien loisto poissaolollaan eli ei ensimmäistäkään maanvajoamasta kertovaa liikennemerkkiä, tietyömerkkiä, kuoppamerkkiä, puomia, alennettua nopeusrajoitusta tai muuta vaarasta kertovaa opastetta tms.

Muun muassa edellä mainittujen seikkojen johdosta pyydän asian uudelleenkäsittelyä ja päätöksen oikaisua.

Kunnossapidon lausunto asiaan

Katujen kunnossapidolta saadun lausunnon mukaan kunnossapidon toimesta mahdollisesti ajoradalla olevat kuopat tasataan, kun niistä tehdään havainto oman toiminnan yhteydessä tai saadaan havainto tienkäyttäjältä/viranomaiselta. Tässä kohteessa ei ole havaintoja kirjattu työmaapäiväkirjaan.
Lisäksi tienkäyttäjän tulee sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään. Toimenpiteiden osalta kyseessä ei ole kunnossapidon laiminlyönnistä, ja kunnossapidon näkökulmasta takaisinvaatimus on aiheeton. Kunnossapitotyöt on suoritettu lain ja laatuvaatimuksien mukaisesti.

Päätelmät
Oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa vahinkorahaston asiamiehen ratkaisua tehtäessä.

Korvauksen hakijan ajoneuvon renkaan rikkoutumisen ei voida siis katsoa olevan seurausta siitä, että Vantaan kaupunki olisi laiminlyönyt kunnossapitolain velvoitteita tai muutakaan yleistä huolellisuusvelvollisuutta. Näin ollen Vantaan kaupungin ei ole tuottamuksensa perusteella vastuussa syntyneestä vahingosta, eikä korvausvaatimusta voida hyväksyä.

Vahinkorahaston asiamies esittää, että hakijan oikaisuvaatimus tulisi hylätä.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä extranetissä.

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 23

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 121 / 2022

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman, etunimi.sukunimi[at]vantaa.f

24 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 125/2022

VD/4748/03.01.02.00/2022

RV/HN/MT

Korvauksenhakija (jäljempänä hakija) on toimittanut 5.8.2022 Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien vahinkorahaston asiamiehen päätöstä § 125/2022. Hakija ajoi kertomansa mukaan 17.2.2022 Radioasemantiellä monttuun, jonka seurauksena ajoneuvon etu- ja takarengas rikkoutui. Vahinkorahaston asiamies hylkäsi 26.7.2022 antamassaan päätöksessä hakijan korvausvaatimuksen sillä perusteella, että asiassa ei ollut näytetty toteen Vantaan kaupungin tuottamusta, eikä tämän syy-yhteyttä vahinkoon.

Vahingonkorvauslain mukaisesti se taho, joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen. Korvauksenhakijan tulee pystyä osoittamaan itselleen aiheutunut vahinko sekä vahingon aiheuttajan tuottamus vahingon syntymisessä. Vahingonkärsijällä on myös velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää.

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain mukaan kadun kunnossapito kuuluu kunnalle. Kadun kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Hallituksen esityksen 281/2004 mukaan kadun kunnossapidosta vastuussa olevalle voi seurata vahingonkorvausvastuu, jos tämän havaitaan laiminlyöneen velvollisuutensa pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa esimerkiksi kadulta vaadittavan kunnossapitotason saavuttamisessa viivyttelemällä.

Kunnan vastuu katualueen kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain lisäksi myös oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisperiaatteiden pohjalta. Näissä lähtökohtina on tienpitäjän korostetun huolellisuusvelvollisuuden ohella myös vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahinko on ollut ennalta-arvaamaton tai joissa se ei ole ollut kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa (KKO 1998:147). Kunnalta ei voida myöskään aina edellyttää vaaraa aiheuttavan seikan heti tapahtuvaa poistamista (Hemmo, 2005, s. 38).

Mahdollisia ajoradalla olevia kuoppia ja päällystevaurioita tasataan, kun niistä tehdään havainto oman toiminnan yhteydessä, tai saadaan ilmoitus tienkäyttäjältä tai viranomaiselta. Kelirikkoaikana ajoradan päällystevaurioita voi syntyä nopeallakin aikavälillä, muutamista tunneista vuorokauteen. Vaurioiden syntymiseen vaikuttaa päällysteen yleinen kunto ja ikä sekä kadun liikennemäärät. Erityisesti raskas liikenne voi painollaan nopeastikin murtaa alkavia päällystevaurioita rikki isommiksi kuopiksi. Myös sateet ja lämpötilan vaihtelut nollan molemmin puolin rikkovat päällysterakenteita. Kaikkia päällystevaurioita ei voida niiden määrien sekä nopean syntymisen vuoksi käytännössä kaupungin toimesta merkitä, korostaen tienkäyttäjän huolellisuusvelvoitetta.

Tieliikennelain 3 §:n mukaan tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Saman lain 5 §:n mukaan ajoneuvon nopeus ja etäisyys toiseen tienkäyttäjään on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioiden tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Ajoneuvo on kyettävä hallitsemaan kaikissa liikennetilanteissa, ja se on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennakoitavissa tilanteissa. Kaupunkialueen normaalit nopeusrajoitukset ovat alhaisia, ja autoilijan tuleekin sovittaa nopeutensa tien kuntoon nähden.

