

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002458Vantaan ratikka: Viertola
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus MYL, ASA

18.4.2023

Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuotosehdotuksesta **002458** /Vantaan ratikka: Viertola. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1, 25.1.2023 Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkoston osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. HSY lausuu, että uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 27.1.2023 Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	Keski-Uudenmaan pelastuslaitos tuo esille, että mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden	Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.

	rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.	
NRO 3, 1.2.2023 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes	Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutosta 002458 (kaupunginosat 61, Tikkurila ja 63, Viertola / Vantaan ratikka) koskien.	Ei toimenpiteitä
NRO 4, 9.2.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Vantaan kaupunginmuseon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Kaupunginmuseo toteaa, että asemakaavamääräyksiä on annettu esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi. Kaupunginmuseon mukaan määräyksellä tulisi taata, että Suuren Rantatien historian esiintuonti tulisi yleiskaavan linjauksen mukaan huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia laadittaessa.	Alueella sijaitsee Suuren Rantatien historiallinen tielinjaus. Asia on avattu kaavaselostuksen sivulla 11. Kaavaselostuksen sivulle 36 kaavan vaikutuksia käsittelevään osuuteen lisätään maininta siitä, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen historia. Historiallisen taustan voisi tuoda esille katu ympäristössä nostamalla niitä taiteen keinoin katualueen rakenteissa, kuten sähkönsyöttöasemien julkisivuissa sekä meluseinissä. Kaavassa on jo nyt annettu sähkönsyöttöasemista ja meluseinistä kaupunkikuvallinen määräys. Määräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin. Lisäksi ratikan varrelle ollaan laatimassa taiteen yleissuunnitelmaa, jossa esimerkiksi katualueen rakenteita ja pysäkin ympäristöjä voidaan hyödyntää taiteen paikkoina.
NRO 5, 10.2.2023 Helsingin Seudun Liikenne HSL	HSL toteaa, että Vantaan ratikkaa ja siihen liittyvää joukkoliikennettä ollaan suunniteltu hyvässä yhteistyössä. HSL kuitenkin pyytää vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. HSL toteaa, että Vantaan	Ratikan asemakaavamuutoksien tavoitteena on laajentaa katualuetta siten, että ratikka ja parannetut liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylät mahtuvat katualueelle. Kaavassa laajennetaan katualuetta ja pienennetään muita alueita. Muilta osin kaava-alueen korttelit pysyvät voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Kaavatyö on aloitettu Vantaan kaupungin aloitteesta. Pysäköintimääräysten

	<p>Asuntoalueiden pysäköintimitoitus -ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikka/asunto. Lisäksi muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m².</p>	<p>muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasiitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>NRO 6, 15.2.2023 Uudenmaan Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus ELY</p>	<p>ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.</p> <p>Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset.</p> <p>ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden</p>	<p>Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 15.11.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.</p> <p>Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35.</p> <p>Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietyntylaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.</p> <p>Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen</p>

	<p>kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.</p> <p>ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei käsitellä kaava-aineistossa ELY-keskuksen mukaan laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpide-ehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet).</p> <p>ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon. Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee ELY-keskuksen mukaan pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai</p>	<p>ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan korttelialueille on jätetty voimassa olevan asemakaavan mukaiset pysäköintimääräykset. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä.</p> <p>Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmasto- ja lämpöolosuhteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisuus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.</p> <p>Asemakaavan selostuksen sivuilla 39-41 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja. https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja</p> <p>Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Tikkurilantien varrelle on osoitettu meluste Viertolan koulun piha-alueen suojaksi. Meluesteen sijainti on likimääräinen, joten sen esitetty pituus saattaa poiketa hieman toteutettavasta melusteestä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että meluste täyttää meluntorjunnan kannalta vaatimuksensa. Kaavakarttaan korjataan meluesteen pituus vastaamaan päivitetyn meluselvityksen mukaista esteen</p>
--	---	--

	<p>vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävytykset voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.</p> <p>ELY-keskus sanoo, että on hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. ELY-keskus toteaa, että kaavakartalle merkitty meluaste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty. ELY-keskus tuo esille, että asemakaavan tarkkuus ja toiminnan herkkyys huomioiden merkintää on syytä muuttaa meluselvityksessä esitetyn mukaiseksi.</p> <p>ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suositukseen. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.</p>	<p>pituutta.</p> <p>Viertolan kaava-alueella on käyty mittaamassa asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero niissä kohteissa, joissa on epäilty ohjearvojen ylittävän. Mittausten mukaan ohjearvot kuitenkin alittuvat. Asia käy ilmi meluselvityksen sivulta 21 ” Vaihteiden kohdalla sijaitsevista asuinrakennusten Horsmakuja 4 ja 6 hankkeessa mitatut äänitasoerot ovat välillä 37–42 dB. Tikkurilantien ja Kielotien risteyksessä kaarteiden kohdalla sijaitsevan asuinrakennuksen (Tikkurilantie 55) mitatut äänitasoerot ovat välillä 40– 44 dB.”</p> <p>Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suositukseen. Kaavaselostuksen sivulla 42 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 42. Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.</p>
<p>NRO 7, 16.2.2023 Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot</p>	<p>Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Vantaan Energia toteaa, että muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella [on] ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Vantaan Energia toteaa, että mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien</p>	<p>Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetyille katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasiitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ruokokujan päähän on asemakaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamolle M281. Ei toimenpiteitä.</p>

	<p>osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.</p> <p>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.</p>	
NRO 8, 16.2.2023 Uudenmaan liitto	Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, 25.1.2023

Lausunto:

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. Kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Vastine:

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 2

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 27.1.2023

Lausunto:

Mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.