Oikaisuvaatimus perusteluineen

Tienhoitoa ja varoitustoimenpiteitä ei ole hoidettu asianmukaisesti. Radioasemantiellä on 40 km/h nopeusrajoitus. Kyseisessä kohdassa on ollut useamminkin monttu, mutta ei ikinä näin syvää ja suurta mikä nyt oli.

Tien paikkausta ei ole hoidettu kunnolla, Siihen on tehty vain pieni paikkaus, jolloin se murenee nopeasti ja tiessä on taas monttu. Kyseinen alue pitäisi korjata isommalta alueelta varsinkin, kun kyseistä tietä käyttää paljon raskaskalusto. Tämä murentaa pienet paikkaukset nopeasti.

Tielle ei myöskään laitettu kelirikko varoitusmerkkiä, mikä olisi aiheellinen, koska on korjattu samasta kohdasta useasti, eikä tunnu kestävän. Tänä aikana tiehen on tehty isommat paikkaukset, mitkä olisi pitänyt tehdä jo aikoja sitten, mikäli tie olisi korjattu ensimmäisestä montusta jo kunnolla ei tätä isoa monttua olisi todennäköisesti päässyt tulemaan ja monen auton vauriot olisi jäänyt syntymättä. Kyseiseen monttuun oli rikkonut usea henkilö autonsa Facebook päivityksen mukaan.

Kunnossapidon lausunto

Katujen kunnossapito on todennut lausunnossaan, että tienkäyttäjän tulee sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään. Tapahtuman aikaan on ollut jo pimeää ja on satanut lunta sakeasti.
Toimenpiteiden osalta kyseessä ei ole kunnossapidon laiminlyönnistä, ja kunnossapidon näkökulmasta takaisinvaatimus on aiheeton. Kunnossapitotyöt on suoritettu lain ja laatuvaatimuksien mukaisesti.

Päätelmät

Talvikaudella 2021-22 osalle kaupungin kaduista muodostui runsaan lumentulon seurauksena polanteita. Vaihtelevien keliolosuhteiden seurauksena nämä polanteet paikoin sulivat ja jäätyivät, aiheuttaen kelirikkoja. Kelirikkojen aiheuttamat ajoradan epätasaisuudet haittasivat liikennöintiä kaduilla, mutta yleistä varovaisuutta noudattaen eivät kuitenkaan täysin estäneet sitä. Vantaan kaupungin katujen kunnossapito katsoo huolehtineensa kunnossapitovelvollisuudestaan.

Vahingonkorvauslain tuottamusperiaatteesta johtuen pelkkä tien huono kunto ei yksistään aikaansaa korvausvastuuta tienpitäjälle, vaan lisäedellytyksenä on myös selkeästi huolimaton tienhoito tai tavanomaisten tienhoitoon kuuluvien tehtävien laiminlyönti. Tienkäyttäjällä on myös vastuu noudattaa olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta ajoneuvon kuljettamisessa.

Asiassa ei ole näytetty Vantaan kaupungin tahallista tai tuottamuksellista vahingontekoa, eikä kyseessä ei ole myöskään ankaran vastuun tilanne, jossa vahingonkorvausvastuu syntyisi tuottamuksesta riippumatta.

Vahinkorahaston asiamiehen esitys

Hakijan esittämässä oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa vahinkorahaston asiamiehen ratkaisua tehtäessä. Asiassa esitetyn näytön perusteella on siis katsottava, että Vantaan kaupunki ei ole asiassa korvausvelvollinen.

Vahinkorahaston asiamies esittää, että hakijan oikaisuvaatimus tulisi hylätä.
Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä extranetissä.

Kaupunginhallitus 30.1.2022 § 24

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 125 / 2022

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan kaupunginhallitukselta** 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 viikonlopulle 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:

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 valitusaikaan. 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, kotikunta, 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 p**äätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa**, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän **päätökseen, joka koskee hankintaoikaisua**, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

3.3. Tähän **päätökseen, joilla on päätetty olla käyttämättä etuosto-oikeutta**, ei saa hakea muutosta.
(Etuostolaki 22 § 3 mom.)

3.4. Tähän oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun **päätökseen, joka koskee verotusta**, ei saa hakea muutosta.
(Veronkantolain 51 § 1 mom. ja 50 § 7 mom.)

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, joulu- 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 hankintalain 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.

Muutoksenhakuaika

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.

Muutoksenhakuaika suorahankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suorahankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suorahankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suorahankintaa koskevaa ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suorahankinnasta 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 edustajansa 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 viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- 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 2 120 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4 240 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6 350 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, velvollisuksiisi 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 valitusaikaan. 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, kotikunta, 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 rakennuskieltoa 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 päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Valituksen voi tehdä myös asiassa julkista etua valvova viranomainen.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisten 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, kotikunta, 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 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, 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

- ostaja tai
- myyjä.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä:

- 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. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, 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: 0295642000, faksi: 0295642079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje Hallintovalitus hallinto-oikeudelle yksilöasioissa

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, 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.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

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. 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 **260** 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: Radanrakentajantie 5, 00520 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