Vastine:

Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.

Tarkistukset:

Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.

Ei toimenpiteitä.

NRO 3

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES, 1.2.2023

Lausunto:

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutosta 002458 (kaupunginosat 61, Tikkurila ja 63, Viertola / Vantaan ratikka) koskien.

Vastine:

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 4

Vantaan kaupunginmuseo, 9.2.2023

Lausunto:

Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2020 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020) sekä Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049) 28.6.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/073/2022). Museo on tuonut esiin lausunnoissaan, että reitin varrella tulisi nostaa esiin liikenteen, reitin varren historiallisten alueiden ja kohteiden historiaa.

Kaavaselostuksen luvussa 2.1.3 mainitaan, että Tikkurilantien kaavaan kuuluva linjaus on osa historiallista Suurta Rantatietä (Kuninkaantie), joka on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä tielinjaus Vantaalla. Tikkurilantien risteävä Osmankäämintie on taas vanha kylätie, jonka kulttuurihistoriallinen merkitys on enemmän paikallinen kuin Suuren Rantatien. Vantaan uudessa yleiskaavassa (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 kävelen, 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."

Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Design manualin kaupunkikuvallisen laadun visiossa ensimmäisenä kohtana on paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa. Suunnitteluperiaatteiden muistilistassa kaupunkikuvan kohdalle on kirjattu, että paikallisia erityispiirteitä tuodaan esiin kohdekohtaisessa suunnittelussa ja taiteessa. Historian esiin tuominen on siis nostettu esiin visiona ja suunnitteluperiaatteissa, mutta käsikirjassa ei anneta ohjeita tämän aihealueen toteuttamiseen.

Ratikan design manualia täydentää raportti "Maisema, kaupunkikuva. Lähtökohdat Vantaan ratikan taiteelle ja paikallisten erityispiirteiden huomiointiin (WSP 2020)", jossa raitiolinja ja sen ympäristöä on tarkasteltu kaavoituksen, maiseman ja liikenteen yleissuunnitelman sekä alueiden historiallisten tietojen pohjalta. Raportissa mainitaan, että Osmankäämintien ja Tikkurilantien risteys on historiallisesti merkittävä ja Kuninkaantie (eli Suuri rantatie) on mainittu alueen luonnehdinnan yhteydessä. Viertolan aluetta ei kuitenkaan ole listattu taiteen paikaksi ratikkareitin varrelle. Sen sijaan Silkkitehtaan pysäkki ja Kielotien risteysalue on raportissa mainittu taiteen paikkana, jossa historiallisena nostona on mainittu alueen teollinen historia.

Museon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Asemakaavamääräyksiä on annettu esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi. Määräyksellä tulisi taata, että Suuren Rantatien historian esiintuonti tulisi yleiskaavan linjauksen mukaan huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia laadittaessa.

Vastine:

Alueella sijaitsee Suuren Rantatien historiallinen tielinjaus. Asia on avattu kaavaselostuksen sivulla 11. Kaavaselostuksen sivulle 36 kaavan vaikutuksia käsittelevään osuuteen lisätään maininta siitä, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen historia. Historiallisen taustan voisi tuoda esille katu- ja puistosuunnittelussa nostamalla niitä taiteen keinoin katualueen rakenteissa, kuten sähkönsyöttöasemien

julkisivuissa sekä meluseinissä. Kaavassa on jo nyt annettu sähkönsyöttöasemista ja meluseinistä kaupunkikuvallinen määräys. Määräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin. Lisäksi ratikan varrelle ollaan laatimassa taiteen yleissuunnitelmaa, jossa esimerkiksi katualueen rakenteita ja pysäkinympäristöjä voidaan hyödyntää taiteen paikkoina.

Tarkistukset:

Sähkönsyöttöaseman ja meluesteen kaupunkikuvallista kaavamääräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin.

NRO 5

Helsingin Seudun Liikenne HSL, 10.2.2023

Lausunto:

Vantaan ratikkaa ja siihen liittyvää joukkoliikennettä ollaan suunniteltu hyvässä yhteistyössä. Pyydämme kuitenkin vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. Vantaan Asuntoalueiden pysäköintimittaus -ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikka/asunto. Muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m².

Vastine:

Ratikan asemakaavamuutoksien tavoitteena on laajentaa katualuetta siten, että ratikka ja parannetut liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylät mahtuvat katualueelle. Kaavassa laajennetaan katualuetta ja pienennetään muita alueita. Muilta osin kaava-alueen korttelit pysyvät voimassa olevan asemakaavan mukaisena.

Kaavatyö on aloitettu Vantaan kaupungin aloitteesta. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 6

Uudenmaan ELY, 15.2.2023

Lausunto:**Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava**

Kaavaratkaisu tukee Vantaan yleiskaavassa esitettyä raitiotien varteen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen. Kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

Ilmastovaikutukset

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Vaikutusten kannalta ratkaisevaa kuitenkin on se, miten katualueita käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöön. Vantaan kaupungin käyttöperusteisista päästöistä (Hinku-laskenta) 37 prosenttia on peräisin tieliikenteestä. Uudenmaan maakunnan ja Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä, on liikenteen päästöjä vähennettävä runsain ja tehokkain keinoin. Yksi keskeisimmistä keinoista on kestävä liikenteen palvelutason parantaminen, johon myös Vantaan ratikka osaltaan tähtää. Haasteena kuitenkin on, että suurien rakennushankkeiden ilmastohyödyt saadaan vasta pidemmällä aikavälillä, sillä rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat tavanomaisesti suuret. Tämän takia on erityisen tärkeää, että rakentamisen päästöjä vähennetään kyseisessä hankkeessa.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnissa on ansiokkaasti tunnistettu ja arvioitu rakentamisen aikaisia päästöjä. Vertailuista rakennusmateriaalivaihtoehdoista hiilijalanjäljeltään selkeästi pienin on vaihtoehto B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään kyseisiä vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.

Jatkossa on huolehdittava, että mahdollisimman moni matka tehdään kestäviä kulkumuotoja käyttäen. Kyseisessä kaavaratkaisussa siirtymää kestävämpään liikkumiseen hidastaa runsas autopaikkojen vähimmäismäärä. Tämä on kuitenkin ymmärrettävää, sillä alueelle ei osoiteta uutta asumista vaan nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

ELY-keskus on aikaisemmin tuonut Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistoa koskevassa lausunnossaan esiin, että ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmatoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei kuitenkaan käsitellä kaava-aineistossa laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä kyseinen sopeutumis- ja riskitarkastelu.

Meluntorjunta

Kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset on syytä liittää kaava-aineistoon.

Kaavaselostuksen mukaan: "Keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity kaava-alueella, kun oletetaan rakenteiden ääneneristyksen olevan tavanomainen 30 dB ja kaavamääräysten mukainen 32 dB ja 34 dB niissä rakennuksissa, joita kaavamääräys koskee." ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulee

selvittää kaavoituksen yhteydessä tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävytykset voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

Kaavaselostuksen mukaan: "Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB)." Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamutoksen seurauksena entisestään heikkene.

On hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. Kaavakartalle merkitty melueste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty. Asemakaavan tarkkuus ja toiminnan herkkyyden huomioon otaminen on syytä muuttaa meluselvityksessä esitetyn mukaiseksi.

Tärinä ja runkomelu

Kaavassa on annettu määräys: "Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa." Kaava-aineistossa on syytä avata lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:

Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava

Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 15.11.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Ilmastovaikutukset

Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35.

Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan korttelialueille on jätetty voimassa olevan asemakaavan mukaiset pysäköintimääräykset. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasisitettä kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamutosten yhteydessä.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla

ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Meluntorjunta

Asemakaavan selostuksen sivuilla 39-41 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.

<https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja>

Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Tikkurilantien varrelle on osoitettu melueste Viertolan koulun piha-alueen suojaksi. Meluesteen sijainti on likimääräinen, joten sen esitetty pituus saattaa poiketa hieman toteutettavasta meluesteestä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että melueste täyttää meluntorjunnan kannalta vaatimuksensa. Kaavakarttaan korjataan meluesteen pituus vastaamaan päivitetyn meluselvityksen mukaista esteen pituutta.

Viertolan kaava-alueella on käyty mittaamassa asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero niissä kohteissa, joissa on epäilty ohjearvojen ylittävän. Mittausten mukaan ohjearvot kuitenkin alittuvat. Asia käy ilmi meluselvityksen sivulta 21 ”Vaihteiden kohdalla sijaitsevilla asuinrakennusten Horsmakuja 4 ja 6 hankkeessa mitatut äänitasoerot ovat välillä 37–42 dB. Tikkurilantien ja Kielotien risteyksessä kaarteeseen kohdalla sijaitsevan asuinrakennuksen (Tikkurilantie 55) mitatut äänitasoerot ovat välillä 40–44 dB.”

Tärinä ja runkomelu

Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suositukseen. Kaavaselostuksen sivulla 42 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 42. Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Tarkistukset:

Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Viertolan koulun kohdalla olevaa meluestettä pidennetään meluselvityksen mukaiseksi.

Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

NRO 7

Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot, 16.2.2023

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 -2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

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:

Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetyille katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasietta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ruokokujan päähän on asemakaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamolle M281.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.

NRO 8

Uudenmaan liitto, 16.2.2023

Lausunto:

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.